

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XLI

Tercer trimestre 2023

Núm. 161

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XLI

Tercer trimestre 2023

Núm. 161

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

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

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

CONSEJO DE REDACCIÓN

Vocales:

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist.^a
D. Carlos Martínez Shaw, UNED
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia
D. David García Hernán, U. Carlos III
D. Enrique Martínez Ruíz, 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. Pedro Pérez-Seoane Garau, cap. de navío

D. Iván Valdez-Bubnov, Universidad Autónoma de México
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.^a M.^a Dolores González-Ripoll Navarro, CSIC
D.^a M.^a Dolores Elizalde Pérez-Grueso, CSIC
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: tercer 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>El renacimiento de la Armada tras el desastre del 98</i> , por Santiago José Acosta Ortega	9
<i>La vigilancia costera valenciana en los inicios del problema frumentario: buques y fustas entre 1344-1348 (I)</i> , por María José Carbonell Boria y Andrés Díaz Borrás	37
<i>Bombardeos de Argel y expedición a Constantinopla (1783-1788)</i> , por Vicente Montojo Montojo	77
<i>La fragata de hélice Resolución</i> , por Faustino Acosta Ortega	97
<i>Francisco Armero y Fernández de Peñaranda: marino ilustre, ministro y grande de España</i> , por Carlos Pérez Fernández-Turégano	127
La Historia Marítima en el Mundo, por Pedro Pérez-Seoane Garau	155
La Historia Vivida: <i>En busca de Guanahaní</i> Noticias Generales	
Documento: <i>Plan de combate de la fragata San Andrés</i>	165
Recensiones, por Marcelino González Fernández	169

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Santiago J. ACOSTA ORTEGA es coronel de Intendencia de la Armada, diplomado de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales y máster en Paz, Seguridad y Defensa por el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado (IUGM). Como coronel ha sido jefe de sección en la División de Planes del EMA, director del Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada y codirector del máster en Logística y Gestión Económica de la Defensa de la Universidad Complutense de Madrid. Actualmente es el jefe de asuntos económicos del Estado Mayor de la Defensa. Colaborador esporádico en diversas revistas profesionales, ha recibido sendos premios Roger de Lauria, de la *Revista General de Marina*, por los artículos «El Presupuesto de la Paz y la pérdida de la Escuadra en Santiago de Cuba» (2016) y «Algunas consideraciones presupuestarias y logísticas sobre la campaña de Trafalgar» (2021). El artículo que aparece en este número ha constituido la base de su ponencia en el curso de verano «1898. Un cambio de ciclo: aspectos navales del conflicto», organizado por la Universidad Rey Juan Carlos en colaboración con la Asociación de Amigos del Museo Naval.

María José CARBONELL BORJA es doctora en Historia Medieval por la Universitat de València. Profesora titular de Paleografía y Diplomática, ha compaginado la docencia y la labor orgánica con una ya densa tarea en la investigación. Ha publicado, entre otros muchos trabajos: *El liber collationum de Ramón Gastón* (Valencia 1987), *Inscripciones latinas del Alto Palancia* (en colaboración) [Segorbe 1990], *Les Corts Valencianes. Un passeig per la història* (Valencia 1994), *Alacant en les Corts Valencianes/Alicante en las Cortes Valencianas* (m.l., m.f.), *Iacobi primi instrumentain archivo sedis Valentinae asservata* (en colaboración) [m.l., 2017], *Acta Curiarum Regni Valentiae, 1429-1430* (en colaboración) [m.l., 2022], *Francesc Falgueres en los Libros de Cuentas de la ciudad de Valencia, 1344-1349* (en colaboración) [m.l., 2023] y *Las Cortes de don Martín el Humano (1401-1407)* (<https://www.cortsvalencianes.es/actividad/publicaciones/no-oficiales/cortes-forales/transcripcion>)

Andrés DÍAZ BORRÁS es doctor en Historia Medieval por la Universitat de València. Ha compatibilizado su labor investigadora con la docencia en el IES Benlliure de Valencia. Asiduo colaborador de la *Revista de Historia Naval*, entre sus trabajos podemos destacar: *La construcción del puerto de Valencia: problemas y métodos, 1283-1880* (Valencia 1986), *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia: la ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana* (Barcelona 1993), *El miedo al Mediterráneo: la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán, 1323-1539* (m.l., 2001), *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480* (m.l., 2002), *Gio Gentile en los orígenes de los libros portulanos modernos. El manuscrito de 1689* (en colaboración) [Valencia 2017] y *Portulano de mare de Gio Gentile* (Valencia).

Vicente MONTOJO MONTOJO es numerario de la Real Academia Alfonso X el Sabio, doctor en Historia Moderna, jefe de conservación del Archivo Histórico de la Nobleza (Toledo) y técnico responsable del Archivo General de la Región de Murcia. Correspondiente asimismo de la Academia Andaluza de la Historia, es también licenciado en Geografía e Historia (Historia Medieval), así como investigador participante en grupos y proyectos de investigación como el proyecto Nobilitas (vinculado al grupo Familia y élite de poder, de la Universidad de Murcia), que estudia la nobleza y sus familias en el Reino de Murcia entre los siglos XV y XIX; Dyncoopnet (Dynamic Complexity of Cooperation-Based Self-Organizing Commercial Networks in the First Global Age), de la European Science Foundation; NACOM (Naciones y comunidades: perspectivas comparadas en la Europa atlántica), y ESME (Evolución de las sociedades mercantiles en España).

Faustino ACOSTA ORTEGA es doctor en Ciencias Económicas por la Universitat de Barcelona, ingeniero técnico naval y máster en Historia Contemporánea. Ha desarrollado su carrera profe-

sional en el campo de la gestión de la explotación de centrales nucleares, ámbito en el que ha formado parte de diversas misiones internacionales de colaboración con el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA). Ha coordinado la obra colectiva *El desarrollo de la industria nuclear en España. Contexto y retos empresariales* (2001) y publicado diversos artículos sobre historia industrial, militar y diplomática, así como sobre teoría de juegos. Ha sido asimismo honrado con el nombramiento como embajador de la Marca Ejército.

Carlos PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO es doctor en Derecho por la Universidad San Pablo CEU (Madrid), donde es titular de la cátedra de Historia del Derecho y de las Instituciones. Correspondiente de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de España, en cuya sección de Historia del Derecho ejerce de secretario, entre sus publicaciones, además de más de sesenta artículos o capítulos de libro, se pueden citar las siguientes monografías: *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V* (Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006), *José María Otero Navascués. Ciencia y Armada en la España del siglo xx* (Madrid, CSIC, 2012) y *El Real Cuerpo de Artillería de Marina en el siglo xviii* (Madrid, Dykinson, 2018). Está en posesión de varios premios y condecoraciones, como el premio a la mejor labor docente de la Facultad de Derecho de la USP CEU, recibido en dos ocasiones (2008 y 2014); la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco (2005), y el Premio Nacional de Investigación Francisco Martínez Marina (2018). Actualmente es director de la *Revista de la Inquisición. Intolerancia y Derechos Humanos* (BOE-Instituto de Historia de la Intolerancia).

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 también licenciado en Derecho por la UNED. Ha participado como panelista en diversos simposios relacionados con la política de defensa (en la Universidad Francisco de Vitoria [2005], el Ministerio de Defensa de Ucrania [2007] y el *Defence Planning Symposium*, de la NATO School Oberammergau [2003-2008], entre otros). Con la ponencia «Reforma del Código Penal Militar», participó 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 TFC del Curso de Altos Estudios Internacionales 1998, organizado por la Sociedad de Estudios Internacionales (SEI), versó sobre la reforma del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Actualmente es el director de la Biblioteca Central de Marina, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

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

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

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

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

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

NOTA EDITORIAL

Como el lector podrá ver con la inclusión del logo de LATINDEX en la contraportada, después de un largo proceso de mejora, la REVISTA DE HISTORIA NAVAL ha obtenido la calificación de revista científica, al haber sido incluida en el Catálogo 2.0 de aquella agencia internacional. El esfuerzo realizado en este sentido ha tenido dos objetivos: uno, más elevado, el de conseguir un reconocimiento que consideramos la REVISTA merece por su historial y sus procedimientos; el otro, más práctico, extender entre los autores el atractivo de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, a fin de que el número de propuestas de publicación que llegan a nuestra redacción aumente. Esto deberá traducirse en un incremento de la calidad de la REVISTA, lo que a su vez acrecentará el interés de los lectores y, en definitiva, mejorará las labores de difusión de la historia naval española y de fomento de la investigación en este ámbito que tiene encomendadas nuestra publicación. Nuestro esfuerzo en pro de lograr el mismo reconocimiento por parte de otras agencias de calificación persistirá, así que esperamos que lo conseguido no sea más que el primer hito del camino.

Como siempre, deseamos que los artículos recogidos en el presente número sean del agrado de nuestros lectores. De entre ellos destacamos el primero, dedicado al renacer de la Armada (entonces Marina) a comienzos del siglo XX, en cuyas conclusiones el autor señala que no es cierto que España viva de espaldas al mar; al menos a comienzos del siglo pasado, esa máxima no se correspondía con los hechos. Que así sea.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

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

EL RENACIMIENTO DE LA ARMADA TRAS EL DESASTRE DEL 98

Santiago José ACOSTA ORTEGA
Coronel de Intendencia de la Armada
Recibido: 30/08/2023 Aceptado: 19/09/2023
Madrid, España

Resumen

El enfrentamiento con Estados Unidos en 1898 supuso para España, además de la pérdida de sus últimas provincias ultramarinas, la práctica aniquilación de su poder naval en un momento histórico especialmente peligroso, en el que el imperialismo europeo estaba en su apogeo. La reconstrucción de este poder naval se hacía por ello imprescindible, para la propia defensa nacional y para poder participar en el concierto internacional. Aunque el resultado de la guerra y los pobres resultados de los programas navales anteriores hacían a la opinión pública reacia a gastar más dinero en su Armada, hubo afortunadamente políticos y marinos que desde el primer momento comprendieron la necesidad que España tenía de ella, y que desde el mismo año del Desastre promovieron iniciativas para su restauración, a pesar de la fuerte oposición que encontraron tanto entre políticos y periodistas como en los escalones superiores de la propia Armada. Las presentes líneas pretenden describir el proceso que llevó a la Armada desde el estado de postración absoluta en que se encontraba tras el desastre del 98 hasta el establecimiento de los cimientos indispensables de un renacimiento que en unos años le permitió volver a contar entre las marinas europeas.

Palabras clave: desastre del 98, reconstrucción de la Armada, Sociedad Española de Construcción Naval.

Abstract

The confrontation with the USA in 1898 meant for Spain, in addition to the loss of its last overseas provinces, the practical annihilation of its naval power at a particularly dangerous historical moment when European imperialism was at its height. The reconstruction of this naval power was therefore essential for the country's own national defense and to be able to participate in the international concert. Although the outcome of the war and the poor results of previous naval programmes made public opinion reluctant to spend more money on the Navy, fortunately there were politicians and naval officers who understood Spain's need for it from the very beginning and from the very year of the disaster promoted initiatives for its restoration, despite the strong opposition they encountered both among politicians and journalists and in the upper echelons of the Navy itself. These lines aim to describe the process that led the Navy from the state of absolute prostration in which it found itself after the Disaster of '98 to the establishment of the indispensable foundations of a renaissance that in a few years enabled it to once again be counted among the European navies.

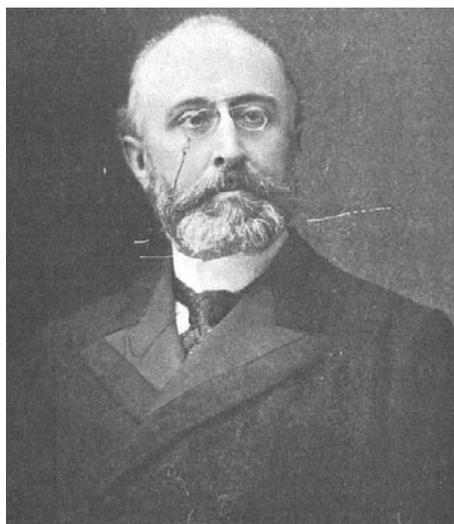
Keywords: Disaster of '98, reconstruction of the Navy, Sociedad Española de Construcción Naval.

EL 16 de agosto de 1898, poco más de un mes después de la destrucción de la Escuadra en Santiago de Cuba, y cuando solo habían pasado cuatro días desde la firma del Protocolo de Washington –en el que se ponía fin a la guerra entre Estados Unidos y España, y que arrebató a esta la práctica totalidad de sus territorios de ultramar–, el diario de Madrid *El Tiempo* publicaba el famoso artículo del líder del partido conservador, Francisco Silvela, titulado «Sin Pulso»¹, que ha quedado en nuestra historia como el iniciador de lo que se llamó la «literatura del Desastre» y del pesimismo histórico de lo que se conoció después como la «generación del 98».

El artículo señalaba con amargura el estado en el que la derrota había dejado a la sociedad española: «... dondequiera que se ponga el tacto, no se encuentra el pulso». El Desastre dejó a España sin ánimo ni capacidad de reacción; y, además, precisamente aquellos a quienes correspondía la mayor parte de responsabilidad en la tragedia, descargaron toda ella sobre las fuerzas armadas. El estado de desánimo generalizado se acentuaba así en quienes habían sufrido directamente la derrota: el Ejército y la Armada. El vergonzoso latiguillo de «no me toque usted la Marina», que se oyó durante algún tiempo, es una muestra del injusto tratamiento que una parte de la sociedad dio a esta institución.

(1) Puede verse una reproducción del artículo, en la misma fecha de su publicación, en *La Época*. Madrid, 16 de agosto de 1898.

Es verdad que, al mismo tiempo, se proclamaba también por algunos la necesidad de una profunda y total «regeneración» que sacase al país de su atraso y letargo. El propio Silvela, en su artículo, mientras constataba la pasividad e indiferencia de los españoles ante la derrota, señalaba la necesidad de reconstituir «todos los organismos de la vida nacional». Por lo que se refiere a la Marina, afirmaba con rotundidad: «No hay que fingir arsenales y astilleros donde solo hay edificios y plantillas de personal que nada guardan y nada construyen: no hay que suponer escuadras que no maniobran ni disparan ...». Esta frase subrayaba, de modo muy conciso pero también muy claro, el fracaso de la política naval española previa al Desastre, aunque al propio tiempo animaba de manera implícita a poner remedio a esa situación.



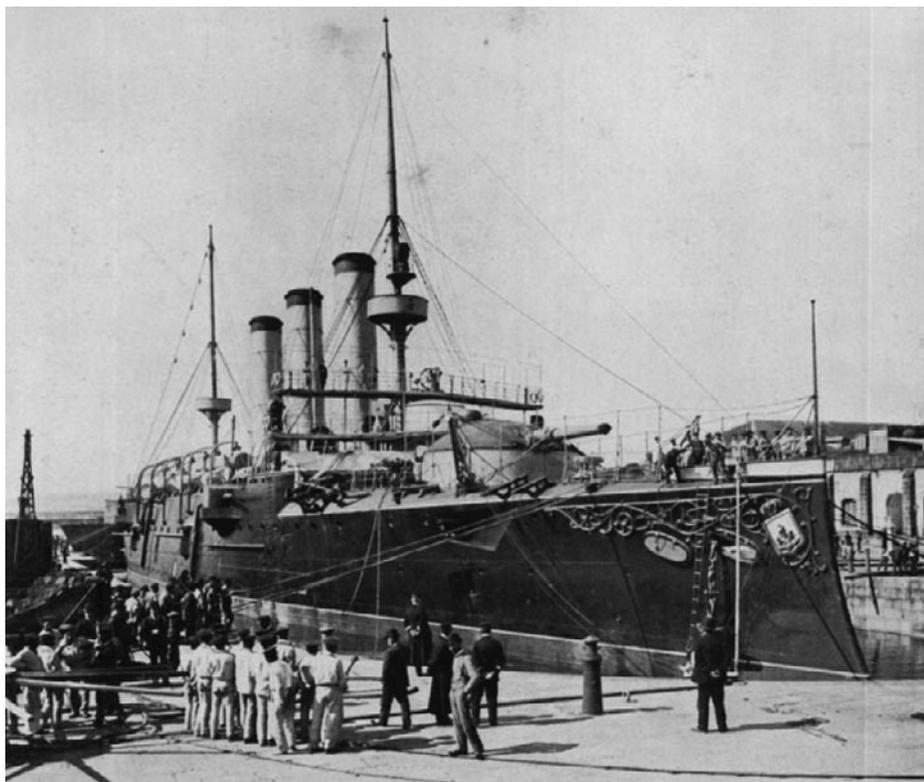
Francisco Silvela. *El Mundo Naval Ilustrado*, 1900 (FUENTE: BNE)

Las batallas de Santiago y Cavite dejaron una Marina totalmente desorganizada, deshecha material y moralmente; pero nunca dejó de haber quienes, tanto en el ámbito civil como en el militar, tuvieron plena consciencia de la necesidad que España tenía de una Armada que defendiese sus intereses y su posición en la escena internacional. Gracias a ellos, y a pesar del ambiente político dominante, la Armada pudo reaccionar y recuperarse en un espacio de tiempo que, considerando de dónde se venía, puede reputarse relativamente corto.

El estado de la Marina tras el Desastre

La Marina española salió de la guerra prácticamente deshecha. La desmoralización en la Armada era total: la derrota, la falta de medios y de actividad provocaron la huida de muchos profesionales, que pasaron bien a supernumerarios, bien directamente al retiro. Prueba de este estado de ánimo es que, en 1900, el propio Silvela, presidente del Consejo de Ministros, tuvo que hacerse cargo de la cartera de Marina, por no encontrar ningún jefe de la institución dispuesto a hacerlo (BORDEJÉ: 1978, p. 39).

Por lo que se refiere al material, la Marina perdió en la guerra todas las unidades del apostadero de Filipinas y gran parte de las del de Cuba, además de la escuadra de Cervera. Posteriormente fueron dándose de baja unidades que eran inútiles, y por fin, el 18 de mayo de 1900, un decreto del Ministerio



Crucero acorazado *Carlos V*. *Photographic History of the War with Spain*, Biblioteca del Congreso

de Marina² daba asimismo de baja otras veinticinco unidades por su inutilidad para el servicio³.

El decreto describía además la situación de los buques de la Armada, de los cuales consideraba aptos para la guerra solo dos: el *Pelayo*, «un acorazado de segunda clase de mucho poder ofensivo en su artillería, que se encuentra en buen estado, y con algunas reparaciones más y disminución de sus estructuras de madera, será un buque de combate de fuerza efectiva», y el *Carlos V*, «crucero, débilmente protegido, por su escasa faja blindada de 150 milímetros, y al mismo tiempo de escasa acción ofensiva, pero su velocidad efectiva

(2) *Gaceta de Madrid*, núm. 139, 19 de mayo de 1900.

(3) Cruceros: *Alfonso XIII*, *Alfonso XII*, *Conde de Venadito*, *Isabel II*, *Marqués de la Ensenada*; cañoneros-torpederos: *Temerario*, *Martín Alonso Pinzón*, *Vicente Yáñez Pinzón*, *Marqués de Molins*; transportes: *General Valdés*; cañoneros: *Eulalia*, *Pilar*, *Cóndor*, *Águila*, *Segura*, *Cuervo*, *Tarifa*; torpederos: *Retamosa*, *Rígel*, *Ejército*, *Cástor*; Escampavías: *Concha*, *Gaditana*, *Mariana*, *Ardilla*, *Guinda*.

de 19 millas, y su radio de acción, lo hacen de utilidad indudable en una campaña, al amparo de otros buques de combate, y mientras conserve su andar». Las fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria* atesoraban poco valor militar («aún pueden utilizarse para defensa de costas ó ataque de ciudades ó puertos mal artillados»), y por añadidura se establecía que deberían darse de baja con ocasión de la siguiente carena o de una avería importante. Otros buques (los cruceros *Río de la Plata*, *Extremadura*, *Infanta Isabel* y *Lepanto*; los cañoneros clase Álvaro de Bazán; el cañonero-torpedero *Nueva España*; la corbeta *Nautilus*; los destructores clase *Furor*, y el *Destructor*, junto con otros buques menores), cuyo valor militar era asimismo nulo o casi nulo, se podían conservar, en general, «para avisos y para comisiones en tiempo de paz, (...) ó para ayudar al Ejército en conflictos de orden público interior, ó para expugnar puntos no fortificados ó buques muy inferiores». También se salvaban el yate *Giralda*, que se convertiría en real poco después, y el vapor *Urania*, como buque hidrográfico.

Así, en algo más de tres años, la Marina había perdido el 70 por ciento de sus unidades, que habían pasado de ser 165 en el Estado General de la Armada de 1898 a tan solo 49 en el de 1901. Además, de los cuatro buques principales de la Escuadra (el *Pelayo*, el *Carlos V*, la *Numancia* y la *Vitoria*), nada más firmar la paz los tres primeros entraron en los arsenales franceses para terminar o iniciar sus modificaciones, mientras que la *Vitoria* lo hacía en el de Cádiz para ser reartillada. La Escuadra quedaba así reducida en realidad al *Pelayo* y al *Carlos V*, cuyas condiciones de mantenimiento eran tan malas que cuando, en 1901, muere la reina Victoria y se envía al *Carlos V* en representación de España, el crucero tuvo que volver a Ferrol a las 150 millas por una avería⁴.

La situación mejoró ligeramente con las sucesivas incorporaciones de los buques aún en construcción del plan de Beránger, de 1896, e incluso del de Rodríguez Arias, de 1887 (tres cruceros acorazados: *Cisneros*, *Princesa de Asturias* y *Cataluña*; el crucero protegido *Reina Regente*; los más pequeños *Extremadura* y *General Liniers*, y los cruceros-torpederos *Álvaro de Bazán*, *María de Molina* y *Marqués de la Victoria*). Aun así, la escuadra resultante estaba compuesta de barcos desfasados y presumiblemente mal mantenidos a causa de los recortes presupuestarios, además de que sus cañones, de calibre medio, se correspondían con hasta seis sistemas diferentes. Era lo que se dio en llamar una *escuadra muestrario*, de muy escaso valor militar.

Por lo que se refiere al personal, las plantillas estaban sobrecargadas, máxime teniendo en cuenta la pérdida de buques y de los destinos de ultramar, lo que provocaba paralización del escalafón, pérdida de destinos a flote y, por tanto, de profesionalización, y como consecuencia de todo ello, una falta total de motivación. Además, esta menesterosidad se prestaba a críticas fáciles por parte de la opinión pública. La situación en este aspecto, empeorada por los

(4) «Fracaso lastimoso del *Carlos V*» (1902). *El año político 1901*. Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas.

recortes presupuestarios del ministro de Hacienda Fernández Villaverde a Ejército y Marina, alcanzó tal punto que ambas instituciones llegaron a enfrentarse a través de sus órganos oficiosos; y así, *La Correspondencia Militar* echó en cara a la Marina que tenía «142 generales, 79 en la escala activa y 63 en la de reserva», mientras que solo se contaba «con dos buques de combate, el *Pelayo* y el *Carlos V*»⁵, si bien la voz impresa de las fuerzas de tierra parecía olvidar que, en esa misma época, el escalafón del Ejército contaba con 499 generales y 578 coroneles.

El debate sobre la necesidad de la Armada

Tras la guerra, España se encontró con un Ejército y una Armada deshechos, a los que había que recuperar y dotar de recursos en medio de una situación financiera desastrosa –provocada por la deuda generada por el conflicto hispano-estadounidense– y sin política exterior.

En lo que tocaba a la Armada, el gran problema que se presentaba para su reconstrucción era que la opinión pública estaba muy dividida sobre su necesidad y conveniencia; tras el entusiasmo previo a la guerra, los resultados del conflicto habían vuelto pacifista a la sociedad española, y convertido a destacados defensores de la necesidad de Marina para España, como Joaquín Costa, en acérrimos enemigos de esta.

Aunque se argumentaba que, perdidas las posesiones de ultramar, la Armada solo era necesaria para mantener la comunicación con las islas y con las posesiones españolas en África, lo cierto es que la situación tras la guerra planteaba un escenario muy peligroso para la misma integridad territorial del país. En un momento en el que la fuerza era el argumento principal en las relaciones internacionales, la situación española de debilidad podía ser un incentivo para que las potencias europeas se apropiasen de islas o territorios nacionales apetecibles. Como escribió el dirigente liberal Segismundo Moret: «Deshecha nuestra escuadra, destrozado el país, sin posibilidad de rehacer una flota en muchos años (...) las Canarias y las Baleares están a disposición de quien quiera apoderarse de ellas» (cit. por RUBIO MÁRQUEZ: 2014a, p. 44).

Las Canarias, por su situación cerca del estrecho de Gibraltar y en el trayecto de las rutas comerciales europeas con África y América del Sur, se habían convertido en una pieza clave en los intereses expansionistas de las potencias europeas, especialmente para Gran Bretaña –que tenía importantísimos intereses comerciales en las islas, consolidados a raíz de la participación de compañías británicas en la construcción de los puertos de Las Palmas y Tenerife– y Alemania –que buscaba nuevos espacios para su expansión–.

Por su parte, las Baleares habían adquirido mayor importancia desde la inauguración del canal de Suez, en 1869, por estar en la ruta de los ingleses

(5) «Nuestra Marina. Medidas que se imponen» (1898). *La Correspondencia Militar*. Madrid, 19 de agosto.

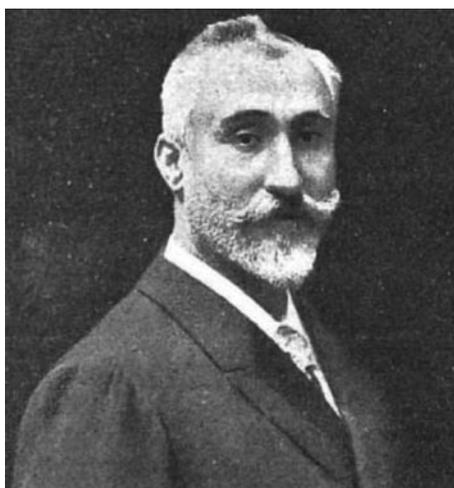
hacia la India, y venían a ser el punto donde se cruzaban las líneas que unían las bases navales de Francia e Inglaterra en la cuenca occidental del Mediterráneo. La isla de Menorca era codiciada por ambas naciones, ya que su posesión supondría para los británicos completar el triángulo Gibraltar-Malta-Mahón, y para los franceses, asegurarse la línea de comunicación entre Marsella-Tolón y Bizerta. En caso de un enfrentamiento entre ambas potencias –posibilidad no desechable en la época, tras la crisis de Fachoda–, la ocupación de Mahón por una de ellas hubiera sido altamente probable (SOBRAL: 1899).

Por otro lado, la presencia de Gran Bretaña en Gibraltar era otra fuente de amenazas, tanto para el

propio territorio nacional –en el Parlamento británico llegó a proponerse la ocupación de la zona próxima a la colonia, para protegerla (BOWLES: 1901)– como para las posesiones españolas en el norte de África. La amenaza británica se extendía incluso a las rías gallegas, donde solían entrar buques ingleses que, con cualquier excusa, permanecían en ellas el tiempo que les pareciese conveniente levantando cartas. En 1903, el capitán general de Ferrol, a petición del jefe del Estado Mayor Central, informaba sobre las posibles acciones ante una hipotética invasión británica de la península de El Grove, y existe un informe de 1905, dirigido por el Estado Mayor al ministro de la Guerra, sobre la necesidad de reforzar las defensas de Ferrol, Vigo y las Rías Bajas, para evitar que cayesen en manos enemigas (RUBIO MÁRQUEZ: 2014a, pp. 52 y 53).

Además de la amenaza cierta sobre el territorio nacional, la opinión generalizada de la clase política española era que la línea de aislamiento o «recogimiento» seguida por Cánovas en los asuntos exteriores había sido la principal causa de la derrota ante Estados Unidos, por lo que entre sus miembros y los medios de opinión existía unanimidad acerca de que España debía salir de ese aislamiento.

Para ello, el país necesitaba reconstruir su Marina porque, como afirmaba Silvela en 1898, la primera enseñanza que se debía recoger del Desastre era que «renunciar á tener Armada es renunciar á tener independencia nacional y porvenir alguno en el mundo», y que, tras aquel, la defensa de lo que restaba no se podía hacer «sin marina, dotada de material adecuado, pertrechada con tiempo y amaestrada sin descanso, y con arsenales y depósitos, tanto más numerosos y surtidos, cuanto más necesaria es la movilidad y la acción rápida



Antonio Maura. *Nuevo Mundo*, 1903



Rafael Gasset. *Mundo Gráfico*, 1922

de las fuerzas navales» (SILVELA: 1899). Francisco Silvela fue, junto con Antonio Maura y Joaquín Sánchez de Toca, uno de los grandes políticos a quienes España debe la reconstrucción de su poder naval en los años posteriores al Desastre.

Frente a los defensores de la necesidad para España de disponer de una Marina bien dotada, se encontraban quienes se oponían de plano a gastar dinero en una escuadra que consideraban inútil. Los tales proponían la desaparición del Ministerio de Marina y su conversión en una sección del de la Guerra, y dedicar los recursos y los esfuerzos de la nación al fomento de su agricultura, la mejora de los regadíos y el desarrollo la instrucción pública. Se planteaba así en España, años antes del debate entre «cañones o mantequilla», el de «acorazados o pantanos».

Entre las figuras más destacadas de esta opción estaba Joaquín Costa⁶, quien de defensor de la necesidad de una Armada fuerte en los años previos a la guerra había pasado a ser uno de sus más furibundos enemigos. En 1899, con ocasión del debate de Presupuestos Generales del Estado, la Liga Nacional de Productores, cuyo presidente era el propio Costa, eleva una petición a las Cortes para que se redujese el gasto previsto: «... lo que la LIGA quiere es que se gaste menos y que se gaste mejor, dedicando á europeizar el país gran parte de los caudales que se pretende seguir sacrificando al fantasma de la guerra y de la defensa nacional». En lo relativo a Marina se pedía que «el Ministerio de Marina pase á ser una Dirección ó Inspección más del Ministerio de la Guerra; y se reduzcan las fuerzas navales á lo estrictamente preciso para mantener la comunicación con las islas y posesiones españolas de África (...) [y] que se supriman todas las Escuelas y Academias dependientes del Ministerio de Marina»⁷. Contestando posteriormente a la réplica en defensa de la Marina que a tal proposición le hizo el Círculo Mercantil e Industrial de San Fernando, llegaba a afirmar que «las cosas tienen su momento oportuno, y el de la Marina ha pasado»⁸.

(6) La evolución del pensamiento de Joaquín Costa sobre la Marina puede verse en COSTA: 1913.

(7) «Petición a las Cortes» (1899). *Revista Nacional*. Madrid, 9 de julio.

(8) «Sobre Marina de Guerra» (1899). *Ibíd.*, 16 de octubre.

Otra señalada figura de la oposición al gasto en Marina fue Rafael Gasset, director de *El Imparcial* y ministro de Agricultura y de Fomento en repetidas ocasiones. Gasset, que en la década de los noventa se había distinguido por su inquietud respecto a la situación de la Armada y la denuncia de lo que consideraba irregularidades en el asunto de Astilleros del Nervión, ahora emprendería una campaña por «Agua, Caminos y Escuelas», oponiéndose frontalmente a la reconstrucción de la Escuadra y propugnando la política hidráulica⁹.

Aunque, finalmente, sus argumentos de oposición a la reconstrucción de la Armada fueron desechados, ambos personajes mantuvieron su campaña opositora y, tras la adjudicación del Programa Naval de Maura-Ferrándiz, atacaron duramente al Gobierno (COSTA: 1907; GASSET: 1909).

El despertar de la Marina

Aunque hubo que esperar una década para que el primer plan naval, tras el Desastre, pudiera salir adelante, desde el mismo año de la derrota y la consiguiente aniquilación del poder naval español comenzaron a surgir voces que recalcaban la necesidad que España tenía de recuperarlo.

La primera de ellas fue la de Joaquín Sánchez de Toca, abogado y político del partido conservador, quien a finales de 1898 publicó *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad iberoamericana*, obra que había terminado en enero de ese año, pero a la que añadió un último capítulo tras las derrotas de Cavite y Santiago. En ella, Sánchez de Toca daba cumplida respuesta a los ataques que el capitán de navío Mahan vertía contra España en su famoso libro *La influencia del poder naval en la historia* –aunque se mostraba de acuerdo en muchas de las afirmaciones del estadounidense sobre el poder naval– y afirmaba que «necesitaremos siempre en primer término del poder naval más que de cualquier otro instrumento de fuerza para mantenernos con personalidad propia en la vida internacional y hacernos respetar como pueblo independiente» (SÁNCHEZ DE TOCA: 1898, p. 428).

(9) Véase como ejemplo la polémica mantenida con *La Época*, periódico conservador y pro gubernamental en aquel momento, a raíz de un discurso de Gasset contra el gasto en la construcción de la Escuadra: «El momento político está para el Sr. Gasset, según su discurso de Ciudad Real, en tres términos: el Gobierno, que reduce á tres reales diarios el haber de muchos maestros y desgarnece el presupuesto de Fomento para construir ocho acorazados ...» (*La Época*. Madrid, 8 de julio de 1907); «Que cobren los maestros de Escuela cinco duros mensuales en villas y aldeas y que en sus escuelas se gaste en material de enseñanza la estupenda suma de diez reales cada treinta días (¡ocho céntimos diarios!), que se destine un millón de pesetas menos á caminos vecinales, que no se quintupliquen las cifras destinadas á obras hidráulicas, pero en cambio constrúyanse seis acorazados que importan muchos millones de pesetas. Tales son las decisiones del Sr. Maura, que ha traducido en cifras con su ritualismo inexorable el Sr. Osma. ¡Seis acorazados y nuestros maestros hambrientos y nuestros campos incultos!» (*El Imparcial*. Madrid, 8 de julio de 1907).



Joaquín Sánchez de Toca. *Mundo Gráfico*, 1919

El libro, que venía a ser el fundamento doctrinal del navalismo español, se publicó, como se ha mencionado, a finales de 1898 –con un prólogo de Francisco Silvela–, y en marzo de 1899, el teniente de navío Adolfo Navarrete, desde las páginas de *El Mundo Naval Ilustrado*, proponía la creación de una liga marítima española, a imagen de las existentes en Inglaterra, Italia, Alemania, y Francia, «para dar espíritu marítimo al país, ilustrando y cultivando en él las aficiones navales, aunando aspiraciones aisladas, borrando rivalidades y encauzando las corrientes de la opinión por buen camino hacia la verdadera finalidad de dar poderío marítimo a la Nación»¹⁰. La creación de esta liga fue muy rápida y recibió el apoyo de las instancias oficiales, de la propia Armada y de navieros, periodistas y diputados. En junio de 1900 tiene lugar en el Ateneo de Madrid el acto fundacional, y en

diciembre de ese mismo año quedaba constituida, con Antonio Maura como presidente y Sánchez de Toca como uno de sus vicepresidentes. En junio de 1901 celebró un congreso marítimo en Madrid en el que participaron 122 sociedades y 335 personalidades, entre ellas más de cien jefes y oficiales de la Armada, y en 1902 comenzó a publicar *La Vida Marítima*, todo ello con el propósito, como afirmaba Maura en el primer número de la revista, de «desentumecer las voluntades» y ejercer una importante influencia tanto sobre las clases marítimas como –lo que era aún más importante– «sobre la opinión pública de España» (MAURA: 1902).

En paralelo a las actuaciones descritas tuvo lugar otra importante iniciativa procedente del ámbito civil. La Real Sociedad de Amigos del País de Almería, apoyada por su ayuntamiento, convocó el 21 de enero de 1900 un certamen naval para dar respuesta a la pregunta «España ¿debe ser o no potencia marítima?», abriendo un concurso libre que debería desarrollar tres cuestiones: «A) ¿Es indispensable para España la existencia de una Marina de Guerra? B) Para tenerla, ¿qué medios deberán ponerse en práctica? C) De ser perentoriamente indispensable, ¿cuáles son los elementos de combate que deberíamos rápidamente construir, cuál su coste aproximado, y cuáles los medios pecuniarios de

(10) *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 15 de marzo de 1899.

la nación para satisfacer esos dispendios, todo en armonía con la pobreza del erario público?» (VV.AA.: 1990).

El certamen fue rápidamente apoyado por el ministro de Marina, cargo que en aquel momento desempeñaba Silvela, a la sazón también presidente del Consejo de Ministros. Silvela nombró representante suyo al almirante Cervera –ya de vuelta en España–, quien actuó como presidente¹¹; y, para dar realce al evento, envió un crucero y dos cañoneros, a los que se les rindió un recibimiento apoteósico en la ciudad.

La mayoría de los participantes resultaron ser oficiales de la Armada, aunque hubo también dos del Ejército. El primer premio lo ganó el entonces alférez de navío Cardona¹², quien en su trabajo destacaba la importancia del eje Baleares-Estrecho-Canarias; recordaba los efectos de la neutralidad internacional española en el último conflicto, y subrayaba la amenaza que suponía Inglaterra. Planteaba también la idea del arriendo de los arsenales y de su especialización –aunque no era una idea nueva, pues ya se había planteado en tiempos del almirante Topete, en 1869; y luego, en 1887, un grupo de empresas también pretendió alquilar La Carraca (CUBEL: 1994, p. 99)–, algo que fue finalmente incorporado por la ley de 1908.

Todos estos movimientos, si no resolvían la situación de la Armada, sí contribuyeron a «desentumecer las voluntades» y dar forma a un grupo de navalistas y personalidades interesadas en su desarrollo, quienes proporcionaron ideas y análisis que pudieron aprovecharse después.

Una de estas personalidades, Francisco Silvela, que ya se había destacado antes del Desastre por su interés y sus aportaciones en pro del desarrollo de la Marina, llegaba a la presidencia del partido conservador en enero de 1899.



Adolfo Navarrete. *Gente Conocida*, 1901
(FUENTE: Ayuntamiento de Madrid)

(11) También participó en el certamen, como miembro de la presidencia, el CN Víctor Concas, capitán de banderas y jefe del Estado Mayor de Cervera durante el combate de Santiago.

(12) El segundo fue para el contador de navío de 1.ª Valentín Arróniz; el tercero, para el ingeniero jefe de la Armada Cayo Puga; el cuarto, para el TN de 1.ª Alberto Castaños, y el quinto, para el de igual empleo Juan Cervera, hijo del almirante. Los cinco premios fueron donados por la reina regente, la infanta doña Isabel, el ministro de Marina, la Real Sociedad Económica de Amigos del País y don José López Pérez, presidente de la sociedad convocante del concurso.



Portada del número 1 de *La Vida Marítima*, 10 de enero de 1902 (FUENTE: BNE)

entre los ministros militares, que pedían un aumento del presupuesto, y el de Hacienda, Raimundo Fernández Villaverde, obsesionado por el equilibrio presupuestario, toda vez que el Estado, casi en bancarota, tenía que destinar casi la mitad de sus recursos totales, incluidos los procedentes de la emisión de nueva deuda, a pagar los intereses de esta.

Tras la dimisión como ministro de Marina del capitán de navío de 1.^a Gómez Imaz, de resultados de la presentación de un plan de Escuadra totalmente irrealizable, Silvela decide asumir él mismo la cartera de Marina: «Se trata no solo de la regeneración de la Marina, sino de su fomento, de su progreso, de su porvenir, y a eso vengo yo aquí». La Armada había estado recibiendo duras críticas en los debates del Parlamento, donde se la había acusado de despilfarro, de mala organización, de primacía de los intereses personales, y era preciso poner orden en todo aquello. Silvela es consciente de que el resurgir de la Marina «es hoy el más difícil de todos los problemas que se presentan. Y como así lo considero, he querido por eso mismo afrontarlo yo»¹⁴. Enfrentamientos internos a causa del nombramiento del general Weyler

En su discurso de presentación, Silvela afirmaba que reducir las partidas presupuestarias dedicadas a la defensa nacional no era recomendable, por la posición estratégica que ocupa España, «entre el Mediterráneo y el Atlántico, siendo base de operaciones para el África, con valiosas posesiones en la misma». Si España no quería renunciar a su papel de nación ni resignarse a ser un mero territorio explotado y administrado por extranjeros, debía «conservar una marina que la defienda y sostenga y que, en unión del ejército, signifique el mantenimiento y la afirmación del vínculo y del sentimiento nacional»¹³.

En marzo de ese mismo año, la reina encarga a Silvela la formación de gobierno. En esta primera experiencia como presidente del Consejo, que duró diecinueve meses y en la que nombró tres gabinetes, el Ejecutivo experimentó fuertes tensiones

(13) «Discurso-programa de Silvela» (1900). *El año político 1899*. Madrid, Imprenta y fotograbado de Enrique Rojas.

(14) *El Mundo Naval Ilustrado* (1900). Madrid, 30 de abril.

como capitán general de Madrid llevaron a la caída, el 21 de octubre de 1900, del gobierno Silvela¹⁵, que es relevado por un gabinete presidido por el general Azcárraga. Aunque se esperaba que Joaquín Sánchez de Toca ocupase la cartera de Marina en el nuevo ejecutivo, la oposición de los marinos¹⁶ –de los más antiguos, ya que los oficiales jóvenes sí eran partidarios de Sánchez de Toca– habría hecho que Azcárraga no se decidiese a nombrarlo; y, mientras buscaba un marino para dicha cartera, asumió él mismo el puesto. Tras el rechazo de dos o tres miembros de la Armada –porque todos imponían condiciones respecto al presupuesto del departamento, según se dijo–, finalmente fue nombrado ministro de Marina el contralmirante Ramos Izquierdo¹⁷.

En marzo de 1901, tras la crisis del gabinete de Azcárraga, que se veía incapaz de aprobar los presupuestos, y ante la imposibilidad de formar gobierno con los conservadores, la reina regente encarga a Sagasta que forme un nuevo ejecutivo, en el que entra como ministro de Marina el duque de Veragua. En diciembre de 1902, Silvela vuelve a la presidencia del Consejo de Ministros, en el que –esta vez sí– Sánchez de Toca asume la cartera de Marina, y Fernández Villaverde, de nuevo la de Hacienda.

Sánchez de Toca tenía claro que la resistencia de la opinión pública a la concesión de créditos a la Marina no venía de que esta no se considerase necesaria, sino del convencimiento de que sería dinero despilfarrado por la incapacidad de la Armada para gestionarlo adecuadamente¹⁸. Así, prepara un



Caricatura sobre el debate entre Costa y Silvela acerca de la política hidráulica. Portada de la revista satírica *Gedeón*, 2 de mayo de 1900

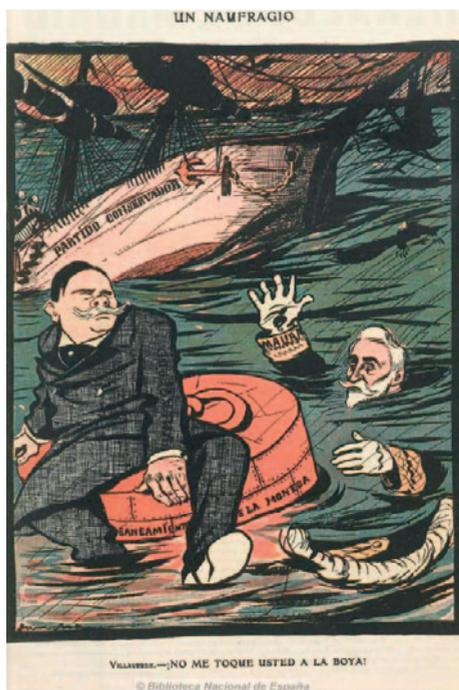
(FUENTE: BNE)

(15) «Día 21.– Se extiende la crisis» (1901). *El año político 1900*. Madrid, Imprenta y fotograbado de Enrique Rojas.

(16) Ese mismo año, Sánchez de Toca había publicado una serie de artículos en prensa, reunidos después en un libro, en los que exponía su opinión sobre las drásticas reformas necesarias en el Ministerio de Marina, cuya organización naval, creía, un «monstruoso pulpo terrestre (...) tiene atrofiada». *El Correo* (1900). Madrid, 4 de mayo.

(17) «Temor a los marinos» (1901). *El año político 1900*. Madrid, Imprenta y fotograbado de Enrique Rojas.

(18) «Al cabo de los años transcurridos, saturándose, una generación tras otra, la opinión pública de clamores y protestas contra la organización actual de nuestra Marina, y afirmándose que sus vicios constitutivos esterilizan radicalmente todo sacrificio dedicado al material y á las



Caricatura del enfrentamiento entre Maura y Fernández Villaverde por el tema de la nivelación del Presupuesto y la construcción de la Escuadra. Revista satírica *Gedeón*, 11 de marzo de 1904 (FUENTE: BNE)

proyecto de ley en el que en primer lugar aborda una profunda reorganización de la Armada, plantea una reestructuración de los arsenales – diferenciando la parte de apoyo a los buques de la de construcciones, que podría arrendarse a la industria civil–, y por último propone un programa de construcciones en el que aboga por fabricar acorazados¹⁹. El programa se encontró con la oposición del ministro de Hacienda, quien aducía que los gastos navales perjudicarían la nivelación del Presupuesto. Lo cierto es que esta oposición respondía más bien a una pugna de poder dentro del partido conservador, pues Fernández Villaverde veía a Maura, partidario de estas construcciones, como un rival en su intento de suceder a Silvela. En esta lucha, el ministro de Hacienda llegó a dotar insuficientemente al presupuesto de Marina²⁰, lo que causó paralización de obras, falta de fondos para el personal, etc. Puesto todo ello de manifiesto por Sánchez de Toca, Fernández Villaverde dimitió, aunque desde la presidencia del

Congreso de los Diputados continuó su lucha contra el programa naval, de la que hizo una bandera política. Finalmente, el 18 de julio de 1903, un nuevo debate del programa en las Cortes hace caer al Gobierno. Silvela,

virtudes y esfuerzo del personal; y que mientras subsista tal organización y manera de ser, todo cuanto personal entre, por bueno que sea, y todo cuanto dinero se gaste, por mucho que fuere, resultarán inútiles». SÁNCHEZ DE TOCA: 1903, p. XXVI.

(19) «Exposición del anteproyecto de ley». *Ibídem*.

(20) En aquellos años, buscando el objetivo de nivelar el presupuesto del Estado, se acostumbraba dotar inicialmente a la Marina con créditos inferiores a los necesarios, solventando después las necesidades no cubiertas con suplementos de crédito, transferencias, créditos extraordinarios, diferimientos de pagos, etc. Cuando, en 1903, hubo que prorrogar el presupuesto de 1902, los presupuestos de Marina resultaban insuficientemente dotados. Pero la ley impedía acudir a los procedimientos de costumbre por estar las Cortes cerradas, de lo que resultaban unos déficits enormes para las necesidades de vida y funcionamiento, de personal y de obras. Pese a ello, Fernández Villaverde se mostró inflexible. *Ibídem*, pp. xv ss.

hastiado, presenta su dimisión al rey²¹, asumiendo la presidencia del Consejo de Ministros el propio Fernández Villaverde, si bien el suyo fue un gabinete muy fugaz, ya que en diciembre de ese año Alfonso XIII designaba a Antonio Maura presidente del Gobierno.

El ministro de Marina de dicho gobierno era el capitán de navío de 1.ª clase José Ferrándiz y Niño, quien en enero de 1904²² presentó su programa, que más que de construcciones —los barcos cuya construcción se proponía eran de menor importancia (torpederos, guardapescas, etc.)— era de reformas de la Marina y de mejora de los arsenales, de manera que pudiesen afrontar en el futuro un plan de construcciones importante. No obstante, a pesar de lo reducido del gasto que planteaba, la oposición a sus propuestas fue frontal, tanto en las Cortes como en los escalones superiores de la Armada, contrarios estos a las reformas orgánicas que proponía y en desacuerdo con que el programa no previese la construcción de verdaderos buques de combate. El almirante Beránger, presidente de la Junta Consultiva de Marina, fue fulminantemente destituido por el ministro como consecuencia de unas declaraciones en la prensa en las que afirmaba: «... no es posible consentir que á un Ministro se le antoje, por ceder exclusivamente á las consideraciones y caprichos del Jefe del Gabinete de que forma parte, deshacer la organización de la Marina, sin finalidad alguna positiva y solo, parece, por afán de molestar á los marinos, sobradamente sufridos con los vejámenes á que se les viene sometiendo»²³;

por su parte, el contralmirante Auñón, antiguo ministro de Marina y diputado, atacó duramente el proyecto de Ferrándiz, al cual reprochaba que la reorganización de servicios de la Armada no fuese acompañada de la construcción de una Escuadra, a despecho del compromiso que Maura había adquirido en este sentido. Según Auñón, tal compromiso era la razón de que



Raimundo Fernández Villaverde. *Álbum Salón*, 1905

(21) «Señor: Habiendo deliberado en el Consejo de Ministros celebrado hoy acerca del programa de escuadra y de los créditos relativos al Ministerio de Marina en sus actuales atenciones, han surgido diferencias que han resultado irreductibles en consideración á los elementos de Gobierno y parlamentarios indispensables para llevar á término los propósitos del Gabinete, y en vista de ellos, tengo el sentimiento de presentar á V. M. la dimisión de todos los Ministros y del Presidente que suscribe. = Señor: A L. R. P. de V. M. = Francisco Silvela. = Sábado 18 de Julio de 1903». *El año político 1903*. Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas, 1904.

(22) *Gaceta de Madrid*, núm. 27, 27 de enero de 1904.

(23) El Proyecto de Marina (1904). *Heraldo de Madrid*, Madrid, 28 de enero.



José Ferrándiz. *La Ilustración Española y Americana*, 1907

los marinos aceptasen todas aquellas reformas orgánicas, «repugnadas por nosotros si venían solas pero aceptadas, y aun solicitadas si venían en compañía del Poder naval de la Nación» (AUNÓN: 1905). El gobierno de Maura terminó por caer en diciembre de ese año sin conseguir aprobar el programa, en virtud de una crisis motivada por el nombramiento del jefe del Estado Mayor Central del Ejército²⁴. Su relevo a la cabeza del Ejecutivo, en enero de 1905, fue Fernández Villaverde, quien en abierta contradicción con su postura anterior propuso un programa naval de 396 millones que tampoco salió adelante, ya que a los diez días de presentarlo cayó el Gobierno.

Llegó el turno de los liberales. Cinco gobiernos de este signo se sucedieron entre junio de 1905 y abril de 1907 –tres de ellos, en los últimos seis meses–. Finalmente, en las elecciones

generales de 1907, los conservadores ganaron con una mayoría aplastante, y Maura volvió al Gobierno, con Ferrándiz de nuevo como ministro de Marina.

El resurgir de la Armada

En este segundo gobierno de Maura (enero de 1907-octubre de 1909), la política naval española se reactivó sustancialmente. El almirante Bordejé (1978) cita cuatro factores que ayudaron de forma muy importante a esta reactivación.

El primero fue el empeoramiento del problema marroquí y el consiguiente aumento de las presiones francesas e inglesas para establecer algún tipo de cooperación. Esta cooperación convenía a Inglaterra para cerrar el paso en África a Alemania y obtener facilidades navales en España; a Francia, para que España sirviese para contrarrestar la preponderancia inglesa en el Mediterráneo, y a España, como medio de dejar atrás un aislamiento que había durado prácticamente todo el siglo XIX. Otra circunstancia favorecedo-

(24) «Crisis total. Caída de Maura» (1905). *El año político 1904*. Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas.

ra fue el interés que Maura había mostrado a lo largo de toda su carrera política por los temas navales. El tercer factor fue que Maura contase con el capitán de navío de 1.^a clase (entonces el primer empleo de oficial general) Ferrándiz, autor de la ley que pondría las bases de nuestro futuro poder naval.

El cuarto factor fue la carrera de armamentos navales que se estaba desarrollando en el mundo, con una Alemania empeñada en convertirse en potencia naval. Esto llevó al acercamiento entre Inglaterra y Francia, con su acuerdo sobre Egipto y Marruecos y el nacimiento de la Entente Cordial, a la que España se sumó en abril de 1907, en los conocidos como «acuerdos de Cartagena», formalizados mediante intercambio de notas el 16 de mayo siguiente. Para hacer frente a la amenaza alemana, la Marina inglesa se retiró del Mediterráneo, cuya defensa dejó en manos de la francesa. El potencial de esta, no obstante, era inferior a la suma de las de Italia y Austria-Hungría, que junto a Alemania integraban la Triple Alianza, así que la Marina francesa necesitaba un refuerzo que bien podría aportar la española y que permitiría liberar recursos de los británicos. Para ello, Gran Bretaña estaría dispuesta a ceder su tecnología a España, incluyendo los nuevos *dreadnoughts*, al tiempo que la Marina nacional podría despreocuparse del Atlántico y las Canarias, cuya defensa quedaría asegurada por franceses e ingleses.

Maura se encontraba entonces con un gobierno estable y decidido a llevar a cabo el programa, y contaba con el apoyo del rey y una situación diplomática favorable que le permitía disponer de la tecnología necesaria y desarrollar una estrategia racional. Así las cosas, el 31 de mayo de 1907, el ministro Ferrándiz presenta su «Proyecto de ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales militares»²⁵. La ley preveía la completa reorganización de los institutos y servicios de la Armada, e introducía importantes reformas que afectaban al personal y al material: creaba el Estado Mayor Central de la Armada, la Jefatura de Construcciones Navales, la Jefatura de Artillería y la Intendencia General; prestaba atención de nuevo a los arsenales, y preveía la terminación del *Reina Regente* y el *Cataluña*, así como la construcción de tres acorazados de 15.700 t (clase España), tres destructores de 350 t (clase Bustamante), veinticuatro torpederos, cuatro cañoneros (clase Bonifaz), cuatro aljibes, un remolcador y barcasas para carbón y municiones.

La exposición de motivos del proyecto fundamenta cumplidamente la necesidad que una nación marítima tiene de un «organismo naval militar» que defienda sus costas y su comercio marítimo. Este organismo estaría constituido por los puertos militares y por los buques de combate, factores cuya plena efectividad depende de su sinergia.

Justifica a continuación la idoneidad de los tres puertos principales (Ferrol, Cádiz y Cartagena), basándose en consideraciones geoestratégicas, y la necesidad de habilitar los arsenales como centros de reparación y aprovisionamiento. Entrando ya a examinar lo relativo a la fuerza de combate, tras repa-

(25) *Gaceta de Madrid*, núm. 159, 8 de junio de 1907.

sar el pobre estado de la existente (reducida al *Pelayo*, el *Carlos V* y los cruceros de 7.000 t *Princesa de Asturias* y *Cataluña*, además del *Reina Regente*), afirma que la modesta aspiración del Gobierno no es sino reemplazar por nuevas unidades más eficientes las que vayan dándose de baja, ya que la economía nacional no permitía otras alegrías.

Para definir los tipos y el número de buques que han de construirse, Ferrándiz afirma que deben ser expresión de tres factores esenciales: política naval, que puede ser de defensa activa de nuestras costas o de actuación en mares lejanos; política internacional, en el sentido de que los buques puedan ser llamados a operar con los de otras marinas en mares cercanos o alejados; y política económica, atendiendo a obtener la mejor distribución posible con los recursos de los que la nación pueda disponer.

En cuanto al primer factor, la idea era tener una Marina defensiva, para actuar en nuestros mares; respecto al segundo, se trataba de que, en caso de colaboración con otro país, nuestros puertos no quedasen a expensas de la defensa que pudieran acometer las fuerzas del colaborador; y en cuanto al tercero, se trataría de obtener para cada uno de los tres puertos el mínimo de fuerza naval que la política naval exigiera y que permitiese la disponibilidad económica.

A tenor de estas premisas, según el proyecto el buque que mejor se adaptaba a nuestras necesidades era el de desplazamiento medio, de 15.000 t. El número previsto de estas unidades se fijaba en tres, «no porque se juzgue suficiente para las necesidades marítimas de la Nación, sino como fundamento inicial del desarrollo futuro de nuestra flota». Se opta por esta cantidad también por prudencia pues, como asimismo se señala, «peor quizás que carecer de material naval es el adquirirlo en cantidad tal que no pueda ser conservado en su valor militar y sostenido en perfecto estado de eficiencia con los recursos permanentes que a estas dos atenciones el Estado puede destinar».

Para las nuevas construcciones y obras se preveía un gasto total de doscientos millones, a desembolsar en un plazo de ocho años. Haría falta, pues, una inversión anual que empezase por veinte millones y acabase por los veintiséis. Además, para el entretenimiento de este material y del que ya se poseía, y para el resto de los servicios a cargo de la Marina, se necesitaban créditos anuales crecientes, de 30 a 32 millones, a lo largo el mismo periodo, por lo que, antes de decidirse a adquirir el material propuesto, era preciso contar con un presupuesto progresivo de 50 a 58 millones en un periodo de ocho años, que era lo que el Gobierno había calculado que podría permitir el estado de la Hacienda.

Por lo que se refiere a la organización, buscando la unidad de mando y la reducción de la burocracia, el proyecto eliminaba los capitanes generales como autoridades en el litoral a través de las cuales el Gobierno transmitía las órdenes a la Fuerza correspondiente, y los sustituía por comandantes generales de los puertos que dependían del Estado Mayor Central, el cual era el órgano que ejercía el mando tanto de los elementos de combate como de los de apoyo.

En cuanto al personal, se extinguían algunos cuerpos y escalas, se establecía en 62 años el límite de edad para el mando en la mar de los capitanes de navío, se creaban para el Cuerpo General una escala de mar y otra de tierra, y se suspendía el ingreso en todos los cuerpos de la Armada hasta que se elaborase una nueva ley de plantillas. Más adelante se acometería una importante reducción de estas, plasmada en la ley de 12 de junio de 1909²⁶: los empleos de generales se reducían un 26 por ciento, un 3 por ciento los de jefes y oficiales, y un 27 por ciento los de los cuerpos subalternos.

La administración económica también se unificaba, eliminando las intendencias periféricas, antes subordinadas directamente al Tribunal de Cuentas, y estableciendo en los puertos tan solo un ordenador y un interventor que dependían del intendente general, para que este pudiese saber en cada momento cuál era el estado de las cuentas y los gastos efectuados.

Finalmente, se organizaban los servicios industriales, construyendo por contrata los nuevos buques en los astilleros de Ferrol y Cartagena, en los que cesaba por completo toda obra por ejecución directa del Estado, mientras que el arsenal de La Carraca se ocuparía por administración de las obras de artillería y de algunas carenas y reparaciones.

El proyecto de ley se puso a discusión el 20 de noviembre, y tras varios días de debate, el 27 de ese mes Maura se dirige al Congreso manifestando la necesidad de tomar decisiones firmes: «... o hay que suprimir la sección de Marina en el presupuesto, acabar en absoluto con el presupuesto de Marina, abolir el Ministerio de Marina, y enviar a cargas de Justicia y a clases pasivas todo el personal o hay que iniciar inmediatamente el planteamiento y la organización de aquella fuerza naval que haya de tener la Nación española»²⁷. Maura reconoce que hay otras inversiones también necesarias a las que habrá



OPERA ESPAÑOLA
 «Banda... ¡MECHO APLAUDEN EL CARTÓN...! ¡YA VEREMOS CUANDO SE REPRESENTE LA OBRA... SI SE REPRESENTA!»

Caricatura de la «sesión patriótica». Portada de *Gedeón*, 1 de diciembre de 1907 (FUENTE: BNE)

(26) *Gaceta de Madrid*, núm. 167, 16 de junio de 1909.

(27) *Diario de Sesiones de las Cortes*. Sesión del miércoles 27 de noviembre de 1907. Madrid.

que renunciar de momento, y que este plan no es sino el comienzo de un camino. El presidente del Gobierno hace un llamamiento al sentido patriótico de los diputados, a los que emplaza a obviar las diferencias partidistas en bien de la nación, y consigue que el programa se apruebe casi por unanimidad –solo cosechará tres votos en contra, entre ellos el de Joaquín Costa–. Al salir de la Cámara, es ovacionado por todos los presentes, a lo que responde quitándose la chistera y gritando: «Señores: ¡viva España!»²⁸, en medio del fervor patriótico de los diputados. La jornada pasó a la historia del parlamentarismo español como la «sesión patriótica».

La ley, que fue finalmente aprobada el 7 de enero de 1908²⁹ y marcaba el inicio de una nueva política naval, fue sin embargo contestada desde dentro de la Armada por oficiales tan señalados como Auñón o el propio Cervera. Auñón, a la sazón capitán general de Cartagena, vuelve a enfrentarse a Ferrándiz, a quien llega a decir que, «más que un proyecto de reorganización, me ha parecido un proyecto de destrucción de la Marina, puesto que acaba con todos nuestros tradicionales organismos (...) prepara su absorción por el Ministerio de la Guerra ...» (RGUEZ. GLEZ.: 2010, p. 171). No obstante, vista con la perspectiva del tiempo, resulta evidente que marcó un auténtico hito para la Armada, ya que llevó a cabo una profunda reorganización –imprescindible para modernizar la estructura y el funcionamiento, tanto de la Fuerza como del apoyo a la Fuerza–, «haciendo expedita la unidad de mando», y consiguió sus objetivos de poner una primera piedra en el renacimiento y desarrollo de nuestra Armada, y especialmente, de sentar las bases de una capacidad industrial de construcción naval.

La creación de una «base industrial y tecnológica de la Defensa»: la Sociedad Española de Construcción Naval

El que las construcciones de los buques se llevasen a cabo en España era una necesidad largamente sentida por los redactores de los distintos planes navales –llegaran a hacerse efectivos o no– elaborados en España desde finales del XIX. Como ejemplo podemos ver cómo en la misma fecha de promulgación de la Ley de Escuadra de 1887 se dirige una real orden al Centro Técnico Facultativo y Consultivo de la Armada para que se estudie qué trabajos pueden hacerse en España, porque «a todo trance hay que crear elementos propios para que la Marina del Estado sea verdaderamente Marina nacional»³⁰. Y en las bases del concurso correspondiente se prohibía la participación de

(28) «Creación de la Escuadra. La sesión gloriosa» (1908). *El año político 1907*. Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas.

(29) «Ley reformando los Institutos, organismos y servicios de la Marina, y la creación, dentro de los recursos disponibles, de nuevos elementos de fuerzas que son materia de la presente ley». *Gaceta de Madrid*, núm. 8, 8 de enero de 1908.

(30) *Gaceta de Madrid*, núm. 13, 13 de enero de 1887.

toda empresa que no fabricase sus buques en España; se obligaba a comprar los materiales a la industria nacional, y se fijaba en tres cuartos la proporción mínima de obreros españoles que se habían de emplear en las construcciones. Así, de los seis cruceros previstos, tres fueron construidos por los arsenales y tres por la industria privada nacional (Astilleros del Nervión, constituida expresamente para el concurso con capital español, aun cuando tuviese el apoyo técnico de ingenieros ingleses).

El fallido proyecto de ley de Sánchez de Toca de 1903 también establecía que el adjudicatario debería ser una «entidad constituida expresa y exclusivamente á las finalidades de este concierto, y agrupando los más considerables y adecuados elementos de capital e industrias de la nación». Si, para mayores garantías técnicas y económicas, fuera conveniente la colaboración de empresas extranjeras, «tales cooperaciones no serán óbice al mantenimiento de la personalidad española, requisito esencial de la empresa concesionaria». Para Sánchez de Toca, con el programa naval que planteaba era muy importante que «España, con capital nacional y con trabajo de los españoles, produzca valor superior al que consume» (SÁNCHEZ DE TOCA: 1903, p. 32). Su opinión sobre la conveniencia de nacionalizar la producción de los buques de la Armada ya había quedado clara en su libro *Del poder naval en España*, de 1898, donde afirmaba que «la nación encuentra en el armamento naval durante los tiempos de paz el más activo de los agentes fecundadores del trabajo y de la producción, el propulsor principal de sus grandes industrias ...» (SÁNCHEZ DE TOCA: 1903, p. VII).

El primer proyecto de ley de Ferrándiz, de 1904³¹, también contemplaba la necesidad de que fuera la industria nacional la que se encargase de las construcciones de la Armada, estableciendo que en los arsenales del Estado

«los trabajos por administración directa serán sustituidos, tan inmediatamente como posible sea, por trabajos contratados, mediante publico concurso (...); pudiéndose distinguir, dentro del sistema que se adopta, el régimen de las obras de nueva construcción y el de las restantes. Será requisito indispensable para intervenir en tales contratos la nacionalidad exclusivamente española de los contratistas ó de las Sociedades, aunque ellos privadamente necesiten procurarse cooperaciones del extranjero para completar los elementos disponibles en el Reino».

Por su parte, el programa naval de Ferrándiz, cuya aprobación conseguirá finalmente en su segundo mandato como ministro, se planteaba desde su inicio, como un objetivo tan importante como la propia obtención de los buques, que su construcción estuviese *nacionalizada* en el mayor grado posible, y colocar así los cimientos de una industria de construcción naval militar que permitiera fabricar en España los buques futuros.

Las bases del concurso para la ejecución del programa se publican por real decreto de 21 de abril de 1908. Tales bases, además de fijar los buques que

(31) *Gaceta de Madrid*, núm. 27, 27 de enero de 1904.

habían de construirse, prevén la habilitación y equipamiento de los arsenales de Ferrol y Cartagena, en los que se realizarían las nuevas construcciones y que serían cedidos por el Estado a la empresa adjudicataria. Los arsenales se dividían en dos partes (la industrial, que pasaría a ser gestionada por una empresa civil, y la militar), y en lo sucesivo sus tareas se especializarían (el de Ferrol quedaría para las grandes construcciones, y el de Cartagena, para buques de menor porte).

Al concurso se presentaron cuatro licitadores, todos ellos domiciliados en España –como disponían las bases–: un grupo francés, otro italiano, un tercero «asturiano» –incluía a la casa inglesa Palmers– y un cuarto vizcaíno-catalán-británico (que contaba con la casas Vickers, Armstrong y Brown). Tras un accidentado proceso, sobre el que gravitaron presiones al más alto nivel político internacional³², el adjudicatario fue el último de los cuatro grupos, que constituyó la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), con un capital social español en un 60 por ciento y extranjero en el 40 restante. El 23 de junio de 1909, la Armada entregó a la SECN el astillero y la zona industrial de Ferrol; el 25 de agosto siguiente se le transfirió el astillero de Cartagena, y poco después, los talleres de artillería de La Carraca, a los que se reconstruiría totalmente y se dotaría de nueva maquinaria y utillaje. Sin embargo, las gradas y los diques de la factoría gaditana permanecieron bajo el control de la Armada.

Como decía un artículo de la *Revista General de Marina* en 1910 (EGUI-LAZ), la ley de 1908, por lo que se refiere a los arsenales, supuso la transformación más radical experimentada por la Armada en muchos años, siendo en realidad la SECN «la encargada de instaurar la industria naval en España», más que de construir la Escuadra; efectivamente, como se afirmó durante la discusión de la ley en el Congreso,

«en este aspecto técnico industrial [del proyecto], nuestra aspiración es que esa dirección técnica y facultativa de nuestros arsenales, que solicitamos de las entidades extranjeras que se domicilien en España, los coloque en condiciones de producir; que esas direcciones técnicas y facultativas industrialicen estos mismos arsenales. Esta es la aspiración de la Comisión y esta es la letra y el espíritu de la ley que defendemos; especializar nuestros tres arsenales de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, llevando las grandes construcciones á El Ferrol, las pequeñas á Cartagena y las carenas y reparaciones á Cádiz»³³.

(32) En el marco de estas *turbulencias*, el teniente auditor de 1.^a de la Armada Juan de Macías y del Real, ejercitando el derecho de petición, presentó en el Congreso una denuncia en la que acusaba al Gobierno de prácticas prevaricadoras en la adjudicación. La denuncia se basaba en las importantes modificaciones que respecto del proyecto publicado se pedían a la empresa adjudicataria. El expediente fue objeto de un informe, elaborado por un diputado republicano, que eximía de toda responsabilidad al Ejecutivo y que fue aprobado por abrumadora mayoría de la Cámara baja. Así pues, la posición gubernamental a la postre triunfó, y el oficial terminaría encarcelado por insultos a un superior y a ministros de la Corona, lo que daría pie a un escándalo parlamentario, aderezado con una campaña de prensa y manifestaciones multitudinarias. No obstante, el gobierno de Canalejas indultaría a Macías poco después. «La denuncia de Macías» (1910). *El año político 1909*. Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas.

(33) *Diario de Sesiones de las Cortes*. Sesión del miércoles 20 de noviembre de 1907. Madrid.



Arsenal de Ferrol. Obras del nuevo dique. SECN, 1910 (FUENTE: BNE)

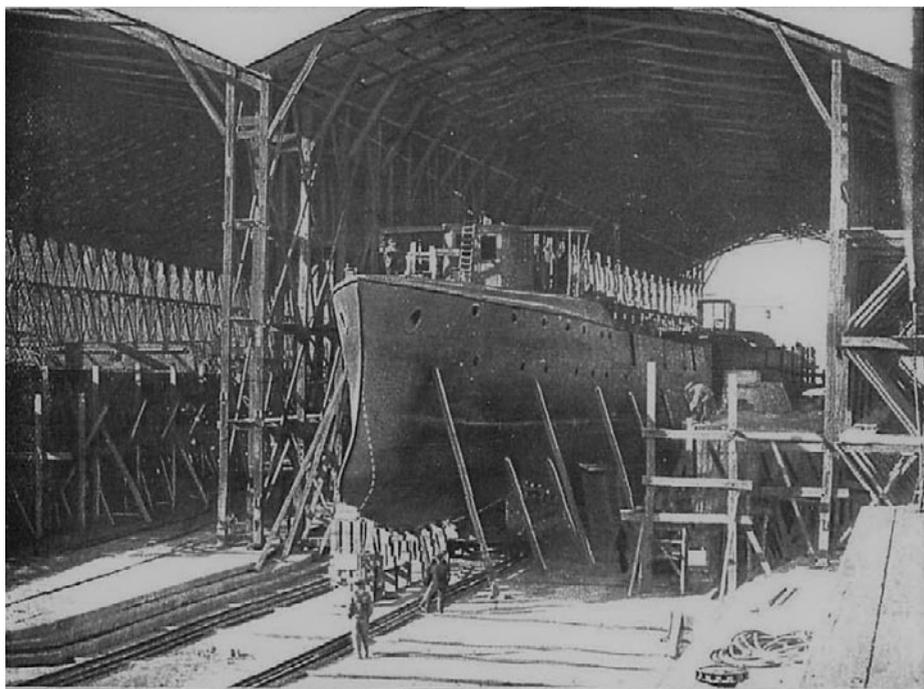
Las firmas británicas que integraban la SECN, empresa ganadora del concurso, aportaban al proyecto sus patentes, diseños y guía técnica, tanto en relación con los productos como con los procesos de producción; por otro lado, las bases del concurso³⁴ se aseguraban de que los efectos de las construcciones revirtieran sobre la economía española. Y así, se recordaba que la Ley de Protección de la Industria Nacional, de 14 de febrero de 1907, era de aplicación en las obras realizadas, con lo que el suministro de material para los arsenales se reservaba a la producción española. En este mismo sentido, se fijaban cupos máximos de personal extranjero en las obras a realizar³⁵.

En el contrato se añadían nuevos requisitos: cuando se instalara en España un taller para la forja y fabricación de corazas apropiadas para la Marina, la SECN estaba obligada a adquirir en él la mitad de los blindajes de los acorazados; la mitad de la artillería sería fabricada en el arsenal de La Carraca; las instalaciones para la construcción de turbinas fabricadas en el arsenal de Ferrol pasarían a ser propiedad del Estado. El resultado fue que se generó una transferencia de tecnología desde las empresas británicas hacia los arsenales españoles.

Por otro lado, el compromiso de la Armada con la SECN permitió concentrar la producción, reduciendo así el exceso de capacidad. Al concentrar las construcciones en dos astilleros, se consiguieron economías de escala que no

(34) Real decreto de 21 de abril de 1908.

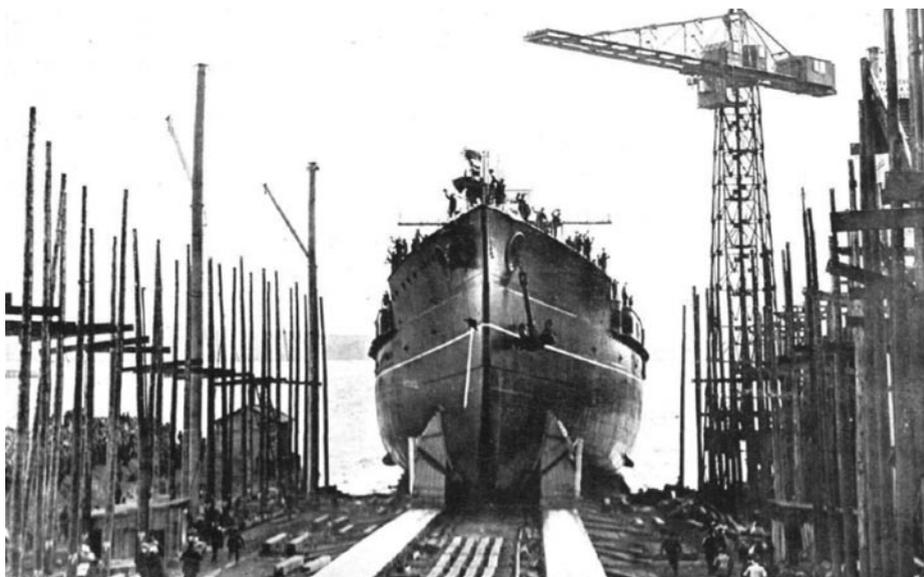
(35) «Personal directivo y obrero. – Art. 19. Se distinguirá entre el de las nuevas construcciones ó reparaciones navales y el de las obras civiles é hidráulicas. Respecto á las primeras, el personal directivo y los maestros podrá ser extranjero en las tres cuartas partes del empleado al empezar los trabajos y transcurridos los dos primeros años no podrá exceder de la mitad del total de dicha clase empleado. = En las obras civiles ó hidráulicas el personal directivo y administrativo extranjero no podrá exceder del 25 por 100 del total del mismo».



Arsenal de Cartagena. Cañonero *Recalde* en construcción. SECN, 1910 (FUENTE: BNE)

se habían podido obtener en programas anteriores por la dispersión de los pedidos (en el de 1887, tres arsenales y tres constructores privados). En los diez años siguientes al programa de 1887, los astilleros públicos construyeron una media de 1.000 t al año, mientras que, entre los privados, Astilleros del Nervión construyó 1.900 t por término medio, y Vila H.^{nos}, 450. El programa naval de 1907 concentró la construcción, y gracias a eso el tamaño medio de los astilleros públicos aumentó y estos se especializaron. Ferrol, dedicado, como señalamos antes, a los grandes buques, aumentó su producción media a 4.300 t anuales entre 1910 y 1920, y Cartagena, especializado en la construcción de los pequeños, alcanzó un promedio de 750 al año (CUBEL: 1994, p. 113). Los efectos de la nueva tecnología en la construcción naval se notaron asimismo en otras manufacturas: los pedidos de condensadores, máquinas y calderas se servían por las fábricas españolas, y la mayoría de los aceros necesarios para la construcción de buques salieron de los altos hornos nacionales, así como las máquinas de los buques, las calderas y otra maquinaria auxiliar (BORDEJÉ: 1978, p. 159).

Desde aquella época y hasta el presente, la construcción naval militar en España ha estado circunscrita a las instalaciones que la Armada cedió en 1908



Arsenal de Ferrol. Botadura del acorazado *España*. *Mundo Gráfico*, 1912 (FUENTE: BNE)

a la SECN como consecuencia de la Ley Ferrándiz, instalaciones que no son otra cosa que una parte de los arsenales que la Armada tiene desde el siglo XVIII. Dicha construcción naval militar ha sufrido evoluciones y cambios, pero siempre sin solución de continuidad: hasta 1939, la SECN se encargó de la gestión de las instalaciones y de la construcción de los buques; a partir de 1939, el contrato con la SECN queda liquidado y la gestión pasa a ser asumida por el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares³⁶, órgano del Ministerio de Marina que después se integraría, como sociedad de titularidad pública (Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares³⁷, Izar, Navantia), en el INI y la SEPI y, por tanto, en el organigrama del Ministerio de Industria.

A la vista, pues, de sus resultados, podemos concluir que, en el objetivo de crear una «base industrial y tecnológica de la Defensa», por utilizar la terminología actual, en el ámbito naval, el plan del almirante Ferrándiz fue un éxito rotundo.

(36) Ley de 2 de septiembre de 1939. *Boletín Oficial del Estado*, núm. 252, 9 de septiembre de 1939.

(37) «Ley de 11 de mayo de 1942 por la que se crea una Empresa estatal autónoma que se ha de encargar de ejecutar los Programas Navales y sus obras complementarias». *Ibidem*, núm. 137, 17 de mayo de 1942.



Arsenal de Ferrol. Botadura del acorazado *España*. *Mundo Gráfico*, 1912 (FUENTE: BNE)

Conclusiones

Si la pérdida de las últimas provincias ultramarinas fue un desastre para toda España, para la Armada supuso además convertirse en blanco de los ataques de aquellos que, con manifiesta injusticia, pretendían hacerla culpable de la derrota. Así pues, el desánimo generalizado que cundió entre la sociedad española afectó con especial intensidad a la Marina, que salió del conflicto prácticamente deshecha y totalmente desmoralizada. La aniquilación del poder naval español sobrevenía además en un momento histórico especialmente peligroso, cuando el imperialismo europeo estaba en su apogeo y la debilidad militar de España podía suscitar ambiciones expansionistas en las principales potencias del viejo continente.

Por consiguiente, era preciso reconstruir el poder naval español en la medida de lo posible, para la propia defensa y para poder participar en el concierto internacional, poniendo así fin a un secular aislamiento que había contribuido en buena medida al Desastre. No obstante, el resultado de la guerra y los pobres resultados de los programas navales anteriores habían vuelto a la opinión pública pacifista y, por tanto, reacia a gastar más dinero en su Armada; además, destacados políticos se negaban de plano a reconstruir la Escuadra, en lugar de lo cual abogaban enérgicamente por invertir en pantanos y regadíos, así como en caminos y escuelas.

Sin embargo, afortunadamente también hubo políticos y marinos que desde el primer momento comprendieron la necesidad que España tenía de una Armada bien dotada, y que desde el mismo año del Desastre promovieron

iniciativas para la restauración de la Escuadra. Sánchez de Toca publica *Del poder naval en España*, verdadero manifiesto del navalismo español, con prólogo de Silvela, a finales del 98; y en fecha tan temprana como 1900 surgen dos importantes iniciativas que aúnan el impulso civil y el militar: el Certamen Naval de Almería y la creación de la Liga Marítima Española, en cuya cúpula directiva coinciden dos personalidades políticas de tanta importancia para la regeneración de la Armada como Maura y Sánchez de Toca.

Diversos programas navales se suceden en los primeros años del siglo, pero no conocerán el éxito, bien por las dificultades de la Hacienda –que consigue mantener el superávit presupuestario hasta 1908–, bien porque la cuestión de la Escuadra se convierte en un arma política en las disputas interpartidarias e incluso en el mismo seno del partido conservador.

Finalmente, cuando en 1907 Maura llega por segunda vez al Gobierno, la cuestión de la Escuadra recibirá un impulso decisivo merced a la alineación de tres circunstancias: 1) la situación internacional, con el agravamiento del problema marroquí y la carrera armamentística naval –desatada principalmente por Alemania, en su designio de disputar a Gran Bretaña su supremacía en los mares–, lo que hacía deseable para franceses e ingleses la colaboración de España; 2) la propia voluntad de don Antonio Maura de regenerar la Armada, y 3) el hecho de que este contase al frente del Ministerio de Marina con un oficial de ideas tan claras como el capitán de navío de 1.^a don José Ferrándiz y Niño.

Ferrándiz prepara una ley que aborda todos los problemas de la Marina: el personal, la organización, la construcción de la Escuadra –empresa en la que se limitará a dar el primer paso– y, sobre todo, la creación de las bases de una industria de construcción naval militar española que ha llegado sin solución de continuidad hasta nuestros días.

Una reforma tan radical no podía menos de suscitar muchas objeciones y recelos, empezando en los escalones superiores de la Armada y continuando en el Parlamento, donde se entabló una batalla política que incluyó denuncias y que se prolongó en las calles con manifestaciones. Maura y Ferrándiz, sin embargo, consiguieron sacar adelante su ley, para el bien de la Armada y de España. Ellos pusieron los cimientos indispensables para el renacer de la Marina española, que en unos años, y merced al empuje de nuevos actores como el almirante Miranda y el presidente Eduardo Dato, volvió a ser tenida en cuenta entre las armadas europeas.

Por último, queremos formular una observación: para bien o para mal, para criticarla o para defenderla, en aquella época la Armada aparecía continuamente en la prensa y en los debates parlamentarios; la cuestión de su financiación o de los programas navales generaba polémicas que hacían caer a ministros e incluso a gobiernos enteros, y los temas relacionados con ella llegaron a provocar manifestaciones populares frente al Parlamento. Tradicionalmente se ha escuchado la queja de que España vive de espaldas al mar y que los españoles no prestan la atención debida a los asuntos relacionados con él. Pues bien: en los años que siguieron al conflicto con Estados Unidos, podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que esa queja no tenía razón de ser.

Bibliografía

- AUÑÓN, Ramón (1905). *Discursos pronunciados en el Congreso de los Diputados defendiendo la necesidad de que á la reorganización de servicios en la Armada acompañe la construcción de una Escuadra*. San Fernando.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Federico de (1978). *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, San Martín.
- BOWLES, Gibson: *Naval Works at Gibraltar. Volume 95: debated on Thursday 13 June 1901*. Hansard, UK Parliament.
- CERVERA PERY, José (1991). El despertar de la Marina: el Certamen Naval de Almería. *Política española y política naval tras el Desastre (1900-1914)*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 15. Madrid.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe (2008). *Evolución del pensamiento naval en don Antonio Maura*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- COMÍN COMÍN, Francisco (1987). «El presupuesto del Estado y la economía española, 1845-1935» (tesis doctoral). Universidad de Alcalá de Henares.
- COSTA, Joaquín (1907). Construcción de la Escuadra. Informe del señor Costa. *El País*. Madrid, 25 de diciembre.
- (1913). *Marina española o la cuestión de la Escuadra*. Madrid, Biblioteca COSTA.
- CUBEL, Antonio (1994). Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936. *Revista de Historia Industrial*, 5.
- EGUILAZ (1910) La nueva ley sobre Arsenales y las construcciones de Cartagena. *Revista General de Marina*. Madrid, agosto de 1910.
- FERRÁNDIZ BOADO, Juan (1908). *Organizaciones marítimas y armamentos navales militares. Ley promulgada el 7 de enero de 1908 y disposiciones provisionales para su desarrollo y aplicación*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.
- GASSET, Rafael (1909) [ed.] La adjudicación de la Escuadra. Análisis del expediente. *El Imparcial*. Madrid, 4 de mayo.
- MAURA, Antonio (1902). Persuadir después de convencer. *La Vida Marítima*. Madrid, 10 de enero.
- PONCE MARRERO, Javier (2002). La rivalidad anglo-alemana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 48.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2010). *La reconstrucción de la Escuadra*. Valladolid, Galland Books.
- RUBIO MÁRQUEZ, David (2014a). «El regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva Escuadra (1899-1909)» (tesis doctoral). Madrid, UNED.
- (2014b). La denuncia de prevaricación como forma de desgastar a un Gobierno: el caso Juan Macías del Real. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V*, Madrid, UNED.
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín (1898). *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad ibero-americana*. Madrid, Imprenta de los Hijos de M. G. Hernández.
- (1900). *Las reformas en Marina*. Madrid, Imprenta de El Correo.
- (1903). *Nuestra defensa naval*. Madrid, M. Romero impresor.
- SERRANO MONTEAVARO, Miguel Ángel (1990). El poder naval en la España de entre siglos, 1890-1907. *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 2.
- SILVELA, Francisco (1898). «Carta-prólogo» a *Del poder naval en España*.
- SOBRAL, José (1899). Baleares y Canarias. *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 1 de marzo.
- VV.AA. (1900). *Certamen Naval de Almería. Discursos pronunciados y memorias premiadas en el mismo*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.
- VV.AA. (1991). *Política española y política naval tras el Desastre (1900-1914)*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 15. Madrid, ciclo de conferencias, junio 1991.

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA FRUMENTARIO: BUQUES Y FUSTAS ENTRE 1344-1348 (I)

María José CARBONELL BORJA
Universitat de València
Andrés DÍAZ BORRÁS
Conselleria d'Educació
Recibido: 29/06/2023 Aceptado: 07/09/2023
Valencia, España

Resumen

La existencia de una fuente más antigua que la *Claveria Comuna* nos sirve para introducirnos en el mundo marítimo valenciano durante la primera mitad del siglo XIV. Hacemos una descripción de los tipos de embarcaciones y los problemas que afectaban al Reino de Valencia y a su capital teniendo en cuenta la flota mercante y la de guerra. Las embarcaciones más comunes en Valencia serán modelos tradicionales, de tamaño mediano y con predominio de la vela, relegando las galeras para la guerra. Las claves estratégicas de la política naval valenciana, por otro lado, se hallan en el norte de África, el estrecho de Gibraltar, y Mallorca y Sicilia, huyendo de los conflictos en el norte del Mediterráneo (Génova, Provenza y Cerdeña). Reservamos un segundo artículo para el problema más grave de todos: el frumentario.

Palabras clave: Edad Media, Valencia, historia marítima, fuentes económicas municipales.

Abstract

The existence of a source older than the ‘Claveria Comuna’ helps us to introduce ourselves to the Valencian maritime world, during the first half of the 14th century. We make a description of the types of vessels and the problems that affected the Kingdom of Valencia and its capital, considering the merchant fleet and the war fleet. The more common vessels in Valencia will be traditional, medium-sized models and with a predominance of the sail, relegating the galleys for war. The strategic keys of the Valencian naval policy, on the other hand, are found in North Africa, in the Strait of Gibraltar and in Majorca and Sicily, fleeing from the conflicts in the north of the Mediterranean (Genoa, Provence and Sardinia). We reserve a second article for the most serious of all, the frumentary problem.

Keywords: Middle Ages, Valencia, Maritime History, municipal economic sources.

HACE unos años estuvimos inmersos en la investigación de algunos registros notariales que se encuentran en el Archivo Municipal de Valencia. Se trata de unas fuentes, las notariales del siglo XIV, de complicada lectura, a veces por el estado de conservación de los documentos, muchos de ellos en latín, o por sus variadas temáticas, que dificultan un estudio coherente¹. No obstante, la mencionada investigación fue fructífera y en el curso de la misma hicimos descubrimientos que han dado origen a un libro de reciente publicación. En efecto, los registros notariales que hemos señalado se vinculaban siempre a una misma persona: Francesc Falgueres, banquero al servicio de la ciudad de Valencia en lo que casi constituía un cargo u oficio específico en este momento: el de *taulatger*, encargado de la mesa de cambios al servicio de la capital². La extraordinaria originalidad de estos libros, en tanto en cuanto contenían los pagos realizados por Falgueres, por orden de las autoridades valencianas, a aquellas personas que hubiesen prestado algún servicio a la ciudad, hacía remontar la existencia de libros de cuentas urbanas a la década de 1340, cuando los más antiguos de los que hasta ese momento se tenía noticia eran posteriores a 1350. Así pues, se trata de unos documentos excepcionales que nos permiten tener referencias de la actividad económica de Valencia en un periodo sobre el que hasta ahora se disponía de poca infor-

(1) Se trata de cinco registros; alguno, apenas un cuadernillo. Archivo Municipal de Valencia (AMV), *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1: M CCC XXXXIII, 15 de septiembre de 1344-21 de junio de 1345. AMV, *Notals de Pere Montsó*: k-2: *Anno Domini Millesimo CCCº Quadragesimo Quinto*, 22 de mayo de 1345-9 de diciembre de 1345. *Galeres. Lligall de Pere Montsó*: 348-6: *M CCC Quadragesimo Sexto*, 29 de abril de 1346-18 de mayo de 1347. AMV, *Notales*, z-1. Miércoles 15 de noviembre de 1346-sábado 19 de mayo de 1347. AMV. *Notals de Pere Montsó*, k-3. Domingo 20 de mayo de 1347-martes 24 de junio de 1348.

(2) El libro en cuestión es CARBONELL BORJA y DÍAZ BORRÁS: 2023.

mación. El total de aproximadamente 950 anotaciones existentes entre los distintos libros abarcan ámbitos muy variados de la actividad económica de la *Universitat*, la municipalidad medieval valenciana. Sobre esa panoplia de papeles tratamos en un estudio que hemos publicado recientemente. Sin embargo, como decíamos en él, nos parecía preciso ahondar mucho más en las distintas parcelas que aquellos manuscritos contables abarcaban³. Es cierto que se trata de documentación poco llamativa, pero no menos cierto es que, por su número (unos trescientos documentos con referencias marítimas), nos va a permitir hacer un dibujo más acertado de la realidad del mundo del mar en relación con el Reino de Valencia y, en concreto, con la ciudad capital.

En este sentido, por lo tanto, nos proponemos analizar más en profundidad todos estos aspectos del mundo marítimo, entrando en especificidades que en aquel libro no fue posible acometer. Así, examinaremos ese tercio de las anotaciones marineras que aparecen en los libros de cuentas de Falgueres de la década de los cuarenta del siglo XIV, centrándonos en primer lugar en la tipología y frecuencia de las fustas y buques redondos que frecuentaron las playas de nuestro puerto, cuidándonos de las peculiaridades que fueran más importantes. Después nos centraremos en el suministro de grano, problema fundamental de la ciudad y sobre el que carecemos de información relevante en relación con una época tan temprana como esta.

La flota mercante a mediados del siglo XIV según las fuentes comunales valencianas

Hasta ocho tipos de embarcación detectamos en las 350 referencias que encontramos en la fuente, integrada por 306 documentos, en alguno de los cuales se menciona más de un tipo de fusta o buque redondo. Conviene tener presente que el hecho de que aparezcan estos tipos y con una frecuencia determinada, que es lo que primero observaremos, no debe ser entendido como una estadística rigurosa, por varios motivos. Primero, porque se trata de una fuente específica que no registra todos los barcos que aparecerán en las playas del puerto de Valencia, sino solamente aquellos que se refieren a la *Universitat* valenciana o que tuvieron relación con ella, de modo que los que realizaron transacciones privadas quedan excluidos. Segundo, porque la repetición, en algunos casos, de un tipo de embarcación no implica que cada mención aluda a una embarcación distinta. Puede ser una referencia a una fusta, una galera, por ejemplo, que arma la ciudad y que generará muchísima información, engrosando la lista de referencias a galeras, por más que se trate de una o dos embarcaciones en exclusiva. No obstante, la realidad es que, en una serie de 350 referencias, es indudable que se puede encontrar una constante. Las embarcaciones más repetidas lo serán, sin duda, porque en un periodo concreto proliferarán

(3) La primera de las ampliaciones, en CARBONELL BORJA y DÍAZ BORRÁS: 2022.

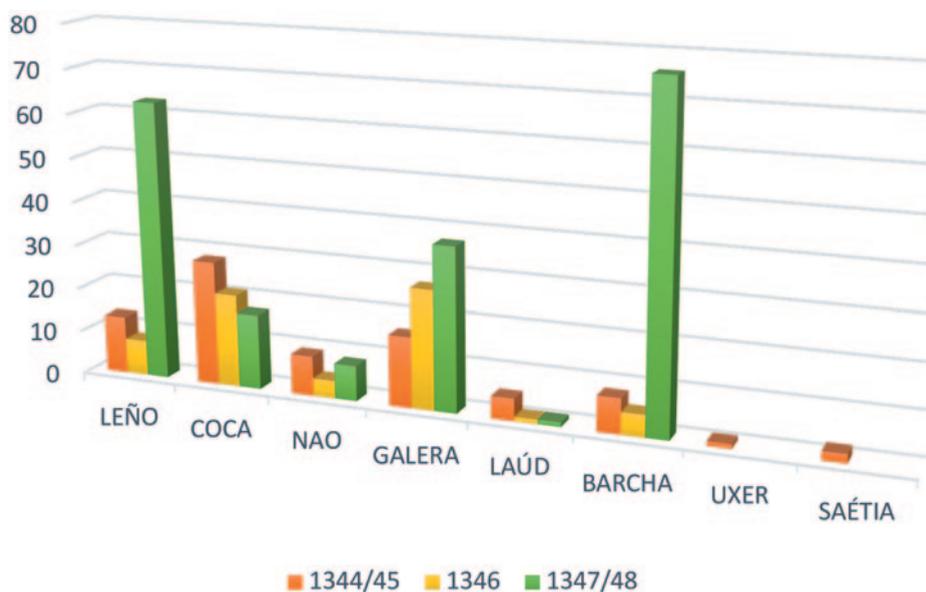
más que otros modelos ya desechados por obsoletos o que no habían llegado aún a las costas valencianas por ser demasiado novedosos.

Sabemos que la *barcha* y el leño son los tipos más frecuentes, con aproximadamente el 49 o el 50 por ciento del total de menciones. La otra mitad se la repartirán entre cocas y naos, con un 25 por ciento, y galeras, saetías, laúdes e incluso un *uxer* o *ujier*, con el otro 25 por ciento. Sabemos también que las fluctuaciones en la aparición de estos modelos de embarcación son grandes; así, por ejemplo, en el bienio 1347-1348 abundarán las menciones de *barches* y leños, con 76 y 63 referencias, frente a las que se habrían producido en 1344-1346 –aunque, respecto de 1344, nuestra información se reduzca a sus últimos tres meses–. Pues bien: las alusiones a *barches* son trece, y a leños, veintiuna, lo cual no deja de ser significativo o al menos merecedor de una explicación. Por el contrario, en cocas y naos se invierten estos resultados, siendo mayoritaria en el periodo de 1344 hasta 1346 con 49 y 13 buques, respectivamente, frente a 17 y 8 en el bienio 1347-1348. Por último, las galeras, debido sin duda a su especificidad, se mantienen más o menos en proporciones similares: 37 para el bienio 1347-1348 frente a 43 en la fase 1344-1346. Los laúdes también son mayoría en la fase 1344-1346 –seis noticias, frente a una de 1347-1348–. Las referencias a las saetías y al *uxer* son tempranas y meramente testimoniales en 1345.

De este modo, da la sensación de que, hacia 1346, tanto cocas como naos e incluso galeras estaban plenamente asentadas en las rutas marítimas que llegaban a Valencia o pasaban por ella. No obstante, debido a la crisis, de profunda trascendencia, que empezará a manifestarse en estos años –con sequías, hambres y malas cosechas–, se detectarán cambios significativos que motivarán el abandono de determinadas embarcaciones, que serán sustituidas por otras de unas características menos sofisticadas, es decir, más simples o tradicionales, como las *barches* o los leños. Desde nuestro punto de vista, por lo tanto, se va a producir un progresivo empobrecimiento en la calidad, entendida como dimensiones y potencia de buques y fustas, que pasan de embarcaciones usuales para un tráfico de cabotaje mediano o barcos de guerra igualmente de tipo mediado, como mínimo, a una proliferación de embarcaciones más sencillas, con menor capacidad de carga y, sobre todo, unas tripulaciones mucho más menguadas. Aunque pudiera entenderse ese fenómeno como la antesala de una crisis en la navegación valenciana, consideramos que no tuvo que ser así necesariamente. Se trató, por el contrario, de una adaptación a las circunstancias adversas, pero en modo alguno implicó la puesta en cuestión de la supervivencia naval; muy al contrario: la adaptación a la adversidad permitió que se potenciaran modelos y tipos de embarcaciones que conocerán el éxito poco después o que facilitarán el triunfo de otros barcos de ellos derivados.

Llegados, pues, a este punto, convendría que fijáramos nuestra atención, en primera instancia, en *barques* y leños, dos modelos de fusta de difícil encasillamiento y que los historiadores navales muchas veces han tenido dificultades para identificar correctamente. En efecto, debemos ser conscientes de que estos dos modelos de embarcación son, de todos los mencionados, los

TIPOLOGÍA DE EMBARCACIONES, SEGÚN REFERENCIAS DE LOS LIBROS DE CUENTAS DE LA CIUDAD DE VALENCIA, 1344-1348.



FUENTE: AMV, Pere Montsó, *Reebedor* aa-1, *Notal* k-2, *Galeres* 348-6, *Notals* z-1 y k-3.

que ostentan las características más difíciles de identificar, hasta el punto de que nos resulta complicado poder definirlos, dificultad, como es lógico, con la que tiene que habérselas también la literatura tipológica sobre estos asuntos. A la bibliografía le resulta problemático establecer las características de estas embarcaciones, que pudieran ser la razón para su éxito en un periodo y no en otro. Si empezamos por el concepto *barcha*, el más repetido en la documentación valenciana de esta época relativa a aspectos económicos y comerciales, nos hallaremos con una sorprendente falta de información o, por mejor decir, con una superabundancia de ella que hace difícil entenderla. Sabemos que la *barcha*, seguramente, era una embarcación pequeña, aunque algunas podían cargar hasta treinta toneladas. Se trataría de una fusta de remos, con una gama de posibles bogadores realmente importante, desde seis hasta veinte, lo cual la llevaba desde la consideración de una barquichuela mínima a otra con diez remeros por banda mucho más potente. Lo importante, no obstante, era su capacidad para aparejar velamen. Parece que aparejaba una vela cuadra en un palo mayor –esa disposición era la que le permitía cargar hasta treinta toneladas–. Aunque sería lenta y torpe en la navegación, tenía la enorme ventaja de contar con escasa tripulación y, por lo tanto, de ser más rentable. La *barcha*, de este modo, se convertirá en un modelo adecuado, barato y quizá con facilidades para evolucionar hacia fórmulas de gran éxito.

Por su carácter ambivalente, la *barcha* vendría actuando en toda la fachada peninsular, tanto en el lado mediterráneo como en el atlántico. Eso desorientará a algunos historiadores, que al final no tendrán claro su origen y procedencia⁴. La adaptabilidad de la *barcha* a las condiciones del Mediterráneo y del Atlántico le permitirá ir modificándose estructuralmente en dos aspectos esenciales: los timones y la vela latina, que acabarán haciendo de este modelo algo totalmente distinto, por su adaptabilidad, de por ejemplo el leño. De cualquier manera, la *barcha* jugará un papel fundamental en el aparejo mediterráneo, casi a un nivel igual o superior que en el atlántico⁵. Si bien para la arqueología o para los estudios históricos, aun para los más eruditos, resulta complicado establecer sus características, ello no impide hacer una comparativa acertada entre un tipo de barco y el otro. Así pues, la distinción entre leños y *barques* quedará resuelta aspirando a una diferenciación sutil pero acertada⁶. Así, por ejemplo, para el término *barcha* es interesante el criterio que mantendrá el latinista Juan Francisco Mesa Sanz (2013, pp. 88-89), especialista en esta materia lexicográfica:

«*Barcha, -ae*. El término *barca* muestra una clara filiación hispana, puesto que sus testimonios más antiguos se localizan en una inscripción portuguesa, *edito barcarum certamine et pugilum* (CIL II 13 S 4) e Isidoro, *Etymologiae*, XIX 1, 19:

(4) Gual Camarena, como genérico, identifica ya en el Medioevo a un buque de dimensiones menores, eficiente para la pesca y los recorridos fluviales y costeros. En el Mediterráneo occidental es de mediano porte, apto para el cabotaje y las travesías cortas –viajes entre las Baleares y la Península–. Los nombres dados difieren ligeramente; así, en el Atlántico es registrada, sea cual sea su capacidad, como *barque* o *bargia*, mientras que en el ámbito mediterráneo adopta las variantes de *barca*, *barqua*, *barcha* o *barxa* –los términos *barca* o *barqua*, generalmente, designan a embarcaciones de bajo calado, y *barcha* o *barxa*, a buques de uso y tonelaje diverso–. Fuentes mallorquinas constatan su cometido. La barca se destina a navegaciones costeras insulares y, armada, a labores de vigilancia; la *barcha*, que posee mayor entidad, a trayectos y misiones de más alcance: desde unidades bien guarnecidas militarmente para el control de actividades corsarias, al traslado de altos cargos o su aprovechamiento como atalaya. ORTEGA VILLOSLADA: 2015, pp. 243-244.

(5) La diferenciación basada en el número de remos parece indicar que fiscalmente la división se centraba en los 16 y los 30, tal como lo marca –en 1243– la Lezda de Valencia o –en 1331– los estatutos marítimos de Alfonso IV. En el siglo XIII las más frecuentes van de los diez remos, con las que ya pueden viajar a las costas nazaríes, a los de algunas barcas de cantero. En el siglo XIV son comunes, en archivos mediterráneos, las de 12, 14, 16, 18, 20, 28, 38 o 44 remos en empresas dispares. Así, vemos que barcas de 14 o 20 remos forman parte de la armada mallorquina del Pariatge, creada para la defensa de las Islas, mientras que las de 28 o 44 navegan hasta Túnez. ORTEGA VILLOSLADA: 2015, p. 246.

(6) Junto con el leño, la barca es el tipo de buque más versátil de los siglos XIII y XIV; uso flexible que deriva en cierta pluralidad de modelos. En la documentación medieval se consiguan las denominadas de ribera (*riparia*); barca de carga –*cârrech*– (la de mayor radio de acción), o la más conocida y controvertida de *penescalm* o *perescalm*. Unas se citan como de *viagio* y otras estaban concebidas para la estiba de material pesado –de canterío–, contando hasta con remos: ... *barcha una de canterio dicte navis cum remis LII (...) et cum sarcia sua necessaria ipsi Barche*. En 1328, la catedral de Mallorca poseía la mitad de una barca, llamada de *falques*, dedicada al acarreo de piedras para la edificación del templo. ORTEGA VILLOSLADA: 2015, p. 247.

Barca est quae cuncta navis commercia ad litus portat. Haec navis in pelago propter nimias undas suo suscipit gremio: ubi autem adpropinqua-verit portum, reddit vicem barca navi quam accepit in pelago (EBERENZ, 1975, p. 36-45). Su reducido tamaño sigue manteniéndose en documentos del siglo XIII, *vos et vestri possitis semper habere, tenere unam barcham ad piscandum in Albufera de Valencia* (HCD-0261.-1237).

Un aspecto llamativo es su ausencia en [1]⁷, teniendo en cuenta que entre la confección de dicho documento y la de [3] transcurre poco más de un mes y el escriba encargado de redactar ambos documentos es el mismo, *Guillelmonus*. Podríamos deducir, sin que la cantidad de documentos permita ser categóricos, que el marco referencial cubierto por *lignum* en [1], ahora lo es por el doblete *barcha et lignum*. Atendiendo a este hecho, la referencia a su función piscatoria, *barcha ad piscandum*, y la posibilidad de que disponga o no de timón, *cum/sine timone* [4], apunta a la diferencia de tamaño, siendo inferior la *barcha*; a esta misma conclusión conduce la expresión de su tamaño por el número de remos, inferior a 16 o entre 16 y 30. Ferrer (2006, p. 283-284), en sentido contrario, establece la equiparación y hasta confusión en el tamaño entre *lignum* y *barcha*. No obstante, y en referencia al puerto de Valencia J. Hinojosa Montalvo afirma que “Constituye la embarcación más utilizada en el tráfico marítimo en los puertos valencianos”, hasta el punto de que, a comienzos del siglo XV, “con referencia al comercio de productos prohibidos por el Grau de Valencia, la barca supone el 86% del total de las embarcaciones”. Por tanto, es obvia la relación existente entre Reino de Valencia y este tipo de embarcación, que terminará por asumir todo el marco referencial que anteriormente señalábamos para *lignum*. No obstante, nuestra documentación muestra el proceso léxico en su momento inicial y, quizá, motivado por las características peculiares de las embarcaciones valencianas; no en vano la coletilla, *quocumque nomine nominentur*, que acompaña a la presentación del doblete *barcha/lignum* es probable que permita inferir la existencia de una nomenclatura muy extensa de barcos de escasas dimensiones en paralelo a lo sucedido con los términos de habitación en los tiempos inmediatamente posteriores a la conquista de Valencia por parte de Jaime I» (MESA: 2011).

Probablemente, el problema fundamental sería poder diferenciar nítidamente un tipo de embarcación de otro. En este sentido, parece acertada la opinión de Mesa Sanz, que reconoce el mayor tamaño del leño en comparación con la *barcha*, basándose en el hecho de disponer aquel usualmente de mayor número de remos. Así pues, si la *barcha* es un leño más pequeño, tendríamos resuelta en parte su fisonomía o morfología. Con todo, no podemos estar seguros, en ningún momento, de si el *lignum* ofrecía el mismo

(7) Las llamadas entre corchetes de la cita remiten a los siguientes documentos: [1] «1243, agosto, 19, Barcelona. *Sentencia arbitral de Jaime I en el pleito entre la ciudad de Barcelona y dona Guillermo de Claramunt, sobre el pago de las lezdas o portazgos del puerto de Tamarit (Tarragona), fijando los aranceles a abonar*»; [2] «1243, septiembre, 9, Barcelona. *Jaime I regula el uso de la atarazanas de la ciudad de Barcelona*»; [3] «1243, septiembre, 24, Valencia. *Jaime I fija los aranceles de la ciudad de Valencia, eximiendo a sus habitantes y vecinos de peaje, lezda, portazgo, peso y mensuraje*»; [4] «1252, marzo, 3, Valencia. *Jaime I, Guillem de Cardona, maestro del Temple, y Guillem de Montcada, tras llegar a un acuerdo amistoso con los prohombres de la ciudad de Valencia, regulan la lezda de Tortosas*». (N. del A.)

aspecto que la *barcha*, en especial por lo que se refiere al timón y al velamen, los dos elementos que, en cierto modo, configuran el modelado diferenciador de ambos tipos de embarcaciones.

En efecto, si en la baja latinidad resultaba complicado distinguir entre *lignum* y *barcha*, es probable que se debiera a la indefinición de los modelos y a la confusión del lenguaje. Su clarificación solamente se irá produciendo cuando a las embarcaciones más grandes se las denominó leños, por el número de remeros; y, claro está, al tener que emplear más bogadores, su tamaño aumentó. Se empleó una vela tradicional, la cuadra, única conocida en el Atlántico, pero también en el Mediterráneo antiguo. Vela cuadra y remeros con un porte de amplias dimensiones hicieron del leño un barco con una necesidad instrumental fundamental a la hora de navegar: la utilización de timones traseros o laterales de porte excesivo. Estas consideraciones, sin duda, estarían ya próximas a ser superadas en el siglo xv, pero antes de mediados del trescientos las cosas no serían diáfanas por completo. La agilidad de estas embarcaciones, que las hacía incapaces de competir con galeras o incluso con galeotas más pequeñas, motivaba a cada instante a rectificar velamen, disminuir la rotundidad de la cáscara de nuez o directamente permitir virajes imposibles a no ser que se contara con timones novedosos. De este modo, lo que pasó a lo largo del siglo xiv fue que se perfeccionó la tipología naval, aproximando el leño a las fustas, aunque sin su capacidad de competir con ellas, y por el otro lado, a las *barchas*, singulares embarcaciones de pequeño porte, que acabaron expandiéndose para todo género de cabotajes. Tenían además estas un gran reto por delante: a partir de las *barchas*, y su infinidad de posibles alternativas, evolucionar hacia embarcaciones más marineras, capaces y con tonelaje superior. La mayor parte de los barcos de finales del xiv y de todo el siglo xv derivarán de *barchas* y no del *lignum* clásico, que tanto éxito pareció tener a lo largo del trescientos. Por regla general, se suele indicar que existían dos tipos de leños: el *leny de bandes* y el *leny d'orla*. Por desgracia, encontrar una explicación a estas dos fórmulas de aparejo de leños ha sido muy dificultoso. A veces se mencionaba el hecho de tratarse de *leny armat* o *armadis*, pero en realidad eso son conceptos sin explicación posible al tratarse de sinónimos de aparejados o de armados para el combate, cosa que creemos poco probable. Mucho más interesante que eso es constatar los dos tipos de acuerdo con su estructura, que generalmente no se indica en las fuentes escritas. La mayoría de los leños son de remos. Es decir, de dos líneas de remeros a babor y estribor que generalmente se compartimentan en bancos en los que se apoyan entre tres y cuatro remeros. Los leños más grandes tendrían más de 52 remos, en lo que se puede considerar el antecedente directo de una galeota, pero podía haberlos de cinco marineros, lo que los reduciría prácticamente a una fusta de vela con escaso tonelaje de transporte y que, en todo caso, se gobernaría con dos remeros por banda y un encargado del timón o de la vela (GUAL CAMARENA). El problema de los leños de orla se nos antoja más interesante y hasta cierto punto sorprendente. Claro está, una fusta con poco desplazamiento llevaría a los remeros prácticamente al aire en estribor y babor. No obstan-

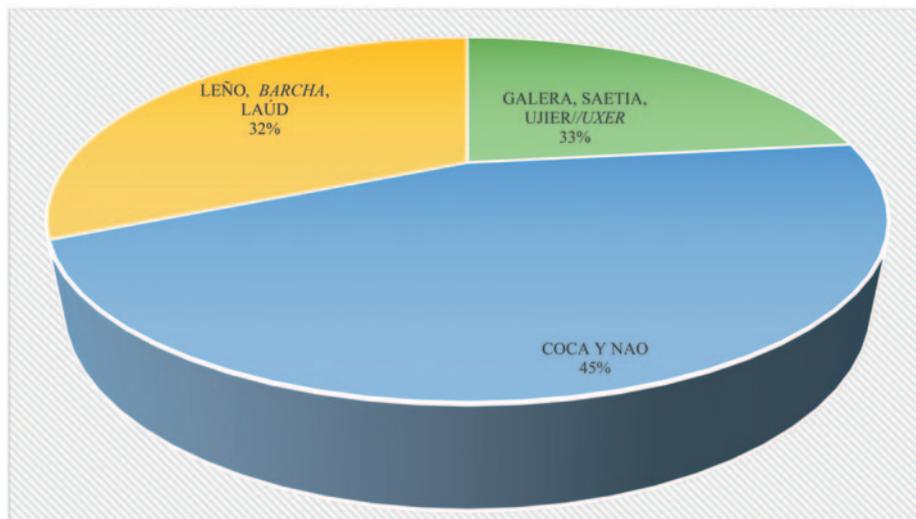
te, si se tratase de una fusta de más tamaño, con mayor capacidad de carga, sería necesario protegerla, por un lado, y agrandar su desplazamiento incluso con escaso número de remeros. De ese modo, se pudo dar la paradoja de que una fusta relativamente pequeña pudiera cargar más tonelaje que otra mayor debido a tratarse de un *leny d'orla*, que protegía la carga alzando la borda, pese a contar con una tripulación igualmente minúscula⁸. El leño de bandas, de igual manera que el de orla, sería un *leny* mayor, con gran capacidad de carga y escaso número de remeros y espacio agrandado a babor y estribor de la embarcación (ORTEGA VILLOSLADA: 2015 pp. 289-294).

Este sería un mundo perfecto si fuera estrictamente así, por desgracia eso no ocurre. Sabemos que en los distintos periodos analizados, forzosamente breves, el predominio de leños y *barchas* es mínimo. Así, entre 1344 y 1345 las referencias más frecuentes en la documentación contable valenciana, que ahora analizamos, se refieren a cocas y naos. Evidentemente, existe una explicación para esto que, además de ser plausible, es probable que responda a una realidad perfectamente lógica.

A mediados del siglo XIV, las formas tradicionales de embarcaciones redondas, las cocas, habían comenzado a ser sustituidas por otros diseños mucho más marineros. Gran parte de las naos procedían del Atlántico peninsular, e incluso una parte importante de las cocas también. Esto explicaría las continuas referencias de las fuentes y la familiaridad con que estas las presentan. No obstante, en el ámbito de las costas mediterráneas peninsulares o de las aguas del estrecho de Gibraltar, se trataba de modelos relativamente nuevos. Eso revelaría dos hechos significativos: que la mayoría de los patrones de esos barcos procedían de aquellos lugares, o que se trataba de embarcaciones con mayor capacidad de carga que los leños o las *barchas*. No se entendería prudente el empleo de naos o cocas de pequeño porte cuando ya se disponía de embarcaciones de similar capacidad en las aguas valencianas. Así pues, lo que pasó es que barcos con una capacidad mayor de carga, por ejemplo, de cereales, mercancía enormemente requerida en el puerto de Valencia, visitarían esas aguas sustituyendo a las más pequeñas *barchas* o leños. No obstante, cuando se avecinen periodos de carestía; cuando, por motivos que quizá no podamos aclarar de momento, las cocas y naos dejen de frecuentar estas aguas, no quedará más remedio que volver a utilizar los modelos autóctonos, más simples y pequeños, pero evidentemente útiles cuando la falta de cereal hacía innecesaria la llegada desde el Atlántico de barcos que lo transportaran. Así pues, pensamos que en ningún momento, a lo largo de mediados del trescientos, las nuevas embarcaciones, conocidas en Valencia como en todo el Mediterráneo, pudieron imponerse a las autóctonas, debido quizá a la imposibilidad de la marinería local para manejar esos barcos, más grandes que los de estos mares, pero sobre todo a causa de que, para una navegación de corto cabotaje, con distancias mínimas y visualizando en todo momento el

(8) Uno de los mejores estudios, ya clásico, sobre leños en CATEURA BENNÀSSER: 1983. Véase también ORTEGA VILLOSLADA: 2015.

REFERENCIA A TIPOS DE BARCOS Y FUSTAS EN 1344-1345



FUENTE: AMV, Pere Montsó, *Reebedor*, aa-1, *Notal* k-2

litoral, estos barcos, destinados a singladuras más aventuradas y lejanas, resultarían excesivos.

Entre los tipos de embarcación que restan por mencionarse hallamos la galera (cómo no) y el laúd, además de otros elementos muy residuales, como la saetía y el *uxer*. Los dos últimos no juegan ningún papel en el mundo de la navegación valenciana de mediados del trescientos, al encontrarse varados, desmontados y tal vez hasta pudriéndose en las atarazanas de la ciudad. Con galeras y laúdes sucedería algo distinto. En realidad, aunque dé la sensación de que por los mares valencianos navegan abundantes galeras, lo cierto es que no es así; solo un pequeño número de ellas, no más de dos o tres, patrullarán el litoral, por motivos políticos y militares. La ciudad y el Reino de Valencia, ante la insistencia real para que fueran las autoridades locales las que se encargasen de la defensa de estos mares, no tendrán más remedio que aparejar una o dos fustas, normalmente galeras sutiles, que servirán de elemento disuasorio contra los posibles enemigos, cristianos o musulmanes, que rondaran por esas aguas. La galera o galeras valencianas aparecerán continuamente en las notas de la proto *Clavería* porque habían sido armadas en la ciudad o porque su capitán y patrones eran de la capital, como buena parte de la marinería. En definitiva porque, siendo una fusta o dos de guerra, pertenecían a la génesis de la escuadra valenciana o formaban parte de ella. Cabe pensar que apenas hubo peligros reales en el litoral mientras permanecieron en servicio estas fustas, que en ocasiones estuvieron obligadas a prestar servicios al rey en operaciones tanto de guerra como diplomáticas. Valencia apenas se benefició de las posibles acciones que, como fustas corsarias, pudieran

acometer, por más que en la época este tipo de actividad resultó frecuente. Sin embargo, sí es cierto que su colaboración en la detención y reenvío al puerto valenciano de embarcaciones cerealistas resultó especialmente positiva para la capital y se repitió con cierta asiduidad.

Muy distinto fue el surgimiento del *llaiüt*, pequeña *barcha* prácticamente sin remos o con dos como máximo, que fundamentalmente podrían hacer de timones laterales. El *llaiüt* dispondría de una magnífica vela latina que permitía muy buenas ceñidas y una velocidad insuperable para la mayoría de las embarcaciones con las que se encontrara. Los laúdes, por sus dimensiones, serán empleados esencialmente para la transmisión de órdenes entre galeras o entre barcos de guerra y mercantes, pero también como elemento de transmisión de avisos entre Mallorca, Eivissa/Ibiza o Barcelona y Valencia. Por supuesto serán estupendas embarcaciones pesqueras, tanto en la Albufera como en la pesquería costera, o incluso en la de alta mar, dada su navegabilidad y capacidad de esquivar cualquier peligro, por más que su escasa tripulación y reducidas dimensiones no permitieran un volumen de capturas importante. Los primeros laúdes empezarán a verse en Valencia en estas fechas, vinculados con embarcaciones procedentes de Mallorca y Barcelona, aunque cabe presumir que arraigarían también en estas latitudes por esas fechas.

Si comparáramos los tipos de embarcaciones que se utilizaban en las costas valencianas con los que aparecen en toda la ribera del Mediterráneo occidental, constataríamos, como no puede ser de otra manera, que son perfectamente similares (GARCÍA I SANZ: 1977, pp. 67-77; EBERENZ: 1975). No obstante, tenemos referencias cronológicas precisas que nos permitirán discernir, esperamos que claramente, en qué momento aumentó la presencia de un tipo u otro de embarcación. Asimismo, debemos señalar que las cuestiones de nomenclatura pueden ser confusas, llevarnos a error o resultar simplemente artificiosas. A veces la documentación no especifica de manera clara a qué tipo de embarcación se refiere un nombre, confundiendo unos con otros o sencillamente inventando denominaciones que en realidad se relacionan con otra tipología preexistente desde hacía tiempo.

Así, por ejemplo, en el esquema expuesto más arriba, a partir de los datos proporcionados por Arcadi García, resultará complicado explicar, como hemos tenido ocasión de exponer al comienzo, las diferencias entre la barca de remos y la *barxa*, sobre todo teniendo en cuenta que esta contará con una provisión de remos utilizados con profusión, además de con velamen. De este modo, es fácil dudar si la nomenclatura tiene carácter riguroso o sencillamente enumera realidades más o menos próximas al escribano o al encargado de dar la información al escribano⁹. Sea como fuere, parece evidente que para el

(9) Pere Laguart, en diciembre de 1344, patroneaba un laúd desde Barcelona; sin embargo, en junio de 1345 lo que patroneaba era una *barcha*. Por el aviso del laúd recibió 55s; por el de la *barcha*, cincuenta. Cabe presumir que el laúd fue más rápido o que llevaba menos tripulación. AMV, *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. datado a jueves 3 calendas (*sic*) de enero de 1344 [30/12/1344]. El segundo documento, en AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a martes 7 idus de junio de 1345 [7/6/1345].

<p>BARCOS DE REMOS:</p>	<p>A) <u>LEÑOS.</u> <u>BARCAS DE REMOS.</u> <u>LAÚDES.</u> <u>BUS.</u></p> <p>B) <u>GALERAS GRUESAS.</u> <i>Tarida. Uxer. Panfil.</i></p> <p><u>GALERAS BASTARDAS.</u> <i>Galeota. Saetia. Fusta.</i></p> <p>C) <u>GALERAS SUTILES.</u> Rampí. Bergantín. Fragata.</p>
<p>EMBARCACIONES.</p>	
<p>BARCOS REDONDOS: NAO, COCA, <i>BARXA</i>, BALLENERO, CARABELA.</p>	

FUENTE: G.^a I SANZ, Ardic, *Història de la marina catalana*, pp. 67-77

corto periodo que nos ocupa, y que hasta ahora nadie había analizado, se aprecian algunas características que conviene tener presentes. En efecto, por lo que se refiere a embarcaciones destinadas a la transmisión de noticias –un tipo de barco que debe reunir unas características específicas, diferentes de las de otros navíos, por la misión que ha de cumplir–, da la sensación de que la *barcha*, probablemente la embarcación más utilitaria en la época, es la preferida por los marinos valencianos; que la *barcha* y el laúd ya están compartiendo preferencias entre los barceloneses, y que el laúd se ha convertido en el velero preferido de los mallorquines.

La flota de guerra valenciana en el servicio a la Corona a mitad del siglo XIV

Ignoramos a ciencia cierta en qué momento comenzaron a hacerse necesarios los avisos de presencia de enemigos en aguas de súbditos de la Corona de Aragón. Es indudable que la lógica parece indicar que debió de ser desde muy temprano; desde el principio, la solidaridad de los pueblos vinculados por su origen y por su pertenencia a la Corona obligaba a estrechar lazos, por más que sus intereses fuesen divergentes cuando no antitéticos. No obstante, como decimos, habría que tener en cuenta algunos factores significativos que coadyuvaron al entendimiento y la colaboración en el litoral del rey de Aragón. La presencia enemiga en estas aguas, cuya intensidad varió a lo largo del tiempo, será el primero de los factores que tener en cuenta. El aumento del número de noticias enviadas se correspondería con un aumento correlativo de la peligrosidad de los mares. Dependería también de la disponibilidad de embarcaciones capaces de cumplir esa misión, como segundo factor. Si se puede recurrir

a embarcaciones pequeñas, rápidas y seguras, se fomentará la transmisión de noticias. Eso es probable que se hubiera consolidado como muy tarde en la década de 1330. Por último, la transmisión de avisos dependería de la voluntad política de las autoridades para financiar este servicio. Los años previos a la mitad del trescientos fueron un periodo con cierta actividad inquietante en estas aguas. En este sentido, hay que mencionar los rumores de una posible agresión de Abu ul-Hasan, sultán de Fez, en especial cuando los reyes cristianos habían asestado un correctivo ya definitivo a las fuerzas islámicas en la guerra del estrecho de Gibraltar.

El escenario del Estrecho fue fundamental para la cristiandad peninsular desde los años finales del siglo XIII hasta mediados del trescientos. A los intentos del sultán meriní Abu ul-Hasan y del nazarí Yusuf por quebrar la tónica que venía afectando a Al-Andalus, se opuso Alfonso XI de Castilla, auxiliado por los monarcas de Aragón y Portugal y por la escuadra mercenaria ligur, muy relacionada con Castilla. El sultán de Fez será el elemento disruptor más peligroso para el Reino de Valencia, pero probablemente también para el resto de los territorios, en especial de Castilla. De hecho, desde la ocupación de Gibraltar en 1333 por Abu ul-Hasan hasta la liberación de Algeciras, en 1342, por los cristianos, el riesgo de una invasión norteafricana masiva no estuvo conjurado. Parece ser que los benimerines, unidos a la escuadra nazarí, constituyeron una flota de invasión sin precedentes: entre 100 y 140 naves, según los textos árabes, y 250 para algunos cristianos (TORRES DELGADO: 1979; ARIÉ: 1988; MANZANO RGUEZ.: 1992; ROSENBERGER: 1994; LÓPEZ PÉREZ: 1996-1997). Sea como fuere, esta potencia naval nunca fue desarticulada, ni mucho menos. Eso explicaría el temor, el respeto y la prevención de las autoridades valencianas por el peligro islámico. Es verdad que el sultán meriní perdió interés por la Península después de la derrota del Salado y de la toma de Algeciras por las fuerzas de Alfonso y sus aliados, distraído por la ocupación de Tremecén, Bugía y, al final, Túnez, pero el temor valenciano a una escuadra de invasión debió de ser siempre considerable. Evidentemente, los buques de guerra, las galeras, compondrían una mínima parte de esa eventual flota invasora; pero, teniendo en cuenta el escaso número que de estas unidades dispondría Valencia, seguramente la capital sería muy consciente de que apenas podría resistir una primera oleada de invasión. Si eran barridas las defensas navales valencianas, en un segundo alud los cristianos se verían abocados a una defensa en tierra en un lugar donde la población musulmana era muy abundante, pudiendo así producirse un auténtico cataclismo¹⁰. Por otro lado, habría que contar con los conflictos comerciales entre los mercaderes del rey de Aragón y los de la República de Génova, acrecentados por el factor disruptivo que suponían las pretensiones de Pedro el Ceremonioso de acabar con Jaime III, el rey de Mallorca. No podríamos finalizar sin mencio-

(10) Las relaciones entre la Corona de Aragón y el norte de África vienen mereciendo la atención de historiadores desde muy antiguo. GIMÉNEZ SOLER: 1905-1908. ARRIBAS PALAU: 1964. LÓPEZ PÉREZ: 1995 y 1998.

nar asimismo el problema frumentario, que adquirirá especial importancia en estos años y a veces abocará a las grandes ciudades ribereñas de la Corona a competir entre sí por el cereal. Con todo, da la sensación de que la actividad marinera y naval es cada vez mayor y que se moderniza. En este sentido habría que entender la frecuencia y normalidad de las comunicaciones entre las ciudades de la Corona y la disponibilidad de sus medios.

En Valencia, por ejemplo, ya se puede rastrear la transmisión de informaciones desde 1344 o 1345. Así, se pagaban cuatro florines al patrón valenciano Ramón Escrivà por haber traído en su *barcha* una carta del gobernador de Mallorca, en la que se advertía de que el sultán benimerín tenía preparada en Hauara, entre Arcila y Tánger, una escuadra de ochenta galeras para atacar en el Estrecho o desembarcar en las islas Baleares o el Reino de Valencia¹¹. En realidad, las alarmantes noticias se quedaron sencillamente en eso. Es muy probable que los bulos e intoxicaciones informativas estuvieran a la orden del día, entre otros motivos porque a la monarquía le convenía presionar a las ciudades del Reino de Valencia para que aumentaran su implicación naval en la defensa del territorio y, por descontado, colaboraran con los deseos expansionistas de Pedro el Ceremonioso. Es interesante destacar un detalle: Ramón Escrivà y su *barcha*, probablemente, se dedicaban al cabotaje, y el transporte de información o de correos debía de ser una actividad circunstancial. En cualquier caso, la seguridad de las aguas valencianas no estaba ni mucho menos garantizada, y eventos peligrosos o amenazadores se produjeron con cierta frecuencia.

El segundo de los elementos que generaban inestabilidad tendría relación con los Grimaldi, uno de los linajes aristocráticos más poderosos de la ribera ligur. De adscripción güelfa, tuvieron que enfrentarse a la república genovesa, donde acabó por triunfar el partido gibelino. Por ese motivo, buena parte de la extensísima familia se vio obligada a huir de Génova y asentarse en la conocida como «la Roca», que fue asaltada y tomada por los partidarios de la familia disfrazados de frailes franciscanos, dando origen a Mónaco. El conflicto con Génova no hizo sino reproducirse desde finales del siglo XIII hasta mediados del XIV, cuando se asiente el poder de las distintas ramas grimaldi en Roquebrune, Menton o el mismo Mónaco, todo en un área muy estrecha de costa junto a posesiones genovesas (RENDU: 1961; DES CARS: 1996; LABANDE: 2014).

Así pues, cuando hablemos del conflicto entre el rey de Aragón y los genoveses, en principio se tratará de las fuerzas de los Grimaldi, aliados con los Anjou y con el rey Jaime III el Temerario de Mallorca (WILLEMSSEN: 1955; MARTÍNEZ FERRANDO: 1960; SANTAMARÍA ARÁNDEZ: 1984; ENSENYAT PUJOL: 1997). En efecto, Francesco Grimaldi, conocido como «Malizia», ocupará Mónaco en 1297, aunque disfrutará por poco tiempo de su conquista. El líder

(11) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a jueves en las nonas de julio de 1345 [7/8/1345]. El 25 de agosto de 1345 se pagaba al correo de Valencia Domingo Batle por la traída de una carta en la que se informaba de las galeras del rey benimerín, *el Rey del Garb*. Documento dado a jueves 8 calendas de septiembre de 1345.

genovés de la facción güelfa morirá en 1309, dejando en una posición comprometida a la Roca, la fortaleza desde donde defendía su posición. De hecho, Carlo Grimaldi, otro miembro de la dinastía que aparece en la documentación valenciana igualmente con el sobrenombre de Malizia, volverá a tomar Mónaco en 1331 y, en compañía de individuos de su estirpe, ocupará posteriormente también Menton o Roquebrune. Carlo Grimaldi fue el heredero de Malizia, y de hecho se hizo acreedor del sobrenombre por ser una persona conspirativa e intrigante, obligada a buscarse aliados como el rey de Francia o los pequeños señores de la fachada occidental de Mónaco. Allí encontró a Jaime III el Temerario, el rey de Mallorca, quien había decidido plantear batalla a Pedro el Ceremonioso en el intento de este por despojarlo de la corona mallorquina, una providencia que a la larga fue desastrosa pues, a la pérdida de las islas Baleares, el Temerario sumó la del Rosselló y la Cerdanya. En sus intentos de ocupar Mallorca en 1347, Jaime contará con Grimaldi. Cuando vuelva a hacerlo, de manera temeraria, en 1349, morirá en el intento. Carlo le acompañará, sufriendo también la correspondiente derrota, que a la larga llevará a los genoveses a atacar y ocupar Mónaco, mientras él se refugiaba en sus posesiones de Menton y, posteriormente, Roquebrune.

Así, los rumores y noticias que llegaban a la capital provocaron que el 29 de mayo de 1346 se pusiera una guardia armada en El Grau, ante el temor de un desembarco genovés/monegasco aliado con Jaime de Mallorca, ya declarado traidor por Pedro el Ceremonioso. El mismo día, Francesc Maza, patrón de laúd de la capital, traía desde Mallorca un aviso del avistamiento en Alcúdia de unas catorce galeras y una coca, probablemente de enemigos; y es que convenía tomar precauciones ante cualquier información inquietante, especialmente si esta estaba relacionada con los genoveses y sus aliados/rivales de la ribera de Mónaco, la familia Grimaldi. El patrón de laúd Pere Berenguer recibirá 50s por ir hasta Barcelona con la noticia de la presa que la galera de Luca Grimaldi, otro miembro de la dinastía –probablemente el hijo de Carlo–, había hecho sobre una galera mallorquina¹². Concluiremos esta primera aproximación mencionando el caso de la galera de la ciudad –quizá la *Santa Tecla*, la real de Valencia– que un carpintero de ribera se vio obligado a llevar río arriba hasta las mismas puertas de la capital, para mantenerla protegida de cualquier asalto, y que después arrastró de vuelta a la playa. El 30 de agosto cobrará 22s por hacerla remontar el Turia, y después, 18d por devolverla al mar¹³.

Los avisos procedentes de Barcelona son más numerosos y están circunscritos, como parece lógico, a los enemigos genoveses. De trece avisos que tuvieron su origen en la Ciudad Condal o en el resto del Principado de Cataluña, hasta siete fueron llevados a Valencia por *barches*, y solo cuatro por laúdes, siendo el resto desconocido. En otro orden de cosas, de los trece testi-

(12) *Ibíd.*, doc. datado a lunes 4 calendas de junio de 1346 [29/5/1346]. El segundo documento en *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a 3 calendas de junio de 1347 [29/5/1347]. El tercer documento, datado a 3 nonas de julio de 1347 [4/8/1347].

(13) *Ibíd.*, doc. datado a jueves 3 calendas de septiembre de 1347 [30/9/1347].

monios llegados a Valencia, nueve se referían a enemigos genoveses, y el resto (cuatro), a enemigos no especificados. El aviso más antiguo procede de 1345, cuando el patrón de *barcha* Pere Laguart, del que ya hemos hablado más arriba, es el primero que advierte del aparejo de cuatro saetías en Mónaco con intención de correr estos mares, o del avistamiento en Sant Feliu de Guíxols de dos galeras y una saetía de genoveses¹⁴.

Sobre la campaña naval del rey de Mallorca y la del Rosselló apenas disponemos de fuentes fiables, debido a que las informaciones casi siempre son sesgadas y legitimadoras de los intereses del rey de Aragón. No obstante, mediante el seguimiento de los avisos costeros podemos detectar que las fuerzas del de Mallorca intentaron batirse en todos los mares, con la inestimable colaboración de la familia genovesa de los Grimaldi, si bien es cierto que las Islas cambiaron forzosamente de bando y con rapidez una vez que Pedro el Ceremonioso desembarcó en Palma de Mallorca. A lo largo de 1346 llegaron a Valencia tres avisos sobre este tema, procedentes de Barcelona. La primera noticia es del 12 de abril, cuando el patrón de *barcha* Pere Oliver notificaba la presencia de una galera de cien remos acompañada de un leño de 65 a la altura de Canet de Mar. Ambas fustas rondaban las aguas valencianas a la espera de poder capturar algún barco. El segundo aviso es del 26 de mayo y su portador es el patrón de *barcha* barcelonés Pere Guimerà. En esta ocasión, lo que se transmitió fue esencialmente un rumor. Según Guillem Bellot, gobernador del Rosselló, algunos mercaderes de Montpellier esparcían el infundio de que el rey Jaime de Mallorca tenía preparadas nada menos que 37 galeras en aguas de Agdé, con el propósito de invadir las costas valencianas con ayuda ligur de Grimaldi. Por último, el 4 de junio el mismo Guimerà traía otro aviso de Barcelona, recibido desde Mallorca, en el que se afirmaba que treinta galeras genovesas/monegascas estaban surtas en la bahía de Sóller, poniendo rumbo hacia aguas de Valldemosa y de allí a la isla Palomera, en la costa, en las proximidades de ambas¹⁵.

En 1347, la presencia de galeras genovesas y provenzales coligadas contra los intereses de los súbditos del rey de Aragón se recrudeció. Así, el 29 de mayo de 1347, Bononat Palau, patrón de laúd de Barcelona, cobraba 45s por informar que la armada del rey Jaime de Mallorca aparejaba en Mónaco, Niza y Marsella hasta quince galeras capitaneadas por Conques, quien había capturado ya una *barcha* y la coca *Santa Felice*, que transportaba trigo desde Sicilia. El 1 de junio, Ramon Gilabert, patrón de laúd de Barcelona, avisaba de la advertencia desde Palma del avistamiento de catorce galeras –probablemente, las del rey de Mallorca–. Desde las aguas de Tortosa, Berenguer Borrell, patrón de *barcha*, notificaba también la presencia de enemigos. El propósito

(14) AMV, *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. datado a jueves 3 calendas de enero de 1344 [30/12/1344]. El segundo documento en AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a martes 7 idus de junio de 1345 [7/6/1345].

(15) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a jueves 2 idus de abril de 1346. El segundo documento, datado a viernes 7 calendas de junio de 1346. El tercero, a viernes 4 nonas de junio de 1346 [respectivamente, 12/4, 26/5 y 2/6/1346].

del marinero de Tortosa era avisar a la galera valenciana, ignoramos si para que se pusiera a salvo de posibles encuentros o, al contrario, en un intento por que fuera en busca de los enemigos, cumpliendo el propósito para la que había sido aparejada: defender aquellos mares. En efecto, el 23 de agosto volveremos a tener noticia de Berenguer Borrell, quien traía informaciones de Mallorca, según las cuales una galera genovesa capturaba una coca en Tenés y un leño que seguía el rumbo de Barcelona¹⁶.

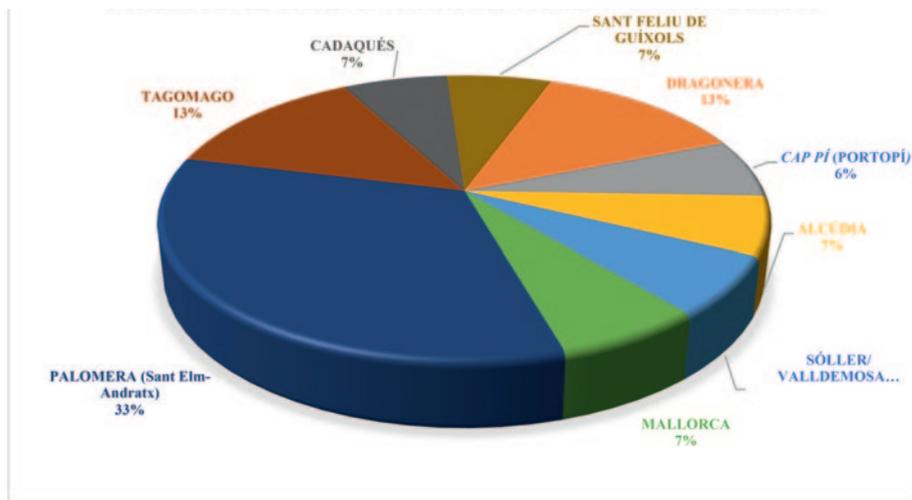
Todavía disponemos de dos avisos provenientes de Barcelona para 1348, cuando se corta nuestra fuente de información. El patrón de *barcha* barcelonés Guillem Amar avisaba de tres galeras genovesas de Mónaco que, desde Nápoles, pasaban hacia «Espanya» (zona del estrecho de Gibraltar). La reina Juana informaba a los mercaderes barceloneses de la singladura de las galeras genovesas de Grimaldi. El 22 de mayo de 1348, Mateu Batedor, patrón de *barcha*, informaba de una galera genovesa que había atacado Cadaqués, donde la población defendió un leño de Narbona, que la galera no consiguió capturar, retirándose a las islas Medes¹⁷.

Los avisos mallorquines serán igualmente frecuentes. El 25 de octubre de 1344, el patrón de laúd Simó Sòria cobraba la cantidad habitual por una carta de la ciudad insular que avisaba de la aparición de una galera en la Palomera (Sant Elm-Andratx), donde daba caza a un leño de catalanes. El mismo patrón, el 13 de junio de 1345, avisaba de tres galeras de genoveses/monegascos avistadas en la Dragonera, durante la madrugada, persiguiendo a un leño. Andreu de Montsó, patrón de laúd de Mallorca, informaba que el 28 de junio se había avistado en la Palomera una galera genovesa del conde Grimaldi, de Mónaco. Se advertía de que entre el Principado de Cataluña y las Islas había varios leños que podían ser apresados por estos enemigos que infestaban aquellas aguas. Pere Gomis, patrón de laúd de Eivissa/Ibiza, explicaba cómo el 4 de julio había llegado a Tagomago, islote ibicenco, una galera ligur. La anotación de 30s para el patrón se realizó el día 6. Guillem Ferreres, correo de Valencia, traía de Mallorca un aviso de dos galeras de Mónaco, patroneadas por Carlos Melanzell –probablemente el apodado «Malizia», sobrenombre heredado de su antepasado– o el vizconde Grimaldi, el día 4 de agosto, en la Palomera y luego en la marina de Sóller, donde capturaron un leño de En Jordà. Guillem Donat, patrón de laúd de Mallorca, traerá la misma noticia el 12 de agosto. Por otro lado, Joan Marí, patrón de *barcha*, vecino de Mallorca, recibía el 20 de septiembre el pago de la información de la presencia de geno-

(16) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a miércoles 3 calendas de junio de 1347. El documento de Ramon Gilabert, en sábado a 4 nonas de junio de 1347. El documento de Berenguer Borrell, a sábado 3 idus de agosto de 1347. Su segundo y último documento, en jueves 10 calendas de septiembre de 1347 [respectivamente, 30/5, 2/6, 11/8 y 23/8/1347]. Hay además un documento incompleto de Nicolau Dezcoll, patrón de leño de Palamós. CARBONELL y DÍAZ: 2023, p. 379.

(17) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a viernes *pridius* nonas de marzo de 1348. El segundo documento, a jueves 11 calendas de junio de 1348 [respectivamente, 6/3 y 22/5/1348].

NÚMERO DE MENCIONES EN AVISTAMIENTOS GENOVESES/MONEGASCOS



veses en las marítimas de la Dragonera. En efecto, el 13 de septiembre, algunas embarcaciones habían corrido estas aguas intentando capturar dos leños, los cuales tuvieron que dar con la proa en tierra en la Dragonera, para que pudieran ser defendidas con garantías por sus tripulantes. Ya el 29 de mayo de 1346 Guillem Peyo, patrón de laúd de Mallorca, cobraba lo habitual por el aviso de 24 de mayo del gobernador de Rosselló, Guillem Bellot, en el que informaba que, el 18 de mayo, siete mercaderes de Montpellier comunicaban los rumores respecto al rey Jaime de Mallorca y el aparejo de 37 galeras en Agdé. Bernat Bressó, patrón de laúd de Mallorca, por último, el 2 de octubre de 1347 traía aviso de una galera genovesa en «Cap Pí» (Portopí)¹⁸.

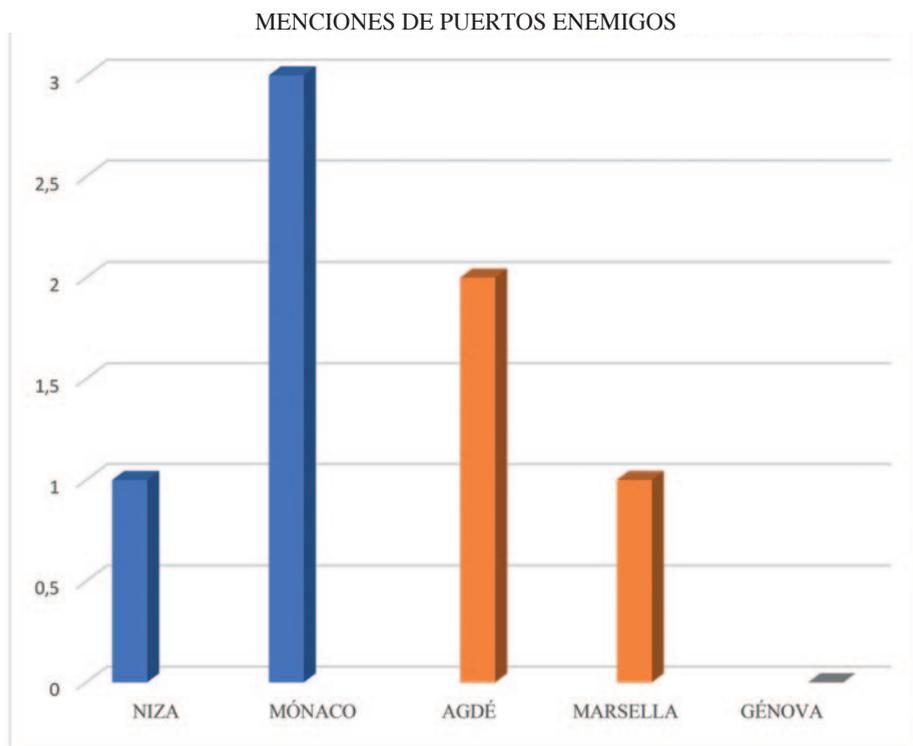
Si nos fijamos en la gráfica que ilustra esta página, podremos apreciar que las fuerzas conjuntas genovesas y del rey Jaime de Mallorca vinieron actuando esencialmente en la costa de poniente de la isla de Mallorca, especialmente para controlar el canal entre Mallorca y Eivissa/Ibiza, o entre las Islas y la Península. Este flanco era un punto estratégico para entorpecer las relaciones entre la ciudad de Palma y los territorios del rey de Aragón, en especial el puerto de Barcelona, pero también las conexiones entre las Islas y el Reino de Valencia. Hemos visto también que esta presencia hostil entorpeció el comer-

(18) AMV, *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. datado a lunes 8 calendas de noviembre de 1344 [25/10/1344]. AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a lunes en los idus de junio de 1345 [13/6/1345]. *Ibidem*, doc. datado a lunes a nonas de 4 de julio de 1345 [4/7/1345]. *Ibidem*, doc. datado a miércoles 2 nonas de julio de 1345 [6/7/1345]. *Ibidem*, doc. datado a viernes 8 idus de agosto de 1345 [6/8/1345]. *Ibidem*, doc. datado a viernes 2 idus de agosto de 1345 [12/8/1345]. *Ibidem*, doc. datado a lunes 13 calendas de octubre de 1345 [20/9/1345]. *Ibidem*, doc. datado a lunes a 4 calendas de junio de 1346 [29/5/1346]. AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a miércoles 5 nonas de octubre de 1347 [2/10/1347].

cio, pero en ningún momento llegó a colapsarlo ni puso en riesgo cierto la estabilidad política. Sin duda, estas acciones hubieran constituido una primera fase en el ahogamiento de los partidarios de Pedro el Ceremonioso en el Reino de Mallorca. De haberse conseguido aislar ese territorio del resto de la Corona, sin duda Jaime III habría podido invadir la isla y recuperarla, pero eso no se produjo porque careció de potencia naval suficiente, y esta insuficiencia no se corrigió ni con el auxilio de sus aliados genoveses, los Grimaldi.

Algunas de las noticias que hemos enumerado mencionan una cantidad de galeras significativa. Ignoramos si los rumores extendidos por los mercaderes de Montpellier respondían a la realidad o eran simple propaganda para, por ejemplo, obligar al Reino de Valencia a poner en alta mar galeras. No obstante, pensamos que la capacidad efectiva de la escuadra del rey Jaime el Temerario sería más bien limitada. Los aliados del de Mallorca, pese a que colaborar con los enemigos del rey Pedro el Ceremonioso les sería muy beneficioso, tenían un problema estructural: las flotas de galeras eran excesivamente caras si no se ponían al servicio de una potencia como Castilla o Francia o se dedicaban al saqueo y el latrocinio, para compensar los gastos en remeros y tripulantes. Eso hace poco probable que el Temerario pudiera disponer de una armada realmente poderosa. Eso explicaría también la voracidad de las escuadrillas genovesas y provenzales que actuaban entre Eivissa/Ibiza y Mallorca, pero también su escasa persistencia y lo improbable de que conformaran una auténtica flota de invasión. De las siete menciones que se hacen de los puertos hostiles desde donde parten las escuadrillas de galeras, cuatro son de la costa genovesa rebelde. Mónaco, con el conde Grimaldi, se lleva la palma, como parece lógico, con tres menciones, siendo Niza la siguiente con una. Por otro lado, en la Provenza encontraremos dos menciones en Agde y otra en Marsella, sin duda los aliados más próximos a Jaime de Mallorca. Resulta significativo que no aparezca ninguna referencia estricta a fustas de Génova o de su marítima más próxima.

Aunque la república ligur era consciente de la rivalidad que representaban los súbditos del rey de Aragón, no menos cierto es que se encontraba enredada en conflictos internos serios y amenazas próximas. En estas condiciones, el mantenimiento de la paz era especialmente atractivo para todos, pero especialmente para Valencia, que podía beneficiarse de las escalas que las flotas mercantes ligures hacían en su ruta hacia poniente. No obstante el estado de no beligerancia con Génova, en la ciudad de Valencia, como vemos, como mínimo desde finales de 1344 se venían recibiendo continuas informaciones relativas a la presencia de enemigos, aunque aparentemente tal presencia no llegó a ser relevante en los mares del reino. Sin embargo, los efectos del enfrentamiento entre el rey de Aragón y el de Mallorca sí se dejaron sentir. Es evidente que la comunicación entre los territorios de la Corona, informando de los problemas que les afectaban o podían afectarles, era intensa y frecuente. Más allá del lamentable conflicto familiar entre Pedro y Jaime, las ciudades se transmitieron valiosos informes respecto de las actividades de las flotas enemigas. Sin embargo, como es lógico, la defensa de los mares del reino



En azul, puertos; en naranja, área provenzal; Génova, en negro

sería responsabilidad de la ciudad de Valencia o de las instituciones reales valencianas. De hecho, la solidaridad del resto de los territorios de la Corona de Aragón era efectiva, desde luego, pero la del Principado de Cataluña o el Reino de Mallorca nunca pareció desinteresada ni intensa, salvo que dicha solidaridad redundase en su propio beneficio. Por lo tanto, no es difícil comprender la mala disposición de las autoridades locales valencianas frente a esta situación. Al fin y al cabo, la decisión de Pedro el Ceremonioso de atacar a Jaime de Mallorca no tenía ningún efecto beneficioso para los intereses valencianos, cuyos rendimientos económicos, por la configuración institucional de la Corona, eran diversos de los de otros territorios aragoneses, al igual que los riesgos marítimos que asumía. Este había sido, por ejemplo, el caso de la batalla del Estrecho, librada a comienzos del siglo XIV entre escuadras cristianas y escuadras benimerines y granadinas. Las sucesivas escuadrillas valencianas y sus almirantes, al defender el flanco más expuesto de la Corona de Aragón, pusieron de manifiesto una intensidad y pasión que no mostraron Mallorca y Cataluña, por más que, evidentemente, su solidaridad no dejará de manifestarse (CARBONELL y DÍAZ: 2023, pp. 20-29).

Si en la batalla del Estrecho el Reino de Valencia colaborará más entusiastamente con castellanos, portugueses y genoveses que el resto de los territorios del rey de Aragón, eso se deberá al temor ciudadano a una posible invasión musulmana tras una eventual derrota cristiana, o a un desembarco islámico en un territorio, como el valenciano, con una abundante minoría musulmana totalmente sojuzgada por los cristianos. De este modo quedaba claro que los intereses valencianos se centraban fundamentalmente en el norte de África y Granada antes que en el centro del Mediterráneo, monopolizado por catalanes y mallorquines. Eso explicaría también el porqué de que la ocupación de Mallorca y el Rosselló por Pedro el Ceremonioso fuera respaldada, como no podía ser de otra manera, por las autoridades valencianas, aunque sin el grado de implicación mostrado en la defensa cristiana del Estrecho.

Ciertamente existían pleitos y conflictos entre mercaderes valencianos y gentes del rey de Mallorca o provenzales. Estos pleitos, en ocasiones de rancio abolengo, generaban tensiones graves en el seno de la Corona. La fijación de marcas será la consecuencia inmediata de este tipo de conflicto comercial. La intervención del aparato real en la modulación de estas tirantezas evitaba en ocasiones el estallido de una auténtica guerra corsaria. Al menos hasta 1344, los recursos al rey para solucionar estos pleitos menudean¹⁹. Este *statu quo*, que aún era razonablemente útil en el primer tercio del siglo XIV, en estas fechas comenzó a deteriorarse. En primer lugar, por el deseo del Ceremonioso de buscar una confrontación directa con el rey de Mallorca. En segundo, por el interés del comercio catalán en eliminar un competidor en Mallorca-Rosselló y permitir así a la ciudad de Barcelona avanzar hacia la hegemomía en el corazón del Mediterráneo. La consolidación de los súbditos del rey en Sicilia y Cerdeña unos años después sin duda estará vinculado con este hecho.

El 24 de marzo de 1345, Llop d'Apiera, síndico de Valencia, presentará ante las autoridades locales una carta recibida en la ciudad para que se dieran por enteradas públicamente. Se trataba de una petición a la capital de aparejo de galeras²⁰. Esta demanda estaba motivada, probablemente, por las hostilidades abiertas entre Pedro el Ceremonioso y Jaime de Mallorca, que habían culminado recientemente en la ocupación de las Islas por las huestes de aquel. A ese primer esfuerzo ya había contribuido la ciudad de Valencia, pero quedaba por resolver el problema del Rosselló y la captura y muerte del rey Jaime, monarca inquieto, obstinado y *temerario* –su apodo no es arbitrario–. La invasión de Mallorca y la ocupación de las demás islas Baleares requirió un potente contingente de galeras para garantizar el desembarco del ejército de la Corona de Aragón. La ocupación fue sencilla y rápida. Jaime partió hacia sus

(19) Véase, por ejemplo, cómo el notario de Valencia Pere Rovira cobraba de la ciudad 45s por la redacción de documentos de apelación destinados al rey, en razón de los daños causados por las galeras de Colliure. AMV, *Rebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. datado a martes 16 calendas de diciembre de 1344 [16/11/1344].

(20) *Ibidem*, doc. datado a jueves 9 calendas de abril de 1345 [30/3/1345].

posiciones continentales, y las escuadras volvieron rápidamente a casa y fueron desarmadas. Ahora comenzaba la segunda fase del plan de Pedro el Ceremonioso: la ocupación del Rosselló y la Cerdanya. Para ello, el rey contaba con una ayuda fundamentalmente catalana y sus propias fuerzas, financiadas a sus expensas. Sin duda, Pedro era consciente de las dificultades financieras que atravesaba el Reino de Valencia, después del enorme esfuerzo que había representado su participación en la campaña del Estrecho, gracias a cuya inercia Valencia todavía pudo intervenir en la ocupación de las Islas. No obstante, los oficiales reales en la capital entenderían que aún se podría estimular a las instituciones valencianas para que colaboraran en la guerra contra el de Mallorca. Ciertamente, el *Consell* y los jurados mostraron poca predisposición a desembolsar un dinero del que aparentemente no disponían, de modo que para allegarlo tendrían que recurrir a un empréstito, incrementando así una deuda ya de por sí gigantesca. Sin embargo, es indudable que el enfrentamiento con el de Mallorca tenía secuelas negativas para el tráfico mercante valenciano, no solamente por la presencia de galeras genovesas de Mónaco próximas a nuestros mares, sino también por apostarse en mares granadinos y desde allí incidir directamente sobre los tráficos valencianos con el norte de África, Andalucía, Portugal y el resto de la Europa atlántica.

La muestra más palpable de cuanto decimos se produjo con Giuliani de Camiglia, genovés acantonado en el puerto nazarí de Málaga, desde donde hostigaba con su leño armado a todo el comercio del litoral valenciano. La primera reacción de la ciudad consistió en enviar al rey un mensaje para informarle de la tropelía, quizá a fin de solicitar la apertura de una marca contra bienes genoveses. Esa solución, evidentemente, había sido superada por los cambios radicales en el desarrollo de los acontecimientos²¹. De cualquier modo, las autoridades valencianas desconfiaban de esta sospecha, pensando seguramente que el ligur se avendría a razones más pronto que tarde. Por ese motivo, se enviará a Camiglia directamente un mensaje para pedirle que no corriera las aguas del litoral o atacara el comercio de Valencia²². La aparente ingenuidad de las autoridades valencianas nos sorprende, y lógicamente tenemos que desconfiar de ella. El corsario genovés, al margen de que fuera del bando de los Grimaldi o de la república ligur, se había asentado en Málaga consciente de que allí, protegido por las autoridades nazaríes, tendría un puerto franco al que acudir. No obstante, si una ciudad cristiana de cierto peso político estaba dispuesta a cultivar su amistad, Camiglia quizá pensó que valía la pena sondear las posibilidades de alcanzar algún tipo de acuerdo. Ello nos lleva a presumir que pudiera existir cierta relación entre Camiglia y la capital. Que probablemente el ligur estuviera en disposición, por ejemplo, de abastecer de cereal a Valencia, que respetara de alguna manera a las embarcaciones

(21) *Ibídem*, doc. datado a sábado 4 nonas de abril de 1345 [10/4/1345]. Véase también AMV, *Manuals de Consells*, A-5, f. 20r-v.

(22) AMV, *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. datado a miércoles 5 calendas de mayo de 1345 [27/4/1345].

valencianas. De hecho, el conflicto distaba de resolverse. En junio pasaron dos galeras de Colliure patrullando el litoral y persiguiendo genoveses. Refrescaron en Valencia, adquiriendo carne de vacuno. En total, la escuadrilla estaba compuesta por dos galeras y un leño. Su capitán, Pere Guillem, y el escribano Pere de Bosc llegaron a Valencia el día 15, probablemente con la intención de continuar costeando hasta correr el mar nazarí²³. En efecto, el 25 de junio, Pere Leopart, pariente sin duda de Nicolau Leopart, asaltado por Camiglia en aguas de Málaga, reclamaría al rey todos los daños causados por el leño de Francesco Camiglia, probablemente pariente de Giovanni²⁴.

Al final, parece evidente que las posibles buenas relaciones entre la ciudad de Valencia y algunos de los marinos contrarios a la Corona, de una u otra forma, resultaba imposible. Eso solamente podía conducir a las autoridades a una conclusión. Si el rey demandaba colaboración en hombres y galeras, y los comerciantes locales se veían afectados muy negativamente por la interferencia corsaria genovesa, no habría otro remedio que colaborar con el rey en el aparejo de una escuadrilla forzosamente reducida, dada la tardía reacción valenciana en comparación con otros territorios plenamente identificados con la ocupación de Mallorca. Así pues, parece que lo más oportuno será intentar vislumbrar cómo organizó la capital el aparejo y desembolso del dinero necesario para la puesta en actividad de, al menos, dos galeras más. Sabemos que el movimiento en las atarazanas de Valencia fue grande en las tensas jornadas de la batalla del Estrecho. De aquellos episodios surgieron un montón de piezas de galera sustituidas, rotas, cambiadas, que quedaron depositadas en las instalaciones portuarias. Si reparamos en la consideración de elementos reutilizables en cualquier función, y el hecho de tratarse de materias primas, es comprensible que se empleasen en la reparación de los puentes de madera de la ciudad, teniendo en cuenta, además, que eso dejaría espacio para trajinar y guardar o sacar galeras de las atarazanas. Hasta cuatro arrieros llevaron con sus carros restos de galeras y ujieres para parchear uno de los puentes sobre el Turia, sometidos a las crecidas repentinas del río y a un tránsito de acceso a la ciudad relativamente intenso²⁵.

Aunque conscientes de lo irremediable de los aparejos defensivos, y pese a que no se expresara públicamente, las autoridades urbanas intentarán dilatar todas las gestiones, para evitar una puesta en servicio de la escuadrilla valenciana demasiado apresurada. Eso era considerado pernicioso por varios motivos. Primero, porque la presión genovesa-monegasca no era en Valencia tan

(23) *Ibídem*, doc. datado a lunes 12 calendas de julio de 1345 [20/6/1345].

(24) *Ibídem*, doc. datado a sábado 7 calendas de abril de 1345 [25/6/1345].

(25) *Ibídem*, doc. datado a sábado 19 calendas de agosto de 1345 [16/7/1345]. La noticia se había conocido en Valencia el 7 de julio, cuando un laúd enviado por el reformador de Mallorca, Felip de Boil, daba credibilidad a este rumor. Las autoridades locales en Valencia dudaron si enviar una *barcha* o un leño a la costa berberisca para intentar averiguar la verdad, pero al final, dado que el aviso parecía un tanto exagerado y las arcas comunales estaban vacías, se decidió informar al rey y a otras autoridades de la costa y nada más, optando por la decisión más barata y en apariencia más arriesgada. AMV, *Manuals de Consells*, A-5, f. 46r-v.

asfixiante como para hacer necesario su aparejo. En segundo lugar, porque la ayuda al rey, además de su discutible argumentación, relacionada con la traición de un pariente, Jaime de Mallorca, podía traspasar la normativa foral, que hacía exento al Reino de Valencia de cualquier armada fuera del territorio autóctono. Si se quería asistir al rey de manera privada, sería lícito, pero hacer una demanda formal, como la realizada por Pedro el Ceremonioso, podría rayar el contrafuero. En tercer lugar, al argumento de más peso. Había razones financieras definitivas. No había suficiente capacidad recaudatoria en Valencia para asistir al rey sin que el aparato financiero local colapsara. De hecho, se tendrán que ir rectificando los sistemas de abastecimiento de crédito para la ciudad a lo largo de estos años. Por último, si se desplazaba hacia el Mediterráneo central la atención de la escuadrilla valenciana; si se veían obligadas las reservas navales a ser gastadas en las costas de Liguria o en el golfo de León, ¿qué pasaría ante un hipotético asalto berberisco al litoral indefenso valenciano?

Es muy probable que argumentos similares a estos fueran tenidos en cuenta cuando, en el otoño de 1345, tres legados valencianos fueron hasta Perpignan, dispuestos a parlamentar con el rey, y que Pedro aceptara alguna de las condiciones propuestas por la capital. No obstante, parece ser que el monarca no transigió ante la exoneración del aparejo de dos galeras, por más que pudiera prescindir de otras peticiones, como el envío de un contingente de hombres armados financiados por la ciudad. El *Consell* recurrirá a medidas extremas que, evidentemente, contravenían el armazón legal foral. Como la petición de que nobles y caballeros contribuyeran en el nuevo impuesto, solicitud por otra parte inevitable. El rey podía aparentar estudiar esa opción, pero era imposible que la aceptara, tratándose de una medida casi revolucionaria que cuestionaba toda la estructura del Estado bajomedieval. El rumor de que en Orán o Huara se preparaban ochenta galeras para atacar estas aguas, que será inmediatamente remitido al rey, tampoco había servido de nada en el verano de 1345. Así pues, para subvenir a los gastos, a Valencia no le quedará más remedio que planificar la petición de un préstamo a particulares. Pero antes era necesario evaluar las deudas que aún arrastraba la ciudad por el anterior aparejo (unos 1.200s)²⁶. No obstante, una parte del *Consell* (la más realista) reclamará el cese de las dilaciones a la hora de tomar medidas contra la amenaza genovesa. En efecto, los jurados habían demorado el envío de plenipotenciarios a Perpignan, donde se hallaba el rey. La razón parece evidente: demorar el mayor tiempo posible la asunción de medidas gravosas para la ciudad. Al final se designará como síndicos de Valencia a Jaume March, Jaume Dàries (jurados) y Jaume Desplugues (caballero)²⁷.

(26) Respectivamente AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a sábado en los idus de octubre de 1345 [15/10/1345]. *Ibidem*, doc. datado a jueves 6 calendas de noviembre de 1345 [27/10/1345]. *Ibidem*, doc. datado a sábado a 3 calendas de agosto de 1345 [30/7/1345]. *Ibidem*, doc. datado a miércoles 4 calendas de abril de 1346 [28/3/1346].

(27) AMV, *Manuals de Consells*, A-5, ff. 56r, 62r y 64r.

El 12 de octubre de 1345 se hizo pública la lista de trece capítulos que demandaba la Corona para la contribución de la ciudad en la guerra contra la Génova de los Grimaldi. En resumen, pedía seis galeras, que se unirían a otras tantas aparejadas por el monarca a su costa. Valencia y Mallorca contribuirían cada una con una galera y la mitad de otra; Barcelona, con dos, y Perpiñán, con otra. Además, se hacía mención de los plazos de aparejo de la armada. La escuadra debería ponerse en marcha a mediados marzo, y permanecer operativa por siete meses. Las fustas de las ciudades se financiarían por la fijación de imposiciones especiales. El soberano tendría la última palabra respecto del capitán del destacamento valenciano y se quedaría con un cuarto de las ganancias que hubiere en los enfrentamientos o en los saqueos de mercancías de genoveses. Por otro lado, buscará la colaboración de su madrastra, sus hermanos y hermanastros, que tenían posesiones en el litoral valenciano y podrían estar más implicados en el tema. Así se sugería que la aristocracia también quedaba obligada a colaborar en los aparejos, lo cual no era sino un espejismo. Por lo que se refiere a las imposiciones, la ciudad será autónoma a la hora de cobrarlas durante el tiempo que estime oportuno, sin que en ningún momento pudiera salir perjudicada en sus libertades y privilegios, estando exenta del pago del derecho de sello, que se satisfacía cuando se oficializaba la documentación real²⁸.

La ciudad opuso objeciones al proyecto del soberano, al que propuso algunas modificaciones, quizá porque de este modo aplazaba la resolución del armamento de las galeras; pero, pese a que pudiera haber alguna inclinación a actuar así, pensamos que hubo otras razones de enorme peso que condujeron a plantear una alternativa a los capítulos dados por el rey. El primero y más importante es el que hace referencia al número de galeras que tendrían que aparejar las ciudades. Valencia propuso aparejar ocho y no seis, como demandaba el rey. Aparentemente parece un contrasentido si lo que se buscaba es no desembolsar una gran cantidad de dinero. No obstante, hay un grave problema de estructura. Una de las galeras debería ser compartida por Mallorca y Valencia, y sinceramente pensamos que eso no era práctico; más aún, era contraproducente y por lo tanto nocivo para todos. ¿Quién gobernaría, quién daría las órdenes o decidiría los rumbos a seguir, cuál de las dos ciudades se sometería a la otra? Esos argumentos, incontestables, quedarían superados con un desembolso relativamente pequeño de un cuarto más del total previsto. Por otro lado, se conseguiría hacer más numerosa la flota, al pasar las galeras de doce a catorce o dieciséis, y se obligaba a Barcelona a contribuir con una galera más, o con media, si Perpiñán lo hacía con otra media más. Esta no era la única objeción que se puso. La ciudad se negó a compartir con el monarca las ganancias de las ocho galeras, demandando que se hiciera un reparto equitativo entre ellas, sin duda de acuerdo con los viejos usos del mar. Más aún, se recalcará que entre las dos galeras valencianas el reparto sería ecuánime. La ciudad pondría al capitán, sin la menor intervención del rey, hasta el punto de

(28) *Ibídem*, ff. 94v-97r.

que las galeras no llevarían insignias reales sino, probablemente, del reino o del capitán, aunque quizá esta última enseña fuese menos conocida fuera de la ciudad. El principal argumento valenciano para frenar el aparejo era la crisis económica, motivada básicamente por tres razones: cuatro años consecutivos de malas cosechas, los enormes desembolsos que había hecho la ciudad para financiar a su rey, y la fijación de nuevos impuestos sobre el consumo, lo que gravaba inmisericordemente a las capas más frágiles de la población. Desde ese punto de vista se entiende que, para subvenir a la ampliación del gasto, la capital recurriera a otra innovación: la implicación de villas reales en la financiación de la mitad de la segunda galera valenciana. Las otras novedades no son especialmente destacables, salvo la de que las naos y leños que hubieran satisfecho la tasa en algún puerto valenciano ya no tendrían que volver a hacerlo en ningún otro puerto de la Corona. El 23 de marzo de 1346 el rey aceptaba estas capitulaciones con leves modificaciones. Volvía a insistirse en los siete meses de servicio de las fustas o en la capacidad de la ciudad y villas reales para suspender el cobro de las imposiciones cuando lo estimasen oportuno²⁹.

Mal que bien, la capital había conseguido ir aplazando la resolución y el desembolso del aparejo desde octubre del 1345 hasta finales de marzo de 1346. Sin embargo, a la postre, irremediamente tuvo que plegarse a los deseos del rey. El 31 de marzo parece ser que todas las ciudades de la Corona estaban ya comprometidas con el soberano; la excepción era Valencia, que no obstante verse obligada a capitular, impondrá sus condiciones³⁰. El primero de abril ya se habría designado a Bernat Sunyer como capitán de las galeras, y como cómitres de las fustas, a Pere Rull y Bononat Michel. El mismo día, el capitán, junto a tres jurados de la ciudad, montaría la mesa de enrolamiento, constituyéndose un reducido grupo para ser depositarios de los 20.000s con los que se comenzó a enrolar galeotes o marineros³¹. El 2 de abril continuó la toma de decisiones respecto del aparejo. Se evaluó que en las atarazanas del rey había aprestos para armar hasta doce galeras, todo bajo la custodia de Bernat Pagés, el *drassaner*. El *Consell* ordenará al síndico de la ciudad que encomendara estas gestiones al encargado de la atarazana. Al mismo tiempo, se fijarán las imposiciones sobre paños: 6d por libra de paños confeccionados de lujo (2,5%) y la cuarentava parte de la *alna* de paños corrientes (2,5%). Por último, se estipuló que las villas reales pagarían 35.000s. El 5 de abril se evacuó una consulta al soberano respecto de la extensión a las villas de los capítulos aprobados, probablemente centra-

(29) Respectivamente para los dos documentos. *Ibídem*, ff. 104r, 106r y 164r-166r.

(30) *Ibídem*, ff. 155r-156r.

(31) Los jurados que acompañaron a Bernat Sunyer, el capitán de las dos galeras, fueron Guiot de Xanaveyres, Bernat Comes y Domingo Marrades, encargados de enrolar y depositarios del dinero de la *taula d'acordament*. Joan de Cervato, Bartolomeu de Lemena y Tomàs Despigol dispondrán de un crédito de 20.000s para los primeros gastos del aparejo (*ibídem*, f. 170v). El 19 de mayo, los encargados del enrolamiento de marinería y galeotes reconocían haber recibido 30.000s a un interés del 33%, es decir, 10.000s. Así, en realidad, dispondrán de los 20.000s mencionados. AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a sábado 13 calendas de junio de 1346 [19/5/1346].

da en los relativos a la fijación de imposiciones o a su cuantía³². Pese a las resoluciones de la ciudad, entre las que se encuentran ampliar hasta 40.000s la provisión de 20.000s que se fijara como comienzo del aparejo el 2 de abril, para un periodo provisional de cuatro meses. En efecto, el 2 de abril de 1346 la ciudad calculaba que se necesitarían cuando menos 20.000s suplementarios para financiar el comienzo del armamento de las galeras. Las autoridades locales considerarán también imprescindible fijar imposiciones o pedir a préstamo ese capital³³. El enrolamiento se iniciaría el 14 de mayo, en el momento que se estableciese la mesa de armada³⁴.

El problema esencial no era tanto la gestión del aparejo cuanto cómo financiarlo. De eso era muy consciente la capital, y a lo largo del mes de mayo se puso de manifiesto claramente. Ante el retraso en el establecimiento de las imposiciones, la ciudad no tuvo más remedio que recurrir a la banca privada para obtener crédito con el que subvenir a las necesidades de la armada. Los cambistas locales, sin embargo, desconfiando de la solvencia valenciana, se negaron a ofrecer préstamos si no era a unos intereses desorbitados. A mitad de mayo, la ciudad había calculado que necesitaría unos 130.000s para el aparejo de las galeras. De esta cantidad, endeudándose sobremanera, había conseguido reunir 40.000s, más los 35.000s que las villas aportarían. En realidad, esta cuenta era pura especulación financiera. Las villas tampoco contaban con esa suma, que esperaban obtener de los prestamistas urbanos. Al final, Francesc Falgueres, el banquero oficioso de la ciudad, tuvo que asumir esa carga, pensando que para San Juan solo debería desembolsar 20.000s, y que los 15.000s restantes no tendría que prestarlos hasta finales de septiembre, en San Miguel. El 3 de junio, la deuda reconocida de la ciudad con Falgueres ascendía ya a 28.982s 9d, por su gestión al frente de las finanzas urbanas³⁵.

Sabemos que a las galeras de Valencia se les asignó la defensa las costas de la Corona de Aragón, y que estuvieron al servicio del rey desde el 1 de octubre de 1346 hasta el último día de septiembre de 1347. A su regreso a El Grau de Valencia, Bononat Cantó se encargó de organizar el desmontaje de las fustas, ya en el otoño de 1347. Mientras permanecieron en El Grau para ir desmontándolas, entre los meses de septiembre y octubre de 1347, Miquel Perpinyà se encargará de su custodia, para evitar sustracciones o averías³⁶. El acuerdo con la administración real incluiría toda clase de procedimientos para organizar la puesta en servicio de dos galeras durante siete meses, y los medios para conseguir su financiación. De hecho, esta nunca llegó a estar garantizada por la

(32) AMV, *Manuals de Consells*, A-5, f. 175r-v. Véase también AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a martes 17 calendas de junio de 1346 [16/5/1346].

(33) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a lunes a 4 nonas de abril de 1346 [2/4/1346].

(34) AMV, *Manuals de Consells*, A-5, ff. 178v-179r.

(35) *Ibidem*, f. 190r-v. *Manuals de Consells*, A-6, ff. 2v-3r.

(36) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a martes 10 calendas de diciembre de 1347 [27/11/1347]. *Ibidem*, doc. datado a jueves en los idus de mayo de 1348 [15/5/1348].

participación de todo el Reino de Valencia, de manera solidaria. Como hemos tenido oportunidad de exponer, la ciudad capital correría con casi tres cuartos del total del desembolso, mientras que las villas reales contribuirían con algo más de una cuarta parte. El coste total de aparejar las dos galeras se cifró en unos 130.000s, de los que 95.000 correspondieron a la ciudad de Valencia; es decir que la capital aportó 4.750 libras, que unidas a las 1.750 que tocaban a las villas (35.000s), hacen un total de 6.500 libras.

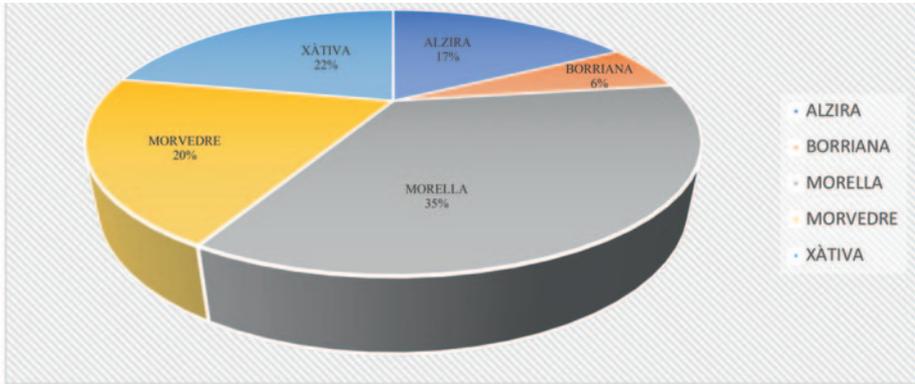
No era esta una cuantía desorbitada, pero teniendo en cuenta los antecedentes de la ciudad y, sin duda, también de todo el reino, resultaría complicado obtener en el mercado un crédito por esa suma con unas condiciones financieras aceptables. Las autoridades reales aceptaron que se fijara una nueva imposición extraordinaria entre noviembre de 1345 y junio de 1346, es decir, por un término de seis meses, pero, como hemos visto más arriba, en realidad no se fijó ningún tope a la duración de la imposición. Otra cosa sería la eficacia recaudatoria de este procedimiento en una época de crisis. En efecto, durante ese tiempo, se pensaba que Valencia conseguiría recaudar en limpio, para arbitrar dinero con destino a las galeras, hasta 62.000s. Quizá la capital imaginó que con el dinero recaudado en seis meses, más los 20.000s de las villas, casi se podría sufragar el grueso del aparejo.

Sin embargo, tales previsiones no se cumplieron. Los candidatos a compradores de la imposición distaban de ofrecer la suma demandada, y en las villas ocurrió algo similar. Ante el surgimiento de estos imprevistos, se hizo inevitable avalar a las poblaciones reales o, al menos, buscar prestamistas para que acordaran con ellas una entrega de numerario a interés aceptable. Pero el endeudamiento de las villas reales impidió que se cumpliera con la obligación acordada. Las cinco poblaciones en cuestión (Morella, Xàtiva, Morvedre [Sagunt], Alzira y Borriana) necesitarían mucho más tiempo para cubrir los 20.000s que se estipuló entregar en San Juan (24 de junio), aunque sí consiguieron hacer frente al segundo compromiso, en San Miguel (29 de septiembre), de los restantes 15.000s.

Sabemos que hubo dificultades para cumplir los plazos. De entrada, las villas reales fueron incapaces de hacer frente a los 20.000s de San Juan, como hemos señalado en el párrafo precedente, con lo que será la ciudad la que, en su nombre, adelante el dinero a crédito de prestamistas locales. Para San Miguel, como quedó dicho, sí consiguieron cumplir con lo previsto, pero no sin dificultades. Morella correría casi con un tercio de los gastos (5.271s 7d), seguida por Xàtiva, con algo menos de un cuarto (3.300s), y por Morvedre (3.000s) y Alzira, (2.571s 4d), con un redondo del 20% y el 17% una y otra, y Borriana, con 857s 1d (equivalente al 6%). El 9 de junio, el *Consell* constató la imposibilidad de vender las imposiciones a cambio de las cifras que se demandaban; más aún: descubrió que el rey presionaba para que las galeras estuvieran en el mar. La ciudad, por lo tanto, se vio forzada a recurrir a los banqueros locales para obtener el préstamo³⁷.

(37) AMV, *Manuels de Consells*, A-6, f. 12v.

PORCENTAJE DE NUMERARIO APORTADO POR LAS VILAS EN LA FESTIVIDAD DE SAN MIGUEL, 29 DE SEPTIEMBRE



Hemos advertido ya en repetidas ocasiones de las dificultades que atravesaban las finanzas valencianas en esta época. De hecho, esta coyuntura se reflejaba igualmente en todo el reino. Ante estas dificultades, que los oficiales reales habrían transmitido al rey, es evidente que este reaccionaría intentando conseguir las galeras de otra manera. Así, el 19 de junio, Pons de Santa Pau, en representación del monarca, se personará ante el *Consell* y pedirá el préstamo de tres galeras de las doce que se almacenaban en las atarazanas de Valencia, las cuales habían participado en la conquista de Mallorca y quizá en las campañas del Estrecho. La ciudad no tardó en contestar que era imposible acceder a lo solicitado, porque las galeras pertenecían, además de a la ciudad, al «General», es decir, al organismo recaudatorio de las Cortes, de modo que solo convocándolas se podría solicitar su préstamo. Al cabo de unos días, Santa Pau volverá a hacer la misma pregunta con un leve matiz: si hubiere más galeras almacenadas, al margen de las del General. En esta ocasión, la contestación del *Consell* fue positiva³⁸.

Con el dinero que había provisionado la ciudad, esencialmente de Francesc Falgueres, el cambista de Valencia y otros banqueros más, a lo largo del mes de mayo se comenzó a preparar la panática y probablemente otros enseres y armas para las galeras. En total, entre el 30 de abril y el 28 de mayo se gastaron 14.100s. La sociedad compuesta por Guillem Malet y Bartolomeu de la Cambra se llevó 7.500s en elaboración de bizcocho para galera; Bernat Pagés, 6.000s, y el espadero Pere Roig, otros 600s. Si durante todo mayo se estuvo haciendo el bizcocho para las dos galeras, fue en la segunda decena del mes cuando más panática se elaboró, en total, una cantidad por valor de 8.200s³⁹.

(38) *Ibidem*, ff. 19r-20r el primer documento, y f. 26r-v el segundo.

(39) AMV, *Galeres. Lligall de Pere Monçó*, 348-6. Se trata de seis documentos datados, respectivamente, a jueves 5 idus de mayo [11/5/1346], sábado 3 idus de mayo [13/5/1346]. Hay dos documentos datados a jueves 15 calendas de junio [17/5/1346], y otros dos datados a sábado 13 calendas de junio [19/5/46].

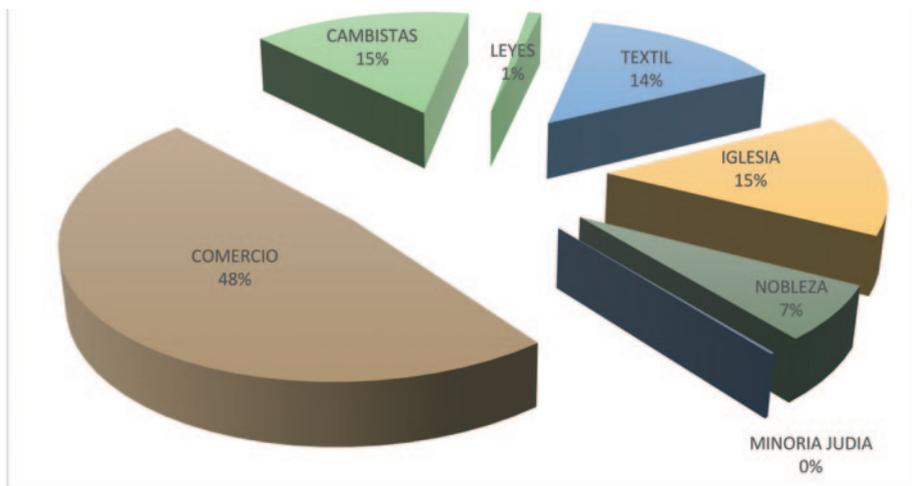
Le seguirá la primera decena, con 4.200s⁴⁰. En la tercera fue muy poco lo que se elaboró, pues su costo se redujo a 1.700s⁴¹. A esas alturas del año, los desembolsos habían crecido muchísimo, por el pago a los marineros y bogadores de las fustas. Sin embargo, el ritmo de gastos era infinitamente superior a los fondos disponibles, así que la necesidad urgente de financiación obligó a recurrir a préstamos de cambistas, conseguidos de particulares a altos intereses que habría que devolver. En efecto, sabemos que mediante este procedimiento llegaron a recaudarse alrededor de 62.000s.

Los sectores sociales que prestaron dinero para esta causa son significativos. Evidentemente, de acuerdo con la tradición orgánica de la época medieval, habrá una representación nobiliaria y eclesiástica, pero será testimonial. La nobleza aportará 4.500s, y la Iglesia, 10.239s 10d, es decir, menos de un cuarto del total invertido por los valencianos. Se trata de la *noble dona* Na Margarida Carròs, que invertirá en este asunto hasta en tres ocasiones, con aportaciones de 100, 3.500 y 900s. Por su parte, el canónigo de la catedral Pere Escrivà será el encargado, en dos ocasiones, de invertir en el aparejo 995s 7d y 9.244s 3d, respectivamente. Evidentemente, los más de tres cuartos restantes serán aportados por el resto de la población de la ciudad. Colaborará hasta un miembro de las minorías: el judío Abraham Cebolla, que aportará 120s, cifra meramente simbólica. Tampoco será muy relevante la aportación de los oficiales comunales vinculados con la jurisprudencia. Arnau Joan, doctor en leyes, aportará 300s; Joan Sala, jurisperito, colaborará con 200s en primera instancia y después con otros 100. Los grupos más colaboradores vienen a continuación, representando casi el 75 por ciento del que hablábamos antes. El sector textil aportó dinero para financiar el aparejo de las galeras hasta en cuatro ocasiones. El pañero Bernat Suau hizo una inversión de 6.000s, mientras que Antoni Bonfill colaborará hasta en tres ocasiones con 532s 11d, 400s y 2.500s. Otro sector del patriciado urbano, la burguesía financiera, hizo una aportación muy similar a la de los pañeros del sector textil. El cambista de la ciudad, su *taulatger*, participó con 2.000s, mientras que Francesc Solanes, cambista y antiguo *taulatger*, desembolsó primero 8.251s 4d, y otros 400s más tarde. Nos queda el grueso de participantes en esta aventura financiera, que suman casi el 50 por ciento del total, actuando individualmente o representando a una sociedad. Pere Marrades y su socio Ramon Cleram invirtieron 1.297s 5d., pero será otro Marrades, Domingo, el que en más ocasiones estuvo dispuesto a intervenir en el asunto. Primero, aportando 2.802s 4d; después, con 607s, y por último, con 2.052s 6d. No obstante, será el comerciante Guillem Mascó quien más contribuya a cubrir las necesidades de liquidez para mantener en pie el armamento de las galeras. Participó, en unión de su compañía, con 10.000s; más tarde agregó

(40) *Ibidem*. Se trata de cuatro documentos datados, respectivamente, a sábado 3 calendas de mayo [30/4/1346], viernes, a 3 nonas de mayo [5/5/1346], sábado a 2 nonas de mayo [6/5/1346] y martes a 7 idus de mayo [9/5/1346].

(41) *Ibidem*. Se trata de dos documentos datados a lunes 4 calendas de junio [28/5/1346].

GRUPOS Y SECTORES SOCIALES Y DE ACTIVIDADES QUE PARTICIPARON EN LA FINANCIACIÓN DEL ARMAMENTO DE GALERAS



otros 5.000s, y por último, contribuyó con otros 11.000s, la cifra mayor de toda esta relación⁴².

Nunca podemos estar seguros de qué quieren decir las cuentas medievales. En este caso, parece probable que la intención de conseguir 62.000s fue lograda, pese a que en última instancia uno de los asientos deba ser modificado, como hemos visto. Esta cantidad es la que serviría para acabar con cierto desahogo el armamento de las galeras, aunque el dinero habría sido adelantado a intereses a veces demasiado elevados. Por este motivo, la venta de las imposiciones se convirtió en un asunto vital para devolver los intereses y el dinero adelantado. En efecto, el 19 de junio, la ciudad pretendería vender por 47.500s las de paños y mercadería. Esas cifras representan 95.000s que, unidos a los 35.000s de las villas, efectivamente representaban los 130.000s. Sin embargo, es cierto que no se encontraron compradores. El *Consell* intentará gestionar las imposiciones directamente, sin recurrir a intermediarios o arrendatarios. No obstante, fue preciso pagar por sus servicios al *taulatger* Francesc Falgueres, que habría adelantado de su banca liquidez a la ciudad⁴³.

Como más tarde, a finales de junio las galeras ya estarían a flote, frente a las playas de Valencia, esperando el arribo del capitán, que estaría en aguas de Barcelona, cerca del rey, expectante por ver el desarrollo de los aparejos de las fustas de Mallorca y la Ciudad Condal. En Valencia, el maestro *draçaner*

(42) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a viernes 4 nonas de junio de 1346 [2/6/1346]. En principio el documento recoge la cantidad de 62.000s como suma de todas las aportaciones. Sin embargo, la cifra real de esta operación es de 67.903s 1d, bien es cierto que el asiento de 10.000s atribuido a Guillem Mascó y su socio fue tachado.

(43) AMV, *Manuals de Consells*, A-6, ff. 22v y 31v-33v, respectivamente.

se encargaría de custodiar las dos galeras que ya estaban preparadas, y de perfilar los últimos detalles. Por otro lado, Pere Ferriol, mensajero de Valencia, iría hasta Barcelona y su costa, con documentos de los jurados y el *Consell*, para entregarlos a Bernat Sunyer. Se trataría de las órdenes e instrucciones que el capitán debía cumplir. Al mismo tiempo, se pretendía averiguar el estado del armamento de las galeras de Mallorca y Barcelona pues, maliciando que las galeras de las ciudades hermanas se hubiesen retrasado mientras que las valencianas estaban ya dispuestas, los jurados y el *Consell* no querían exponer la escuadrilla de la capital a ningún riesgo innecesario⁴⁴. El problema, no obstante, seguía estando en las dificultades financieras que atravesaba Valencia. El 14 de agosto, el *Consell*, que carecía de numerario para pagar los 1.000 escudos franceses que prestaran Domingo Marrades y Guillem Mascó, tendrá que pagarlos de fondos propios de Francesc Falgueres. Por este motivo, se volverá a pedir al rey y al obispo que se diera una solución a la ciudad con objeto de evitar los préstamos usurarios⁴⁵. El desprestigio financiero y la ruina estaban rondando a la capital conforme pasaba el verano de 1346; y el 17 de septiembre, ante la evolución de los acontecimientos, no quedó más remedio que volver a comprar dinero en metálico para pagar los asfixiantes intereses y la deuda que pesaba sobre Francesc Solanes y Francesc Folgueres⁴⁶.

Pasado el verano, ya no se producirá ningún incidente relevante. Las fuerzas genovesas habrían desaparecido del litoral de la Corona de Aragón, prácticamente sin incidentes ni encuentros relevantes con nuestras galeras. Así pues, no había ningún botín destacado que repartirse entre los marineros y galeotes y, en consecuencia, tampoco beneficio económico alguno fruto de acción de guerra que representara un respiro financiero. El 6 de octubre se escribió a Bernat Sunyer, capitán de las galeras, indicándole que hiciera una última prospección por el litoral valenciano para que, a su vez, diera tiempo a los calafates a preparar la playa con objeto de dismantelar las fustas y llevarlas a la atarazana por las vías que habría que construir. El mismo día se puso de manifiesto que era preciso contar con barcos armados, para evitar la escapada de cereales o favorecer la captura de barcos que navegaran por estas aguas. Ese será el caso de la nao de Guillem Vinyoles. Cargada de grano, se encontraba entre Benicàssim y Orpesa, desde donde se hallaba navegando con rumbo a Almería, en Espanya. Galeras del rey de Portugal la encontraron, y ante el dilema de intentar cruzar el Estrecho, dada la supuesta presencia de hasta doce galeras de Ceuta y Tánger, y teniendo en cuenta que intentaba sacar cereal de aguas de Valencia, todos fueron descubiertos por una *barcha* valenciana. Advertidos de las grandes penas a que se exponían si se negaban a desembarcar el cereal en la capital, al final este sería llevado a la ciudad⁴⁷.

(44) AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. Se trata de dos documentos datados, respectivamente, a lunes 5 nonas de julio [3/7/1346], martes 4 nonas de julio [4/7/1346].

(45) AMV, *Manuels de Consells*, A-6, ff. 50r-v y 59r, respectivamente.

(46) *Ibidem*, f. 68r.

(47) *Ibidem*, ff. 68r y 68v, respectivamente.

El cambio de tendencia se produjo en estos momentos. Tres fenómenos se produjeron a partir del invierno de 1346. Por un lado, la desaparición del peligro genovés/monegasco estuvo unida al final del armamento de las dos galeras valencianas. Por otro lado, la carestía de trigo supuso la aparición de otro grave problema marítimo en los mares valencianos, tema del que hablaremos en la segunda parte de este trabajo. Por último, la presencia de embarcaciones musulmanas se hizo cada vez más frecuente. En el invierno de 1346 y a comienzos de 1347, las galeras valencianas ya habían sido desarmadas. El 20 de octubre se pagó a Pere Rull y Bononat Miquel por sacar las galeras y ponerlas sobre los raíles para arrastrarlas hasta las atarazanas. Durante dos días se vigiló que no sufrieran daños hasta su almacenamiento. También se pagaron 90s a Bononat Cantó por el tiempo que había estado seleccionando jarcias y aparejos para las dos galeras capitaneadas por Bernat Sunyer. Por último, el *Consell* accederá, el 10 de enero de 1347, a pagar el entoldado de la galera capitana, que Sunyer había puesto a sus expensas y sin reclamar nada a la ciudad. Todavía el 9 de abril de 1347 se ajustaban cuentas con Sunyer. Parece ser que se le habían entregado 1.276 florines 6s 9d ½, de los cuales, después de contabilizados los días que estuvo en activo, resultaba que debía haber cobrado 1.262 florines 3s 10d ½ y, por lo tanto, sobran 14 florines 2s 11d, que Sunyer devolvió porque no los había gastado⁴⁸.

El descanso, por lo que se refiere al aparejo de galeras o a la petición del rey al respecto, era imposible. Si en enero se estuchaban las galeras en sus correspondientes nichos de las atarazanas, el 6 de febrero de 1347 ya volvían a realizarse trabajos en la botica de jarcias y aparejos, para tener dispuestos los necesarios para dos galeras. La ciudad habría aceptado una petición de ese día de Pedro el Ceremonioso, a la sazón en Valencia, con la condición de que las fustas fueran empleadas en la defensa frente al peligro más real que atañía a los mares valencianos: el de un ataque benimerín. Corría la especie de que el rey del Garb, desde Fez, pretendía atacar el Reino de Valencia. De hecho, las autoridades locales solicitaron al rey que permaneciera en la ciudad, para mayor tranquilidad de la población⁴⁹. Sin embargo, el riesgo de una invasión musulmana distaba de ser real. En realidad, lo que pasó es que el rey pretendía disponer de las galeras para trasladar hasta Berbería a su embajador Ramón de Terns. Por ese motivo, ya a 16 de febrero se especificaba el préstamo de la galera *Santa Tecla*, sin duda la más nueva y en mejor disposición para servir de representación de la Corona⁵⁰.

Entre febrero y mayo de 1347 se pagaron hasta catorce albaranes por obras realizadas para los preparativos de la galera *Santa Tecla*. La mayoría del gasto

(48) Respectivamente, AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. Se trata de un doc. datado a sábado 12 calendas de noviembre [20/10/1346], *Notals*, z-1, doc. datado a martes *pridie* idus de diciembre [12/12/46], *Manuals de Consells*, A-6, f. 112r. El último doc. *Notals de Pere Montsó*, z-1, datado a lunes, 5 idus de abril [9/4/1347].

(49) AMV, *Notales de Pere Montsó*, z-1, hoja suelta [12/12/46]. También *Manuals de Consells*, A-6, f. 116r.

(50) AMV, *Manuals de Consells*, A-6, ff. 120r, 121r, 122v y 125rv.

se lo llevaron los arreglos generales de la fusta, los aparejos, hasta un total de siete, por una cuantía de 2.885s 5d⁵¹. También fue necesario contar con el suministro de aguada, panática y mesa de enrolamiento, del que se ocuparon tres personas que en total cobrarán 717s 3d⁵². La revisión de jarcias, el estado del buque y el repaso general de la fusta antes de su partida representó el gasto menos abultado (430s), a repartir igualmente entre tres personas en exclusiva⁵³. El total sumó una cantidad discreta: 4.032s 8d.

En las postrimerías del mes de agosto de 1347 tendremos ocasión de constatar un nuevo problema derivado de la confluencia de dos hechos. Por una parte, la progresiva animadversión del monarca con respecto a sus súbditos valencianos, que auguraba un enfrentamiento que acabará estallando en la guerra de *l'Unió*. Esta falta de sintonía entre la ciudad y el soberano se traducirá en una profunda desconfianza de Pedro el Ceremonioso respecto del posible desembarco de su prometida, la infanta portuguesa Leonor, que viajaba en una galera lusitana para contraer matrimonio, ya concertado, con el rey de Aragón⁵⁴. La sospecha del monarca de que las autoridades de la capital pretendieran retener a la joven infanta motivará que esta no llegue a desembarcar en suelo valenciano, por más que su primera escala fuera el peñón de Ifac. Esa renuencia, por otro lado, era peligrosa, puesto que galeras de Jaime de Mallorca o genovesas de Mónaco, en número de once o doce, se hallaban en el litoral de Sóller y podrían saltar sobre la costa valenciana en cualquier momento. Así las cosas, el 29 de agosto, el vicealmirante valenciano Mateu Mercer, en nombre del rey, demandará a la ciudad el rápido aparejo de dos galeras o de una galera y un leño para escoltar a la futura reina⁵⁵. El día 30 se tendrá noticia en Valencia del rumor de la presencia de las galeras monegascas y de Jaime el Temerario frente a la costa occidental de Mallorca⁵⁶. El aviso dejaba sin argumentos a la capital, la cual tendrá que acceder a la nueva petición del vicealmirante. Eso sí, la ciudad se negará a satisfacer otra de las demandas de Mercer: la entrega de 10.000s. El 6 de septiembre parece ser que la infanta estaba en Ifac, a la espera de alguna decisión respecto de su singladura⁵⁷.

(51) AMV, *Notales*, z-1, 7 docs. datados, a lunes 11 calendas de marzo [19/2/1347]. AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. Se trata de 3 docs. datados a sábado 11 calendas de mayo [20/10/1346], viernes 4 nonas de mayo [4/5/1347] y viernes 15 calendas de junio [17/5/1347]. AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a jueves 9 calendas de junio de 1347 [24/5/1347]. Por último, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. Se trata de 2 docs. datados a viernes 4 nonas de mayo [4/5/1347].

(52) AMV, *Notales*, z-1, 3 docs. datados, respectivamente, a miércoles 5 calendas de abril [28/3/1347], a viernes 4 nonas de mayo [4/5/1347], y por último, a lunes nonas de mayo [7/5/47]. AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. Doc. datado a sábado 11 calendas de mayo [22/4/1347].

(53) AMV, *Notales*, z-1, 3 docs. datados, respectivamente, a viernes 12 calendas de mayo [20/4/1347], los dos primeros, y el último, a sábado 3 nonas de mayo [5/5/1347].

(54) COSTA I PARETAS: 1965. MARTÍNEZ ORTIZ: 1969. G.^a CASTÁN: 2000. ALMEIDA RODRIGUES: 2013. BELENGUER CEBRIÀ: 2015.

(55) AMV, *Manuals de Consells*, A-7, f. 115r-v.

(56) *Ibidem*, ff. 119v-120r.

(57) *Ibidem*, ff. 122v-123r.

Valencia decidirá enviar un destacamento armado y un séquito de cortesía para acompañar a Leonor hasta la ciudad. De hecho, para escoltar a la galera portuguesa se decidió enviar hasta Ifac el leño de la vigilancia frumentaria. El 11 de septiembre debería partir también para aquellas aguas la *barcha* de Bartolomeu Fuster y Francesc Rocabertí, probablemente con gente armada para servir de protección a la futura reina⁵⁸. La *barcha* aparejada permaneció durante ocho días corriendo las aguas del sur del litoral valenciano, sin duda desde Valencia hasta Torreveja, pero sus marineros no descubrieron dónde se hallaba la galera real. Probablemente lo que pasó es que, ante las dudas respecto de las intenciones valencianas y el temor a encontrarse con galeras monegascas o del rey de Mallorca, se decidiese aligerar la travesía y poner rápidamente rumbo hacia el norte⁵⁹.

De nada había servido la carta recibida en Valencia, procedente de la Ciudad Condal, el 11 de septiembre. Los *consellers* barceloneses informaban del aparejo en Mónaco, por parte de los genoveses, de al menos cuatro galeras de Rovell. Para combatir las, en Barcelona se disponían otras dos y se demandaba a Valencia que participase en el armamento, según carta de 30 de agosto⁶⁰. En realidad, la propuesta, como podríamos sospechar, no tuvo éxito. De hecho, la ciudad hizo todo lo contrario de lo que reclamaba Barcelona. Así, el 18 de septiembre ya se pagaban trabajos en la atarazana para desmontar la galera, y el día 26 se reconocía que Nicolau Cerveró había estado desmontando durante veintitrés días la galera en la playa⁶¹. A esas alturas, las autoridades valencianas habían aprendido a sopesar correctamente hasta qué punto los rumores y avisos respondían a una amenaza real o eran pura entelequia, urdida por la administración real para conseguir más hombres y barcos. Valencia comenzaba a adentrarse en el periodo más negro de su historia en el trescientos, en el que la guerra de la Unión se solapó con la crisis desatada por la peste y su zarpa de muerte y desolación, o con la frumentaria, de la que hablaremos próximamente.

Del final de una época al comienzo de otra fase en la historia naval valenciana

Poco nos queda ya por decir, aparte de hacer un breve balance, a título de conclusión, respecto de lo que hemos pretendido exponer en este trabajo. La actividad marítima es muchísimo más compleja de lo que podamos intuir para

(58) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3. El leño, en doc. datado a viernes 7 idus de septiembre de 1347 [7/9/1347]; la *barcha*, en doc. datado a 3 idus de septiembre de 1347 [11/9/1347].

(59) *Ibidem*, en doc. datado a 3 nonas de octubre de 1347 [4/10/1347]. Véase también doc. datado a 3 idus de octubre de 1347 [12/10/1347].

(60) AMV, *Manuals de Consells*, A-7, ff. 124v-125r.

(61) Respectivamente AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a miércoles 13 calendas de octubre de 1347 [18/9/1347] y jueves 5 calendas de octubre [26/9/1347].

una época como la medieval, en la que las fuentes escasean. Por lo tanto, aunque careciéramos de indicios sólidos para presentar una amplia panoplia de circunstancias a considerar, no podríamos menos de afirmar que existía una compleja realidad por descubrir. El Reino de Valencia se encontró, al menos, con tres tipos de problemas.

El primero se refiere a los modelos navales que se utilizaban por estas aguas. Hay que hacer una matización previa. Los puertos valencianos, los negocios y la capitalización en este territorio eran muy mediocres, porque apenas hacía un siglo de su constitución como reino cristiano. Esta circunstancia hace que, evidentemente, no haya ninguna razón para presumir que grandes escuadras y poderosos navíos surcaran esas aguas. Sin embargo, en más de una ocasión los valencianos tuvieron que hacer frente a situaciones muy difíciles, como la guerra en el estrecho de Gibraltar, donde algún vicealmirante de la tierra encontró la muerte en los enfrentamientos con los benimerines. Así pues, la primera conclusión a la que podemos llegar es que, en el ámbito de las flotas de guerra, la armada valenciana no hizo innovaciones reseñables, ni mucho menos. Se echó mano de la galera y sus derivados de menor porte para defender el flanco sur de la Corona de Aragón. Si, desde el punto de vista bélico, la armada valenciana fue aguerrida, pero pequeña y conformada más por fustas sutiles que por gruesas, eso puede obedecer a dificultades a la hora de encontrar tripulantes, remeros y personal de a bordo. Eso explicaría también cierta predilección por las galeotas, con menos remeros que las galeas ya en el cuatrocientos. Si la flota de guerra valenciana, que apenas sobrepasaría las doce unidades, era menguada aunque potente y dispuesta, a la flota mercante, salvando las diferencias, le pasará algo similar. En el reparto de los mercados que los distintos territorios del rey de Aragón habían hecho, a Valencia le tocó el sector más pobre, el africano. Contaba poco más que con los territorios del rey, los países ibéricos y, rara vez, la Europa del norte, además de los puertos berberiscos, donde podía desembarcar loza rústica, paños de buen precio y baja calidad y algunas mercancías más a cambio de productos exóticos o metales, además de cereal y alimentos. La brevedad de la travesía y lo poco rentable de los negocios se tradujo en el empleo de embarcaciones tradicionales, pequeñas y con poca tripulación. Eso explicaría el uso de los versátiles barcos de remos, con velamen y escasa gente a bordo. Modelos antiguos que se complementarían con barcos más grandes, generalmente propiedad de forasteros o extranjeros, grandes naves o las novedades seguras y fiables para trayectos cortos, imposibles de capturar por el empleo de velamen latino, sin remos, que podían desafiar a los barcos enemigos por su velocidad, siempre que los patronos fueran gente experta en los cambiantes vientos mediterráneos. Precisamente, estos modelos añejos o híbridos entre lo antiguo y la vela latina, con escasa gente a bordo y de tamaño reducido, florecerán en el siglo XV, mucho más brillante en estas facetas, aunque igualmente negativo en otras.

El segundo aspecto que hemos intentado reflejar se refiere a los intereses estratégicos del Reino de Valencia y a su diferenciación fundamental respecto

de los de Cataluña y los del mismísimo soberano, siendo más afines con los de las islas Baleares. Hemos tenido ocasión de comprobar cómo en Valencia se ponía especial énfasis en la defensa del territorio ante una posible invasión por mar de los benimerines. La poderosa flota norteafricana había sido incapaz de defender las plazas terrestres que ocupara tiempo atrás, pero en ningún momento fue claramente derrotada por la coalición cristiana (castellano-genoveses, portugueses y súbditos del rey de Aragón). La flota en cuestión, de 80 hasta 120 buques, entre fustas y naves redondas, era demasiado costosa para mantenerla en pie de guerra indefinidamente, pero el temor a un ataque por su parte no cesará hasta que se firmen las paces con Castilla y la Corona de Aragón. Para entonces surgirá otra derivada, igualmente peligrosa, de incalculables consecuencias: el corsarismo y la piratería berberisca, que ya no cesará hasta el siglo XVIII, reforzado poderosamente por fuerzas otomanas a partir del siglo XVI. Este hecho llevará a contemplar las aguas próximas al Reino de Valencia como mares de frontera que requerirán esfuerzos casi nunca entendidos por la monarquía durante el trescientos, y mucho menos después de este siglo. En efecto, si en Valencia el foco de atención se ponía en el Mediterráneo sur, Pedro el Ceremonioso, siguiendo las míticas aspiraciones de sus antepasados, en especial de Jaime el Conquistador y su pretendida cruzada para ocupar Tierra Santa desde el occidente, buscará una expansión hacia el este que ya habría comenzado en época de Pedro el Grande, con Sicilia y luego con la incorporación (nominal) de Cerdeña. En esta trayectoria había un obstáculo: Jaime el Temerario y sus aliados, los Grimaldi y los Anjou; después, el problema lo representaría la República de Génova, potencia naval de primer orden y enemigo temible. Hacer frente a esta iniciativa fue entendido en Barcelona como algo no ya positivo, por tratarse de un competidor directo por los mercados del centro y este del Mediterráneo, sino una auténtica inspiración en tanto en cuanto favorecía la expansión catalana y una cierta hegemonía de esta sobre todos los territorios de la Corona. Por el contrario, a Valencia y su reino estos planes expansivos no le parecerían tan ventajosos. Los intereses valencianos en el centro del Mediterráneo eran meramente coyunturales, al tratarse de mercados copados por catalanes y mallorquines. Es cierto que constituyeron plazas donde abastecerse de cereal, cuestión fundamental para la ciudad; y también que se convirtió en fuente de emigración para colonizar la isla de Cerdeña, una vez expulsados los genoveses y establecido un precario control de los realistas. Pero a cambio se perdía un posible aliado en la lucha contra los norteafricanos y un apenas explorado colaborador en los negocios del Mediterráneo oriental y del Atlántico. Por eso, la falta de entusiasmo por una expansión poco beneficiosa para los intereses económicos de la ciudad, y menos todavía para la seguridad estratégica del reino, fue, desde el principio, fácilmente perceptible.

Desde el punto de vista coyuntural, los años centrales del siglo XIV fueron de contracción, decepción y reformulación de toda la estrategia marítima, dentro de un marco político igualmente cambiante y pesimista. Un siglo después de la conquista cristiana, aquella pequeña comunidad había crecido en todos los aspectos. La ciudad se convertía en la capital del Reino de Valen-

cia y asumía un papel político de cabeza y portavoz de las inquietudes y reclamaciones de todo el territorio. Su desarrollo había llevado a la monarquía a considerarla una fuente de recursos en la que sustentar las aspiraciones exteriores del soberano aragonés. Ese hecho se apreció primero en la colaboración valenciana en los aparejos navales –un tanto a remolque de las circunstancias de finales del siglo XIII y comienzos del XIV– y en la asunción de un papel principal en la guerra del estrecho de Gibraltar, por el lado de los súbditos de Pedro el Ceremonioso. Así las cosas, no quedó más remedio que fijar imposiciones para sufragar unos gastos como nunca había conocido Valencia. El estrés que produjeron tan espectaculares desembolsos obligó a modificar la propia estructura administrativa de la ciudad, que crecía de año en año. El descontento de los valencianos ante estas exigencias, que consideraban gravosas y abusivas, fue en aumento. Es evidente que la defensa de la tierra ante el peligro islámico requería este esfuerzo, pero el expolio de un miembro de la familia real como Jaime III y unas campañas que para nada beneficiaban a Valencia en el Mediterráneo central fueron contempladas con preocupación, primero, y con desagrado y temor después. El colapso financiero de la ciudad no se llegó a producir gracias a la propia ingeniería fiscal de la monarquía, pero sirvió para castigar a un patriciado urbano que mostraba ideas crecientemente propias y que no siempre convergían con la voluntad real. Eso generará un conflicto armado (la guerra de *l'Unió*) en el peor momento posible: el periodo de malas cosechas de cereal asociado con la peste, que llegará a Valencia en 1348, en una situación de colapso de la hacienda local. La derrota de *l'Unió*, del patriciado urbano, tendrá una enorme repercusión en todo el reino, incluso entre las villas que habían permanecido fieles al rey. Y aunque, cegado por la victoria, Pedro el Ceremonioso se planteó sembrar de sal la ciudad y despoblarla, a la postre no lo hizo, pues eso hubiese significado acabar con la gallina de los huevos de oro; no obstante, tuteló durante mucho tiempo los destinos de la población y del reino y modificó la política naval que, hasta entonces de manera un tanto autónoma, venía perfilando la ciudad.

La segunda mitad del trescientos se caracterizará por la ausencia de capacidad naval de Valencia para hacer frente a potenciales enemigos; la multiplicación del corsarismo, como alternativa, en época de crisis, a las necesidades de barcos armados; la profusión de embarcaciones forasteras que se establecerán en Valencia o en las proximidades de sus mares y se adueñarán de sus aguas; y, por último, la proliferación de piratería cristiana y musulmana, ante la cual será difícil reaccionar y al final se sucumbirá.

Fuentes primarias

AMV, *Rebedor de Pere Montsó*: aa-1: M CCC XXXXIII, 15 de septiembre de 1344-21 de junio de 1345.

AMV, *Notales de Pere Montsó*: k-2: Anno Domini Millesimo CCCº Quadragesimo Quinto, 22 de mayo de 1345-9 de diciembre de 1345.

AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*: 348-6: M CCC Quadragesimo Sexto, 29 de abril de 1346-18 de mayo de 1347.

AMV, *Notals*, z-1. Miércoles 15 de noviembre de 1346-sábado 19 de mayo de 1347.
 AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3. Domingo 20 de mayo de 1347-martes 24 de junio de 1348.
 AMV, *Manuale de Consells*, A-5 (1345-1346).
 AMV, *Manuale de Consells*, A-6 (1346-1347).

Bibliografía

- ALMEIDA RODRIGUES, Ana Maria Seabra de (2013). Un destin interrompu: Aliénor de Portugal, brève reine d'Aragon. *Les femmes dans l'espace nord-méditerranéen. Études Roussillonnaises. Revue d'Histoire et d'Archéologie Méditerranéennes*, 25, 89-96.
- ARIÉ, Rachel (1988). «Les relations entre le royaume nasride de Granada et le Maghreb de 1340 à 1391». En *Actas del coloquio «Las relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XVI)»*. Madrid, 21-40.
- ARRIBAS PALAU, Mariano (1964). «Los Benimerines en los pactos concertados entre Aragón y Granada». En *Actas del I Congreso de Estudios Árabes e Islámicos (Córdoba, 1962)*. Madrid, 179-188.
- BELINGUER CEBRIÀ, Ernest (2015). *Vida y reinado de Pedro IV el Ceremonioso (1319-1387)*. Lleida.
- BERNARDY, Françoise de (1961). *Princes of Monaco. The remarkable history of Grimaldi family*. Londres.
- CARBONELL BORJA, M.^a José y DÍAZ BORRÁS, Andrés (2022). *Puntualizaciones sobre el origen del Archivo de la Ciudad de Valencia en el 1306*. València, 20 páginas.
- y — (2023). *Francesc Falgueres en los Libros de Cuentas de la Ciudad de Valencia, 1344-1349*. València, 464 páginas.
- CATEURA BENNASSER, Pablo (1983). Navegación y comercio a fines del siglo XIV: el leño ibicenco Santa Catalina. *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana*, 39, 361-380.
- COSTA I PARETAS, Maria Mercè (1965). Leonor de Portugal, reina de Aragón (1347-1348). *Bracara Augusta*, 41-42, 93-101.
- DES CARS, Jean (1996). *Il était une fois Monaco: une famille, 700 ans d'histoire*. Mónaco.
- EBERENZ, Rolf (1975). *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel: eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und Terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600*. Berna-Fráncofurt del Mena.
- ENSENYAT PUJOL, Gabriel (1997). *La reintegración de la Corona de Mallorca a la Corona de Aragón (1343-1349)* [2 vols.] Palma de Mallorca, 1997.
- FERRER MALLOL, M.^a Teresa (2006). *Corso y piratería entre el Mediterráneo y el Atlántico en la Baja Edad Media*. Barcelona.
- G.^o CASTÁN, Concha (2000). *Las reinas de Aragón*. Zaragoza.
- G.^o I SANZ, Arcadi (1977). *Història de la marina catalana*. Barcelona, 1977.
- GIMÉNEZ SOLER, Andrés (1905-1908). La Corona de Aragón y Granada. *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, 19 (1905a), 101-134; 20 (1905b), 186-224; 21 (1906), 295-324; 22 (1906b), 333-365; 23 (1906c), 450-476; 24 (1906d), 485-496; 26 (1907a), 49-91; 27 (1907b), 146-180; 28 (1907c), 200-225; 29 (1908a), 271-298; 30 (1908b), 342-375.
- GUAL CAMARENA, Miguel. *Vocabulario del comercio medieval* [en línea]. Disponible en <http://www.um.es/lexico-comercio-medieval> [19/2/2023].
- HINOJOSA MONTALVO, José Ramón (2002). *Diccionario de Historia Medieval del Reino de Valencia* (4 vols.) València.
- LABANDE, Léon-Honoré (2014). *Histoire de la principauté de Monaco. Des origens à 1920*. Mónaco.
- LÓPEZ PÉREZ, M.^a Dolores (1995). *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*. Barcelona.
- (1996-1997). De nuevo sobre la «guerra del Estrecho»: la contribución financiera del reino de Valencia en la última fase del conflicto (1332-1344). *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 11, 405-416.

- (1998). Una frontera no determinada: las actividades corsarias catalanas y granadinas en el Mediterráneo occidental (siglo XIV). *História. Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, 15-2, 867-873.
- MARTÍNEZ FERRANDO, José Ernesto (1960). *La tràgica història dels reis de Mallorca*. Barcelona.
- MARTÍNEZ ORTIZ, José (1969). «Una víctima de la peste, la reina doña Leonor». En «*La Corona de Aragón en el siglo XIV*». *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón* (3 vols.) I, 9-25.
- MANZANO RODRÍGUEZ, Miguel Ángel (1992). *La intervención de los Benimerines en la península ibérica*. Madrid.
- MESA SANZ, Juan Francisco (2013). Naves y navegación en el Reino de Valencia. *Archivum Latinitati Medii Aevi. Consociatarum Academiarym Avspiciis Conditvm*, 71, 81-94.
- ORTEGA VILLOSLADA, Antonio (2015). *La marina mercante medieval y la Casa de Mallorca: entre el Mediterráneo y el Atlántico*. Lleida.
- RENDU, Abel (1848). *Menton, Roquebrune et Monaco (se-Principauté-Italie)*. *Histoire, administration et description de ce pays. Avec une jolie carte gravée sur cuivre*. París.
- ROSENBERGER, Bernard (1994). «El problema del Estrecho a fines de la Edad Media». En *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Historia (Madrid-Córdoba, 1994)*, 245-288.
- SAIGE, Gustave (1897). *Monaco, ses origines et son histoire*. Mónaco.
- SANTAMARÍA ARÁNDEZ, Álvaro (1984). «El reino de Mallorca (1276-1343)». En *Historia general de España y América IV*. Madrid.
- TORRES DELGADO, Cristóbal (1979). El Mediterráneo nazarí: diplomacia y piratería, siglos XIII-XIV». *Cuadernos de Estudios Medievales y Ciencias y Técnicas Historiográficas*, 4-5, 203-210.
- WILLEMSSEN, Carl Arnold (1955). *Ocaso del reino de Mallorca y extinción de la dinastía mallorquina*. Palma de Mallorca.

BOMBARDEOS DE ARGEL Y EXPEDICIÓN A CONSTANTINOPLA (1783-1788)

Vicente MONTOJO MONTOJO¹
Numerario de la Real Academia Alfonso X el Sabio
Recibido: 10/05/2023 Aceptado: 22/08/2023
Murcia, España

Resumen

El quinquenio final del reinado de Carlos III en España fue, en lo que se refiere a política naval, un periodo de presión sobre Argel mediante bombardeos artilleros navales, y de negociación diplomática con Turquía y las regencias berberiscas (Argel, Trípoli y Túnez), para llegar a tratados de paz y comercio que impidiesen el corso y diesen otros beneficios. En cuanto a Argel, en 1785-1786 se consiguió un tratado con expectativa de un cierto comercio de cereal.

Esta política y actividad se materializaron en expediciones anfibias, rescates de esclavos y prisioneros, y acciones logísticas desde el puerto de Cartagena de Levante.

Palabras clave: historia militar, historia naval, historia moderna de España, bombardeos de Argel (1783-1784), historia de la Armada, Cartagena de Levante.

(1) Con colaboración documental de Federico Maestre de San Juan Pelegrín.

Abstract

The final five years of Charles III's reign in Spain was a period of pressure on Algiers in terms of naval policy, with naval artillery bombardments, and diplomatic negotiations with Turkey and the Barbary regencies (Algiers, Tripoli and Tunis) to reach peace and trade treaties. Algiers was secured in 1785-1786 with the expectation of a certain amount of grain trade.

This policy and activity took the form of amphibious expeditions, the rescue of slaves and prisoners and logistical actions from the port in which they took place, Cartagena de Levante.

Keywords: Military History, Naval History, Modern History of Spain, Bombardment of Algiers (1783-1784), History of the Navy, Cartagena de Levante.

Introducción

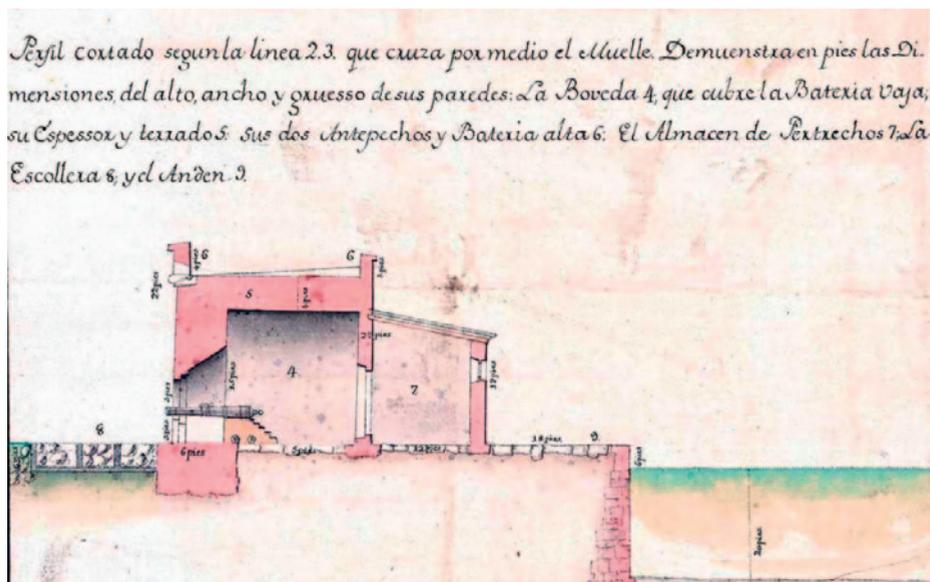
EN 1779-1783 tuvo lugar otra guerra anglo-española con numerosas operaciones navales (Gibraltar, Menorca, Cádiz, el mar Caribe, los océanos Atlántico y Pacífico), guerra que fue parte de la de Independencia de los Estados Unidos. Entre los años 1783-1788 transcurrió el final del reinado de Carlos III, periodo de paces (Versalles, 1783) y de varios tratados de paz y comercio con el Imperio turco y las regencias norteafricanas (Trípoli, Túnez y Argel). Fue este también un periodo de lucha contra Argel, un conflicto menor en comparación con el anterior anglo-español y que culminó en una paz y una acumulación de acciones diplomáticas y de rescates, tanto de personas como de barcos (RGUEZ. CASADO: 1956; KUETHE: 2014; AL-ABYAD y BABOUH: 2013-2014; BENAFRI: 2016; YOUSFI: 2018), que dieron final a un viejo conflicto.

El objetivo de este artículo es dar a conocer la actividad, principalmente logística, que se realizó en Argel desde el departamento marítimo del Mediterráneo, y en especial desde Cartagena, base naval.

Se ha escrito de Swinburne, viajero inglés, que «el encuentro con unos oficiales argelinos que se encontraban cautivos en el Alcázar de Segovia, sus “aliados” como señala Swinburne con cierta ironía, le sirve para contar la alegría que se llevaron cuando uno de sus criados les informó, en una mezcla de diferentes idiomas, del reciente fracaso del desembarco español en Argel» (PÉREZ BERENGUEL: 2008; GUIMERÁ RAVINA: 2016)². Algunos británicos se complacieron en que España sufriera dificultades con Argel y Marruecos, que gozaban del apoyo de Gran Bretaña (LOURIDO DÍAZ: 1971).

Esta animadversión inglesa es señalada cuando en España se había iniciado una política de acercamiento diplomático a Marruecos (tratado de

(2) La bibliografía que se ofrece es solo indicativa, no exhaustiva, para no alargar el texto.

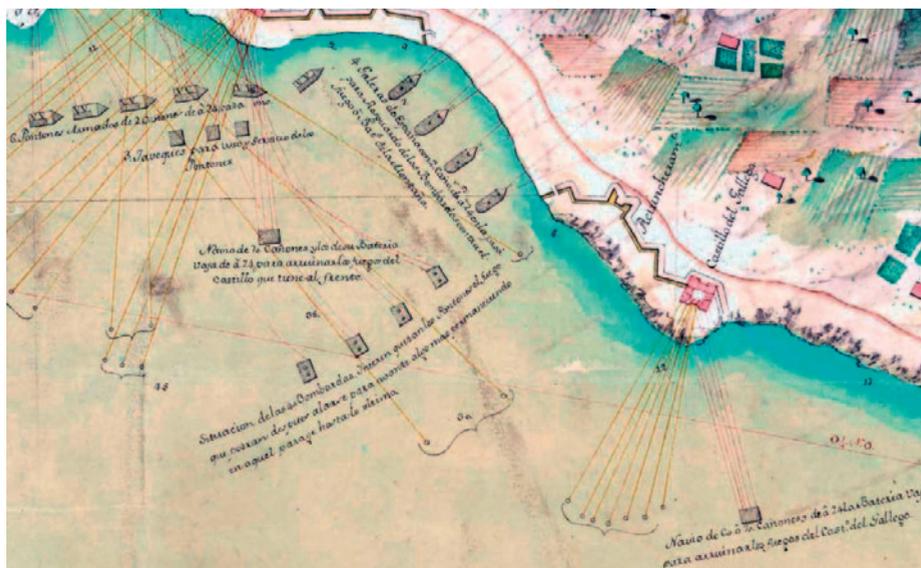


Perfil de la fortaleza de Argel, 1784. Museo Naval, 1024 x 641

1767), política parecida a la que pronto se seguiría con respecto a Turquía y a las regencias norteafricanas, en el que fue «el periodo de máxima intensidad de esas relaciones» (EPALZA: 1982). Este acercamiento buscaba reducir el curso norteafricano y fomentar el comercio español, pero también aminorar el coste económico de las expediciones militares y el sostenimiento de presidios como Orán. Los países musulmanes tenían otros intereses económicos, como obtener compensaciones económicas (regalos) por mantener las paces o procurarse elementos o grupos fiscalizables, como los comerciantes cristianos.

A diferencia del fracasado intento de conquista de 1775, las expediciones navales españolas de 1783 y 1784 se limitaron a bombardeos de artillería y no buscaban la ocupación directa del territorio. La táctica del bombardeo sobre Argel, como represalia contra el corso argelino, fue ejercida por otros países (Inglaterra en 1678, Francia en tiempos de Luis XIV, en 1683 y 1688, y Dinamarca en 1771), y en este contexto se pueden enmarcar los bombardeos de España, víctima también del mismo corsarismo.

Aunque tales bombardeos tuvieron sus detractores, sobre todo contra Antonio Barceló (RGUEZ. GONZÁLEZ: 2016), resultaron en definitiva eficaces, pues obligaron a Argel a pedir la paz, dando continuidad, en lo que se refiere a la actividad mediterránea, al ataque a Menorca de 1781 (TORRES SÁNCHEZ: 2016; DEYÁ BAUZÁ: 2005). Suponían, además, un nuevo estilo de acción y de guerra que no empleaba navíos y fragatas, sino jabeques y barcos menores; sin



Plan de ataque contra Argel, 1784. Museo Naval, 1024 x 624

embargo, la paz con Argel solo duró hasta 1791, año en que la regencia atacó el Orán español.

Para tales acciones se aprovecharon los recursos movilizados en el largo tercer sitio de Gibraltar, que se concentraron en Cartagena, desde donde se desplegaron por medio de la capitania general del departamento marítimo, la intendencia y el arsenal de Marina, y se articularon a través de los oficiales generales, reunidos en junta departamental o económica, despliegue que se sujetó a unos trámites o procedimientos. Por entonces se reclamaron presas realizadas a británicos en el anterior conflicto anglo-español³. Al conocimiento de esta actividad contribuye la conservación de registros de escribanos como Fulgencio García o Minaya, el primero, especializado en asuntos judiciales⁴, y el segundo, en los de guerra. Unos y otros se custodian en el Archivo Histórico Provincial de Murcia.

Con frecuencia, los bombardeos de Argel de 1783 y 1784 se han enmarcado en la biografía del marino Antonio Barceló; pero, empleando una metodo-

(3) D. Francisco Gil y Lemos, jefe de escuadra y comandante de la Compañía de Guardias Marinas de Ferrol, apoderó a Juan López Carvajal, comerciante de Cádiz, para cobrar a Domingo de Holza, también comerciante gaditano, lo que se le debía aún del convoy inglés apresado. Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPM), Notariado (Not.) 5696, f. 59, 9/5/1783.

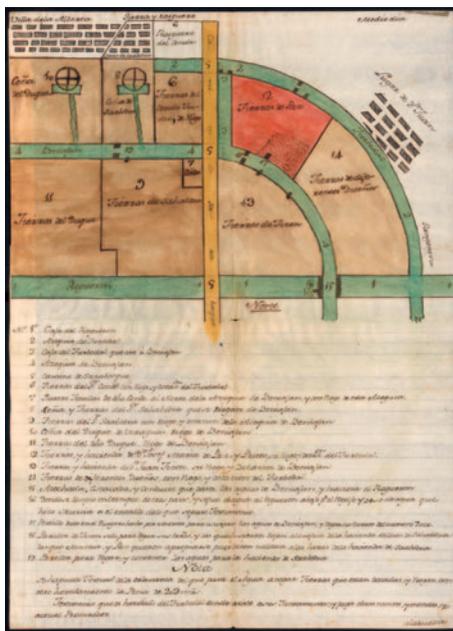
(4) En los registros del primero abundan escrituras de comerciantes y mercaderes; en los del segundo, de militares.

logía archivística y heurística que maneje el total de las series, se pueden apreciar otros participantes y otros contextos (TORRES SÁNCHEZ: 2013).

El anticorso argelino de 1779-1783 y las relaciones con Marruecos y Argel

La situación de guerra entre España y Argel fue contemporánea de la guerra anglo-española de 1779 y dio lugar a la disposición de medios tales como armamentos de escuadras⁵ y de corsos, prevenciones, provisiones, etc., sobre todo logísticas. Durante estos años se prolongó el corso y la guerra contra Argel (RUEZ. CASADO: 1942, 1946; PALACIO ATARD: 1989; GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA: 2013; CONROTTE: 2006), sobre la que España ejerció una gran presión militar (FE CANTÓ: 2014, p. 211; MARÍ PUIG: 1990), como en décadas anteriores. Esta actividad dio ocasión a que se concedieran premios a combatientes destacados en ella. Tal fue el caso de Juan Araoz, comandante de jabeques de guerra destinados a la vigilancia en el Estrecho, a quien se otorgó una encomienda de orden militar por haber batido en la costa de África a tres barcas corsarias de la regencia de Argel, del porte de 36, 34 y 32 cañones, a las que obligó a quemarse. La concesión de distinciones y pensiones es, por lo tanto, una fuente de información sobre este tipo de operaciones.

Rafael Prats, Antonio Ferrer y Bartolomé Cabanillas armaron el *Santa Teresa de Jesús* y otro jabeque en abril y mayo de 1783⁶. Los primeros años ochenta fueron un periodo de gran actividad en el Mediterráneo occidental, que se recuperó en 1793 y 1798-1799 con la expedición de Napoleón a Egipto. Desde Cartagena se organizaron las expediciones de Argel (1783-1784), siendo capitán general del departamento José de Rojas, marqués de Casa Rojas (GÓMEZ VIZCAÍNO: 2018, 2020), a quien sustituyó interinamente Casa



Plano de la villa de La Alberca

(5) Dos fragatas en 1783. Museo Naval (MN), Colección Vargas Ponce (CVP), t. XXXVIII, n.º 43, 18/3/1783.

(6) MN, CVP, t. XXXVII, n.º 435, 26/6/1781; t. XXXVIII, n.ºs 49/53. Valdés a Albuquerque, 18/4/1783 y 6/5/1783.

Tilly⁷, que después pasó a dirigir el de Cádiz. Desde este último puerto se defendió Ceuta, amenazada por el rey de Marruecos, a principios de siglo XVIII⁸ y en 1774-1775. Las expediciones antiargelinas de 1783 y 1784 dieron continuidad a la de 1775, pero, a diferencia de esta, aquellas pudieron aprovechar las fuerzas navales del sitio de Gibraltar.

Disponibilidades de barcos en operaciones navales contra Argel de 1783 y 1784

Por lo tanto, al sitio de Gibraltar y la conquista de Menorca siguieron los bombardeos de Argel, ejecutados por una escuadra dirigida por Antonio Barceló, en los veranos de 1783 y 1784 (JANER MANILA: 1984; GÓMEZ VIZCAÍNO: 2003, 2007a, 2007b).

Como consecuencia del sitio de Gibraltar, hasta 75 lanchas cañoneras y bombarderas u otras embarcaciones del convoy de Algeciras⁹ se repararon con la mayor premura para que se dispusiera de ellas con la mayor brevedad (MARTÍNEZ VALDERDE: 1992), a fin de destinarlas a una comisión importante de servicio al rey: otra expedición a Argel, tras la de 1775¹⁰. Como comandante general de esta se destinó al teniente general Antonio Barceló, quien hubo de designar los mandos de los navíos, jabeques de corso, fragatas, balandras y bergantines del departamento de Cádiz que se le asignaron (LÓPEZ DELGADO: 2001; SABATER GALINDO: 1984; G.^a DIEGO: 2015a, 2015b).

A estos efectos, mediante real orden se comunicó al capitán general del departamento de Cartagena, José de Rojas, que auxiliase puntualmente a Barceló con el fin de que cumpliera la comisión de bombardeo encargada¹¹. Para ello se pusieron a su disposición todas las embarcaciones cañoneras, bombarderas, de auxilio y demás de tal naturaleza que se hallaron en el arsenal; y para las obras que hubiera que hacer en ellas, la fabricación de otras y la completa habilitación de todas, se le franquearon cuantos pertrechos pidió, así como géneros de construcción como madera, clavazón, betunes, etc., cuatro o cinco facultativos de construcción y algunos artilleros, que se trasladaron después a Mallorca y fueron escoltados por una de las divisiones de jabeques

(7) Archivo Naval de Cartagena (ANC), Reales Órdenes (RR.OO.) 1783-1784. Florida-blanca a Casa Tilly; Valdés a Alburquerque. El Pardo (P), 6/4/1783; Aranjuez (A) 22/5/1784.

(8) Ceuta fue liberada de un largo asedio marroquí tanto en 1720 (Archivo Municipal de Murcia [AMM], Libro Capitular [LC] 1720, ff. 160v-180v, 6/11 y 15/12) como en 1774-1775 y 1790-1791.

(9) ANC, RO 1783-1784, caja 2213, n.º 2. Valdés a Alburquerque. Madrid (M), 16/5/1783.

(10) *Ibidem*, A, 16/5/1783. También «La expedición a Argel del teniente general Barceló». *Revista de Historia Naval*, 46 (1994), sección Documento, 103-111.

(11) ANC, RR.OO. 1782-1783, caja 2212, n.º 18. Valdés a Alburquerque. San Ildefonso (SI), 26/9/1783. También «Bombardeos de Argel por el teniente general Antonio Barceló», *Revista de Historia Naval*, núm. 107 (2009), sección Documento, 107-112.



Plano ideal de la ciudad de Argel

de corso del mando de Federico Gravina y Antonio Barrientos¹². Así pues, como vemos, esta vez la logística se practicó desde Cartagena, a diferencia de la expedición a Menorca, que se preparó en Cádiz.

Barceló dio cuenta de la escasez de caudales para afrontar los perentorios gastos. Según le había informado el intendente, en la tesorería de Marina quedaba únicamente millón y medio de reales, por lo que Múzquiz (ROSADO CALATAYUD: 2018), ministro de Hacienda¹³, dispuso que, además del millón que le había librado sobre los caudales de Valencia y de los 251.985 reales de sobrantes de las atenciones de Orán, el tesorero general remitiese desde Madrid tres millones de reales. Es esto una muestra de la desventaja de Cartagena con respecto a Cádiz, que contaba con las cajas de Depositaria de Indias y la Tesorería de Andalucía, mejor provistas de dinero.

Los comandantes de los cuatro jabeques y la fragata que componían la división de corso del mando de Federico Gravina expusieron la extrema pobreza en que se hallaban sus equipajes, hasta el punto de que los más de sus individuos acumulaban veintitrés meses de atrasos, por lo que se dispuso que se les pagara en la primera llegada que hicieran a Cartagena¹⁴. De forma parecida, las tripulaciones de los buques dirigidos por Miguel Tacón, capitán de navío, pidieron que se les pagasen sus atrasos, dado que pasaban gran penuria en una estación difícil, pues se experimentaba una epidemia de tercianas; se mandó pagarles al arribo de la división de corso a Cartagena¹⁵.

(12) ANC, RR.OO. 1783-1784, caja 2213, n.º 5. Valdés a Rojas y Alburquerque. SI, 16/5/1783 y 16/9/1783.

(13) Fue también ministro de Guerra de 1780 a 1785.

(14) ANC, RR.OO. 1782-1783, caja 2212, n.º 20. Valdés a Alburquerque. M, 11/11/1783.

(15) ANC, RR.OO. 1783-1784, caja 2214, n.º 2. Valdés a Alburquerque. P, 13/2/1784.

Los barcos destinados al departamento de Cartagena¹⁶ fueron los navíos *San Francisco*, *San Jenaro*, *Velasco* y *Glorioso*, y las fragatas de Malta *Santa Isabel* y *Santa María*. Sus gastos fueron pagados por la provisión de víveres de la Armada, pues no se cargaron a la Orden de Malta o Religión de San Juan¹⁷. Se añadieron¹⁸ dos navíos de línea y dos fragatas portuguesas¹⁹, a los que se abasteció de pertrechos y géneros sin exigirles su reintegro en especie ni en dinero, como se había hecho con las escuadras napolitana y maltesa²⁰. Asimismo se ordenó armar el navío *Purísima Concepción* y la fragata *Santa Gertrudis* para su traslado al puerto de Cádiz, dotados ambos buques con la oficialidad y tripulación del navío *Guerrero*²¹.

Se preparó también artillería. Unos diseños con sus ajustes se remitieron al subinspector del arsenal para que se fabricasen cinco morteros, dieciocho cañones de a libra y diez de a media, todos ellos de bronce²².

Las lanchas cañoneras y obuseras del arsenal fueron repartidas por los puertos del Mediterráneo, para ahuyentar a los corsarios argelinos que recalaban en sus inmediaciones, hostilizando comercio y pesca, muy reducidos en el siglo XVIII (MARTÍN CORRALES: 1987; PRADEL NADAL: 1992). Veinticuatro de ellas iban provistas de sus cañones, obuses, cureñas y utensilios, con sus respectivos capitanes de puerto: Ceuta dos, Algeciras dos, Málaga dos, Almería dos, Alicante dos, Denia dos, el Grao de Valencia dos, Tortosa dos, Barcelona dos, Palamós una, Mahón dos, Palma de Mallorca dos e Ibiza una, lo que hace un total de veinticuatro²³.

CUADRO I. NAVÍOS, FRAGATAS Y JABEQUES QUE PARTICIPARON EN LAS EXPEDICIONES CONTRA ARGEL EN 1783 Y 1784

<i>Navíos</i>	<i>Fragatas</i>	<i>Jabeques</i>
<i>Terrible</i>	<i>Carmen</i>	<i>Catalán</i>
<i>S. Lorenzo</i>	<i>Rosa</i>	<i>Lebrel</i>
<i>S. Juan Bautista</i>	<i>Juno</i>	<i>Pilar</i>
<i>S. Pascual</i>	<i>Rufina</i>	<i>San Luis</i>
		<i>S. Antonio</i>
		<i>S. Sebastián</i>
		<i>Gamo</i>
		<i>Mallorquín</i>
		<i>Murciano</i>

(16) *Ibíd.*, caja 2213, n.º 4. Valdés a Alburquerque. SI, 12/8/1783.

(17) *Ibíd.* Valdés a Alburquerque. SI, 22/8/1783.

(18) *Ibíd.*, n.º 12. Valdés a Alburquerque. M, 15 y 18/6/1784.

(19) *Ibíd.* Valdés a Alburquerque. M, 22/6/1784.

(20) *Ibíd.* Valdés a Alburquerque. M, 18/6/1784.

(21) *Ibíd.* Valdés a Alburquerque. M, 22/6/1784.

(22) *Ibíd.*, n.º 13. Valdés a Alburquerque. M, 12/7/1784.

(23) *Ibíd.*, n.º 14. Valdés a Alburquerque. M, 6/8/1784.

BOMBARDEOS DE ARGEL Y EXPEDICIÓN A CONSTANTINOPLA (1783-1788)

CUADRO 2. BARCOS EMPLEADOS EN EL TOTAL DE LAS EXPEDICIONES EMPRENDIDAS ENTRE 1771 Y 1784

Tipo de barco	Años								
	1771	1776	1779	1780	1781	1782	1783	1784	
Navíos	1	10/6	10	18	2	46	4	7 (4)	
Fragatas	4	9/34	10	3	2		4	9	
Jabeques	2				12		9	12+4	Galeras
Menores				2				2	Galeotas
Urcas		10						11	Obuseras
Paquebotes		12						38	Cañoneras
Bergantines		10			3			5	
Saetías		40						24	Bombarderas
Balandras					3			3	
Galeones					3			6	De abordaje
Brulotes					4			4	
Transportes					4			8	

De modo que, en general, fueron pocos los navíos que participaron en la expedición, como había sucedido en las expediciones de las Malvinas en 1771 (G.^a DIEGO: 2014b, p. 18; RGUEZ. CASADO: 1944), Brasil en 1776-1777 (GÓMEZ VIZCAÍNO: 2006, p. 40; FDEZ. DURO: 1973, p. 172; CEBALLOS ESCALERA: 1995) o Gibraltar en 1779-1781²⁴, a diferencia de las batallas de Cabo Santa María (1780) y Cabo Espartel (1782). El mayor número de jabeques (barcos) pudo tener relación con su capacidad de cañoneo lateral, en banda, necesario para la acción. Las municiones que se consumieron se cifraron en 3.752 bombas y 3.833 balas en 1783 (los marroquíes dispararon 4.120 proyectiles sobre Ceuta en 1791), y se emplearon 1.312 cañones y 14.744 tripulantes.

En 1784 los preparativos consistieron en las siguientes medidas:

- construcción de diez lanchas cañoneras y siete bombarderas;
- armamento de los jabeques *Pilar*, *San Lino*, *San Blas* y *Carmen*; de las balandras *Primera Resolución* y *Tártaro*; de la fragata *Santa Rufina*, y de las galeotas *Concepción* y *San Ambrosio*²⁵;
- incorporación de dos navíos de línea y dos fragatas²⁶.

(24) Los navíos del bloqueo comandados por Juan de Lángara fueron diez. Barceló tuvo a su cargo dos navíos, dos fragatas y tres divisiones de jabeques. FERNÁNDEZ DURO: 1973, pp. 250-251.

(25) MN, CVP, t. xxxviii, n.º 118, -/02/1784; Valdés a Albuquerque, n.º 135, 30/4/1784, n.º 139, 7/5/1784.

(26) *Ibíd.*, n.º 151, 8/6/1784; n.º 157, A, 22/6/1784.

De la comparación del número de barcos en una y otra fecha puede deducirse que en 1784 fue algo mayor. El escaso número de navíos y fragatas²⁷ es acorde con el de expediciones anteriores, como las de las Malvinas y el cierre de la costa de Marruecos ante el ataque marroquí a Melilla en 1774-1775²⁸.

Barceló preparó un tercer bombardeo para 1785, pero el gobierno de Argel negoció un tratado de amistad, que se firmó en 1786 (SÁNCHEZ DONCEL: 1991, p. 274; SABATER GALINDO: 1984a; ARRIBAS PALAU: 1963-1964; MONTOJO MONTOJO y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN: 2022, p. 73, n. 44).

Actuaciones corsarias

Pasemos ahora a acciones menores de guerra, como las corsarias. Estas se reiniciaron hacia 1750 (GUILLÉN TATO: 1953; CORRALES y LÓPEZ NADAL: 2018), en que el bailío Julián Arriaga dirigió una armada anti corso.

Recién acabada la guerra anglo-española, en 1783 y 1784, patrones mallorquines como los armadores Juan Rivera, Antonio Ferrer y Bartolomé Cabanillas armaron jabeques en corso contra los argelinos, aunque las presas de jabeques españoles por corsarios de la regencia persistieron. Tal fue el caso del jabeque *N.ª S.ª del Carmen*, de Antonio Marí, en Benidorm (1779-1783)²⁹.

En cuanto a acciones de corso, hay que decir que estas fueron frecuentes en las guerras anteriores: la de los Siete Años (1761-1762 para España) y la de Sucesión de Austria.

CUADRO 3. ACCIONES DE CORSO DURANTE LAS EXPEDICIONES A ARGEL DE 1883 Y 1884

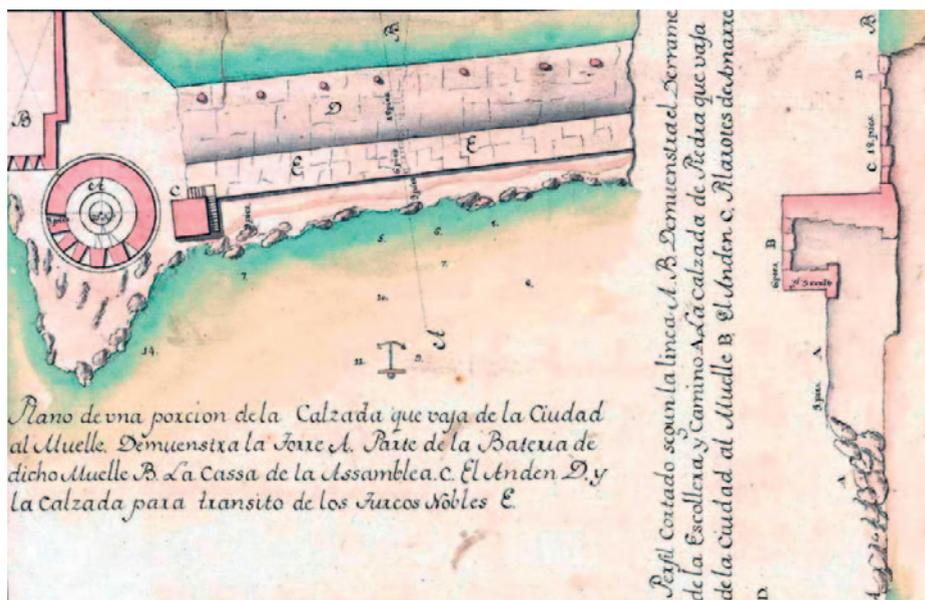
Corlista	Vecindad	Jabeques	Guarnición	Retrib./mes
Juan Rivera	Palma de Mallorca	4	40 granaderos	Desconocida
Antonio Ferrer (1783)	Baleares	<i>S.ª Teresa de Jesús</i>	100 hombres	1.470 pesos
Bartolo Cabanillas (1783)	Baleares	Jabeque nuevo	100 hombres	1.430 pesos

El guardia de corps Juan Rivera se empleó con licencia al mando de uno de los cuatro jabeques que armaron sus parientes en Mallorca. Auxiliado por cuarenta granaderos que el capitán general de la isla le facilitó, logró proteger el comercio e hizo dos presas a los argelinos, por lo que pidió al rey su agregación de capitán a la caballería o dragones; pero, considerando que podía ser más útil en la Armada, se le nombró teniente de fragata, destinado en el departamento de Cartagena.

(27) Al principio se previeron dos fragatas. *Ibíd.*, n.º 33. Floridablanca a Rojas, 18/3/1783.

(28) Dos navíos, seis fragatas y nueve jabeques. G.ª DIEGO: 2014a.

(29) Poder a José Roquerols, de Cartagena, para cobrar 15.000 reales de compensación. AHPM, Not. 6074, f. 242, 26/3/1784.



Plano de la batería-muelle de Argel, 1784. Museo Naval, 1024 x 660

El capitán Antonio Ferrer se ofreció a servir donde se le mandase con su jabeque *Santa Teresa de Jesús*, armado en corso contra los argelinos, por los mismos 1.470 pesos sencillos al mes que hasta entonces se le habían pagado y el abono de la pólvora y municiones que consumiese en combates. De su cuenta quedaron los gastos de conservación, reparos y averías del buque, y la subsistencia de cien hombres para corsear unido a los buques del rey³⁰.

También el alférez de fragata graduado Bartolomé Cabanillas se obligó a hacer el corso contra los argelinos y cualquier otro servicio a que se le destinase con su jabeque nuevo, armado en corso con dieciséis cañones y tripulado con cien hombres, que había de mantener efectivos a su costa, por lo que la tesorería del departamento le pagaría 1.430 pesos sencillos cada mes, y abonaría además la pólvora y municiones que consumiera en los combates. De cuenta de Cabanillas quedaron las averías del buque y sus pertrechos³¹.

Como se puede deducir, se trató de corsistas de las Baleares, al mando de jabeques y con retribución y colaboración de las autoridades del departamento marítimo. Esta fuerza realizó algunas presas sin mayores efectos.

(30) ANC, RR.OO. 1783-1784, caja 2213, n.º 2. Valdés a Alburquerque. M, 18/4/1783. MN, CVP, t. xxxviii, n.º 49, 18/4/1783.

(31) *Ibidem*, Valdés a Alburquerque. M, 6/5/1783. MN, CVP, t. xxxviii, n.º 53, 6/5/1783.

Premios por las acciones de guerra

Los bombardeos de Argel de 1783 y 1784 fueron ocasión de que se premiaran los servicios de Antonio Barceló, teniente general, a quien por su buen desempeño y su acreditado celo, valor e inteligencia se le concedió de por vida el sueldo de teniente general empleado; también se retribuyeron méritos particulares de oficiales y demás individuos empleados en la expedición, vistos los informes del comandante general y las recomendaciones que hizo. Así, al capitán de navío José Lorenzo de Goicoechea, mayor general de la expedición, se le otorgó una pensión anual de 6.000 reales de vellón, y al capitán de fragata Pablo Estapar, comandante de las bombarderas, cañoneras y lanchas de abordaje, otra de 4.000 reales.

Además, el rey promovió a oficiales, guardiamarinas, etc. que intervinieron en las expediciones³². Así, por ejemplo:

- En 1779 se premió con la encomienda de Ares, de Montesa, con renta de 2.000 reales, a Juan Araoz; igual pensión sobre la tesorería de Marina, hasta que hubiera vacante otra encomienda, se concedió al comandante de la fragata *Santa Lucía*, Fernando Angulo, y al de la *Santa Cecilia*. A los demás individuos embarcados en los citados jabeques y fragatas (excepto los oficiales y guardiamarinas que no estuvieran comprendidos en la última promoción) se les gratificó con dos pagas de sus haberes mensuales, y a los heridos, con cuatro³³.
- En 1784 se promovió a piloto 1.º al 2.º piloto de la *Santa Mónica* José Iruetagoiena.
- En 1784 se ascendió a alférez de navío retirado, con empleo de capitán de puerto, al alférez de fragata graduado Bartolomé Cabanillas, al mando de los jabeques correo de Orán³⁴.

Se ascendió también a los pilotos, pilotines y prácticos que se distinguieron, así como a los oficiales de mar que sirvieron en calidad de patrones de las bombarderas, cañoneras y lanchas de abordaje, a quienes recomendó particularmente Antonio Barceló, incluidos en relaciones que se remitieron al comandante general del departamento, mientras que a los demás patrones particulares de embarcaciones se les pagó tres escudos de ventaja mensuales, tuvieran o no goce en la Armada. Lo mismo se hizo con los individuos del Cuerpo de Artillería de Marina empleados en las citadas embarcaciones: se les ascendió a las primeras vacantes del cuerpo; en cuanto a los miembros de la maestranza que se singularizaron y fueron recomendados por el general Barceló, se les aumentó el jornal según su habilidad. La tropa y marinería destinada en las

(32) ANC, RR.OO. 1782-1783, caja 2212, n.º 19. Valdés a Albuquerque. SL, 28/10/1783.

(33) ANC, RR.OO. 1777-1779, caja 2210, n.º 22. Castejón a Albuquerque. A, 25/05/1779.

(34) ANC, RR.OO. 1783-1784, caja 2214, n.º 8. Valdés a Albuquerque. M, 14/8/1784.

embarcaciones fue gratificada con cuatro reales por cabeza y ataque, al igual que en la bahía de Gibraltar.

Concesión de pensiones

Los heridos graves en los ataques a Argel que quedaron impedidos fueron premiados con tres pagas, en un solo abono, de sus respectivos goces o sueldos, y la percepción vitalicia de los dos tercios de estos, a disfrutar en sus domicilios. A los demás heridos se les gratificó con cuatro pagas de sus sueldos en un solo abono. Las viudas, hijos, padres ancianos o madres viudas de los individuos de tropa y marinería muertos en los citados ataques o de resultas de heridas recibidas en ellos, fueron receptores de tres pagas en un solo abono del sueldo que estos tenían, y de la mitad de este vitaliciamente (en el caso de las viudas, mientras no se casasen). Carlos III confirmó la oferta –hecha en su nombre por el general Barceló, antes de salir la expedición de Cartagena, a la gente de mar destinada en las bombarderas, cañoneras y lanchas de abordaje– de que a su regreso sería pagada de remate de todos sus alcances y licenciada. Estas retribuciones se subordinaron al producto de las presas³⁵, que engrosaron el Montepío (G.^a DE LA RASILLA: 1987).

En cuanto a pensiones y compensaciones, se concedieron, por ejemplo, las siguientes:

- de invalidez a Jaime Zaragoza y Jerónimo Benasín, marineros de la matrícula de Alicante, por quedar inútiles en el combate de la galeota *Vigilante* de 1765;
- tres meses de prest y mitad de goce vitalicio a Antonia Conte, viuda de Santiago Costa, ayudante artillero de Marina, muerto en la bahía de Argel, en 1783, en la cañonera núm. 1;
- de viudedad a Isabel Sorá, vecina de Palma de Mallorca, viuda de Jaime Capó, capitán de su propio jabeque armado en corso, muerto en combate con los ingleses³⁶;
- destino en vigía del Monte de las Galeras al pilotín Francisco Carrión, por su servicio y mérito en expedición a Argel y no ser apto para seguir la carrera de piloto;
- dos terceras partes de sueldo a Tecla Teixidor, vecina de Tarragona, madre de Mateo Teixidor, marinero de la fragata *Santa Mónica* muerto en combate;
- dos terceras partes de sueldo a viudas, hijos o madres viudas de los individuos de las tripulaciones y guarniciones de la fragata *Santa Mónica*.

(35) ANC, RR.OO. 1782-1783, caja 2212, n.º 15, 16, 18. Valdés a Alburquerque y Rojas. A, 10/6/1783, 5 y 11/7/1783; SI, 20/9/1783.

(36) MN, CVP, t. xxxviii, n.º 133. A, 25/4/1784.

ca y la urca *Santa Inés* fallecidos en combates contra buques ingleses desde el 19 de enero de 1782;

- dos tercios del sueldo a María Ribó y plaza en un navío a Juan Ribó, huérfanos de Isidro Ribó, marinero de matrícula de Tarragona, de la cañonera núm. 7.

Aparte, se atendió a los asentistas, a cuyo fin se dieron normas para su retribución en la tesorería mayor, o se mandó pagar a Juan Bautista Rosi, proveedor de géneros, o se aprobó el asiento con Francisco Vila de provisión de vestuario y víveres a los forzados del arsenal³⁷, por lo que a continuación me voy a detener en la cuestión de los forzados.

Gestión y movimientos de esclavos y forzados magrebíes

Cartagena era sede de numerosos esclavos moros y turcos, presos en el arsenal y el hospital real. De ellos se pidió un recuento en 1779 –este tipo de recuentos ya se habían hecho antes– que dio el siguiente resultado: 35 turcos, 172 argelinos, 9 marroquíes y 7 tunecinos, lo que hace un total de 223³⁸, entre los que sobresale claramente el número de argelinos. Algunos de estos esclavos fueron liberados o manumitidos, y su paso a la condición de libertos hizo que sobre ellos se cerniera la posibilidad de su expulsión, planteada sobre todo por el Ayuntamiento de Murcia³⁹.

El restablecimiento de una buena relación con Marruecos en virtud del Tratado de Aranjuez (1780) se tradujo, entre otras cosas, en el envío de una relación de treinta moros esclavos del arsenal que Carlos III quiso regalar al rey marroquí. A ellos se añadió a Milat Bendaut, sobrino del arráez Mostagam, que el embajador de Marruecos reconoció y se llevó de Cartagena, así como a los arráeces, detenidos en el Alcázar de Segovia, El Larbe, Ben-Adrajaman, Ibrahim o Hibrán Ben Solimán⁴⁰. Después fueron conducidos a Tánger cien esclavos, todos marroquíes o argelinos estropeados, achacosos y ancianos⁴¹. Es evidente que hubo un gran movimiento de magrebíes.

Aún más: dos moros argelinos de los que estaban en el arsenal fueron conducidos a Tánger, a disposición de Juan Manuel Salmón, pues a insinuación del rey de Marruecos se intercambiaron con dos desertores de Melilla que llevaban tres años en la provincia de Tansena, por haber dicho que eran

(37) *Ibidem*, n.º 50. A, 25/4/1783, y n.º 75, SI, 9/8/1783.

(38) ANC, RR.OO. 1777-1779, caja 2210, n.º 20. Castejón a Alburquerque. P, 2/2/1779.

(39) En 1757 acordó: «Se destierren los moros del campo. Teniendo presente la ciudad los grandes inconvenientes que pueden resultar de que habiten en el campo de su jurisdicción, e inmediatos a la marina, los moros que se tiene noticia hay, acuerda se haga súplica al señor corregidor para que dé la más eficaz providencia desterrándolos de dicho domicilio». AMM, LC 1757, f. 72r, 15/2.

(40) ANC, RR.OO. 1780-1782, caja 2211, n.º 3. Alburquerque a Castejón. P, 21/3/1780.

(41) *Ibidem*, n.º 22. Alburquerque a Castejón. P, 17/1/1782.

cristianos a pesar de haber sido antes moros⁴². Esta presencia de magrebíes esclavos y libertos tenía raíces muy antiguas en Cartagena, dada su cercanía a Orán y Argel y, por lo tanto, su proximidad a una zona muy conflictiva.

Carlos III quiso además corresponder a la generosidad y eficacia con que el rey de Marruecos obtuvo de la regencia de Argel la libertad de la mujer y la hija del gobernador de Mazalquivir, así como de un oficial, un sargento y un soldado capturados en la inmediatez de Orán, por lo que hizo enviar al emperador marroquí a los tres arráeces detenidos en el Real Alcázar de Segovia que mencionamos más arriba, a quienes concedió la libertad. Fueron conducidos a Cartagena para transportarlos a Tánger, de donde se encaminaron a la costa de Marruecos, acompañados del subteniente del regimiento de Lisboa José Dávila, el cadete del hijo de Ceuta Tomás Durán y dos soldados del mismo⁴³. Estas medidas eran parecidas a las tomadas en 1767 con motivo del primer tratado con Marruecos, lo que muestra la repetición serial de unos mismos procedimientos.

Provisiones de maderas en los bosques de Huéscar y Dalmacia

Para armar navíos, jabeques y otros tipos de barcos a fin de bombardear Argel, fue necesaria mucha madera. Acabada la guerra en 1783, el secretario Valdés dispuso varias visitas a los montes del distrito de Cartagena, incluyendo los de Cuenca y Segura de la Sierra⁴⁴.

Por otra parte, se previó evitar que la madera de los bosques de Huéscar y Puebla de Don Fadrique, señoríos del duque de Alba, fuera explotada de tal modo que no se pudiera aprovechar para la provisión del arsenal de Cartagena (VALDEZ-BUBNOV: 2011).

El 29 de julio de 1783, el intendente del departamento informó de que había observado que los administradores del duque de Alba, en sus montes de Huéscar, concedían a diferentes particulares de Cartagena repetidas licencias para el corte y conducción a ella de bastantes porciones de madera, por lo que propuso que convenía que el mismo duque hiciese alguna prevención a los citados administradores alusiva a que procurasen conservar dichos montes, de donde por su inmediatez las maderas que se considerasen a propósito podían conducirse al arsenal a menos costo cuando el rey las necesitase, pagando la Real Hacienda su importe en los propios términos en que los particulares lo ejecutaban. En vista de este informe del intendente, el rey mandó decir al duque que tomaría toda la madera de los referidos montes útil para construcción y carenas de los bajeles de guerra, la cual haría pagar al mismo precio que los particulares; y que en este concepto la reservase para transportarla, en

(42) ANC, RR.OO. 1782-1783, caja 2212, n.º 15. Valdés a Alburquerque. P, 3/6/1783.

(43) *Ibidem*, n.º 16. Valdés a Alburquerque. SI, 28/7/1783.

(44) MN, CVP, t. XXXVIII. Valdés a Rojas/Alburquerque, n.º 112, 17/2; n.º 129, 13/4; n.º 142, 22/5; n.º 148, 6/6/1784.

cuyo caso su importe se satisfaría en el lugar de destino. En caso de que se vendiese en el mismo monte, se llevaría de cuenta de la Real Hacienda.

El duque respondió que los montes quedarían reservados para el insinuado fin, por lo que Valdés ordenó que, una vez enterada de todo, la junta departamental nombrase un sujeto que pasase a marcar no solo los árboles útiles que había en el día, sino los que prometieran serlo en lo sucesivo, y que se encargase de disponer lo demás necesario para el pago y transporte de las maderas al arsenal⁴⁵.

Hubo una disposición de que no se sacasen astillas del arsenal de Marina y que se controlase a los ladrones –algunos empleados– que lo hacían. Fue toda una conmoción. Esta orden vino precedida por otra que disponía que estas astillas de haya para remo se trajeran de Navarra⁴⁶.

Otros sujetos, como el patrón Ignacio Marsela, vecino de la isla de Procita (reino de Nápoles), con Andrés Monveli, cónsul de Nápoles en Barcelona, contrataron el transporte desde Tortosa hasta Barcelona de sal de los Alfaques⁴⁷, o vendieron trigo a labradores⁴⁸.

Otra parte de la madera contratada con destino a los arsenales era extraída por los asentistas de Dalmacia y la isla de Brac, así como del puerto de Ragusa, zona en la que hubo alarma de una epidemia de peste⁴⁹.

Constantinopla

En el marco de la continuación de la política exterior de tratados con las regencias magrebíes del Mediterráneo, como Túnez (1784), Trípoli (EPALZA: 1984) y Argel, se comisionó al brigadier Gabriel de Aristizábal (GLEZ. CASTRILLO: 2005) para que dirigiera una expedición a Constantinopla con los navíos *Triunfante* y *San Pascual* y un bergantín que se dispusieron en Cartagena. En ellos se embarcó un gran repuesto de víveres y agua para cuatro meses, pues se previó reemplazarla con facilidad durante la campaña⁵⁰.

La caja de medicinas de cada uno de los barcos se surtió con abundancia, a satisfacción del brigadier y demás comandantes, pues había peste en algunos dominios otomanos y convenía precaverse; por ello, también se embarcó a un cirujano de la clase de primeros en todos los barcos, elegido por los comandantes.

(45) ANC, RR.OO. 1783-1784, caja 2213, n.º 4. El duque de Alba a Valdés; Valdés a Rojas. SI, 4 y 7/8/1783. MN, CVP, t. xxxviii, n.º 73, 7/8/1783.

(46) Se ordenó que no entraran con capas ni capotes. MN, CVP, t. xxxviii, n.º 78, 22/8/1783; n.º 143, 25/5/1784.

(47) De 48 a 60.000 fanegas, por cuenta de F.^{co} Escoto de Hucho. AHPM, Not. 5696, f. 27, 21/3/1783.

(48) Juan Luis Aurán. Carta de pago de 280 reales a Marcos Cortés y otro de Valladolisés (Murcia). AHPM, Not. 5696, f. 40, 8/4/1783.

(49) MN, CVP, t. viii, Córdoba a Leiva, n.º 150, 18/6/1784, y n.º 163, 20/7/1784.

(50) MN, CVP, t. xxxviii, n.º 81. SI, 11/9/1783.

También viajó en esta expedición a Constantinopla, a costa de la Real Hacienda, el cónsul Juan Bouligni (11/9/1783), comerciante de Alicante enviado del rey a aquella corte, a quien acompañaron su mujer, hijos y demás familia, así como sus respectivos equipajes, por lo que, en previsión de gastos extraordinarios, se dispuso proporcionar suplementos de dinero por la vía reservada para Gabriel de Aristizábal y el comandante del navío *San Pascual*⁵¹. Fue esta, por tanto, una misión diplomática y comercial, pues también se llevaron cuatro arráeces (dos de ellos, argelinos que estaban en Segovia)⁵² y 54 turcos esclavos (en el arsenal), liberados en consideración al Gran Señor⁵³. En el curso de la navegación fueron tratados con toda la comodidad y abundancia posible, abonándose al comandante del navío que los transportó la gratificación de mesa para los arráeces y del rancho para los turcos, consignándolo a quien nombraron entre sí para ello, con una cantidad proporcionada de dinero para refrescarlo⁵⁴.

En esta expedición se embarcaron los tenientes coroneles de artillería del Ejército Francisco Bucheli y Juan de las Heras, con goce de mesa y criado, y el contador de navío Jacinto Sanz de Andino, destinado en calidad de secretario del comandante de la expedición para los asuntos de ella. A los oficiales de las dotaciones de los dos navíos y el bergantín hubo que pagarles sus alcances o deudas⁵⁵.

En los navíos de esta expedición a Constantinopla se transfirió a la corte de Estambul a los alcaides Al-lél y Cador-Udi, parientes del rey de Marruecos, quienes llevaron al sultán de parte de su soberano 271.358 ½ pesos fuertes, dinero que fue en los navíos al cargo de los propios alcaides, entregados en Cartagena por el ministro de Hacienda. Los alcaides, acompañados por su séquito de Marruecos, fueron tratados con la distinción y agasajos correspondientes a su calidad⁵⁶. La entrega de los 271.358 ½ pesos fuertes fue intervenida por el contador del navío en que se embarcó el caudal, quien hubo de cuidar de él a bordo y tenerlo en Constantinopla a disposición de los alcaides, sin percibir por ello derecho alguno⁵⁷.

Antonio y Francisco Parés, y Ventura Barrera, naturales los primeros de Mallorca y el tercero de Cadaqués, todos marinos y esclavos del *hoca* de caballos de Argel, fueron canjeados por seis turcos sanos de los del arsenal. Y María García, mujer de José Paredes, estanquero de Cartagena, y cautiva del *jaznadal* del dey de Argel, fue intercambiada por dos turcos sanos. A los ocho se los envió a Orán para que el gobernador los entregase al alcaide fronterizo⁵⁸.

(51) ANC, RR.OO. 1783-1784, caja 2213, n.º 5. Ídem. M, 19/9/1783, 10 y 14/10/1783.

(52) ANC, RR.OO. 1780-1782, caja 2211, n.º 4. Castejón a Alburquerque. M, 7/7/1780.

(53) MN, CVP, t. xxxviii, 14/10/1783 y 30/1/1784.

(54) ANC, RR.OO. 1782-1783, caja 2212, n.º 20. Valdés a Alburquerque. M, 25/11/1783.

VINCENT: 2015.

(55) ANC, RR.OO. 1783-1784, caja 2214, n.º 1. Valdés a Alburquerque. P, 30/1/1784.

GUIMERÁ RAVINA: 2022.

(56) ANC, RR.OO. 1783-1784, caja 2213, n.º 8. Valdés a Alburquerque. P, 17/2/1784.

(57) Ibídem, n.º 12. Valdés a Alburquerque. A, 8/6/1784.

(58) Ibídem, caja 2214, n.º 2. Valdés a Alburquerque. P, 20/2/1784.

También en 1787 se armó una escuadra del Mediterráneo para liberar Génova y Livorno del bloqueo británico (MARTÍN MERÁS: 2021).

Conclusiones

El enfrentamiento de España con Argel tuvo su final en los últimos años del reinado de Carlos III, tras los bombardeos navales de 1783 y 1784 y unas negociaciones diplomáticas. La guerra se había iniciado en 1516, al inicio del reinado de Carlos V. El enfrentamiento, sin embargo, no impidió el mantenimiento de relaciones comerciales y la importación de cereales, que se intensificó tras el tratado de paz y comercio de 1786, aunque hubo interrupciones, como la de 1791-1792, cuando los argelinos atacaron el presidio español de Orán aprovechando que este había padecido un terremoto.

Se ha contribuido en este texto al conocimiento de las decisiones tomadas y las acciones emprendidas desde la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina y en la capitania general del departamento marítimo de Levante o del Mediterráneo, con cabeza en Cartagena, desde donde salieron las expediciones, como también lo haría la posterior expedición diplomática a Estambul. Esta documentación no nos permite saber el número de muertos y heridos registradas en tales expediciones, pero sí cuestiones de intendencia como la preparación de las expediciones, incidencias en torno a la acción corsaria (patrones de Baleares armaron jabeques y otros barcos), información relativa a forzados y esclavos que trabajaron en el arsenal de Marina en la construcción y reparación naval, o datos referentes a adquisición de madera para el arsenal.

Referencias bibliográficas

- AL ABYAD, Hamza Y RABOUH, Mokhtar (2013-2014). *Paces españolas en Argelia durante el siglo XVIII*. Ghardaia, Centro Universitario.
- ARRIBAS PALAU, Mariano (1963-1964). Establecimiento de una casa comercial española en Marruecos, frustrado al retirarse Salmón de Tánger en 1790. *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, 12-13, 157-192.
- BENAFRI, Chakib (2016). «Las relaciones hispano-argelinas en el siglo XVIII». En *Argelia-España: puentes en la historia*, Granada, OHL, 91-107.
- CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso (1995). La guerra hispano-portuguesa de 1776-1777 y la conquista de Santa Catalina. *Revista de Historia Naval*, 49, 113-130.
- CONROTTE, Manuel (2006) [1909]. *España y los países musulmanes durante el ministerio de Floridablanca*. Sevilla.
- DEYÁ BAUZÁ, Miguel J. (2005). «El apoyo logístico en el intento de toma de Menorca de 1738-1741». En *El equilibrio de los imperios. Actas de la VIII Reunión Científica de la FEHM II*. Madrid, FEHM, 503-517.
- EPALZA, Mikel (1982). Intereses árabes e intereses españoles en las paces hispano-musulmanas del siglo XVIII. *Anales de Historia Contemporánea*, 1, 7-17.
- (1984). El primer tratado de paz hispano-libio de 1784. *Hispania*, 157, 277-319.
- FE CANTÓ, Luis (2014). El corso magrebí en España en los años centrales del siglo XVIII. *Clío y Crimen. Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, 11, 209-226.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1973) [1896]. *Armada española VII*. Madrid, Ministerio de Marina.

BOMBARDEOS DE ARGEL Y EXPEDICIÓN A CONSTANTINOPLA (1783-1788)

- G.^o DIEGO, Paulino (2014a). La «espléndida y pequeña guerra» con Marruecos de 1775. *Ejército de Tierra Español*, 876, 104-110.
- (2014b). La estrategia española en el Atlántico sur: la crisis de las Malvinas (1764-1774). *Revista de Historia Naval*, 125, 6-26.
- (2015a). Jerónimo Grimaldi, un ejemplo de supervivencia política. *Brocar. Cuadernos de Investigación Histórica*, 39, 145-175.
- (2015b). Jerónimo Grimaldi. El ministro olvidado. *Cuadernos Jovellanistas*, 9, 104-110.
- G.^o DE LA RASILLA, M.^a Carmen (1987). El Montepío Militar. La asistencia social en el Ejército de la segunda mitad del siglo XVIII. *Revista de Historia Militar*, 63, 123-160.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio (2003). «El teniente general de la Real Armada don Antonio Barceló y Pont de la Terra. El corsarismo en el Mediterráneo, las expediciones a Argel y el sitio de Gibraltar en el siglo XVIII». En *Milicia y sociedad ilustrada en España y América (1750-1800)* I. Sevilla, Deimos, 141-162.
- (2006). Un marino ilustre de la Cartagena del XVIII: Everardo de Tilly y la posterior fundación del Casino de Cartagena. *Cartagena Histórica*, 15, 35-46.
- (2007a). Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de patrón de jabeque correo a teniente general de la Real Armada. *Revista de Historia Naval*, 97, 57-68.
- (2007b). *Antonio Barceló y Pont de la Terra. De patrón de jabeque correo a teniente general de la Real Armada*. Cartagena, Áglaya.
- (2018). El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1773-1790) [I]. *Revista de Historia Naval*, 142, 59-93.
- (2020). El capitán general de la Armada Francisco Javier Everardo de Tilly y el departamento marítimo de Cartagena de Levante (1790-1792). *Revista de Historia Naval*, 148, 57-79.
- GONZÁLEZ CASTRILLO, Ricardo (2005). Gabriel de Aristizábal y su viaje a Constantinopla en el año 1784. *Arbor*, 180, 707-726.
- GUILLÉN TATO, Julio Fernando (1953). *Índice de los papeles de la sección de Corso y Presas*. Madrid.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín (2016). Historia de una incompetencia: el desembarco de Argel, 1775. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 10, 135-156.
- (2022). La recreación de lo invisible en la élite naval del siglo XVIII: descripción de Estambul por Federico Gravina (1788). *Revista de Historia Naval*, 155, 51-70.
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, José Manuel (2013). *La piratería berberisca y su final con los jabeques de don Antonio Barceló*. Madrid, Navalmil.
- JANER MANILA, Gabriel (1984). *El general Barceló*. Ajuntament de Palma.
- KUETHE, Allan J. (2014). La crisis naval del reinado de Carlos IV. *Minervae Baeticae. Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras*, 2.^a época, 42, 269-281.
- LÓPEZ DELGADO, Juan Antonio (2001). *La expedición militar española contra Argel de 1775 (según el diario de un testigo ocular)*. Murcia, ed. del autor.
- LOURIDO DÍAZ, Ramón (1971). Relaciones políticas anglo-marroquíes en la segunda mitad del siglo XVIII. *Hispania. Revista Española de Historia*, 118, 337-383.
- MARÍ PUIG, Amador (1990). «Cors i comerç a Menorca. La comercialització de les preses (1778-1781)». En LÓPEZ NADAL, Gonçal Artur (ed.) *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. xv-xviii)*. Palma, Institut d'Estudis Baleàrics, 201-212.
- MARTÍN CORRALES, Eloy (1987). Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII. *Aldaba. Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, 9, 25-40.
- y LÓPEZ NADAL, Gonzalo (2018). «Entre la iniciativa privada y el escalafón de la Armada: los corsarios de las Baleares». En DEYÁ BAUZÁ, Miguel J. (dir.) *1716: el final del sistema foral de la Monarquía Hispánica*. Palma, Leonard Muntaner Editor, 311-333.
- MARTÍN-MERÁS VERDEJO, M.^a Luisa (2021). Descubriendo el Mediterráneo. Expediciones de la Marina española en el último tercio del siglo XVIII. *Revista de Historia Naval*, 151, 71-90.
- MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos (1992). Sobre las fuerzas navales sutiles españolas en los siglos XVIII y XIX. *Revista de Historia Naval*, 36, 31-54.

- MONTOJO MONTOJO, Vicente y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico (2022). El abandono de Orán (1792) desde Cartagena de Levante. *Revista de Historia Naval*, 157, 63-80.
- ORTEGA DEL CERRO, Pablo (2022). «Defender los puertos o puertas en aquellas Indias»: despliegue y operatividad de la Real Armada en América durante la guerra 1796-1802. *Anuario de Estudios Americanos*, 79-2, 673-703.
- PALACIO ATARD, Vicente (1989). «Paz con Marruecos y guerra con Argel. Los turcos». En *España y el mar*. Madrid, 387-402.
- PÉREZ BERENGUEL, José Francisco (2008). La figura de Henry Swinburne y las características de su viaje por España. *Cuadernos Dieciochistas*, 9, 211-228.
- PRADELLS NADAL, J. (1992). *Diplomacia y comercio*. Universidad de Alicante, 526-528.
- RODRÍGUEZ CASADO, Vicente (1942). Política marroquí de Carlos III. Las embajadas de Gacel y Jorge Juan. *Hispania. Revista Española de Historia*, 7, 236-278.
- (1946). *Política marroquí de Carlos III*. Madrid, CSIC.
- (1944). Política exterior de Carlos III en torno al problema indiano. *Revista de Indias*, 16, 254-258.
- (1956). El Ejército y la Marina en el reinado de Carlos III. *Boletín del Instituto Riva Agüero*, 3, 129-156.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín (2016). *Antonio Barceló: mucho más que un corsario*. Madrid, Edaf.
- ROSADO CALATAYUD, L.M. (1984a). El Tratado de Paz Hispano-Argelino. *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 5, 57-82.
- (1984b). La expedición militar de Argel de 1775. *Revista de Historia Militar*, 56, 75-90.
- (2018). Los negocios en tierras valencianas de Miguel de Múzquiz y Goyeneche: secretario de Estado de Hacienda en el reinado de Carlos III. *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 36, 232-255.
- SÁNCHEZ DONCEL, Gregorio (1991). *Presencia española en Orán (1509-1792)*. Toledo, Instituto San Isidoro.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael (2013). *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III*. Madrid, Marcial Pons Historia.
- (2016). La movilización de recursos en la organización de la expedición anfibia de Menorca de 1781. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 5-10, 156-177.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván (2011). *Poder naval y modernización del Estado. Política de construcción naval española (siglos XVI a XVIII)*. Iberoamericana Vervuert.
- VINCENT, Bernard (2015). «Exilio interior y refugio internacional: los musulmanes de la España moderna». En RUIZ IBÁÑEZ, José Javier y PÉREZ TOSTADO, Igor (coords.) *Los exiliados del rey de España*. Madrid, Red Columnaria-FCE, 77-106.

LA FRAGATA DE HÉLICE *RESOLUCIÓN*

Faustino ACOSTA ORTEGA
Doctor en Ciencias Económicas
Recibido: 29/05/2023 Aceptado: 28/06/2023
Cambrils, España

Resumen

La fragata *Resolución* fue resultado del primer proyecto de reconstrucción de la Armada en el siglo XIX. Tras su entrega en 1862, se le encomendó la misión de mostrar el estandarte por las costas del Pacífico. En la primera etapa de su periplo fue buque insignia de una escuadra encargada de llevar a cabo una misión científica.

Las circunstancias la hicieron protagonista en las hostilidades contra Perú y Chile, que tuvieron su punto culminante en el bombardeo de El Callao. El océano, el escorbuto y defectos de diseño en su timón estuvieron a punto de echarla a pique en el cabo de Hornos, a pesar de lo cual concluyó su misión, en Cartagena, el último día de 1866.

Palabras clave: *Resolución*, fragata de hélice, campaña del Pacífico, comisión científica.

Abstract

The *Resolucion* was the outcome of the first Spanish Navy recovery plan in the 19th century. After its delivery in 1862, it was entrusted to show the Spanish flag on the Pacific American coasts. In the first stage of its journey,

the *Resolución* served as the flagship of a fleet commissioned to carry out a scientific mission.

Circumstances led it to be protagonist during the hostilities against Peru and Chile, which reached their highest point during Callao bombardment. The ocean, scurvy and the rudder design flaws nearly caused its sinking. Nevertheless, it successfully completed its mission in Cartagena on the last day of 1866.

Keywords: *Resolución*, screw-propelled frigate, Pacific Coast campaign, scientific commission.

Introducción

JUNTO a otros buques similares, la *Resolución* fue una orgullosa muestra del renacer de la Armada y también de la nación. Tanto la imposición de su nombre como la naturaleza de las misiones que afrontó fueron un reflejo de la vida cortesana y de la política internacional del Gobierno. Las misiones que se le asignaron estuvieron orientadas a proyectar la imagen de España (interna e internacional), pero carecían de un propósito pragmático.

Durante su corta vida operativa atravesó el estrecho de Magallanes en ambos sentidos, y el cabo de Hornos en ambas direcciones. Fue buque insignia de una escuadra y participó en operaciones de guerra. Si bien es cierto que, salvo en el bombardeo de El Callao, nunca se enfrentó a enemigos de consideración, sí que hizo frente a la *friktion* de guerra: operó sin base de respaldo, con dificultades de abastecimiento, bajo la presión del escorbuto y con serias averías en su gobierno que estuvieron a punto de hundirla.

Este relato está estructurado en cuatro etapas. La primera pone la atención en las circunstancias políticas, sociales y económicas que contextualizaron la decisión de construir la fragata. La segunda etapa está centrada en el papel de la *Resolución* como insignia de la escuadra que llevó a cabo la expedición científica del Pacífico, fase que concluyó de forma abrupta tras los sucesos de Talambo y la consiguiente crisis con Perú.

La *Resolución* fue también el buque insignia de la escuadra que tomó las islas Chincha, desde donde se trazaron *in situ* las líneas de actuación frente a la crisis, hasta el relevo del almirante Hernández-Pinzón. Participó después, de forma destacada, en las acciones de bloqueo a los puertos chilenos y en los bombardeos de Valparaíso y El Callao, aunque habiendo perdido ya su condición de buque insignia. Este periodo constituye la tercera parte del relato.

Finalmente, la cuarta parte está dedicada a narrar las vicisitudes de la fragata durante el tornaviaje. Durante esta etapa, la *Resolución* tuvo que sufrir una rotura del timón que mantuvo la nave al garette durante el paso del cabo de Hornos, difícil travesía que se acometió con una dotación diezmada por el escorbuto y escasa de alimentos y de las necesarias ropas de abrigo.

Siendo la *Resolución* el hilo conductor de este relato, de extensión necesariamente contenida, algunos temas de indudable interés, como la guerra del Pacífico, son tratados de forma marginal cuando no hay intervención principal de esta fragata.

Se ha buscado basar la redacción de este texto en documentos originales o, al menos, próximos a los hechos. Así, han sido fundamentales crónicas como las de Manuel de Almagro (1866), miembro y último presidente de la comisión científica; Pedro de Novo (1882), que entrevistó a muchos de los protagonistas, o Alejandro Fery (1882), guardiamarina embarcado en la *Resolución*.

El diario de navegación de Hernández-Pinzón¹, los documentos originales sobre la campaña del Pacífico recopilados por el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán², junto con publicaciones en la *Gaceta de Madrid* y la prensa del momento han ayudado a precisar y complementar el relato. En la bibliografía se ofrece una relación de las principales fuentes utilizadas.

Gestación de la fragata de hélice *Nuestra Señora del Patrocinio*

La Armada sufrió una importante merma de capacidades durante la primera mitad del siglo XIX. En su mayor esplendor, hacia 1790, en lo tocante a buques mayores disponía de 71 navíos y 47 fragatas, que portaban un total de 4.178 cañones. Por el contrario, en 1849 la escuadra tan solo disponía de un navío, siete fragatas y once vapores de rueda³ que portaban un total de 465 cañones, poco más de una décima parte de los disponibles a finales del siglo XVIII.

Si la merma en el número de bocas de fuego (y en buques) era muy significativa, era aún mayor la de capacidades para mantener operativa la flota. En ese mismo periodo, 48 navíos y 37 fragatas se pudrieron en los arsenales de la Península y Ultramar por falta de carena (PRIDA Y PALACIO: 1862, pp. 355-356). Es decir, el 72 por ciento de la flota se había perdido por falta de recursos y por abandono.

No era este un mal exclusivo de la Armada; las décadas de guerras civiles y desórdenes sociales tras la guerra de la Independencia debilitaron todo el tejido económico e industrial. Los datos calculados del nivel de industrialización por habitante muestran un grave deterioro de la red fabril entre 1800 y 1830 (PRADOS DE LA ESCOSURA: 1988, p. 169), problema especialmente grave

(1) Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), HERNÁNDEZ-PINZÓN Y ÁLVAREZ, Luis: «Diario de la navegación practicada al Océano Pacífico con las fragatas y goleta *Resolución*, *Triunfo* y *Covadonga*», sign. AMN-Ms. 0976.

(2) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB) [1966-1974], <https://patrimoniocultural.defensa.gob.es/es/centros/archivo-marina-alvaro-bazan/colecciones>

(3) El primero de ellos fue el *Isabel II*, adquirido a Inglaterra en 1834.

teniendo en cuenta el crecimiento que experimentaron en ese periodo Gran Bretaña y Francia que, además, partían con ventaja.

Cuadro 1. NIVELES DE INDUSTRIALIZACIÓN POR HABITANTE (EN PARIDAD DE PODER ADQUISITIVO)

<i>País</i>	<i>1800</i>	<i>1830</i>	<i>1860</i>	<i>1890</i>
Gran Bretaña \$ USA de 1970	89	139	257	391
Var. %		56 %	85 %	52 %
Francia \$ USA de 1970	59	92	164	250
Var. %		56 %	78 %	52 %
España \$ USA de 1970	34	29	50	93
Var. %		-15 %	72 %	86 %

FUENTE: PRADOS DE LA ESCOSURA: 1988, p. 169 (cuadro 4.8)

En el periodo 1830-1860, España mantuvo un ritmo de crecimiento comparable al de estos países (aunque partiendo de bases muy inferiores). A falta de datos intermedios entre 1830 y 1860, cabe suponer que este fuerte crecimiento se produjo en la segunda mitad de ese periodo (1845-1860), tras el ascenso al poder del moderado Ramón M.^a Narváez.

Su gabinete tomó medidas con objeto de poner orden en la Administración: se abordó una reforma fiscal, se promulgó la ley de 8 de enero de 1845 sobre centralización administrativa, y se terminaron de vender los activos adquiridos por la desamortización de 1836. Respecto al orden público, se creó la Guardia Civil, se promulgó el nuevo Código Penal y se frenaron los motines callejeros que proliferaban en el resto de Europa como consecuencia de la revolución francesa de 1848.

Este periodo de estabilidad hizo posible que en la década de 1850 se alcanzaran, entre otros logros, 1.880 kilómetros construidos de línea férrea y 7.215 de línea telegráfica. El Producto Nacional Bruto (PNB) creció a un ritmo promedio del 2 por ciento anual. Todo ello contribuyó a que el presupuesto de Marina pasase de dieciséis millones de pesetas anuales en 1850 a 51 en 1860 (CARRERAS y TAFUNELL: 1989, cuadros 7.1, 7.17, 12.13 y 17.3).

Ese escenario permitió prestar atención a la recuperación de la Armada. En 1850, siendo ministro de Marina el marqués de Molins⁴, se aprobó un presupuesto extraordinario de treinta millones de reales para la construcción de seis buques de vapor y dos de transporte. Asimismo, se aprobó la construcción de dos navíos de 84 cañones: el *Reina Doña Isabel II*, botado en 1852, y el *Rey Don Francisco de Asís*, echado al agua en 1853, así como la de la fragata *Bailén*, la última de la Armada propulsada exclusivamente a vela⁵.

(4) Ocupó el ministerio a partir de diciembre de 1847 y hasta el final del gobierno de Narváez, en 1851. Más adelante volvería a asumir la cartera entre septiembre de 1853 y julio de 1854 (y, brevemente, en 1874).

(5) *Gaceta de Madrid*, 1 de julio de 1850, p. 1, «Parte oficial. Dirección General de la Armada».

Con este plan en marcha, en mayo de 1852 la Marina francesa botó el *Napoleón*, un navío de noventa cañones con propulsión de hélice. El concepto fue inmediatamente replicado por la Marina inglesa, que modificó el diseño de alguno de los navíos que estaban en gradas e, inmediatamente, el del resto de la flota. En pocos años, los grandes buques propulsados solo a vela quedaron obsoletos.

En España se había ordenado, en junio de 1852, la construcción de una fragata de vela de cincuenta cañones (la *Princesa de Asturias*), pero ya en septiembre de ese año, mientras aún se labraba la quilla, se decidió convertirla en buque de hélice⁶. El año siguiente se autorizó la construcción de las fragatas de hélice *Berenguela*, *Petronila* y *Blanca*.

El fracaso del Partido Moderado en su intento de reformar la Constitución de 1845, y los escándalos de corrupción en la adjudicación de los ferrocarriles (con implicación de la reina madre), entre otras razones, llevaron a un periodo de inestabilidad política y social que concluyó, tras la Vicalvarada (1854), en el bienio liberal. El general Espartero, con el apoyo de su otrora rival O'Donnell, asumió la presidencia del Gabinete.

El nuevo gobierno abrió un proceso constituyente que facilitó el acercamiento de moderados «puritanos» y progresistas «templados». Encabezados por O'Donnell, estos parlamentarios fundaron el partido Unión Liberal, que controló el poder durante la mayor parte de la década siguiente, lo que supuso un largo (considerando los antecedentes) periodo de estabilidad.

Al principio de ese periodo se decidió la conversión en buques de vapor de los recién construidos navíos *Rey Don Francisco de Asís* y *Reina Doña Isabel II*; pero, viendo la imposibilidad de dicha conversión, esta fue descartada al año siguiente. Por ello, en julio de 1856 se dispuso la construcción de un navío de 80 a 86 cañones (el *Príncipe Alfonso*), de dos fragatas de 31 (*Concepción* y *Nuestra Señora del Carmen*) y de dos goletas de 80 CV, todos con propulsor de hélice⁸. La construcción de estos buques se inició a principios de 1858, siendo ministro José M.^a Quesada⁹. También se elaboró una propuesta de plan de flota que proyectaba la construcción de seis navíos y doce fragatas de hélice.

En abril del año siguiente se aprobó un presupuesto general extraordinario de dos mil millones de reales, para un periodo de ocho años, incluyendo en él una asignación a la Marina de 450 millones¹⁰. En los dos primeros años de ejecución, la asignación extraordinaria a la Marina fue de noventa millones.

Fruto de este plan de flota, en 1859 se inició en Ferrol la construcción de una fragata de hélice (la *Lealtad*), cuyo casco quedó enramado a finales de

(6) *Gaceta de Madrid*, 11 de septiembre de 1852, pp. 2-3, «Noticias nacionales. “El estado de las obras que hoy se ejecutan en el arsenal de la Carraca es como sigue” ...».

(7) Real orden de 24 de octubre de 1855.

(8) *Gaceta de Madrid*, 29 de julio de 1856, p. 1, «Parte oficial. Ministerio de Marina».

(9) Ministro de Marina entre el 29 de enero y el 25 de noviembre de 1858.

(10) *Gaceta de Madrid*, 3 de abril de 1859, p. 1, «Parte oficial. Ministerio de Hacienda».



Fig. 1. Acuarela satírica que representa al padre Claret y a sor Patrocinio bailando un fandango interpretado por el rey. (FUENTE: SEM [seudónimo de los hermanos Valeriano y Gustavo Adolfo Bécquer]. *Los Borbones en pelota*)

1859, y de otra análoga cuya quilla se puso el 22 de septiembre de ese año y a la que se dio el nombre de *Nuestra Señora del Patrocinio*¹¹. Mientras tanto, en Cádiz se puso la quilla a una tercera, la *Triunfo*.

Las tres fragatas eran gemelas. Tenían 74 metros de eslora, catorce de manga, 7,38 de puntal y 6,16 de calado. Desplazaban 3.200 toneladas y sus máquinas, alimentadas por cuatro calderas, desarrollaban quinientos CV. La tripulación nominal ascendía quinientos hombres y estaban armadas con quince cañones de 20 cm (para proyectiles de 68 libras), veintiséis de 16 (para proyectiles de 32) y cuatro cañones menores.

(11) *Gaceta de Madrid*, 15 de diciembre de 1859, p. 2, «Resoluciones tomadas por el Ministerio de Marina» (18 de noviembre).

En 1860 se botó la *Lealtad* y se avanzó en el enramado del casco de la *Nuestra Señora del Patrocinio*¹². A finales de ese año se nombró primer comandante de esta última al capitán de navío don Federico Faílde¹³. Unos meses después solicitó su retirada del servicio, siendo sustituido, en junio siguiente, por el también capitán de navío don José Morgado¹⁴. Bajo su mando, la fragata *Nuestra Señora del Patrocinio* fue botada durante la pleamar del 19 de septiembre de 1861¹⁵, quedando así lista para su armamento. En parecida situación se encontraba en Cádiz la fragata *Triunfo*, y en Cartagena, la *Nuestra Señora del Carmen*. La fragata *Lealtad*, cuyas obras iban más avanzadas, había quedado armada ese mismo año¹⁶.

El nombre de *Nuestra Señora del Patrocinio* impuesto a la fragata tenía como propósito, o esa era la creencia generalizada, honrar a sor Patrocinio, la *Monja de las Llagas*¹⁷. Esta y el padre Antoni M.^a Claret, confesor de la reina, ejercían una notable influencia sobre los reyes, lo que les granjeó la antipatía de la calle.

El riesgo de identificación de la Armada con los impopulares manejos cortesanos llevó al Ministerio de Marina a dictar una real orden por la que la recién botada *Nuestra Señora del Patrocinio* pasó a llamarse *Resolución*¹⁸. No debió de ser una decisión fácil, porque los ejemplares de la *Gaceta de Madrid* publicados entre el 30 de diciembre y el 4 de enero, que recogen las resoluciones del Ministerio de Marina desde el 20 de diciembre al 2 de enero de 1862, no reflejan la resolución del 28 de diciembre sobre el cambio de nombre.

El 9 de enero, unos días después de emitida la orden, el diputado Salustiano Olózaga, líder del opositor Partido Progresista, se dirigía en el pleno del Congreso al ministro de Marina ironizando sobre el cambio de nombre: «... daré las gracias al Sr. ministro de Marina por su última resolución. Siempre es mejor la Resolución que el Patrocinio, por muy alto que este sea»¹⁹.

El hecho también lo había recogido la prensa unos días antes, resaltando lo pintoresco de una decisión que, pareciendo inevitable, trataba de minimizar el

(12) *Estado General de la Armada para el año de 1861*, p. 126, «Arsenal del Ferrol».

(13) *Gaceta de Madrid*, 12 de diciembre de 1860, p. 1, «Parte oficial. Ministerio de Marina. Resoluciones tomadas por el mismo ministerio» (7 de diciembre).

(14) *Gaceta de Madrid*, 6 de junio de 1861, p. 2, «Resolución del Ministerio de Marina de 4 de junio de 1861».

(15) *Gaceta de Madrid*, 18 de septiembre de 1861, p. 2, «Resoluciones tomadas por el Ministerio de Marina» (14 de septiembre).

(16) Ese año se encontraban en construcción las fragatas de hélice *Gerona*, *Zaragoza*, *Tetuán*, *Almansa*, *Villa de Madrid* y *Navas de Tolosa*; estaba ordenada la de la *Sagunto*, la *Arapiles* y la *Numancia*, y otras cinco estaban ya a disposición de la Escuadra: *Princesa de Asturias*, *Berenguela*, *Petronila*, *Blanca* y *Nuestra señora de la Concepción*. En total, eran dieciocho las fragatas de hélice construidas a partir de 1857.

(17) Para una mayor información sobre el personaje, puede resultar de interés la consulta, entre otras obras, de JARNÉS, B. (1930). *Sor Patrocinio: la Monja de las Llagas*. Madrid, Espasa Calpe.

(18) Real orden de 28 de diciembre de 1861.

(19) *Gaceta de Madrid*, 9 de enero de 1862, p. 2, «Extracto oficial de la sesión del Congreso celebrada el día 9 de Enero de 1862».

agravio a la corte. *La Discusión*, un periódico afín al Partido Democrático (transformado unos años después en el Partido Republicano), le dedicó un largo y sarcástico artículo:

«... se ha determinado que la fragata cuyo nombre de bendición es el de *Nuestra Señora del Patrocinio*, y el cual conservará, se reconozca en lo sucesivo en la armada con el de *Resolución*. Resolución, en efecto, habrá necesitado el gobierno para decidirse a variarle el nombre a la fragata, por más y que se diga que conservará el antiguo de *Patrocinio* ...

El ministro de Marina quiere arrojar de sí lo que el hecho podía tener de ridículo, y determina que se le varíe el nombre al buque; pero ¡oh flaquezas humanas! el nombre se le varía, y no se le varía»²⁰.

A pesar de que, según recogía la prensa, la real orden contemplaba que la fragata conservaría su nombre en asuntos oficiales, lo cierto es que en el *Estado General de la Armada para 1862*, publicado a principios de ese año, la fragata es ya mencionada como *Resolución*.

Las pruebas de mar se realizaron en los meses siguientes. En abril la prensa daba cuenta de que, realizadas las de máquinas, el barco había alcanzado los once nudos²¹. El éxito de tales pruebas resultaba un orgullo para la Armada, que había conseguido construir la fragata enteramente en su arsenal de Ferrol, incluidas las máquinas, relajando así la dependencia de las factorías inglesas.

A finales de ese mes de abril, la fragata quedó lista para su incorporación a la Escuadra. Coincidiendo con este hecho, se procedió a la permuta en sus mandos de los capitanes de navío José Morgado y Manuel de la Rigada, comandantes hasta entonces, respectivamente, de las fragatas de hélice *Resolución* y *Blanca*²².

La puesta de largo de la nueva fragata tuvo lugar unas semanas más tarde. A principios de junio, la Escuadra de Instrucción se concentró en aguas de Alicante, donde concurrieron un total de 49 buques con 5.094 tripulantes. Para el inicio de los actos se eligió un domingo, el 8 de junio a las doce del mediodía, con el propósito de potenciar la imagen de la Armada entre la población.

Los actos dieron comienzo con una revista a la flota del general Zabala, ministro de Marina. Pasó el ministro ante cada buque, deteniéndose particularmente frente a la fragata *Resolución*²³. Esa tarde se realizaron ejercicios de tiro al blanco y se disputaron regatas entre botes de las diferentes unidades. Al día siguiente se dividió la escuadra en dos divisiones, una al mando del brigadier Izquierdo y otra al de Hernández-Pinzón, que hicieron simulacros de combate. Después se simuló el ataque a un fuerte, construido en la costa para la ocasión

(20) *La Discusión*, 4 de enero de 1862, p. 2.

(21) *La España*, 16 de abril de 1862, p. 4.

(22) *Gaceta de Madrid*, 3 de mayo de 1862, p. 1, «Parte oficial. Resoluciones tomadas por el Ministerio de Marina» (29 de abril de 1862).

(23) *Escenas Contemporáneas*, 2, 4 de julio de 1862, pp. 36-37, «La escuadra de Alicante».



Fig. 2. Óleo de Domingo Gallego que recrea el simulacro de combate naval realizado por la escuadra del almirante Hernández-Pinzón, en Alicante, ante Isabel II. (FUENTE: Museo Naval de Madrid, núm. inv. MNM-2548)

con dos mil sacos de arena²⁴. La noche del día 8 se abarloadon varios buques en el puerto de Alicante y se celebró en ellos una cena seguida de baile, para agasajar a la alta sociedad alicantina y a los invitados llegados de Madrid.

Probablemente estas jornadas de preparación no resultasen muy provechosas para la Escuadra, pero muestran el espíritu del momento: el orgullo gubernamental por la renacida Armada y la identificación del pueblo con esta. Este ambiente ayuda a entender algunas de las decisiones tomadas entonces y en los años siguientes.

La comisión científica del Pacífico

La relativa estabilidad social y el éxito económico alcanzado durante el gobierno de la Unión Liberal (1858-1863) hicieron soñar con recuperar parte del peso que una vez había tenido España en la política internacional. Esto explicaría la participación del país en empresas de tan poco rédito como la

(24) *La Correspondencia de España*, 3 de junio de 1862, p. 3.

expedición a Cochinchina (1858-1862), la campaña de África (1859-1860), la intervención en Santo Domingo (1861) o la expedición a México (1862).

Desde la prensa se fomentaba el ideal panhispanista y se reclamaba la presencia española en las antiguas posesiones americanas. *La España*, diario conservador próximo al Gobierno, argumentaba en un largo artículo, publicado en junio de 1861, sobre la españolidad de las islas de Chíncha y Lobo, próximas a El Callao, las cuales, decía, «jamás han dejado de pertenecer a nuestra patria»²⁵. *La España* mantenía que las islas, ricas en guano, nunca se habían cedido ni perdido por las armas y que, en consecuencia, seguían siendo españolas. Esta tesis fue enseguida apoyada por *La Época*, diario oficioso de la alianza gobernante, así como por el demócrata *La Discusión* y el progresista *La Iberia*; también por *La Esperanza*, próximo a los neocatólicos²⁶. A juzgar por lo reflejado en la prensa, la sociedad española apoyaba la presencia efectiva en América²⁷.

Bajo ese clima de opinión se decidió el envío al Pacífico de una escuadra con el doble objetivo de mostrar la bandera y, en su caso, explorar la posibilidad de habilitar nuevos apostaderos para la flota. El más próximo a la zona con el que se contaba era el de Montevideo. Por otra parte, disponer de un apostadero en el Pacífico permitiría una mejor comunicación entre la Península y los dominios en el Caribe y Filipinas.

La idea no era nueva; en 1849 se había llevado a cabo una misión similar encomendada a la corbeta de vela *Ferrolana*, que completó una vuelta al mundo. El marqués de Molins justificó entonces la misión por la necesidad de defender los nuevos vínculos e intereses comerciales con las antiguas provincias de España, «para cuyo fomento contribuiría grandemente la simple vista de nuestro pabellón, ya amigo y hermano, en las costas del Pacífico y del Atlántico»²⁸.

En marzo de 1860, el ministro de Estado escribió al de Marina para manifestarle su opinión sobre las poderosas razones que exigían de España el envío de una escuadra a las costas del Pacífico (BARREIRO: 1926, p. 40). Por esas fechas concluía la guerra de África, donde se había evidenciado la insuficiencia de recursos de la Armada para un proyecto de tal envergadura (alrededor de una decena de fragatas de hélice se encontraban todavía en diferentes fases de construcción). Una vez armados los buques, la decisión para el envío de la escuadra al Pacífico se tomó hacia finales de 1861.

(25) *La España*, 1 de junio de 1861, pp. 2-3, «Cuestión importante».

(26) *La Época*, 1 de junio de 1861, p. 3; *La Discusión*, 2 de junio de 1861, p. 3; *La Iberia*, 2 de junio de 1861, p. 2; *La Esperanza*, 1 de junio de 1861, p. 2.

(27) Tampoco conviene descartar el interés económico de estas islas. La hipótesis de un trasfondo de esta naturaleza, en pro de los intereses guaneros españoles frente al monopolio de la compañía londinense Anthony Gibbs and Sons, ha sido propuesta por INAREJOS MUÑOZ, Juan Antonio (2010). De la guerra del guano a la guerra del godo: condicionantes, objetivos y discurso nacionalista del conflicto de España con Perú y Chile (1862-1867). *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 1, 137-170.

(28) *Gaceta de Madrid*, 16 de julio de 1849, p. 1, «Parte oficial. Ministerio de Marina».

A principios de 1862 fue nombrado ministro de Fomento el ilustrado Antonio Aguilar y Correa, quien vio en la escuadra del Pacífico una oportunidad para expandir el prestigio científico español. La idea tenía como referencia el viaje realizado por la fragata austriaca *Novara*. Esta, partiendo de Trieste en abril de 1857, a su regreso dos años después, tras completar un viaje de circunnavegación, había recolectado unas 26.000 muestras etnográficas, botánicas y geológicas que enriquecieron los fondos de los museos vieneses.

En la sesión del Congreso del 4 de abril de 1862, el diputado de la oposición Salazar interpelló al general Zavala, ministro de Marina, diciendo esperar que se cosecharan más frutos que los obtenidos por la *Ferrolana*, y ponía como ejemplo el viaje de la *Novara*²⁹.

La decisión de ampliar el diseño de la expedición añadiéndole unos objetivos científicos se adoptó en mayo de 1862. El día 27, el director general de Instrucción Pública sugería al ministro de Fomento los capítulos del último presupuesto aprobado que podían emplearse para el pago de los salarios de los investigadores y la compra de material. Recomendándose la creación de una comisión consultiva para fijar los objetivos y elegir a los miembros científicos de la expedición, esta se reunió por primera vez el mismo 27 de mayo (BARREIRO: 1926, pp. 41-44).

El Ministerio de Fomento tuvo que vencer los recelos del de Marina, para el que el propósito de la expedición era otro. Así lo reconocía en la sesión del Congreso celebrada también el 27 de mayo: «... hay una diferencia entre el viaje que va a hacer el general Pinzón y el que había hecho la fragata *Novara*; pero habiendo manifestado el Sr. Ministro de Fomento que desearía que algunos sabios fueran en la expedición para hacer estudios e investigaciones, he accedido a que dichas personas, que creo están ya designadas, le acompañen»³⁰.



Fig. 3. Retrato anónimo del almirante Luis Hernández-Pinzón. (FUENTE: Ayuntamiento de Moguer)

(29) *Gaceta de Madrid*, 5 de abril de 1862, pp. 3-4, «Extracto oficial de la sesión celebrada el día 4 de Abril de 1862».

(30) *Gaceta de Madrid*, 28 de mayo de 1862, pp. 3-4, «Extracto oficial de la sesión del Congreso de los Diputados celebrada el día 27 de Mayo de 1862».

Fijados –o ampliados– los objetivos de la expedición, se hizo oficial el nombramiento del jefe de escuadra Luis Hernández-Pinzón como su comandante³¹, y de Joaquín Navarro y Morgado como mayor general³². Como refuerzo del propósito de que la escuadra sirviera como mecanismo de adquisición de experiencias, se decidió asignar doce guardiamarinas, en vez de los ocho de dotación, a las fragatas *Resolución* y *Triunfo*³³.

La composición de la misión científica quedó decidida en la sesión de la comisión consultiva celebrada el 9 de junio siguiente. Como presidente fue designado el capitán de navío retirado Patricio María Paz y Membiela; lo acompañaban Fernando Amor, encargado de geología y entomología; Francisco Martínez Sáez, responsable de zoología marina; Marcos Jiménez de la Espada, a cargo del área de mamíferos, más el botánico Juan Isern y el antropólogo Manuel de Almagro. La comisión la completaban un disecador, Bartolomé Puig, y el fotógrafo Castro. De las investigaciones sobre física y magnetismo se harían cargo los oficiales de la escuadra. Los miembros de la misión se concentraron en Cádiz el 30 de julio.

La elección como presidente de Paz y Membiela, de carácter autoritario y con menor prestigio científico que el resto del equipo, terminó resultando un problema. Conocidas las primeras decisiones, Jiménez de la Espada escribió antes de la salida a Mariano de la Paz, director del jardín botánico de Madrid y miembro de la comisión consultiva, en los siguientes términos: «Tenía V. razón cuando decía que faltaba en la expedición lo principal, la cabeza. Vale más que a uno le manden con el palo levantado, si mandan bien, que de buena fe y sin saber lo que se trae entre manos» (BARREIRO: 1926, pp. 501-508).

Hernández-Pinzón, que recibió a los científicos cordialmente, les ofreció instalarse en la *Resolución*. No obstante, Paz, declinando la oferta, prefirió acomodarse en la *Triunfo*, al mando del capitán de navío Enrique Croquer. Tal vez la decisión vino motivada por la idea de que, siendo la *Resolución* la capitana, la necesidad de acomodo para el jefe de escuadra y su mayoría dejaría menos espacio de alojamiento para los miembros de la comisión y sus equipos. En todo caso, la decisión trajo más tarde consecuencias negativas.

Hernández-Pinzón dio orden de zarpar de Cádiz la tarde del 10 de agosto de 1862, para arribar a Santa Cruz de Tenerife el día 13. El viaje, durante el cual hubo que lamentar la pérdida en el mar de un marinero, se desarrolló con viento del noreste de fresco a fresquito, a una marcha de entre ocho y nueve nudos. Tras una estancia mínima en el puerto canario, las fragatas zarparon hacia la isla San Vicente, en el archipiélago de Cabo Verde, a la que arribaron el 21 y donde permanecieron tan sólo tres días.

(31) *Gaceta de Madrid*, 13 de junio de 1862, p. 1, «Parte oficial. Resoluciones tomadas por el mismo ministerio [de Marina]» (10 de junio).

(32) *Gaceta de Madrid*, 18 de junio de 1862, p. 1, «Parte oficial. Resoluciones tomadas por el mismo ministerio [de Marina]» (14 de junio).

(33) *Gaceta de Madrid*, 22 de junio de 1862, p. 2, «Resoluciones tomadas por el mismo ministerio [de Marina]» (19 de junio).

A partir de ahí se pusieron de manifiesto las diferencias entre el comandante Enrique Croquer, de carácter altanero y poco conciliador, y los miembros de la comisión, en especial su presidente. A los pocos días de salir de Cabo Verde, el comandante prohibió a los naturalistas sentarse en cubierta; y, por si esto era poco, para hacer cumplir la orden colocó un centinela con bayoneta calada que les hizo todavía más odiosa esta medida (BARREIRO: 1926, pp. 64-65).

La recalada en costas americanas se hizo el 7 de septiembre en Bahía, donde las fragatas se avituallaron y los naturalistas tuvieron durante tres semanas oportunidad de recorrer la región y tomar muestras. El 5 de octubre la escuadra fondeó en Río de Janeiro, donde permaneció alrededor de otras tres semanas.

El 28 zarpó hacia el apostadero de Montevideo, donde se incorporó la goleta de hélice *Covadonga*, al mando del capitán de fragata Luis Fery. La estancia en la capital uruguaya fue aprovechada para reparar la madre y las primeras planchas del azafrán del timón de la *Resolución*. También se hizo una corrección de las barras de la caña, que resultaban excesivamente cortas y anchas, así que se alargó cada una alrededor de un metro y se les redujo el grosor, manteniendo su peso total.

Durante la estancia en Montevideo, Paz dirigió a Hernández-Pinzón una queja por el comportamiento inapropiado del comandante Enrique Croquer³⁴. Esta situación complicó el reembarque del presidente de la misión científica en la *Triunfo*. Por ello, aunque justificándolo por razones científicas (seguramente también existían), se decidió hacer una expedición por tierra hasta las costas del Pacífico. Habida cuenta, por otra parte, de la antipatía entre Jiménez de la Espada y Paz, se decidió que acompañasen al presidente los señores Almagro, Isern y Amor. La travesía entre Montevideo y Valparaíso la harían siguiendo el paralelo 33 sur por rutas fluviales y terrestres. Jiménez de la Espada embarcó en la *Covadonga*, mientras que Martínez, Puig y el fotógrafo Castro continuaron viaje en la *Triunfo*³⁵.



Fig. 4. Fotografía del alcázar de la fragata *Triunfo* durante el viaje. (FUENTE: BARREIRO: 1926)

(34) Ya había redactado otra, en Río de Janeiro, en octubre de 1862.

(35) Resulta difícil entender la naturaleza científica de la decisión cuando el responsable de mamíferos viajaba embarcado, y el de peces, por la ruta terrestre.

La escuadra, con víveres y combustible para dos meses, zarpó de Montevideo el 15 de enero de 1863, para embocar el estrecho de Magallanes el 6 de febrero. Los tres buques permanecieron en aguas del estrecho, soportando constantes vientos duros del noroeste, durante las siguientes dos semanas. Diversos fondeos en Punta Arenas y Playa Parda permitieron a los naturalistas embarcados seguir con su actividad.

El 18 de febrero de 1863 los barcos alcanzaron la meridiana del cabo de Providencia, bajo un fuerte temporal de proa que hacía arriesgado recorrer las alrededores de cuarenta millas restantes hasta Puerto Misericordia, en la salida del estrecho³⁶. La goleta hacía agua y tenía alguna de sus calderas averiada por rotura de tubos. En esas condiciones, y no disponiendo de fondeadero seguro, Hernández-Pinzón consideró cumplidas las instrucciones recibidas de explorar el estrecho, y decidió volver atrás para entrar en el Pacífico por el cabo de Hornos, según establecían sus órdenes. Aunque hubiera pretendido completar la travesía por el estrecho de Magallanes, no habría podido por la escasez de víveres y de carbón³⁷.

El jefe de la expedición decidió que la *Covadonga* se quedara en la rada interior del fondeadero de Playa Parda hasta que pudiera seguir viaje a Valparaíso, mientras que las fragatas buscaron reavituallamiento en las Malvinas, para luego continuar a Valparaíso por la ruta del cabo de Hornos. El 26 de febrero llegaron a Puerto Stanley, donde permanecieron hasta el 9 de abril, a la espera de la llegada del suministro de carbón desde Montevideo. En ese puerto se volvió a revisar el timón de la *Resolución*, a cuya madre se añadieron unos centímetros para subsanar una rozadura.

El 13 de abril la *Resolución* pasó el cabo de Hornos, para luego sufrir varios días de viento duro de poniente que provocaron diversas averías. El 23, navegando ya hacia el norte por el paralelo 50, le sobrevino una nueva incidencia en el timón: el brazo de babor de la caña se partió por la mitad, lo que obligó a colocar la pieza de repuesto que, según Hernández-Pinzón, «no gobierna tan bien»³⁸.

Sin más novedades, el 5 de mayo la *Resolución* llegó a Valparaíso, donde esperaba la *Covadonga* –la *Triunfo* llegaría unos días después–; allí se reunieron con los naturalistas que habían realizado la travesía por tierra. La llegada de la *Triunfo* acarreó un nuevo conflicto: su comandante había decidido, aprovechando la ausencia de Paz, dismantelar su camarote y reducir el espacio destinado a los naturalistas. Esta acción provocó una protesta formal que suscitó la apertura de una investigación, la cual, aunque sobreeséda, terminó

(36) La longitud del estrecho, desde el cabo Espíritu Santo, en el Atlántico, hasta Puerto Misericordia, en el Pacífico, es de aproximadamente cuatrocientas millas. La parte más comprometida de la navegación se encuentra en el canal que transcurre en dirección SE-NO desde la isla de Carlos III hasta la posición alcanzada por la escuadra, donde los vientos suelen soplar del noroeste. Tal canal tiene unas sesenta millas de longitud y dos o tres de anchura, y presenta escasos tenederos.

(37) HERNÁNDEZ PINZÓN, p. 67.

(38) *Ibidem*, p. 85.

provocando que la Junta Consultiva de la Armada desaprobase la conducta del comandante Croquer (BARREIRO: 1926, pp. 186-188).

Las fragatas zarparon de Valparaíso hacia El Callao el 2 de julio. Unos días antes había salido la *Covadonga*, con los naturalistas, hacia los puertos del norte de Chile, Perú y Bolivia. La flota se volvió a reunir en El Callao el 10 de julio. Desde este puerto, Paz, enfrentado con el comandante de la *Triunfo* y contando con la antipatía de varios miembros de su equipo, abandonó la expedición, dejando como presidente a Fernando Amor. A finales de julio la escuadra zarpó para Payta y Guayaquil.

Tras Guayaquil, la escuadra visitó Panamá a mediados de agosto. Allí se decidió de nuevo separar la expedición; Almagro e Isern se habían quedado en Lima; Jiménez de la Espada continuaba en la *Covadonga*, y Martínez, Amor, Puig y Castro seguían en la *Triunfo*. La *Covadonga* se quedaría en la zona, visitando diversos puertos de Centroamérica, y las fragatas se dirigieron a San Francisco.

En el trayecto se hizo escala, para carbonear, en Acapulco. Las fragatas procuraron no extender la estancia en el puerto mejicano por no conocer en qué términos se hallaban las relaciones de México con España esos días. Desde allí se continuó hasta San Francisco, adonde la *Resolución* arribó el 28 de septiembre. Recibidas órdenes de volver a España, la fragata zarpó de San Francisco la mañana del 21 del mes siguiente, dejando a la *Triunfo*, que había llegado el día 9, instrucciones de ir directamente a Valparaíso. El mismo día que zarpaba la *Resolución*, Amor fallecía en San Francisco como consecuencia de una enfermedad contraída en el desierto de Atacama.

El 13 de diciembre, tras breves escalas en Acapulco y Panamá, la *Resolución* llegó a El Callao, donde se reunió con la *Covadonga*. Las dificultades con que se encontró Hernández-Pinzón en el puerto peruano lo obligaron a permanecer allí hasta principios de marzo de 1864, para zarpar entonces hacia Valparaíso, donde ya se encontraba la *Triunfo*. Allí, dada la situación política, comunicó a los naturalistas la imposibilidad de que continuasen con la escuadra.

El disecador Puig y el fotógrafo Castro volvieron a España. Los cuatro naturalistas restantes (Martínez, Jiménez de la Espada, Isern y Almagro) tomaron la decisión de cruzar el subcontinente americano siguiendo el paralelo 2 sur; iniciaron la aventura, el 11 de noviembre de 1864, en Guayaquil, y llegaron a Gran Pará, en el norte de Brasil, el 12 de octubre del año siguiente. De allí viajaron a Pernambuco, y desde este punto, por diferentes vías, hasta Madrid, donde se reunieron el 18 de enero de 1866.

Aparte de los estudios y observaciones realizadas, como resultado de la comisión cabe destacar el abundante número de muestras recogidas. Constaba la colección de 8.176 muestras botánicas; 69.165 zoológicas, correspondientes a 7.645 especies; 1.226 de rocas y minerales de 336 tipos, y una colección etnográfica de 38 momias, cuarenta cráneos, una cabeza embalsamada y muestras diversas de artesanía³⁹.

(39) Detalles de esta colección pueden consultarse en ALMAGRO: 1866, pp. 157-174.

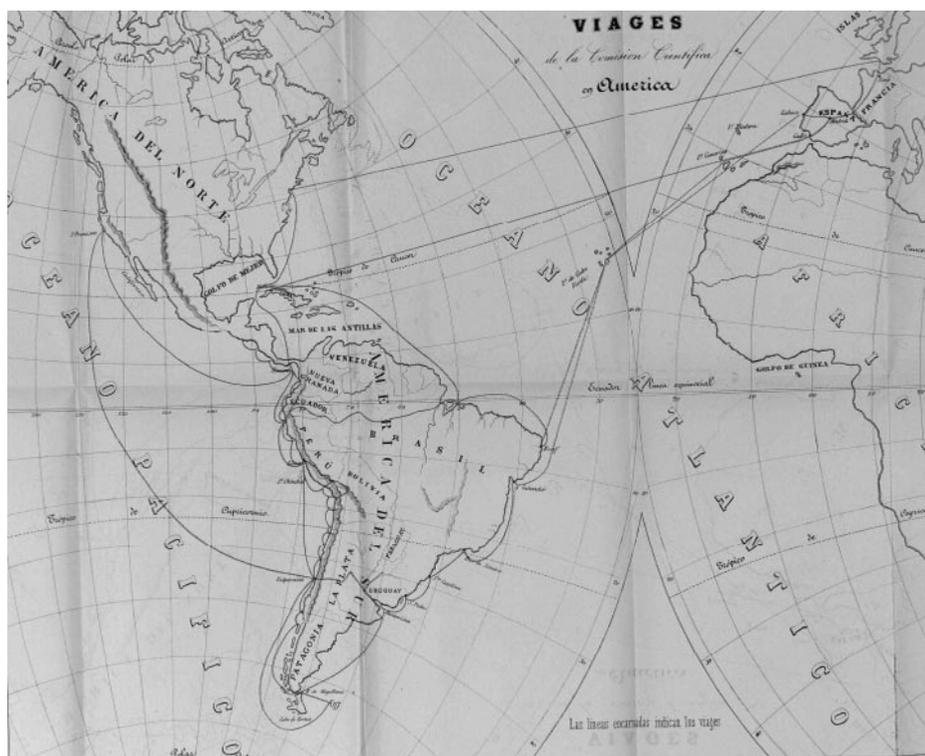


Fig. 5. Rutas seguidas por los naturalistas de la comisión científica. (FUENTE: ALMAGRO: 1866)

Aunque constituyó el mayor proyecto científico español desde el siglo anterior, el encargo del marqués de la Vega de Armijo –de nuevo ministro de Fomento–, en marzo de 1866, a Manuel de Almagro de hacer una exposición pública de las colecciones, exposición a la que debía acompañar «una breve descripción del viaje, debiendo ser esta de pequeñas proporciones y de carácter popular»⁴⁰, induce a aventurar que la expedición se organizó con propósitos publicitarios.

Sobre las costas de Chile y Perú

La situación de Perú durante aquellos primeros años de la década de 1860 era de continua inestabilidad y desorden público. El ejército de Colombia había invadido Ecuador y amenazaba Perú; el gobierno francés exigía indem-

(40) *Ibidem*, p. 3.

nizaciones por los agravios sufridos por colonos polinesios bajo su protección; internamente, el general Echenique, que se estimaba amigo de España, parecía capaz de tomar el poder, que ostentaba el presidente Pezet. Por otra parte, Perú era el único país americano que aún no había establecido un acuerdo de relación con España.

Ese era el contexto cuando, a mediados de noviembre, Hernández-Pinzón recibió noticias de los graves sucesos acaecidos en Talambo, el 4 de agosto anterior, contra un grupo de colonos vascos. La *Resolución* fondeó el 13 de diciembre de 1863 en El Callao, donde ya se encontraba la *Covadonga*. Los siguientes días, Hernández-Pinzón recibió a residentes españoles que le reclamaron ayuda. Por otra parte, el representante español en Washington le remitió una comunicación para notificarle que la escuadra debía volver urgentemente a aguas de Cuba. Esas instrucciones, contradictorias con las originales y llegadas por extraña vía, confrontadas con la situación con que se encontró, hicieron al almirante replantearse su decisión:

«Largo tiempo he estado fluctuando entre el cumplimiento de las instrucciones que acabo de recibir, y el imperioso deber que por otra parte consideraba indispensable cumplir, de atender a la solicitud de los súbditos españoles, y a otros intereses en que la honra y la dignidad de la nación, resultaba comprometida. Mucho he meditado para conciliar la latitud [el margen] que podían darme mis primitivas instrucciones en estos casos con las nuevamente comunicadas por S.M. y después de maduro examen, resolví convocar Junta de Jefes para oír su opinión sobre este asunto»⁴¹.

Celebrada la junta de jefes la noche del 28 de diciembre, se resolvió permanecer en el Pacífico hasta que el Gobierno respondiese a la consulta que se le había hecho. En la minuta de la junta se incluía un análisis de las posibles acciones a llevar a cabo, entre ellas la toma de las islas Chincha.

Paralelamente, el gobierno español había enviado un representante, Eusebio de Salazar y Mazarredo, para negociar la solución del litigio con Perú. Salazar, firme partidario de una acción dura, fue el encargado de hacer llegar al Gobierno la consulta de la junta de jefes. La respuesta, fechada el 9 de febrero, la recibió Salazar en marzo. En ella se le confirmaba como representante directo ante el gobierno de Perú. La nota iba acompañada de dos pliegos de instrucciones; en el primero se le comunicaba la concesión de amplios poderes de actuación, en el segundo se decía:

«Ahora, después de todo, fije V.S. altamente su atención en que la misión que el gobierno de S.M. le confía es la paz; que el Gobierno quiere paz y buena inteligencia; y por este medio, antes que ningún otro, la justa reparación a que aspira y que si, sin culpa suya, hubiera que llegar a demostraciones de fuerza, las razones que a V.S. determinen a ello de concierto con el Jefe de nuestra Escuadra han de

(41) AGMAB, 1994: vol. III, doc. 608, «El comandante general de las fuerzas navales del Pacífico al ministro de Marina».



Fig. 6. Toma de las islas Chincha. (FUENTE: SANTIAGO Y HOPPE, p. 3)

ser tales, que el Gobierno de España, sin más que hacerlas notorias, quede justificado ante las naciones de Europa y las demás civilizadas» (NOVO Y COLSON: 1882, p. 168).

Mientras tanto, la *Resolución* había zarpado de El Callao, el 8 de marzo, rumbo a Valparaíso, donde esperaba la *Triunfo*. A la *Covadonga* se le había encomendado la recogida de refugiados españoles de diversos puntos de Perú, para concentrarlos, por su seguridad, en El Callao.

A finales de marzo, el almirante recibió en Valparaíso un mensaje de Salazar, quien solicitaba la reunión de la escuadra, ante las islas Chincha, el 14 de abril. Salazar llegó a la cita embarcado en la *Covadonga*. Mostró las instrucciones recibidas de Madrid, pero ocultó el segundo de los pliegos, pretextando su extravío. No había sido recibido por el gobierno de la República y, en consecuencia, vistas las instrucciones y el desprecio de las autoridades peruanas, ambos acordaron la toma de las islas Chincha⁴².

Las Chincha son un archipiélago formado por tres islas mayores y diversos islotes, unas 120 millas al sureste de El Callao. Estaban cubiertas de guano, que era la principal fuente de ingresos de Perú. Carecían de agua, que había de acopiarse en la próxima bahía de Pisco, situada en la costa del continente, a unas once millas en dirección este-sudeste. Ayunas de fortificaciones, las islas estaban custodiadas por una guarnición de unos trescientos hombres, y en ellas residía otro millar dedicado a la recolección del guano, y 160 presidiarios. En el momento de la toma se encontraban fondeados cerca de un cente-

(42) HERNÁNDEZ-PINZÓN, p. 148.

nar de buques mercantes de todas las nacionalidades, y un bricbarca de la Marina peruana armado con cuatro cañones de pequeño calibre.

La toma de las islas se produjo, sin resistencia, ese mismo día. La guarnición, junto a los presidiarios, fue evacuada y puesta en libertad en Pisco. El gobernador de las islas y algunos oficiales quedaron como rehenes para garantizar la seguridad de los españoles residentes en Perú.

A las dos de la mañana del día siguiente, las dos fragatas y la goleta zarparon hacia El Callao, donde fondearon la mañana del 16, con objeto de rescatar un bricbarca mercante español, el *Heredia*, retenido en aquel puerto. Realizado el rescate sin oposición, la escuadra volvió a las islas, donde, «con el objeto de dejar al Gobierno de S.M. libre de todo compromiso»⁴³, se permitió que continuara el comercio normal de guano.

A pesar de esa prudencia mostrada con el comercio del guano, el mismo día de la ocupación, Salazar y Hernández-Pinzón redactaron una declaración sobre la toma de posesión, en cuyos considerandos se decía que «la propiedad de las mencionadas islas puede reivindicarse por el Gobierno de S.M.»⁴⁴. El uso de esta expresión supuso un error diplomático que fue visto como muestra de la política intervencionista de España y puso a toda la costa del Pacífico en contra de la escuadra.

Perú cortó los suministros a las islas y bloqueó el abastecimiento de la flota, tarea a la que se sumó Chile, primero de forma discreta y, finalmente, declarando la guerra a España. La cuestión del avituallamiento de la flota comenzaba a ser crítica.

El Ministerio de Estado intentó reconducir la crisis con un comunicado donde declaraba que «la reivindicación de una parte del territorio peruano no ha entrado nunca en las ideas del Gobierno de S.M.» y condenaba el uso de la palabra «reivindicación» en la declaración antes citada⁴⁵.

Pero, simultáneamente, por real orden de 26 de junio se aprobó la toma de las islas y se ordenó su retención en tanto Perú no resarciera las ofensas realizadas a España en la persona de su enviado Salazar⁴⁶. En la misma orden se anunciaba el envío de las fragatas *Blanca* y *Berenguela* y de la corbeta *Vencedora*. Posteriormente, por otra real orden (18 de agosto) se envió la *Villa de Madrid*.

A finales de mayo, en una revisión de la documentación dejada a bordo por Salazar, se descubrió el documento que este había ocultado⁴⁷. Así pues, Hernández-Pinzón se dio cuenta del engaño de que había sido víctima al habersele ocultado el segundo pliego de las instrucciones: «... ¡cuán lejos estaba yo de presumir que dicho documento era el más esencial y la clave de cuanto debía hacerse, y que se me ocultó maliciosamente con el fin de llevar a

(43) AGMAB, 1994: vol. III, doc. 612, «Comandancia general de la Escuadra del Pacífico».

(44) *Ibidem*, p. 27.

(45) Circular del Ministerio de Estado de 24 de junio de 1864.

(46) HERNÁNDEZ-PINZÓN, p. 167.

(47) *Ibidem*, pp. 162-163.

cabo sin embarazo alguno la idea de tomar las islas de Chincha que hace años estaba fija en el Sr. Mazarredo con el carácter de monomanía!»⁴⁸.

En octubre, en respuesta a un cuestionario elaborado por el Ministerio de Estado, en relación a las islas Chincha el Ministerio de Marina respondía que, «llegado el caso de hacer la guerra al Perú, nuestra más apremiante atención debe ser la conservación de las islas de Chincha como base de operaciones y como prenda pretoria, de cuya producción podamos disponer franca y definitivamente para proporcionarnos con su venta los recursos de boca y guerra que en cambio nos facilite el comercio de Europa o de los Estados Unidos de América»⁴⁹.

El 25 de noviembre, la *Tetuán*, fondeada con el resto de la escuadra en la bahía de Pisco, se perdió por un incendio accidental, de modo que la escuadra, que ya arrastraba problemas de abastecimiento de carbón y víveres, quedó reducida a la *Resolución*, la *Covadonga* y la recién llegada *Vencedora*.

A finales de octubre, el Gobierno decidió relevar a Hernández-Pinzón por José Manuel Pareja⁵⁰, a quien nombró además representante plenipotenciario frente a Perú. La sustitución se llevó a cabo el 7 de diciembre, unas semanas antes de la arribada de las fragatas de refuerzo. En su parte de relevo, Hernández-Pinzón hacía constar la falta de pertrechos navales que afectaba a la *Resolución* y la *Covadonga*, que además necesitaban limpiar sus fondos –en especial la última– y presentaban serios problemas en sus calderas. Asimismo comunicaba que en la escuadra se había padecido una alta incidencia de tisis y que se habían perdido dieciocho hombres por fallecimiento y sufrido 96 desertiones⁵¹. La escuadra se había reforzado con diversos barcos mercantes fletados para su abastecimiento. La *Resolución* se encontraba entonces enfrascada en la reparación de las chumaceras de su hélice.

El día 30 de diciembre llegó a la bahía de Pisco un representante peruano con objeto de alcanzar un acuerdo con Pareja. Las conversaciones se iniciaron en la fragata *Villa de Madrid*, donde Pareja había trasladado su insignia. Tras diversas complicaciones, el acuerdo se alcanzó el 27 de enero de 1865.

A pesar de la formalidad, el ambiente social en Perú continuaba alterado. Unos días después de la firma, la escuadra fondeó en El Callao, y sus jefes fueron a Lima invitados por el presidente de la República. Los miembros de la tripulación libres de servicio bajaron a tierra. Grupos radicales organizaron tumultos contra los españoles, a consecuencia de los cuales resultó asesinado el cabo de mar de la *Resolución* Esteban Fradera.

Una vez, aparentemente, resuelta la cuestión de Perú, llegó el turno de resolver los desencuentros con Chile. Allí, algunos periódicos atacaban con dureza a España y, durante el conflicto con Perú, a pesar de la declaración de

(48) AGMAB, 1994: vol. III, doc. 613, «Comandancia general de la Escuadra del Pacífico».

(49) AGMAB, 1966: vol. I, doc. 6, «Cuestionario del Ministerio de Estado al de Marina sobre el problema en Perú y respuestas dadas a cada uno de los puntos».

(50) AGMAB, 1994: vol. III, doc. 623, «Dirección de personal del ministerio de Marina al jefe de la Escuadra del Pacífico».

(51) HERNÁNDEZ-PINZÓN, p. 179.

neutralidad, se permitió el avituallamiento de los barcos peruanos y no así el de los de la escuadra, la cual tuvo que negociar sus suministros de carbón y víveres en Panamá o San Francisco. En ese sentido, el ministro de Estado escribía en marzo a su representante en Chile que a las ofensas inmotivadas «se opongan los actos de energía que demuestren la virilidad de España y su firmeza para exigir el inmediato desagravio» (NOVO Y COLSON: 1882, p. 314, n. 1).

Mientras tanto, el 19 de enero de 1865 fue nombrado nuevo comandante de la *Resolución* el capitán de navío Carlos Valcárcel⁵², quien tomó posesión el 6 de marzo. El 5 de mayo arribó a El Callao la fragata blindada *Numancia*.

El 21 de julio de ese año cayó el gobierno de Narváez, el cual fue sustituido por uno de la Unión Liberal que, con una actitud más agresiva hacia Chile, destituyó al embajador y nombró a Pareja, recientemente ascendido a teniente general, plenipotenciario también para Chile. Sus instrucciones incluían mantener una actitud enérgica en la reclamación por los agravios y, en caso de ser desatendido, declarar el bloqueo a los puertos chilenos (NOVO Y COLSON: 1882, p. 321).

Recibidas las instrucciones el 7 de septiembre, Pareja se dirigió a Valparaíso con el grueso de la escuadra, dejando a la *Numancia* en El Callao. Una vez rechazado el ultimátum por el gobierno chileno, y repuestas las existencias de carbón, Pareja decretó el bloqueo de los puertos chilenos el 26 de septiembre.

La *Villa de Madrid* quedó bloqueando Valparaíso; la *Resolución*, los puertos de Tomé y Talcahuano, en la bahía de Concepción; la *Blanca*, el puerto de Caldera, y la *Berenguela*, el de Coquimbo. Quedaban así bloqueados todos los puertos chilenos de valor comercial, pero se dejaba la flota dispersa y en libertad de movimiento a la corbeta chilena de hélice *Esmeralda*. Esta corbeta, de 854 toneladas y armada con veinte cañones, era la amenaza más significativa que afrontaba la escuadra; no suponía un riesgo para las fragatas, pero sí lo era para los buques menores y los mercantes de suministro.



Fig. 7. Carlos Valcárcel. (FUENTE: NOVO Y COLSON: 1882, p. 134)

(52) *Gaceta de Madrid*, 8 de febrero de 1865, p. 1, «Parte oficial. Resoluciones tomadas por el Ministerio de Marina» (19 de enero).

El 6 de noviembre triunfó la revolución en Perú. Temiendo que esto llevara a la concentración de las fuerzas navales peruanas y chilenas, Pareja ordenó la reunión de la *Blanca* y la *Berenguela* en Caldera, por ser un puerto de mayor importancia, quedando la *Covadonga* encargada del bloqueo de Coquimbo. Cuando se ordenó a esta última volver a Valparaíso, fue apresada por la *Esmeralda* durante la mañana del 26 de noviembre. El apresamiento causó gran conmoción en la escuadra y, en especial, en su comandante, que unos días después (el 30 de noviembre) se suicidó.

A principios de diciembre salían los buques de la Armada peruana de El Callao sin ser obstaculizados por la *Numancia* por no mediar declaración de guerra⁵³.

Como consecuencia de todo lo anterior, Casto Méndez Núñez, hasta entonces comandante de la *Numancia*, quedó al mando de la escuadra. En una de sus primeras comunicaciones como jefe de la escuadra al Ministerio de Marina, advertía del poco satisfactorio estado del material disponible y de lo escasamente apropiados que resultaban sus barcos para el tipo de guerra al que se estaba enfrentando: «... sin presentarse el enemigo al combate, sino guerra de recursos, el corso; con buques todos más andadores que los nuestros, y en su consecuencia, burlando nuestra superioridad»⁵⁴, y sin poder contar con un puerto donde abastecerse y reparar sus averías.

Las instrucciones recibidas desde Madrid, en línea con ese punto de vista, consideraban la destrucción de la flota combinada como castigo suficiente, «debiendo V.E. recurrir al bombardeo de los puertos solo en el caso de no ser posible apoderarse de las Escuadras enemigas ni echarlas a pique»⁵⁵. La voluntad del Gobierno quedaba clara en el comunicado del ministro de Estado de enero de 1866: «... más vale sucumbir con gloria en mares enemigos, que volver a España sin honra ni vergüenza» (NOVO Y COLSON: 1882, pp. 403-404, n. 1).

El 18 de diciembre se ordenó la salida hacia el Pacífico de la fragata de hélice *Almansa*. El 26, la *Resolución* partió rumbo a las islas de Juan Fernández, ante las noticias que situaban allí a la perdida *Covadonga*. A su vuelta hubo que revisarle de nuevo el timón. Durante enero se siguió buscando a la flota chileno-peruana por las costas de Chile. A principios de febrero, la *Blanca* y la *Villa de Madrid* localizaron a gran parte de la flota combinada (no estaba la *Esmeralda*, pero sí la capturada *Covadonga*) en la isla de Abtao, junto a Chiloé. Allí, el 7 de febrero, se entabló un duelo artillero en el que la combinada no pudo ser eliminada por ser la zona inaccesible para las fragatas, debido a su poca profundidad y a la abundancia de escollos.

A pesar de que algunas noticias llegadas a la Península aseguraban la victoria y el apresamiento de la *Esmeralda* y la *Covadonga* por la *Resolución*,

(53) AGMAB, 1966: vol. 1, doc. 48, «Méndez Núñez al ministro de Marina».

(54) *Ibidem*, doc. 88, «Méndez Núñez al ministro de Marina».

(55) *Ibidem*, doc. 101, «El ministro de Estado al de Marina».

lo cierto es que resultó imposible localizar y destruir a la flota combinada. Fue entonces cuando se decidió el bombardeo de Valparaíso.

Se concedieron cuatro días para la evacuación del personal civil y se pidió marcar con banderas blancas las iglesias, hospitales y otros lugares de beneficencia. Cinco almacenes fiscales, la Bolsa, la estación y otros edificios oficiales fueron señalados como objetivos. Se designó para el bombardeo a las fragatas *Blanca*, *Villa de Madrid* y *Resolución*, y a la corbeta *Vencedora*, que se situaron a una media milla de sus objetivos. La *Numancia* quedó en reserva, mientras que la *Berenguela* quedaba como protección del convoy de mercantes y presas.

El bombardeo se inició poco después de la mañana del día 31 de marzo de 1866, y concluyó unas tres horas después. Se saldó con dos muertos y catorce millones de duros en pérdidas, doce de ellos correspondientes al valor de las mercancías en los almacenes fiscales. Una vez concluido el bombardeo, se procedió al carboneo de los buques en la bahía, donde se les unió la *Almansa* el 10 de abril. El 15 la escuadra abandonó definitivamente la bahía de Valparaíso rumbo a El Callao, adonde llegó el 25, quedando fondeada junto a la isla de San Lorenzo, unas dos millas al suroeste del puerto. Allí se reportó la aparición de escorbuto en la *Villa de Madrid* y en la *Berenguela*⁵⁶.

El 27 de abril, Méndez Núñez redactó un manifiesto al cuerpo diplomático residente en Lima, por el que concedía un plazo de cuatro días para que súbditos extranjeros y población civil abandonasen la población.

Las defensas de la plaza eran formidables. Disponía de cuatro cañones Armstrong de trescientas libras en torres blindadas, situados por mitades en los extremos norte y sur de las defensas. Entre ellos y la ciudad había otros cinco cañones Blackely de 450 libras tras parapetos de tierra, apoyado todo esto por siete baterías en tierra y por los barcos de su escuadra, con un total de unos 38 cañones de 32 cm y cuarenta de dieciséis. Además, se habían dispuesto numerosos torpedos (minas) a cierta distancia de la costa, con ignición por chispa eléctrica encendida desde tierra mediante cable.

A las once de la mañana del 2 de mayo⁵⁷, una vez que se retiró la niebla imperante a primera hora, se tocó zafarrancho. Las fragatas *Numancia*, *Blanca* y *Resolución* se posicionaron para atacar las baterías del sur de la plaza; la *Almansa* y la *Vencedora* ocupaban el centro, frente al puerto, mientras que la *Berenguela* y la *Villa de Madrid* se situaron frente a las baterías del norte.

A las 11:45 la *Numancia* disparó la primera bala. Todos los buques estaban en su posición, entre la línea de costa y las minas, mucho más cerca de la costa de lo que los defensores habían esperado, rozando un fondo lodoso de ocho o nueve metros de profundidad media. Esto les permitió evitar la explosión de las minas, además de que los disparos de los cañones de gran

(56) AGMAB, 1966: vol. II, doc. 348, «Don Fernando Oliva a Méndez Núñez».

(57) El plazo concluyó el 1 de mayo. Probablemente Méndez Núñez prefirió esperar al día siguiente por lo emblemático de la fecha.



Fig. 8. El bombardeo de El Callao visto desde la isla de San Lorenzo. (FUENTE: *Le Monde illustré* de 18 de junio de 1866, p. 376)

calibre, para los cuales los barcos de madera no tenían defensa, les pasaban por encima.

Hacia las cinco de la tarde, próximo el ocaso, se hizo señal de cesar el fuego y volver al fondeo de la isla de San Lorenzo. Solo tres cañones de la plaza respondían al fuego. El combate se saldó para la escuadra con 44 muertos y 83 heridos. Excepto la *Berenguela*, que sufrió un cañonazo en su línea de flotación, el resto de los buques salió del encuentro con averías menores.

La *Resolución* mantuvo el fuego, junto a la *Numancia*, la *Almansa* y la *Vencedora*, hasta el final de la jornada. Logró incendiar varios puntos de la ciudad y enmudeció varios cañones. Disparó 1.304 proyectiles de todo tipo. El mastelero de velacho quedó inutilizado, y el palo trinquete, rendido por debajo de las cacholas. Varios botes fueron desfondados, y recibió otros balazos en casco y aparejo. Sufrió la pérdida de tres hombres, además de tres heridos y nueve contusos.

Durante el combate se situó a poco más de media milla de las baterías, en una zona con fondo fangoso, donde quedó varada con el timón suspendido unos veinte centímetros. Tras maniobrar para tomar más fondo, pudo continuar el combate⁵⁸.

El tornaviaje

El 9 de mayo concluyeron las reparaciones mínimas necesarias para emprender el regreso y se había completado el carboneo. Méndez Núñez

(58) AGMAB, 1966: vol. II, doc. 361, «El comandante de la fragata *Resolución* a Méndez Núñez».

había manifestado al ministerio su intención de volver por el cabo de Buena Esperanza, en consideración a las dificultades que para la *Numancia* presentaba el de Hornos, especialmente en invierno, y a la escasez de ropa adecuada para las tripulaciones. Desde el ministerio se le pidió modificar esos planes, dado el largo tiempo que la Península y las Antillas quedarían desprotegidas frente a ataques corsarios. Se le sugería asimismo que, en caso de precisar mantenimiento mayor en los buques, se dirigiese a San Francisco⁵⁹.

Sin embargo, llevar la escuadra a San Francisco, alejada y a sotavento de las costas peruanas, hubiese retardado el regreso sin que fuera de utilidad para el propósito manifestado. Con estas consideraciones, Méndez Núñez decidió dividir la escuadra. La *Numancia* y la *Berenguela*, muy dañada en el combate, junto al transporte *Marqués de la Victoria* y otros transportes menores volverían con escala en Filipinas, mientras que el resto lo haría por el cabo de Hornos.

Antes de zarpar, la junta de facultativos advirtió que, además de los casos diagnosticados de escorbuto en la *Villa de Madrid* y la *Berenguela*, habían aparecido casos sospechosos en la *Resolución* y la *Blanca*, sin que pudiera descartarse su aparición en otros buques. Las razones de este brote estaban en la falta de alimentos frescos, las frías temperaturas y el exceso de humedad. Con estos antecedentes, escasos de alimentos y faltos de ropa de abrigo, la escuadra se separó el 10 de mayo con intención de pasar, una parte de ella, el cabo de Hornos.

Conforme se fue avanzando hacia el sur, el escorbuto se iba extendiendo entre la tripulación de la *Resolución* y hubieron de suspenderse ejercicios y organizar una tercera guardia para aumentar el descanso del personal.

El 1 de junio, navegando ya en demanda del cabo, a la escuadra le llegó un tiempo duro del norte que la separó definitivamente. Los días siguientes sufrió frecuentes chubascos de nieve y granizo, que dejaban la cubierta blanca y resbaladiza: «Bajo cubierta no era el cuadro menos desolador: los enfermos, que primero ocuparon la enfermería y después llenaron el sollado, se encontraban ya en la batería en bastante número». Cada día morían uno o dos enfermos (FERY Y TORRES: 1882, p. 48).

A falta de horizonte, la fragata llevaba varios días navegando a la estima, cuando, en la amanecida del 13 de junio, se dio la voz de «¡tierra por la proa!». La fragata llevaba instalada la caña de respeto y, a la orden de arribada urgente, «con violencia la cerraron a la banda; el buque obediente a la pala, cayó a sotavento dejando la costa avistada por la amura» (FERY Y TORRES: 1882, p. 57). Se había roto la espiga del dado de hierro donde entra la caña de respeto. Tras la maniobra, el buque se quedó sin gobierno. La tierra en cuestión eran las islas de Diego Ramírez.

La inspección del timón no permitió detectar el punto de fallo, pero la fuerte holgura que presentaba aconsejó cortar la madre por cerca de la limera. Los siguientes días el barco fue al gareté, a veces navegando de través en medio

(59) *Ibidem*, doc. 384, «El ministro de Marina a Méndez Núñez».



Fig. 9. El bote de la *Resolución* sale en busca de ayuda. (FUENTE: SANTIAGO Y HOPPE, p. 28)

del temporal «porque no fue posible darle gobierno por medio de ninguna de las cuatro espadillas que se ensayaron»⁶⁰.

Navegando sin gobierno, pasaron el día 15 por la noche a unas doce millas de la isla de los Estados, unas 240 millas al noreste de Diego Ramírez. La noche del 18 al 19 se distinguieron las luces de un barco, por lo que se encendieron bengalas en demanda de auxilio.

El barco resultó ser la fragata danesa *Peter Fordt*. Se intentó el remolque, pero el mucho mar rompió el cabo guía que se había podido hacer llegar en una arriesgada maniobra. En su lugar se logró transbordar a 35 enfermos, junto con un médico y un guardiamarina para su cuidado; a medianoche del 21 subió el viento, perdiéndose el bote y quedando separados definitivamente ambos barcos⁶¹.

Finalmente, en su deriva, la madrugada del 22 de junio la *Resolución* llegó a la isla de los Leones Marinos, unas noventa millas al suroeste de Puerto Stanley. El día 24 salió una comisión, a cargo del teniente de navío Cecilio de Lora, en demanda de auxilio hacia aquel puerto, adonde arribó once horas después con la fortuna de encontrar en él al vapor inglés *Spitful*, que inmediatamente salió en busca de la fragata. Al anochecer del día 27, la *Resolución* llegaba a remolque a Puerto Stanley.

En aquel puerto se encontraba la fragata danesa, la cual, a falta de mejores instalaciones en tierra, sirvió de buque hospital. A pesar de la mejora experi-

(60) AGMAB, 1994: vol. III, doc. 738, «Carlos Valcárcel, comandante de la fragata *Resolución*, al comandante general de la Escuadra del Pacífico».

(61) *Ibíd.*, doc. 775, «Diario de navegación de Cecilio de Lora a bordo de la fragata *Resolución*».



Fig. 10. Entrada en Cartagena. (FUENTE: SANTIAGO Y HOPPE, p. 35)

mentada por la mayoría de los enfermos, todavía catorce de ellos fallecieron en las Malvinas. En aquel puerto, a pesar de lo precario de las instalaciones, se fabricó un nuevo timón; sin embargo, fue imposible reparar el codaste, por lo que no se pudo reponer la hélice, y el resto de la navegación hubo de hacerse exclusivamente a vela.

La *Resolución* permaneció en las Malvinas hasta el 18 de septiembre, cuando, acompañada del vapor *Colón*, enviado por Méndez Núñez en su auxilio, y una vez repuesto el timón, salió en demanda de Montevideo y de ahí hacia Río de Janeiro, donde estaba reunida el resto de la escuadra. Allí, tras revisar el timón, se llegó a la conclusión de que «tanto el timón como el falso codaste y popa de este buque prestan en la actualidad toda clase de seguridades para efectuar el viaje a la Península»⁶². En consecuencia, la *Resolución* salió de Río de Janeiro el 29 de octubre en demanda de Cartagena, puerto al que había sido destinada.

La llegada a Cartagena, donde fue recibida con toda clase de homenajes, se produjo al anochecer del día 31 de diciembre de 1866, cuatro años, cuatro meses y veinte días después de su partida.

Epílogo

No fue la *Resolución* la única de las fragatas de la escuadra con problemas en su timón. La *Almansa* también sufrió averías que, aunque pudieron ser

(62) *Ibidem*, núm. 759, «Méndez Núñez al ministro de Marina».

remediadas, llevaron a Méndez Núñez a reportar los problemas de diseño que presentaban estos timones, por no tener la madre de hierro⁶³. Por otra parte, ya estaba clara la superioridad de los buques blindados, por lo que la *Resolución* entró en gradas para su transformación en fragata blindada. En unos pocos años, el concepto fragata de hélice había quedado obsoleto.

A la fragata se la dotó de un blindaje parcial y se le rediseñó la artillería, lo que hizo que su desplazamiento se incrementase unas doscientas toneladas y que su velocidad máxima se redujese a menos de siete nudos, perdiendo así gran parte de las virtudes marineras que había tenido. En el primer aniversario del fallecimiento de Méndez Núñez, con la *Resolución* todavía en gradas, el Gobierno decidió dar a la fragata transformada el nombre del almirante⁶⁴. Así pues, la que empezó siendo *Nuestra Señora del Patrocinio* terminó llamándose *Méndez Núñez*.

La caída de las Bolsas en París y Londres, motivada por la guerra austro-prusiana y la crisis de los ferrocarriles en Europa, provocó una importante crisis en España desde finales de 1866, crisis agravada por una fuerte sequía y el encarecimiento de las importaciones de algodón (base de la incipiente industria textil catalana), derivado de la guerra de Secesión norteamericana (1861-1865). Estos factores, entre otros, tuvieron un fuerte impacto social y político que provocó el final del periodo de relativa estabilidad y prosperidad de la década anterior.

Esa situación también influyó en que el final de la *Resolución* coincidiese con el agotamiento del periodo de refuerzo en la Armada. El presupuesto que le fue consignado para el ejercicio 1867-1868 (14,1 millones de escudos) fue un 47 por ciento inferior al promedio de los tres ejercicios anteriores, aun incluyendo en esa cantidad un crédito de 3,2 millones de escudos para el pago de los gastos de guerra.

Las hazañas de la *Resolución*, como parte de la escuadra que por aquellos años se construyó, fueron una muestra del espejismo de progreso en que vivió España bajo los gobiernos de la Unión Liberal. Tras unos años de proyección exterior (Marruecos, Cochinchina, Santo Domingo, México y el Pacífico), las fuerzas armadas españolas se veían obligadas a volver a desenvolverse en conflictos civiles: la guerra cantonal (1873-1874), la Tercera Guerra Carlista (1872-1876) o la de Cuba (1868-1878).

Bibliografía

- ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA ÁLVARO DE BAZÁN (1966-1974), *Documentos relativos a la campaña del Pacífico (1863-1867)* [3 vols.] Madrid, Museo Naval. Disponible en <https://patrimoniocultural.defensa.gob.es/es/centros/archivo-marina-alvaro-bazan/coleccion>
- BARREIRO, Agustín J. (1926). *Historia de la Comisión Científica del Pacífico (1862 a 1865)*. Madrid, Museo Nacional de Ciencias Naturales.

(63) AGMAB, 1966: vol. II, doc. 414, «Méndez Núñez al ministro de Marina».

(64) *Gaceta de Madrid*, 23 de agosto de 1870, p. 1, «Ministerio de Marina. Orden».

- CARRERAS, Albert y TAFUNELL, Xavier (coords.) [1989]. *Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX*. Madrid, Fundación BBVA.
- ALMAGRO, Manuel de (1866). *Breve descripción de los viajes hechos en América por la comisión científica enviada por el Gobierno de S.M.C. durante los años de 1862 a 1866*. Madrid, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de (1999). *Crónica de la Marina española en el siglo XIX I, 1800-1868*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- ESCRIGAS RODRÍGUEZ, Juan (junio 2015). La fragata *Resolución* en la Escuadra del Pacífico (1862-1867) [I]. *Revista General de Marina*, 268, 903-915.
- (julio 2015). La fragata *Resolución* en la Escuadra del Pacífico (1862-1867) [III]. *Revista General de Marina*, 269, 105-114.
- FERY Y TORRES DE VILDÓSULO, Alejandro (1882). *Viaje de regreso de la Resolución*. Madrid, Imprenta de Fontanet.
- G.^a MARTÍNEZ, José Ramón (1991). Análisis militar del combate del 2 de mayo de 1866. *Revista de Historia Naval*, 32, 45-36.
- (1999). *El combate del 2 de mayo de 1866 en El Callao: resultados y conclusiones tácticas y técnicas*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- (2003). «La demostración y el simulacro naval de Alicante (junio 1862)». En HUGUET CHANZÁ, José (coord.) *Las fotografías valencianas de J. Laurent*. Ajuntament de València, 79-95.
- LÓPEZ-OCÓN, Leoncio y PUIG-SAMPER MULERO, Miguel Ángel (1987). Los condicionamientos políticos de la Comisión Científica del Pacífico: nacionalismo e hispanoamericanismo en la España bajoisabelina (1854-1868). *Revista de Indias*, 67, 667-682.
- NOVO Y COLSON, Pedro de (1882). *Historia de la guerra de España en el Pacífico*. Madrid, Imprenta de Fontanet.
- ORELLANA BRICEÑO, M.^a Soledad (2009). El bombardeo a Valparaíso: curiosidades y detalles olvidados en la generalidad de la historia. *Revismar*, 5, 472-479.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro (1988). *De imperio a nación: crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*. Madrid, Alianza Editorial.
- PRIDA Y PALACIO, Pedro de (1862). «Postración de nuestra Marina y su renacimiento». *La Asamblea del Ejército y de la Armada III*, 349-361.
- PUIG-SAMPER MULERO, Miguel Ángel (2005). Ciencia y nación. La comisión científica del Pacífico: crónica de la organización de una expedición romántica. *Sociedad Geográfica Española*, 22, 86-93.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1980). *La construcción naval militar en España, 1730-1980*. Madrid, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (1999). *La Armada española, la campaña del Pacífico 1862-1871: España frente a Chile y Perú*. Madrid, Aqualarga.

Archivos y hemerotecas

- Archivo del Museo Naval de Madrid, HERNÁNDEZ-PINZÓN Y ÁLVAREZ, Luis: «Diario de la navegación practicada al Océano Pacífico con las fragatas y goleta *Resolución*, *Triunfo* y *Covadonga*», sign. AMN-Ms. 0976.
- , SANTIAGO Y HOPPE, Javier de: «Álbum de la Guerra del Pacífico. Años 1863 a 1867», sign. AMN 0619-Ms.1962/000.
- Biblioteca Virtual de Defensa, *Estado General de la Armada*. Disponible en <https://biblioteca-virtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=36562>
- Hemeroteca de la *Gaceta de Madrid*. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/gazeta.php>
- Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España. Disponible en <https://hemerotecadigital.bne.es/hd/es/advanced>

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

.....

Dirección postal

.....

.....

País

Teléfono

C/e

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....

.....

.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena 1, 1.º, 28014 Madrid

Teléfono: 913 12 44 27

C/e: RHN@mde.es

FRANCISCO ARMERO Y FERNÁNDEZ DE PEÑARANDA: MARINO ILUSTRE, MINISTRO Y GRANDE DE ESPAÑA

Carlos PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO
Universidad San Pablo CEU, CEU Universities
Recibido: 16/07/2023 Aceptado: 07/09/2023
Madrid, España

Resumen

Este trabajo trata de exponer una biografía personal e institucional de Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, ministro de Marina en cinco periodos distintos en el siglo XIX. Destacó por su labor de reordenación y fomento de la Marina española, tanto en el plano orgánico como en el material. También diputado y senador, mostró una especial fidelidad a la reina Isabel II durante toda su vida pública, siempre condicionada esta por las oscilaciones políticas y sociales de la España decimonónica.

Palabras clave: ministro, Marina, reformas, diputado, senador.

Abstract

This work attempts to present a personal and institutional biography of Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, Minister of the Navy in five different periods in the 19th century. He stood out for his work of reorganiza-

tion and promotion of the Spanish Navy, both organically and materially. Also a deputy and senator, he showed a special loyalty to Queen Isabella II throughout his public life, always conditioned by the political and social oscillations of nineteenth-century Spain.

Keywords: minister, Navy, reforms, deputy, senator.

Introducción

CUANDO estas líneas se escriben, se cumplen doscientos años del primer viaje de instrucción del guardiamarina Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, en la corbeta *Aretusa*, en aguas de la bahía de Cádiz. Como se verá a continuación, son varios los autores (Fernández Duro, Álvaro Armero, Cervera Pery) que han querido rendir tributo a la figura de este brillante marino y excelente gestor y ministro del ramo. De una inteligencia estratégica insuperable, sus acciones de armas se contaron por victorias, lo que fue recompensado con justicia por sus superiores, pero también por la reina Isabel II, como nos cuentan sus antes citados biógrafos. Todos ellos han destacado en sus respectivos trabajos su pericia en el mando, su arrojo en la batalla en el mar –también en tierra– y su innegable aptitud para el gobierno en los despachos.

A todo ello se refiere asimismo el ilustre historiador Eduardo Ybarra Hidalgo, autor del relato más completo de la vida y obra de Armero y Fernández de Peñaranda, publicado en 1990 por la Asamblea Provincial de la Cruz Roja Española, en Sevilla. Fruto de las consultas en el archivo de la familia Armero –de ahí su valor–, los ejemplares de esta obra resultan sin embargo difíciles de conseguir, al no publicarse en su momento con el correspondiente ISBN. A esta obra, a las elaboradas por los autores arriba reseñados y a otras de menor entidad, pero también a los datos recogidos por quien suscribe en el expediente personal de Armero depositado en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, así como en los correspondientes Archivos del Congreso de los Diputados y del Senado, responde este trabajo, que pretende prestar un modesto homenaje a un gran marino cuyo recuerdo aún perdura hoy en el Panteón de Marineros Ilustres de San Fernando (Cádiz).

Nacimiento, familia y primeros años en la Marina

Existe una curiosa falta de unanimidad en la doctrina en lo que respecta a la fecha exacta de nacimiento del ministro Armero. Todos los autores coinciden en el día y mes: 3 de mayo, pero el debate surge en lo relativo al año, pues la mayoría de los investigadores que han trabajado en la figura de este ilustre marino y ministro coinciden en señalar 1804 como aquel en que nació el

primogénito de la familia Armero-Fernández de Peñaranda. Cesáreo Fernández Duro, en su biografía publicada al poco de fallecer nuestro protagonista, así lo indica: «En la villa de Fuentes de Andalucía, provincia de Sevilla, nació D. Francisco, el día 3 de mayo de 1804 ...» (FDEZ. DURO: 1866, p. 5). De la misma opinión es Paula Pavía, aunque en este caso él recoge íntegramente en su *Galería biográfica de los generales de Marina* la semblanza realizada por Fernández Duro (PAULA PAVÍA: 1873, p. 3). En su hoja de servicios, hoy depositada en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, también se señala el mismo año: «Nació en tres de Mayo de mil 804 ...»¹. El mismo dato figura en sus respectivos expedientes personales, que pueden consultarse en los archivos tanto del Congreso de los Diputados como del Senado, pues perteneció, como se verá más adelante, a ambas corporaciones. Cervera Pery, en el *Diccionario biográfico español*, también afirma que Armero y Fernández de Peñaranda nació en 1804: «Armero y Fernández de Peñaranda, Francisco. Marqués de Nervión (I). Fuentes de Andalucía (Sevilla), 3.V.1804–Sevilla, 1.VII.1866» (CERVERA PERY: 2009). Llama también poderosamente la atención que Álvaro Armero, en la más reciente biografía del cinco veces ministro de Marina, no se pronuncie expresamente sobre esta cuestión, pues la primera referencia cronológica sobre su vida la sitúa en 1820: «Desembarca en la Historia nuestro personaje, el 27 de abril de 1820, terminados sus estudios en la Escuela Naval de San Fernando ...» (ARMERO: 2018, p. 43).

Sin embargo, aquí nos adherimos a la fecha señalada por Ybarra Hidalgo, quien en 1990 publicó la más completa biografía de Armero y Fernández de



Retrato anónimo del capitán general Francisco Armero y Fernández de Peñaranda (1804 -1866), marqués del Nervión (s. XIX). [FUENTE: Biblioteca Virtual de Defensa]²

(1) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/82 «Hoja de servicios del Capitán general D. Fran.º Armero y Fernan.º de Peñaranda».

(2) Francisco Armero, 1803-1866, xxiv (capitán general). De pie, de tres cuartos, un poco a su derecha y cabeza casi de frente. Uniforme de gala de teniente general del Ejército. Banda y placa de Carlos III, placa de San Hermenegildo y cruces de la Diadema Real de Marina y de San Fernando. Con la mano izquierda sujeta el sable; a la derecha tiene una carta en la que se lee «Francisco Armero» y que apoya sobre una mesa, encima de la cual está un bicornio y un cartel que dice: «Apertura del Colegio Naval Militar Enero de 1845». Fondo neutro.

Peñaranda con datos extraídos del archivo de la familia Armero, como antes se ha indicado. Así, en esta obra señala lo siguiente respecto de su nacimiento y bautizo: «El mayor de los hermanos [Francisco] nació el 3 de Mayo de 1803, bautizándose el mismo día en la Parroquia de Santa María la Blanca de Fuentes, imponiéndose los nombres de Francisco, José de la Cruz, apadrinado por sus abuelos maternos, Francisco Fernández de Peñaranda y Micaela Sevilla» (YBARRA HIDALGO: 1990, p. 21). Estos apuntes, tomados por el autor indudablemente de la partida de bautismo de nuestro personaje, vienen refrendados por lo dispuesto en la leyenda que figura en el mausoleo del ministro en el Panteón de Marinos Ilustres, leyenda que evidentemente debió de ser redactada por la familia o al menos aprobada por ella. Allí se indica el año de «MDCCCIII» como el de su nacimiento³.

Fueron sus padres Antonio Armero y Dolores Fernández de Peñaranda, quienes contrajeron matrimonio en la parroquia de Santa María la Blanca, de la localidad de Fuentes, el 26 de mayo de 1802. De acreditada nobleza ambos, este matrimonio tuvo catorce hijos, el primero de ellos, Francisco. Los otros trece, ocho varones y cinco mujeres, vinieron al mundo entre 1805 y 1827: Antonio, 1805; José María, 1806; Manuel, 1808; Agustín, 1809; Joaquín, 1811; María de los Dolores, 1812; María Ascensión, 1815; Ramón, 1817; Teresa de Jesús, 1819; María Luisa, 1820; Fernando, 1823; Martín, 1824, y la última, Ana, en 1827 (YBARRA HIDALGO: 1990, p. 18).

Francisco era, por tanto, el primogénito. Decidió seguir desde su juventud la tradición militar de la familia, pues no en vano su abuelo materno, también llamado Francisco, así como un hermano y dos sobrinos de su abuela materna habían sido oficiales de la Armada (ib., p. 16). A ello contribuyó, como cuenta Fernández Duro, el hecho de que su educación escolar se desarrollara en un colegio de Cádiz (FDEZ. DURO: 1886, p. 5), sede de uno de los tres departamentos de Marina creados por el ministro de Marina e Indias José Patiño y Rosales en 1726. No quiso esperar un día más de los necesarios para ingresar en la Marina, y así, como relata Ybarra Hidalgo, el 15 de mayo de 1819, recién cumplidos los dieciséis años, edad mínima exigida para ello, Francisco Armero y Fernández de Peñaranda presentó petición al rey para ingresar en la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, creada también por Patiño en 1717. Comprobado el cumplimiento de los requisitos precisados para la incorporación, el 29 de julio de ese mismo año «se comunica desde la Secretaría de Estado al Jefe del Departamento de Cádiz, que el Rey ha concedido la plaza de Guardiamarina a nuestro Francisco, que debería presentarse en el término de cuatro meses ...» (YBARRA HIDALGO: 1990, p. 22).

No obstante, no pudo Armero cumplir con el plazo señalado de incorporación a la Academia de Guardias Marinas, pues en la bahía gaditana y alrededores se había desatado una devastadora epidemia de fiebre amarilla. Según datos recogidos por Vaca Hernández (2020), tan solo en El Puerto de Santa

(3) Archivo Histórico Nacional (AHN), Títulos, Familias, 3769, n.º 27. Antecedentes relativos al monumento sepulcral del Sr. Armero.

María fallecieron 690 personas en ese año de 1819, con una letalidad del 18 por ciento de la población de esta localidad (en el mismo periodo de tiempo, en San Fernando fallecieron 1.588 personas, y en Jerez de la Frontera, 408). Por fin, según consta en su hoja de servicios, el 27 de abril de 1820, nueve meses después de su admisión, Armero sentó plaza de guardiamarina, empleo en que sirvió durante más de ocho años⁴, los tres primeros, realizando sus estudios técnicos exigidos en la misma Academia, y a partir del cuarto, ya embarcado en diferentes navíos⁵.

Fernández Duro recoge un relato pormenorizado de esos primeros años de servicio de Armero en la Marina. El 1 de agosto de 1822 embarcó en la corbeta *Aretusa* con la misión de proteger el comercio y perseguir contrabandistas. Al año siguiente lo hizo en el navío *Asia*, participando en la defensa de Cádiz, sitiada por los franceses. A partir de enero de 1824 navegó en el mismo navío hasta las islas Malvinas y San Carlos de Chiloé. Allí participó en los últimos combates que condujeron a la independencia de Chile, viéndose obligado el comandante del *Asia*, junto con los bergantines *Aquiles* y *Constante* y la fragata *Clarington*, a poner rumbo a las islas Filipinas para asegurar el retorno a la península ibérica. De camino a las Filipinas, a la altura de las islas Marianas se enfrentó sable en mano, junto con el resto de la oficialidad, a parte de la tripulación del *Asia*, que se había rebelado contra el mando. Tuvieron que lanzarse al mar para salvar la vida, y ya en tierra, lograron llegar a las Filipinas y de ahí a Cádiz en la fragata española *Sabina*. Realizó, por tanto, la vuelta al mundo, con escala en la isla de Santa Elena, para arribar por último a España el 7 de noviembre de 1825 (PAULA PAVÍA: 1873, pp. 4-6).

Navegó de guardiamarina en diferentes buques hasta que, por real orden de 8 de diciembre de 1828, fue promovido a alférez de navío, empleo con el que sirvió en las costas de Galicia, Portugal, el Norte y el Mediterráneo. En 1831, a bordo del *Guadalete*, Armero protagonizó un hecho heroico que demuestra, tal y como había sucedido en las Marianas, su arrojo personal y valiente carácter. Caído al mar en medio de un temporal el marinero de nombre Jaime Mons, Armero echó un bote al agua junto con otros cuatro marineros, y tras dos horas de lucha con los elementos y de rescatar a Mons, lograron todos volver al bergantín sanos y salvos. El informe del director general de la Armada recalcó la «humanidad y bizarría» de Armero, lo que le valió la Cruz de la Marina de Diadema Real. Tras otros servicios en la mar, descansó en tierra durante unos meses como ayudante en el arsenal de La Carraca, primero, y en Cartagena después (ib.)

Intervino en la Primera Guerra Carlista a bordo del *Nueva María*, por el río Nervión, en el levantamiento del sitio al que el general Zumalacárregui tenía

(4) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/82. «Hoja de servicios...».

(5) En su hoja de servicios constan todos los buques en que estuvo embarcado durante su servicio en la Armada. Entre ellos pueden citarse los siguientes: navío *Asia*, fragata *Perla*, ballenero *Inglés*, corbeta *Descubierta*, navío *Soberano*, bergantín *Manzanares*, bergantín *Guadalete*, fragata *Cortés*, corbeta *Colón*, vapor *Pizarro*, etc.

sometida la villa de Bilbao. El 16 de noviembre de 1835 se le dio su primer mando: el del cañonero *Leopoldino*, al frente del cual estuvo presente en diferentes acciones de guerra en la defensa de la villa de Bilbao frente a las tropas carlistas. Allí, en una primera ocasión en enero del año siguiente, destacó por su valentía y audacia, como da cuenta Fernández Duro (1866, p. 10):

«Armero siguió batiéndose siempre á vanguardia, haciendo con frecuencia desembarcos en guerrilla, y fuera prolijo por demás enumerar las acciones en que tomó parte, aplaudido por nuestras tropas, como testigos presenciales. Una de las más notables de estas acciones fue la que sostuvo ventajosamente el 6 de Enero de 1836 contra fuerzas muy superiores, en que el cañon del *Leopoldino* hizo estragos. Por ella se le propuso para la cruz de San Fernando de primera clase, que justamente le fue concedida, y las recomendaciones repetidas de sus jefes le valieron el ascenso á teniente de navío, acordado á su mérito en 29 de Abril».

Desempeñó también una valerosa acción al llevar una importante comunicación desde Portugalete a Bilbao, con posterior regreso a la primera localidad, en noviembre de 1836, siendo ascendido por ello a capitán de fragata el 29 del mismo mes.

Un mes más tarde, las tropas liberales levantaron el sitio de Bilbao, segundo al que los carlistas sometían a la villa bilbaína. Allí destacó Armero y Fernández de Peñaranda en la denominada acción o batalla de Luchana, quizá el hecho de guerra más relevante protagonizado por Armero. Tras un primer sitio entre el 11 de junio y el 1 de julio de 1835, que los liberales levantaron tras el desconcierto producido en las filas carlistas al conocer el fallecimiento de Zumalacárregui, el 23 de octubre de 1836 se iniciaba el segundo sitio de la capital vizcaína, fruto de la decisión adoptada en una junta de generales carlistas que, presidida por el pretendiente, don Carlos, se había celebrado trece días antes (URQUIJO GORTIA: 1988). Aunque pareció que se levantaba el sitio unos días después, pues las disensiones internas en el bando carlista eran notables en cuanto a la oportunidad de esta acción militar, solo unos días más tarde, el 4 de noviembre, don Carlos encargaba al general Eguía sitiar definitivamente Bilbao apoyándose en una fuerza de doce batallones. También hubo discrepancias en el bando realista a la hora de socorrer a los habitantes de la villa, pero al final se impuso el criterio del general Espartero y se decidió ocupar posiciones en la orilla izquierda de la ría, lugar desde donde se trataría de romper el cerco que tantos problemas de supervivencia estaba ocasionando a los bilbaínos (ib., pp. 18-29).

Se inició la ofensiva final el 24 de diciembre de 1836, en medio de un temporal de frío, lluvia y nieve que dificultó en demasía el ataque realista contra las posiciones carlistas en la orilla derecha. El plan de don Baldomero y del general Oráa, jefe del Estado Mayor, consistía en reunir a su ejército en Portugalete y «progresar por la parte derecha de la ría del Nervión para acceder a Bilbao por la zona de Banderas» (COLIS HERCE: 2017, p. 416). A tal fin se dispuso un ataque conjunto de todas las fuerzas de mar y tierra disponibles, embarcándose Armero de nuevo al frente del *Leopoldino* con el objetivo de

desembarcar junto al puente de Luchana y tomar las posiciones enemigas. Ybarra Hidalgo (1990, p. 41) nos relata la decisiva participación y arrojo de Armero en esos decisivos momentos del 24-25 de diciembre de 1836:

«Se inició la acción rompiendo el fuego por el flanco de una batería enemiga situada en la llamada Casa de la Pólvora. Se efectuó el desembarco por una escalera del muelle por la que sólo podía subir los hombres uno a uno. Modestamente dice Armero que “habiendo tenido yo la suerte de apoderarme con varios cazadores del Regimiento de Zaragoza de la batería”, cuando en realidad y según consta en el parte del día, Armero, dejando la seguridad del *Leopoldino*, desembarcando en una barca, con tres o cuatro soldados se apoderó de la batería y dirigió el desembarco de las restantes fuerzas. Dueño ya del flanco fue herido de bala de fusil y permaneció allí hasta terminar el total desembarco, durante el que fueron víctimas los comandantes Olivarreta y Cruzado».

Del valor de Armero en esta acción dio cuenta días después el propio general Baldomero Espartero en el parte remitido a la Secretaría de Estado y del Despacho de la Guerra. En él significaba a Armero entre los muchos combatientes del bando realista:

«Aterrado el enemigo con tanto arrojo, y sorprendido con tan inesperado ataque, fue de cortos momentos su resistencia, dando lugar con su fuga á que los bizarros cazadores se posesionasen de las fortificaciones del puente, de los parapetos de las casas inmediatas y de las baterías del camino y monte de Cabras. Dignos del mayor elogio son, Excmo. Sr., todos los que realizaron el atrevido asalto; pero lo merece particularmente el capitán de fragata D. Francisco Armero, quien á pesar de hallarse herido fue el primero que puso el pie sobre la batería enemiga, apoderándose de una de las piezas»⁶.

Continuaba diciendo don Baldomero, acerca de los méritos contraídos por Armero en la batalla de Luchana: «... posibilitó la operación, con el celo, actividad e inteligencia que desplegó en las importantes comisiones que se le confiaron, especialmente en la formación de los cinco puentes que se echaron sobre los ríos Nervión y Galindo, y de forma especial en el desembarco de la tarde del 24 de Diciembre, operación que dirigió personalmente, siendo el primero que puso pie en la línea enemiga y «con bravura y arrojo contribuyó a tomar la primera batería» (YBARRA HIDALGO: 1990, p. 42).

Espartero recompensó a Armero, sobre el mismo campo de batalla, con el grado de coronel de Infantería y le propuso para la Cruz Laureada de San Fernando. Por supuesto obtuvo dicha recompensa: «... el agrado de S.M. se manifestó al interesado concediéndole además antigüedad en el empleo de capitán de fragata, la cruz de San Fernando de segunda clase, ganada en el juicio contradictorio y la del tercer sitio de Bilbao, común a todos los que en

(6) *Gaceta de Madrid*, núm. 780, de 23 de enero de 1837. «Parte recibido en la Secretaría de Estado y del Despacho de la Guerra». Cuartel General de Bilbao, 11 de enero de 1837.

él tuvieron parte. Las Cortes Constituyentes quisieron dar también testimonio del aprecio á los servicios de la marina, como á los del ejército, declarando á sus individuos beneméritos de la patria» (PAULA PAVÍA: 1873, p. 13). Sin duda alguna, fueron estas unas muy merecidas distinciones, por la contribución de Armero a un triunfo que, como indica Colis Herce (p. 420), reportó a la causa realista un gran prestigio internacional, posibilitando así la obtención de nuevos empréstitos con que dotar a su ejército de mayores recursos.

Poco tiempo después, una vez creado «el apostadero del Nervión á principios de 1837, se dio el mando al capitán de fragata Armero, con fuerzas suficientes para proteger la navegación de la ría de Bilbao». Allí destacó en el traslado del ejército a San Sebastián, lo que le valió ser promovido al empleo de capitán de navío el 25 de enero de 1838. Aunque en esos momentos fue elegido diputado a Cortes por Sevilla, su provincia natal, volvió al servicio activo en la Marina como comandante en jefe de las fuerzas navales de Cantabria, primero, y después de Valencia y Cataluña, ya con el empleo de brigadier de la Armada, que le fue concedido el 25 de enero de 1840 (PAULA PAVÍA: 1873, pp. 9-13).

En este destino de nuevo destacó Armero por su genio militar. Efectivamente: en escasas semanas logró activar el armamento de los faluchos que había conseguido, y dejar totalmente libre la navegación por el Ebro al destruir «los parapetos de tres baterías en Ambeixa y en seguida dieron escolta a los mercaderes que bajaban y subían por el río y que hasta entonces habían estado detenidos» (YBARRA HIDALGO: 1990, p. 49). El éxito en esta y otras operaciones fue otra vez motivo de recompensa para Armero, pues por real orden de 29 de abril de 1840 se le concedió «el uso de la Insignia de Preferencia en su buque, desde el Cabo de palos, al de Creux y en las Baleares y por otra de 15 de Mayo se aprueba toda su actuación en el Ebro» (ib.).

Poco después, como señala Fernández Duro (PAULA PAVÍA: 1873, p. 18), comienza una «nueva época en la vida de Armero; época de desencantos y sinsabores, de agitaciony luchas, en distinto terreno que la cubierta de los buques; pero tambien de grandes servicios». Se trataba de una nueva vida, efectivamente, en los despachos, el gobierno y la gestión de los asuntos de Marina.

Cinco veces ministro de Marina

Hasta en cinco ocasiones fue elegido Armero y Fernández de Peñaranda para ocupar el Ministerio de Marina, departamento que tuvo diferentes denominaciones en esos años del siglo XIX: Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, nombre este heredado del siglo XVIII; Ministerio de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar; y, por último, Ministerio de Marina.

En la primera ocasión, Armero estuvo únicamente dos meses al frente del ministerio. Su nombramiento se produjo tras la celebración de las elecciones generales de febrero de 1840, la firma por la reina regente María Cristina de la

discutida Ley de Ayuntamientos, la posterior dimisión de Espartero como general en jefe del Ejército y la revuelta de Barcelona. Así, el 18 de julio de 1840, Armero fue nombrado secretario de Estado y del Despacho de Marina en un nuevo Gobierno de corte moderado⁷. Sin embargo, salvo organizar el traslado por vía marítima de la familia real a Valencia, poco más pudo hacer Armero en el ramo de Marina. A finales de agosto, alegando razones políticas, ya había presentado su dimisión en carta remitida a la regente María Cristina:

«Las graves y críticas circunstancias q.^o rodean el trono de nuestra Augusta Reyna y la convicción q.^o he adquirido, de q.^o V.M. se halla en el caso de formar un ministerio compacto; q.^o con la energía q.^o da el convencimiento unánime de un principio político, pueda conducir la nave del Estado evitando los escollos q.^o la exasperación de los partidos pone hoy p.^a la consolidación de un Gabinet, me imponen la obligacion de rogar á V.M. se sirva admitir la renuncia q.^o hago del cargo de Secretario de Estado y del Despacho de Marina (...) A los R.^{os} P.^{os} de VM. Señora. F.^{co} Armero»⁸.

Sacrificaba, por tanto, su empleo de ministro por fidelidad a la Corona y por el bien de España. Sin embargo, en un primer momento no le fue aceptada la dimisión, que al final se hizo efectiva a mediados de septiembre siguiente al nombrar la reina un nuevo Gobierno progresista. Los acontecimientos se precipitaron, la rebelión se generalizó, y María Cristina salió al destierro hacia París. Se inicia entonces la regencia del general Espartero.

Hallándose en su localidad natal, Fuentes de Andalucía, Armero se ve implicado, sin haber tenido participación alguna, en la rebelión moderada de octubre de 1841, al parecer instigada por María Cristina desde París. Fue detenido en su localidad natal por el brigadier Agustín de Oviedo, quien le presentó un oficio del general Espartero ordenando su detención. Fue trasladado a Cádiz y encarcelado e incomunicado en el castillo de San Sebastián. Dicha incomunicación se levanta el 20 de diciembre; sin embargo, continúa detenido hasta el 3 de febrero del año siguiente, momento en que se le indica que «el arresto quedara reducido a la circunferencia de Cádiz (...) si bien debería comunicar la calle y casa donde fuera a vivir para posteriores comunicaciones» (ARMERO: 2018, pp. 56-57). Finalmente, el 15 de marzo de 1842 es absuelto de la totalidad de los cargos tras examinar Espartero todas las actuaciones.

No obstante, herido en su honor ante la evidente injusticia de su detención, unos días después Francisco Armero escribió a Espartero solicitando que se le sometiese a un consejo de guerra donde quedase todo clarificado. El contenido de esta misiva, publicada por Álvaro Armero, no deja lugar a dudas acerca del sentimiento de iniquidad y atropello que anidaba en la mente y el corazón

(7) *Gaceta de Madrid*, núm. 2094, de 26 de julio de 1840. Real decreto de 18 de julio de 1840 nombrando a Francisco Armero y Fernández de Peñaranda secretario de Estado y del Despacho de Marina.

(8) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/82.

de Armero: «Es muy duro Serenísimo Señor para un militar que ha dedicado su vida a la defensa de su Reina y de su Patria, sin haber engañado jamás al gobierno que ha servido, verse atropellado, perseguido y expuesto a posiciones innobles, que a falta de pruebas legales, empleen para mancillar una vida y honor sin mancha, retencencias morales que las leyes prohíben» (ib., p. 58). De nada le valió a Armero esta petición, pues el Supremo Tribunal de Guerra y Marina, sin entrar en el fondo del asunto, dictaminó que lo actuado anteriormente estaba bien. No obtuvo Armero, por tanto, la reparación moral y política que buscaba (ib., p. 61).

La rebelión antiesparterista de la primavera de 1843 encuentra a Armero en Fuentes de Andalucía en situación de cuartel. No duda en sumarse, y su actuación en Sevilla le vale el nombramiento como capitán general de Andalucía en septiembre de 1843, lo que le permitió presidir en Sevilla los actos de proclamación de la mayoría de edad de Isabel II (ib., p. 63).

Fue en este momento cuando Armero contrajo matrimonio con su prima hermana Josefa Díaz Armero, en la parroquia de San Juan Bautista, de Écija. Celebró los esponsales Juan Félix Ruiz, cura de la parroquia de Santiago, el día 22 de diciembre de 1843, actuando otros dos sacerdotes como testigos: José López y Juan Narváez (ib., p. 64).

Entraba España en la Década Moderada, momento en el que se quiso contar de nuevo con Armero en el Gobierno. El 3 de mayo de 1844 fue nombrado ministro de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar. En esta segunda ocasión, veintiún meses se mantuvo al frente del ministerio. Fue su periodo más largo como ministro del ramo de las cinco veces que tuvo el honor de ocupar tan alta responsabilidad en el Consejo de Ministros. Su labor, no exenta de críticas por sus enemigos políticos, fue no obstante generalmente reconocida como muy positiva por los observadores imparciales. Es el caso, por ejemplo, del comandante de Infantería Pedro Chamorro y Baquerizo, quien años después, en 1851, en su *Estado Mayor General del Ejército español*, como recoge Fernández Duro (1866: p. 12), describió así la gestión y realizaciones de Armero en esos dieciocho meses como ministro de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar:

«Bien convencido el ministro de que la base de toda marina son sus arsenales, no descuidó un momento estos interesantes establecimientos, á quienes dedicó una cantidad mensual para su reparación, y habilitó sus diques, gradas de construcción, naves de arboladura, para reedificar los talleres y almacenes, y construir un varadero en Ferrol. Al mismo tiempo se adquirió cuanta madera de construcción había en aquella época en España (...) consiguiendo al poco tiempo carenar la mayor parte de los buques (...) Fue en esta época, que entre otras mejoras, tuvo lugar la que se introdujo en los cuarteles de la marinería llamada á dotar los buques de la armada, montándolos bajo un nuevo pie, beneficio que hasta entonces no habían tenido por hallarse completamente desatendidos esta clase de edificios. Se llevó al arsenal de la Carraca desde la población de San Carlos el agua de que carecía (...) Entonces se establecieron por cuenta del gobierno en el arsenal de Cartagena las fábricas de tejidos y jarcias para todas las atenciones de la marina, que hasta aquel

momento habían provisto los contratistas (...) Nombró una comisión de jefes entendidos, y de los constructores y agregados que tenían más conocimientos y disposición, y la hizo pasar á Inglaterra con el encargo de ver y examinar cuantos adelantos se hubiesen hecho en aquella marina, tanto en construcción como en lo relativo á la parte militar marinera y reglamentaria (...) creó durante su ministerio la compañía denominada “Escuela de condestables”, compuesta de unos 150 jóvenes para quienes hizo habilitar, con cuanto se consideró necesario, un edificio en la población de San Carlos, en que pudiesen vivir acuartelados y recibir la instrucción teórica que preceptuaba su reglamento (...) Cupo también en suerte, á este jefe, fundar y establecer en San Fernando, el Colegio naval militar ...».

Ahora bien, según parece, Armero no se limitó a gestionar las materias propias de su departamento ministerial, sino que también apoyó e impulsó otras reformas que sus compañeros de Consejo de Ministros aprobaron en esos meses, como las del sistema tributario, los ayuntamientos y diputaciones, la universitaria y la de dotación del culto y el clero. Su opinión, siempre juiciosa y serena, fue tenida en cuenta por sus colegas de gobierno (ib.)

Fue cesado el 12 de febrero de 1846, transcurridos casi dos años desde su nombramiento: «Presidencia del Consejo de Ministros. Ex.^{mo} Señor. La Reina (q.D.g.) se ha servido expedir con fecha de ayer el Real Decreto siguiente: “Habiendo tenido á bien admitir por decreto de ayer la dimision del Presidente del Consejo de Ministros Duque de Valencia, Vengo en mandar cesen en el desempeño de sus respectivos Ministerios Don Luis Mayans, Don Francisco Armero, Don Alejandro Mon y Don Pedro Pidal, quedando muy satisfecha de sus servicios” ...»⁹. Anteriormente, en el mes de agosto de 1845 rechazó la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Fernando, condecoración que le había concedido la reina por su labor al aplacar los disturbios de Madrid. Sin embargo, haciendo gala de un exacto cumplimiento de las ordenanzas militares, y entendiendo no se había cumplido la estricta legalidad en la concesión de la Gran Cruz, decidió no aceptarla, dando de nuevo otro testimonio de la moral sin tacha que caracterizó toda su vida (ARMERO: 2018, p. 69).

Por tercera vez fue nombrado Francisco Armero ministro de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar por real decreto de 5 de abril de 1846¹⁰. Presentó su dimisión, junto con el resto de sus compañeros de Gobierno, nueve meses más tarde, el 28 de enero de 1847¹¹. No pudo en este tiempo realizar labor meritoria alguna en Marina, pues toda la atención gubernativa y política se centró en el matrimonio de la reina con su primo Francisco de Asís de Borbón, celebrado el 10 de octubre de 1846.

Los servicios de Armero a la reina Isabel y a la Corona fueron recompensados ahora con su nombramiento como gentilhomme de cámara de su majestad con ejercicio (29 de septiembre de 1846). También su mujer vio ciertamente reparadas sus inquietudes por la azarosa vida de su marido; la reina

(9) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/82.

(10) *Gaceta de Madrid*, núm. 4221, de 5 de abril de 1846.

(11) *Gaceta de Madrid*, núm. 4521, de 30 de enero de 1847.

decidió nombrarla «Dama Noble de la Real Orden de la Reina María Luisa, instituida por Carlos IV en 1794» (ARMERO: 2018, p. 72).

Encontrándose en Écija, recibió Armero el 2 de marzo de 1848 su nombramiento como comandante general del apostadero de Marina de La Habana (Cuba). A su llegada se encontró con dos realidades problemáticas que marcaron sus tres años de estancia en la isla. Por un lado, el lamentable estado de las fuerzas navales disponibles en el apostadero habanero. Por otro, las ansias independentistas, patrocinadas y financiadas por Estados Unidos, de amplios sectores sociales y políticos de Cuba. A ambos se enfrentó con determinación —era su manera de ser— nada más desembarcar en la isla. En lo relativo a la Armada, en julio de ese año encontró una escuadra compuesta por tres fragatas, dos corbetas, tres vapores, cinco bergantines, dos goletas y una balandra, además de otras unidades, con una dotación total de 1.872 marineros (ib., p. 84). Puso manos a la obra en su proyecto de reforma de la escuadra y, entre otras disposiciones, «sustituyó la artillería de los navíos, que estaban muy anticuados y así mismo proclamó una ordenanza del régimen que habían de observar los barcos fondeados que se extendió por su excelente resultado a toda la escuadra. Al mismo tiempo llevó a cabo una política de adquisición de nuevos buques, dotados con los últimos adelantos de la técnica naval ...» (ib., pp. 84-85). La compra de estos navíos se efectuó a través de una agencia en Londres, Zulueta y C.^{ía}, y del banquero Juan Manuel Calderón, radicado en Madrid (ib., p. 85). No olvidó la formación e instrucción de oficiales y marinería, de tal forma que en el mismo puerto de La Habana ordenó ejecutar numerosas maniobras que, al parecer, eran objeto de regocijo por la población de la ciudad, reunida en los muelles. Al mismo tiempo, cuando los navíos partían en misiones de protección al comercio, ordenó que, durante su desarrollo, las tripulaciones llevaran a cabo igualmente prácticas de adiestramiento en diversas faenas a bordo y en el tiro al blanco, y que los oficiales se ejercitasen en observaciones astronómicas. Así lo relata Fernández Duro, quien concluyó: «... consiguió montar la escuadra bajo el pie más brillante en todos los conceptos y tenerla en disposición de ponerse á la vela á la primera orden ...» (PAULA PAVÍA: 1873, p. 27).

El fomento e impulso a la escuadra de La Habana no solo perseguía el auxilio y salvaguarda al comercio español en las Antillas, sino también frenar las aspiraciones independentistas de los denominados grupos «anexionistas» de la isla. Armero y Fernández de Peñaranda tuvo ocasión de demostrar lo acertado de sus previsiones de reorganización de dicha escuadra ya en 1849, cuando el antiguo general venezolano Narciso López, quien anteriormente había batallado en la Península en las guerras carlistas, atacó el puerto de Cárdenas, que podía oponer escasa resistencia. Enterado Armero de este hecho, embarcó a su vez en el vapor *Pizarro*. Sin embargo, no pudo alcanzar al *Criollo*, a bordo del cual se encontraba el líder anexionista López, pues aquel se refugió en Cayo Hueso, adonde no podía acceder el *Pizarro*, buque de mayor porte (ib., p. 28). No obstante, sí pudo apresar otros dos navíos rebeldes en la isla de Contoy: los denominados *Georgiana* y *Susan Loud*, en

los que se encontró numerosa correspondencia que demostró la vinculación de las tripulaciones de estos navíos con las autoridades norteamericanas (ARMERO: 2018, p. 93)¹².

Esta acción elevó la tensión política con Estados Unidos en los meses y años subsiguientes. Los capitanes generales de Cuba Roncali y De la Concha persiguieron a López, pues este no cesó en sus intentos de dañar los intereses españoles en la zona, hasta que finalmente fue detenido y ejecutado mediante garrote vil, el 1 de septiembre de 1851, en La Habana (ib., p. 114).

Tres meses antes de esta ejecución, y tres años después de su nombramiento como comandante general del apostadero de La Habana, Armero fue relevado de este empleo por el ministro de Marina José María Bustillo. Entre otras razones, como señalaba el real decreto, « en vista de las reiteradas súplicas que por el estado de su salud me ha dirigido»¹³. El mejor y más completo juicio sobre la gestión de Armero durante esos tres años como comandante general del apostadero de La Habana lo transcribió Ybarra Hidalgo del *Diario de la Marina* publicado en esa ciudad el 11 de julio de 1851. De este texto he entresacado los siguientes párrafos, que nos dan cuenta del aprecio con que, con carácter general, retornó Armero a la Península:

«El general Armero tiene ciertamente en su carrera páginas más gloriosas y brillantes; quien como Ministro de la Corona ha adquirido indisputables derechos a ser considerado restaurador de la Marina en la época presente pudiera creer satisfecho su ambición con título tan honroso: el general Armero sin embargo podrá agregar el de haber pasado de la Secretaría del Despacho al gobierno de un apostadero en que al propio tiempo, empujó sus adelantos morales y materiales y planeó el futuro de la marina en la Isla. No pues por modesto puede ser mirado con indiferencia un período en que se encuentran importantísimos servicios y la base de otros aún mayores (...) Jefe de celo ardiente, de inmaculada probidad y laboriosidad incansable, como Jefe que cada día venía ofreciendo nuevos motivos para justificar el renombre de restaurador de la Marina» (YBARRA HIDALGO: 1990, p. 102).

Una vez hubo regresado de Cuba, Armero y Fernández de Peñaranda fue nombrado por cuarta vez ministro de Marina, por real decreto de 2 de junio de 1851: «En consideración á las particulares circunstancias que concurren en D. Francisco Armero y Peñaranda, Teniente general de la Armada y Senador del Reino, Vengo en nombrarle Ministro de Marina»¹⁴. No obstante, mientras tomaba posesión del ministerio se hizo cargo del mismo, interinamente, Antonio Doral, jefe de escuadra, consejero real y diputado¹⁵.

(12) Álvaro Armero reproduce íntegramente algunas de las cartas firmadas por los mercenarios remitidas a sus familiares. Constituyen prueba fehaciente de la participación de Estados Unidos en esta intentona independentista.

(13) *Gaceta de Madrid*, núm. 6168, de 5 de junio de 1851. Real decreto de 2 de junio de 1851.

(14) *Gaceta de Madrid*, núm. 6169, de 4 de junio de 1851.

(15) *Ibidem*.

Pasaba a formar parte Armero de esta manera del gobierno de Bravo Murillo, en el que permaneció durante once meses exactos. Su nombramiento fue bien acogido por los marinos, quienes tenían la esperanza, como nos reseña Álvaro Armero, «de que persona de su temple pusiera “coto a tantas invenciones como cada día hacen los demás ministros en el malhadado de Marina”» (ib. p. 106). De nuevo su espíritu reformador se puso de manifiesto en el ramo de Marina, como describe Fernández Duro: encargó un plan especial de contabilidad y un proyecto de ordenanza de contabilidad a Casimiro Vigodet; dictó normas para uniformizar la instrucción que debían llevar a cabo la oficialidad y la marinería, dictando a tal efecto sendos reglamentos (ib.); y formó una escuadrilla, a cuyo frente puso al brigadier Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, para navegar en las aguas de Baleares y la costa de Cataluña (PAULA PAVÍA: 1873, p. 107).

Sin embargo, durante esos meses mantuvo importantes discrepancias tanto con Bravo Murillo como con algunos compañeros del Gobierno acerca del procedimiento de reforma de la Constitución de 1845. Mantuvo una continua correspondencia epistolar con el presidente sobre la cuestión, manifestando su postura al respecto en numerosas ocasiones, también en las reuniones presenciales del Consejo de Ministros. En una carta de abril de 1852 a Bravo Murillo, Armero se pronunció con rotundidad: «Dos son los medios –le dice– por los cuales se puede conseguir el fin propuesto. Uno es hacer la reforma por medio de decretos, o sea por un golpe de Estado. El otro, presentando la reforma a las Cortes y hacerla de acuerdo con todos los poderes del Estado (...) Con estos antecedentes comprendo yo que en un golpe de Estado (...) no puedo comparecer» (YBARRA HIDALGO: 1990, p. 107).

Así las cosas, Armero dimitió como ministro de Marina el 3 de mayo de 1852, habiéndoselo comunicado previamente a la reina Isabel II dos días antes: «... dimitir por no hallarse conforme con sus demás compañeros en la adopción de las medidas que se proponen tomar para modificar las leyes fundamentales del Estado» (ib., p. 111). Fue sustituido en este empleo por el teniente general de la Armada Casimiro Vigodet¹⁶.

De nuevo los convulsos acontecimientos políticos de la España de la época habrían de influir en el destino vital de Armero, por entonces teniente general de la Armada pero en ocupaciones políticas, pues en febrero de 1853, como se verá más adelante, había sido nombrado vicepresidente del Senado. La amistad de Armero con Leopoldo O'Donnell, protagonista de la Vicalvarada del verano de 1854, le costó un arresto/destierro en León, de donde volvió poco tiempo después, al iniciarse el bienio progresista. Ya de nuevo en Madrid, y sin implicarse en demasía en los vaivenes políticos del momento, fue promovido a capitán general de la Armada por real decreto de 13 de febrero de 1856, publicado al día siguiente en la *Gaceta de Madrid*: «En consideración á las circunstancias, méritos y servicios del teniente General de la Armada,

(16) *Gaceta de Madrid*, núm. 6526, de 5 de mayo de 1852. Reales decretos de 3 de mayo de 1852.

D. Francisco Armero y Peñaranda, primero del escalafón de su clase, Vengo en promoverle á la dignidad de Capitán General de la misma Armada, vacante por fallecimiento de D. Dionisio Capaz, que la obtenía»¹⁷.

En mayo del mismo año fue nombrado vocal, en representación del Ministerio de Marina, de una comisión creada para redactar un «proyecto de ley ante las Cortes, que compendia la organización del Consejo de Estado, y desarrollo de la jurisdicción contenciosa administrativa» (YBARRA HIDALGO: 1990, p. 115), y el 7 de noviembre, también de 1856, director general de la Armada (CERVERA PERY: 2009, p. 471).

Sin embargo, fue al año siguiente cuando alcanzó su mayor gloria política. Tras un bienio de inestabilidad, por real orden de 15 de octubre de 1857 Armero y Fernández de Peñaranda fue nombrado presidente del Consejo de Ministros. La cercanía con Isabel II, la confianza que esta tenía depositada en Armero, y la fidelidad de este para con la reina condujeron a la monarca a este nombramiento, con el que agotaba una última esperanza para estabilizar de una vez por todas la situación política.

Poco más de un mes después nacía el futuro Alfonso XII; en su condición de gentilhombre de cámara de su majestad, Armero estuvo presente en las reales estancias el 28 de noviembre de 1857, en el momento de dar a luz la reina Isabel II a su primer hijo varón¹⁸. Durante estos meses, Armero fue el principal consejero de la reina. Esta le consultaba las más íntimas cuestiones familiares, como el deseo de otorgar a su marido, don Francisco de Asís, un empleo o cargo militar de alta graduación, propuesta sobre la que Armero informó desfavorablemente y que, por tanto, no llegó a término (YBARRA HIDALGO: 1990, p. 119).

El gobierno de Armero, fruto de las conversaciones entre este y Alejandro Mon, estuvo compuesto por las siguientes personas: presidente y ministro de Guerra, el propio Armero; Martínez de la Rosa, ministro de Estado; Bermúdez de Castro, ministro de la Gobernación; Mon, de Hacienda; de Gracia y Justicia, José Casaus; de Fomento, Pedro Salaverría; y, por último, José María Bustillo, de Marina (ARMERO: 2018, p. 133). Exactamente tres meses duró este gobierno Armero, quien dimitió junto con todos sus ministros, dimisión que fue aceptada por la reina, el 14 de enero de 1858, como se comunicó al Senado por su secretario, Sr. Huet, al día siguiente¹⁹. La oposición de los conservadores a algunas de sus medidas fue el detonante de su renuncia.

A pesar de su escasa duración, norma general en cualquier caso en este siglo XIX, el gobierno presidido por Armero fue también objeto de valoraciones, generalmente positivas, en la prensa del momento. Álvaro Armero (2018, pp. 136-137) da cuenta de ello con profusión; como botón de muestra, citaremos un único testimonio, recogido por este autor de *La Época* del 14 de enero, mismo día en que se hizo efectiva su dimisión:

(17) *Gaceta de Madrid*, núm. 1137, de 14 de febrero de 1856.

(18) *Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba*, núm. 199. Viernes, 4 de diciembre de 1857.

(19) *Diario de las Sesiones de Cortes. Senado*, 15 de enero de 1858.

«El gabinete Armero-Mon ha vivido tres meses, en este tiempo ha dado las pruebas más inequívocas de su espíritu de reconciliación, de templanza, de verdadero interés por la causa del trono y de las instituciones. Durante su efímera existencia no ha habido ni una persecución, ni un destierro, ni la más leve ofensa a la seguridad personal. El derecho de la libre emisión de pensamiento se ha respetado (...) derogó los estados de sitio y concedió una amplia amnistía. Si en algún extremo ha incurrido es en el de una excesiva tolerancia y de un supersticioso respeto a las garantías del ciudadano».

Estas breves palabras, conformes con similares juicios vertidos en otros diarios nacionales, quizá constituyan la prueba más clara del espíritu y forma de hacer política de Armero y Fernández de Peñaranda, espíritu que caracterizó toda su vida pública y que fue objeto de general reconocimiento a su fallecimiento: su talante conciliador, su determinación política en pro del bien de la patria y su fidelidad a Isabel II.

Durante los años siguientes, desde 1858 hasta 1863, coincidiendo con el gobierno de la Unión Liberal, la vida de Francisco Armero goza de la misma relativa tranquilidad que la situación política en España. Retirado de la política activa, se refugia en Sevilla, junto con su mujer y sus dos hijos, Francisco y Pilar. Además, la familia realiza numerosas estancias en su pueblo natal, Fuentes de Andalucía, donde adquiere una casa y otras dos más pequeñas colindantes que proceden a reformar. En Fuentes, la presencia de tan ilustre vecino es aprovechada para resolver algunas deficiencias y problemas, como el incendio del convento de las mercedarias descalzas sucedido el 3 de junio de 1858. Cuenta Ybarra Hidalgo cómo las monjas solicitaron ayuda de la reina a través de Armero, recibíéndose inmediatamente un oficio de la Real Casa y Patrimonio por el que Isabel II concedía 80.000 reales de vellón para la reedificación del convento (YBARRA HIDALGO: 1990, p. 127).

En la creencia de que su nueva casa iba a ser su última residencia, Armero se ve sorprendido en 1864 por una nueva crisis política, que le lleva por quinta y última vez a asumir la titularidad del Ministerio de Marina, bajo la presidencia de Narváez:

«Presidencia del Consejo de Ministros. Secretaría. Excmo. Señor. La reina (q.D.g.) se ha dignado expedir el Real decreto siguiente: “En atención á las circunstancias que concurren en el Capitán general de la Armada Don Francisco Armero y Peñaranda, Senador del Reino, Vengo en nombrarle ministro de Marina. Dado en Palacio á diez y seis de Setiembre de mil ochocientos sesenta y cuatro” = Está rubricado de la Real mano = El Presidente del Consejo de Ministro = Ramón María Narváez»²⁰.

Aunque se encontraba ya enfermo, preludio de su fallecimiento dos años más tarde, acepta el nombramiento. Se trasladó a Madrid, adonde llegó el 27

(20) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/82.

de septiembre, comenzando a ejercer de nuevo el gobierno de la Marina. Fernández Duro calificó su generoso gesto de la siguiente manera: «... su aceptación debe colocarse entre las pruebas de patriotismo que antes había dado. Ocupándose de la Armada con el mismo interés, con el mismo vigor de sus mejores años ...».

En efecto, los nueve meses que estuvo al frente del Ministerio de Marina, pues dimitió por última vez el 21 de junio de 1865²¹, resultaron de un enorme beneficio para el ramo. De nuevo recurrimos a Fernández Duro (PAULA PAVÍA: 1873, p. 32) para dar cuenta de la gestión de Armero durante este tiempo:

«... dispuso el embarco de 72 guardias marinas en las urcas *Santa María y Niña*, habilitadas por su antecesor para una campaña de instrucción á Filipinas; previno que en estos buques y en todos los destinados á escuelas se celara con la mayor escrupulosidad el adelanto de estos jóvenes, inculcándoles los deberes de la disciplina, sin la menor tolerancia, y que los capitanes y Comandantes generales pasasen frecuentes revistas de inspección para cerciorarse del cumplimiento de los reglamentos. Mejoró también la organización del Observatorio de San Fernando, en punto á la enseñanza de sus alumnos y creó una escuela de maestranza en el arsenal de La Carraca. Acogió la propuesta que se le hizo de mejorar la ración del marinero y en breve tiempo se instalaron hornos en los buques, distribuyendo á la marinería pan fresco dos veces por semana».

También puso su atención en otros campos relacionados con la Marina, como el de la pesca, ámbito donde creó una comisión permanente para hacer públicos los resultados obtenidos en el extranjero y así poder formar empresas que se dedicaran en suelo patrio, con la correspondiente concesión administrativa, a actividades como la piscicultura (ib.)

Además, en esta su última etapa al frente del Ministerio de Marina tuvo que enfrentarse a la declaración de guerra del gobierno de Chile por el asunto de las islas Chinchas, crisis a cuya solución no contribuyó la discutible actuación en algún momento concreto del teniente general José Manuel Pareja, comandante general de la escuadra, quien puso fin a su vida disparándose en la sien en su camarote. Cuando la noticia llegó a la Península, Francisco Armero ya no era ministro de Marina, pues se había producido la dimisión de todo el gobierno Narváez (YBARRA HIDALGO: 1990, pp. 142-143).

Fue este el último servicio prestado por Armero y Fernández de Peñaranda a su país, pues fallecería solo unos meses más tarde. No obstante, siempre fiel a la reina, a pesar de las limitaciones de la enfermedad, unos meses antes de su muerte, como relata Ybarra Hidalgo, ofreció sus servicios en la capitanía de Sevilla para ayudar en lo posible a restaurar el orden público, violentado por una sublevación en Aranjuez. Eran casi los momentos previos al Sexenio Revolucionario. O'Donnell agradeció sinceramente a Armero, en nombre de la reina, su ofrecimiento²².

(21) *Gaceta de Madrid*, núm. 173, de 22 de junio de 1865.

(22) *Ibidem*, 145.

Otros empleos

Cabe reseñar, aunque sea más brevemente, que Francisco Armero y Fernández de Peñaranda ocupó, tanto dentro del ramo de la Marina como en el del Ejército, otros empleos distintos de los hasta ahora reseñados. En todos ellos destacó por su buen hacer, su criterio profesional e innovador y su ánimo incansable. Así, usando un criterio cronológico, pueden citarse los siguientes empleos o responsabilidades: ayudante interino en el arsenal de La Carraca (16 de febrero de 1829); mismo cargo en Cartagena (24 de abril de 1832) y en la mayoría general de Cádiz (19 de noviembre de 1833); comandante general del departamento de Cartagena (1843), aunque no llegó a tomar posesión; capitán general de Sevilla (27 de septiembre de 1843) y de Madrid (real decreto de 13 de mayo de 1844); miembro de la Junta de Dirección de la Armada en febrero y marzo de 1846, y vocal de la Junta Consultiva de Ultramar (octubre de 1854). Por su parte, en el Ejército se le concedió empleo y graduación de coronel de Infantería el 10 de marzo de 1837, y de teniente general el 2 de febrero de 1844.

Al mismo tiempo, ocupó interinamente otros ministerios durante la ausencia de algunos de sus compañeros de Consejo de Ministros. Era costumbre por entonces que, ausente un ministro de «la Corte», ocupara otro durante ese tiempo la titularidad del departamento del ausente. Armero fue ministro interino de Gobernación en septiembre de 1840; de Guerra entre el 5 y el 19 de abril de 1846, y de nuevo de Gobernación en octubre de 1857.

El diputado y senador Armero y Fernández de Peñaranda

Armero nunca desdeñó su compromiso político en el convulso siglo XIX que le tocó vivir. De perfil político moderado, siempre mantuvo una fidelidad inquebrantable a la persona de Isabel II. Fue esta la nota predominante de su vida política, circunstancia que la reina apreció como debía, tanto en vida como en la muerte de Armero en 1866.

Cronológicamente, su responsabilidad política se manifestó por primera vez en su elección como diputado por Sevilla en las elecciones celebradas el 22 de septiembre de 1837. De un total de 7.999 electores posibles, depositaron su voto 3.250, y él obtuvo 1.892 sufragios, es decir, el 58,21 por ciento del total de los emitidos. Juró o prometió su cargo el 15 de noviembre del año siguiente, causando baja el 15 de noviembre de 1838. Fue en esta legislatura cuando Armero comenzó ya a destacar por su poder de convicción y carácter decidido: «Llegadas las elecciones á Cortes, Sevilla le nombró representante de la provincia, y trasladándose en consecuencia á Madrid, juró y tomó asiento, echando los cimientos de su carrera política en aquella corta legislatura que sirvió de exposicion de sus opiniones manifestadas con la franqueza y decision de su carácter» (PAULA PAVÍA: 1873, p. 14).

Idénticas palabras se recogían en *El Museo Universal*: «Elegido diputado á cortes por la provincia de Sevilla, de la que era natural, vino al parlamento, y durante la corta legislatura que este estuvo abierto, llamó la atención por la franqueza con que espuso (*sic*) sus opiniones, y la energía que demostró al sostenerlas»²³.

Otras dos veces resultó elegido Armero Peñaranda diputado: la primera de ellas, en las elecciones de 15 de septiembre de 1843, en las que obtuvo 3.941 votos (44,11 por ciento) de un total de 8.934 emitidos. No obstante, tal y como figura en su ficha en el Archivo del Congreso de los Diputados, fue elegido diputado suplente. Además, la primera elección fue «aprobada con modificación en 22 de octubre de 1843. La Junta de escrutinio, reunida el 27/9/1843, elimina resultados y actas de los distritos de Écija, Olivares, Ronquillo, Cuadalcanal y Benacazón que luego son aprobados por la Comisión de Actas. Los votos son los que figuran en el acta de escrutinio al no constar en la documentación»²⁴. Su tercera y última elección como diputado se produjo en las elecciones de 3 de septiembre de 1844, en las que obtuvo nada más y nada menos que 8.148 votos (92,11 por ciento) de un total de 8.845 emitidos. Sin embargo, no llegó a completar la legislatura pues, al ser nombrado senador, renunció a su escaño, siendo sustituido en el Congreso por Ángel García Loigorri y García de Tejada²⁵.

Francisco Armero fue también senador del reino durante veinte años de manera casi ininterrumpida, desde la legislatura 1845-1846 hasta la de 1865-1866, con la excepción de los años 1854 a 1856 y 1859. Fue nombrado por primera vez por real decreto de 15 de agosto de 1845: «Usando de la prerrogativa que me compete en virtud de los artículos catorce y quince de la Constitución y oído mi Consejo de Ministros, Vengo en nombrar Senador del Reino al Teniente General del Ejército y Armada D. Francisco Armero y Peñaranda, Ministro de Marina, de Comercio y Gobernación de Ultramar»²⁶. Una vez que la comisión correspondiente del Senado hubo comprobado la documentación presentada por Armero a tal efecto, y estando esta en conformidad con lo exigido²⁷, procedió el nuevo senador a jurar su cargo el 24 de diciembre de ese año 1845: «... ha prestado juramento y tomado asiento en el Senado hoy día de la f.^{ha}»²⁸.

(23) *El Museo Universal*, núm. 32. Madrid, 12 de agosto de 1866, p. 3.

(24) Disponible en www.congreso.es

(25) *Ibidem*.

(26) Real orden comunicada por Pedro José Pidal, ministro de la Gobernación, al presidente del Senado el 25 de noviembre de 1845, conteniendo el real decreto de 15 de agosto del mismo año por el que se nombró a Francisco Armero senador del Reino. Disponible en www.senado.es.

(27) Dictamen de la Comisión del Senado, de 19 de diciembre de 1845, acreditando haber presentado Armero toda la documentación exigida para poder jurar como senador del reino (*ibidem*).

(28) Certificación de los senadores secretarios del Senado, de 24 de diciembre de 1845, acreditando haber prestado Armero su juramento como senador del reino (*ibidem*).

A partir de ese momento, y durante los años señalados, desarrolló una intensa vida política con numerosas intervenciones, la mayoría de las cuales han llegado hasta nosotros. El denominador común de buena parte de ellas fue, por un lado, la defensa de las prerrogativas de la Corona, en la persona de Isabel II, y por otro, la atención a las materias íntimamente relacionadas con la Marina de Guerra y la salvaguarda de los intereses de esta. Es el caso de una de sus primeras intervenciones en el Senado, concretamente en la sesión del 17 de septiembre de 1846, en la que defendió los poderes que reconocía a la Corona la Constitución por entonces vigente (la de 1845), fruto de la labor conciliadora de los moderados. Armero, quien en esos momentos ocupaba la cartera de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar, intervino para dejar clara la postura del Gobierno en relación con un escrito que había dirigido al Senado el infante Enrique María de Borbón, manifestando su oposición al futuro matrimonio de la infanta Luisa Fernanda con el duque de Montpensier, pues podría afectar a los derechos sucesorios de su línea. Nuestro personaje fue claro en su posición, que era la de todo el Gobierno:

«El Gobierno, que acaba de oír al Sr. Presidente del Senado el contenido del papel que ha recibido, y que parece contener una protesta contra el concertado enlace de S.A.R. la Sra. Infanta Doña Luisa Fernanda con el Sr. Duque de Montpensier, cree de su deber manifestar que el Gobierno de S.M. no reconoce en ningún súbdito de la Reina, por elevada que sea su categoría, el derecho de protestar contra ningún acto de S.M. que se halle dentro del círculo de las facultades que le dan la Constitución y las leyes»²⁹.

El 12 de febrero de 1853 Armero fue nombrado vicepresidente del Senado: «Usando de la prerrogativa que Me compete por el art. 30 de la Constitución, y de conformidad con lo propuesto por Mi Consejo de Ministros, Vengo en nombrar Presidente del Senado para la próxima legislatura al teniente general D. Joaquín de Ezpeleta, y Vicepresidentes al Teniente general D. Francisco Armero y Peñaranda; á D. Mariano Téllez Girón, Duque de Osuna y del Infantado; al Teniente general D. Juan de la Pezuela, Marqués de la Pezuela, y á D. Francisco Olavarrieta»³⁰. A pesar de esta alta condición, Armero fue nombrado en noviembre del mismo año miembro de la comisión «de fuerzas que han de componer la Marina de Guerra». Se trataba de informar el proyecto de ley sobre este asunto presentado por el ministro de Marina, Mariano Roca de Togores y Carrasco, marqués de Molins. Junto a Armero, compusieron esta comisión los siguientes senadores: Antonio Doral, Javier Ulloa, Valentín Ferraz, José Baldasano, el marqués de Vallgornera y el conde de Mirasol.

Al mismo tiempo se estaba debatiendo en el Senado el contenido de los reales decretos de 21 de octubre de dicho año, en los que, entre otras disposiciones, se había otorgado el mando superior de la Marina destinada a la isla de

(29) *Diario de las Sesiones de Cortes. Senado*. Presidencia del Excmo. Sr. Marqués de Miraflores. Sesión del jueves 17 de septiembre de 1846, núm. 27, p. 308.

(30) *Gaceta de Madrid*, núm. 44, de 13 de febrero de 1853.

Cuba al gobernador y capitán general de la isla, y el mando y gobierno de la destinada en Puerto Rico al capitán general de esta isla. Buen conocedor de la realidad de aquellos mares y tierras pues, como se ha visto, había sido comandante general del apostadero de La Habana durante tres años, Armero consideraba esta decisión del Gobierno y del ministro de Marina, el marqués de Molins, sumamente equivocada para los intereses españoles en la zona y aún más para el adecuado gobierno de la Marina de Guerra. Armero pidió la palabra al presidente del Senado en la sesión del 25 de noviembre de 1853, y recordó, al comienzo de su intervención, la unidad de mando de la Marina estacionada en las Antillas desde hacía prácticamente un siglo:

«... en el siguiente año de 1767 ya se creyó de suma importancia quitar á aquel apostadero el carácter de amovilidad que en cierto modo tenía, y crear en su lugar el centro de una Comandancia general de Marina, cuyo mando no solo se extendiese al puerto é isla de Cuba, sino al de las demás islas y mares de aquella parte tan importante de la América (...) por este simple relato se conoce ya fácilmente que las fuerzas navales que manden los comandantes generales de Marina de La Habana no están solo destinadas á la defensa de la isla de Cuba, sino á la de las demás posesiones que allí conservamos, á la protección de nuestro pabellón y comercio en aquellos mares, al apoyo, ya moral, ya directo, de nuestros agentes diplomáticos y consulares ...»³¹.

Ahora, tras lo dispuesto en los señalados reales decretos, advertía Armero de los peligros de haber quedado la unidad de mando completamente separada: «La unidad de mando que antes había en la Marina de aquellos mares, hoy queda fraccionada y dividida entre dos capitanes generales, independientes entre sí y con iguales atribuciones; y no necesito ponderar los inconvenientes y peligros que de aquí pueden seguirse»³². Evidentemente, con independencia de esta cuestión de la unidad de mando, que influía en la dirección y gobierno de las fuerzas navales, en este asunto latía sin lugar a dudas otra cuestión más relevante: el hecho de que ahora esas fuerzas navales pasaban a depender del capitán general de Cuba, miembro por tanto del Ejército, y esto era algo que el *estamento* de Marina no podía permitir. Así lo argumentaba Armero, no sin cierta vehemencia, pero siempre con respeto: «¿Quién hay que no tiemble en ver mezclado al gobernador de la isla de Cuba en los conflictos y debates que diariamente surgen entre los buques de nuestra Marina y los de otras Naciones, ya en alta mar, ya en los puertos extranjeros? En estos y en otros casos análogos, que no creo prudente indicar, el gobernador de Cuba hasta ahora no tenía intervención ni autoridad alguna»³³.

Fueron muchas las intervenciones de Armero y Fernández de Peñaranda en el Senado referentes a cuestiones relativas a la Marina de Guerra que

(31) *Diario de las Sesiones de Cortes. Senado*. Sesión del viernes 25 de noviembre de 1853, ff. 19ss.

(32) *Ibidem*.

(33) *Ibidem*.

han quedado recogidas en los *Diarios de Sesiones* de esta Cámara. Unas eran, como la anterior, de cierta relevancia, otras quizá más nimias, pero en todas ellas aprovechaba Armero para exponer su opinión al respecto, así como su ideal de gobierno de la Marina, que luego tenía la oportunidad de aplicar cuando era nombrado ministro del ramo. Un ejemplo, entre muchos, lo tenemos en la sesión celebrada en el Senado el 14 de junio de 1862, cuando Armero intervino para comentar una expedición de dos fragatas y dos goletas de hélice que el Ministerio de Marina había organizado al Pacífico. Armero consideró que esta decisión no era acertada, no solo por los gastos que suponía, sino también porque se podrían producir desertiones y, por último, por «el auxilio que puede esperarse en aquel país [Perú] que no mirará de buen ojo á la expedición española que allí vaya, cuando ya están tan sobre sí que han sido los primeros en levantar una bandera contra España porque aceptó la anexión de Santo Domingo ...»³⁴. Por todo ello, si se trataba de una expedición o travesía de instrucción, concluía Armero que «se puede dar perfectamente en la Península». Ahora bien, este debate, que a partir de entonces se inició con el ministro de Marina, Juan de Zavala y de la Puente, primer marqués de Sierra Bullones, fue aprovechado por Armero –siempre atento a defender el mayor provecho de la Armada– para intentar indagar acerca de los planes que tenía el ministro respecto de la Marina: «¿Tiene el señor general Zavala un plan fijo de todo lo que puede y debe hacerse en la marina? Si lo tiene, le felicito (...) ¿Por qué S.S. no emplea el dinero en lo que debe principalmente emplearse ahora?»³⁵.

En el momento en que transcurría este debate, el mes de junio de 1862, Armero y Fernández de Peñaranda ya había sido cuatro veces titular del Ministerio de Marina, por lo que conocía a la perfección las necesidades de nuestra Armada, sus hombres y navíos. Por ello, en esa interpelación al ministro Zavala se atrevió a sugerir cuál era el principal empeño al que este debía dedicarse: «¿Cómo S.S. tiene los arsenales en tal forma que á esta fecha no tiene la Marina un dique donde se pueda recibir un buque de grandes dimensiones?». Y no lo hizo una, sino dos veces: «Yo creo que alguna parte del dinero que se emplee, y no la parte más insignificante por cierto, debía emplearse en proveer los arsenales de todo lo necesario, sin los cuales de nada sirve todo lo que se haga»³⁶. Es cierto que en esta ocasión Armero fue reconvenido por el presidente del Senado, pues le había pedido la palabra para hablar de la citada expedición al Pacífico, y ahora planteaba una cuestión distinta, aunque relacionada; pero queden estas intervenciones de Armero en la Cámara alta como botón de muestra de su defensa a ultranza de los derechos y fueros del Cuerpo de Marina, al que, como bien dijo en la misma Cámara en varias ocasiones, «me envanezco de pertenecer».

(34) *Ibidem*. Sesión del sábado 14 de junio de 1862, ff. 1105ss.

(35) *Ibidem*.

(36) *Ibidem*.

Fallecimiento

En las primeras semanas de 1866 sufrió Armero un grave ataque de gota, enfermedad que venía sufriendo desde tiempo atrás. Su situación médica se agravaba por momentos, tan solo aliviada por su estancia en Sevilla, su provincia natal. Numerosas personas del pueblo de Sevilla e ilustres personalidades se interesaban a diario por su estado de salud, como relata Fernández Duro (PAULA PAVÍA: 1873, p. 33): «S.A.R. el Sr. Duque de Montpensier le honró frecuentemente con su visita. S.M. la Reina, tan luego como supo el estado de gravedad del General Armero, significó por el telégrafo á su señora esposa el interés que tomaba por tan leal servidor de su trono, ordenando que diariamente se la informase de su salud. El telégrafo testificó también el gran número de amigos que contaba el enfermo en toda España».

A las doce de la noche del día 2 de julio de 1866 fallecía Francisco Armero y Fernández de Peñaranda en la ciudad de Sevilla. Ese mismo día, su hermano Agustín comunicaba al presidente del Senado el fallecimiento: «Exmo. S.^{or} Cumpro con el mayor dolor el deber de participar a V.E. el fallecimiento de mi hermano el Exmo. Sr. D. Francisco Armero y Fernandez de Peñaranda Senador del Reyno ocurrido a las doce y cuarto de la pasada noche. Dios gu.^e a VE m.^s a.^s Sevilla 2 de Julio de 1866. Exmo. S.^{or} Agustín Armero»³⁷.

El funeral y entierro en Sevilla de Armero y Fernández de Peñaranda fue recogido prolijamente por la prensa sevillana. El oficio fúnebre se celebró en la iglesia parroquial de San Andrés; una vez finalizado, el cortejo fue encabezado por una sección de artillería rodada; a continuación iban, el «Mayor de plaza», secciones de diferentes cuerpos de la guarnición, niños y pobres del asilo y el clero. Sobre el féretro, conducido por soldados de Marina y marineros, iban depositadas sus insignias, y como escolta de honor formaban algunas fuerzas procedentes de San Fernando y una sección de infantería. Cerraba la comitiva el duelo, encabezado por el capitán general del distrito de Andalucía y el 2.º jefe del departamento marítimo (PAULA PAVÍA: 1873, p. 34).

No olvidaría la reina Isabel II los servicios prestados a su persona por Francisco Armero durante tantos y tantos años. Así, solo siete días después de su fallecimiento, una real orden refrendada por el entonces ministro de Marina, Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, autorizaba a sus descendientes el traslado de los restos mortales de Armero desde el cementerio de San Fernando, donde había sido enterrado, al Panteón de Marinos Ilustres. En esta disposición se recordaban, efectivamente, los méritos y servicios de Armero, pero también el hecho de que había sido durante su ministerio cuando se iniciaron las obras del Panteón:

«Ministerio de Marina. Real orden. Dirección del Personal. Excmo. Sr.: Deseando la REINA (Q.D.G.) dar una evidente muestra del alto aprecio con que

(37) Oficio de Agustín Armero, de 2 de julio de 1866, comunicando al presidente del Senado el fallecimiento de su hermano. Disponible en www.senado.es.

recuerda los relevantes servicios prestados por el Capitán General que fue de la Armada D. Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, Marqués del Nervión, se ha servido autorizar a los herederos para que en época oportuna trasladen al panteón de marinos ilustres los restos mortales de tan distinguido General, con objeto de que su memoria, unida á la de otros esclarecidos Jefes de la Armada en aquella mansión de perpetuo y religioso descanso, pueda servir de noble estímulo á los alumnos del Colegio Naval, cuyo instituto debe su moderna fundación á la iniciativa de aquel eminente patricio, y de ejemplo á todos los que se consagran lealmente al servicio del Trono y de la Patria. Dios guarde á V.E. muchos años. Madrid 9 de Agosto de 1866»³⁸.

Se hacía así justicia a una vida dedicada en cuerpo y alma a España, a la Monarquía, en la persona de Isabel II, y a la Marina, a cuyo progreso tanto contribuyó el cinco veces ministro del ramo. En el mismo sentido se manifestó Fernández Duro al poco del fallecimiento de Armero, tal y como recoge Paula Pavía (1873, p. 35): «Esperamos que no sea esta la última morada del General Armero. La Armada, que por tantos títulos le debe reconocimiento, señalará, á no dudar, á sus cenizas lugar sagrado de reposo en el panteón de marinos ilustres, para ejemplo y memoria de los jóvenes que en el edificio contiguo, por él fundado, reciben, con las gloriosas tradiciones del cuerpo, educación propia para continuarlas. No, no será nuestra humilde voz la única que reclame este último galardón que la posteridad juzgará merecido».

No obstante, no fue hasta cuatro años más tarde, en 1870, cuando comenzó a construirse su mausoleo en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando; el 27 de mayo de ese año se presentó un primer presupuesto para el monumento sepulcral de Armero. Dicho presupuesto, que presentó el escultor y marmolista Pedro Nicoli, importaba la cantidad de 169.300 reales de vellón: «El precio de este monumento entregado y colocado en la iglesia-panteon de marinos célebres sito en la isla de Sⁿ Fernando es el de ciento sesenta y nueve mil trescientos R.^{von} 169.300 Madrid, 27 de Mayo de 1870»³⁹.

La obra habría de realizarse bajo el diseño y dirección de Antonio Ruiz de Salces, arquitecto de origen cántabro, quien al año siguiente ingresaría en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (BALDELLOU SANTOLARIA: 2013). Otros dos presupuestos fueron presentados a tal fin: el primero de ellos, el 22 de junio de 1870, por Santiago Jabonin, también escultor y marmolista con residencia en la glorieta de Quevedo núm. 5 de Madrid; su importe era de 150.000 reales de vellón. El segundo, el 15 de julio del mismo año, lo presentó Juan Fernández, por importe de 26.000 escudos. No obstante, parece ser que el escultor encargado finalmente de realizar el mausoleo fue Felipe Moratilla Parreto, quien escribió una carta a Ruiz de

(38) *Gaceta de Madrid*, núm. 226, de 14 de agosto de 1866.

(39) AHN, Títulos, Familias, 3769, n.º 27. Antecedentes relativos al monumento sepulcral del Sr. Armero.

Salces el 11 de abril de 1871 dando cuenta del proyecto definitivo, y presentó un pliego de condiciones con nueve artículos para ser firmado y así poder iniciar la obra. Se consultó a la familia el texto que debía esculpirse en el mausoleo. En una primera versión, la leyenda propuesta fue la siguiente:

«Aquí yacen los restos corporales del Excmo. Sr. D. Francisco Armero y Fernández de Peñaranda Marqués del Nervión, Grande de España de 1ª clase, Senador del reino y Capitán gral de la Armada. Llevado por su valor y virtudes a la primera dignidad de la Milicia Naval a los 54 años de edad; Ministro tres veces de la Corona, Director Gral de la Armada e iniciador en 1844 de la restauración de la Marina de Guerra postrada desde el desgraciado combate de Trafalgar, pasó al eterno descanso el día 2 de Julio de 1866 en la Ciudad de Sevilla. Dedicando este monumento como prueba de amor y de respeto. Su viuda é hijos»⁴⁰.

Sin embargo, al final el texto que se eligió fue el que hoy figura en el mausoleo:

«DON FRANCISCO ARMERO Y FERNÁNDEZ DE PEÑARANDA, Primer Marqués del Nervión, Capitán general de la Armada, Grande de España de Primera Clase, Senador del reino, Nació el (...) de Mayo de MDCCCIII en Fuentes de Andalucía. A su voluntad enérgica se debió en gran parte el restablecimiento de la Marina de Guerra y la nombradía que ha recobrado entre propios y extraños. Falleció el II de Julio de MDCCCLXVI en Sevilla. Su viuda é hijos al dedicarle este monumento piden fervorosamente para el alma del ilustre marino el reposo de los justos en el seno de Dios»⁴¹.

Armero y Fernández de Peñaranda recibió a lo largo de su dilatada vida numerosas condecoraciones y distinciones en atención a sus dilatados servicios a España y a la Corona. Según consta en su hoja de servicios, fueron las siguientes: en 1831, Cruz de la Marina de Diadema Real; en 1836, Cruz de San Fernando de 1.ª clase y Cruz del 3.º Sitio de Bilbao; en 1837 fue nombrado benemérito de la patria. En 1838 recibió la Cruz de San Fernando de 2.ª clase, y cinco años más tarde, la Gran Cruz de Isabel la Católica, que recibiría de nuevo el mismo año, pero en diciembre, «por Ejército». En 1846 fue condecorado con la Gran Cruz de Carlos III⁴², y al año siguiente, con la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. Finalmente, en agosto de

(40) *Ibidem*.

(41) *Ibidem*.

(42) «Satisfecha de los señalados servicios que en todos tiempos ha prestado á mi trono el teniente general D. Francisco Armero y Peñaranda, y queriendo recompensar el celo, inteligencia y acrisolada lealtad con que ha desempeñado recientemente el Ministerio de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar, vengo en concederle la gran cruz de la Real y distinguida orden española de Carlos III, libre de pruebas y gastos. Dado en Palacio á 18 de marzo de 1846». *Gaceta de Madrid*, núm. 4204, de 19 de marzo de 1846. Real decreto de 18 de marzo de 1846 concediendo a Francisco Armero y Fernández de Peñaranda la Gran Cruz de la Orden de Carlos III.

1856 se le otorgó la Gran Cruz de dicha Orden «con la antigüedad de 15 de febrero de 1856»⁴³.

No obstante, la máxima distinción que recibió Armero fue la grandeza de España de 1.^a clase, unida al título de marqués de Nervión, mediante real decreto de 22 de marzo de 1864 refrendado por el ministro de Estado, Joaquín Francisco Pacheco: «En atención á los méritos y dilatados servicios del Capitán General de la Armada Don Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, Vengo en hacerle merced de la Grandeza de España de primera clase, con la denominacion de Marqués del Nervion, para sí, sus hijos y descendientes legítimos»⁴⁴. El título le fue expedido el 11 de octubre de 1864: «... he resuelto espedir (*sic*) este mi Real despacho por el cual declaro ser mi espresa (*sic*) voluntad que desde ahora en adelante vos el referido Don Francisco Armero y Fernandez de Peñaranda, Almazan y Sevilla, vuestros hijos y sucesores legítimos varones y hembras, por el orden de sucesión regular cada uno en su respectivo tiempo y lugar perpetuamente podáis usar y useis el título de Marques del Nervion y que como tal seáis Grandes de España de primera clase y así os podais llamar y titular ...»⁴⁵.

Su fallecimiento fue realmente sentido en numerosos ámbitos. A título de ejemplo, recogemos una necrológica, en todo caso anónima, publicada en agosto de 1866 en el semanario *El Museo Universal*. Merece la pena su transcripción casi íntegra, pues es fiel reflejo de su buen quehacer político:

«La unanimidad con que al tener noticia de su muerte la prensa de todos los partidos y el país entero con ella, han pagado un justo tributo de sentimiento y elogio al ilustre hombre público y popular marino cuyo nombre sirve de epígrafe á estas líneas, nos han movido á aumentar con su retrato la galería de notabilidades contemporáneas que vienen ofreciendo las columnas de EL MUSEO á sus favorecedores (...) La biografía del general Armero, cuya vida la constituyen una larga serie de hechos distinguidos y gloriosos, y á cuya historia se encuentra íntimamente ligada la de nuestra marina nacional en su último y brillante período de regeneración, no cabe en los estrechos límites de un periódico. La notoriedad de sus brillantes servicios, la popularidad de su nombre y de sus hechos, unidos al general conocimiento de los sucesos en que ha intervenido, escusan (*sic*) hasta cierto punto la concisión de nuestras noticias que habrán de limitarse á apuntar algunas fechas (...) En esta época echó los cimientos á la inmensa obra de la reorganizacion de nuestra armada, trabajo glorioso al que se dedicó con toda la energía propia de su carácter, y que logró dejar en tales vías de progreso, que puede decirse que son fruto de la semilla entonces plantada cuantos adelantos admiramos hoy (...) Con la muerte de este distinguido marino modelo de virtud, de lealtad y de amor á la patria, el partido que se gloriaba de contarle en sus filas,

(43) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/82.

(44) *Gaceta de Madrid*, núm. 83, de 23 de marzo de 1864. Real decreto de 22 de marzo de 1864 concediendo a Armero el título de grande de España de 1.^a clase.

(45) AHN, Consejos, leg. 8986, año 1864, exp. 49. «Grandeza de España de 1.^a clase unida al Título de Marqués de Nervión al Capitán General de la Armada D. Francisco Armero y Fernández de Peñaranda Almazán y Sevilla para sí sus hijos y sucesores legítimos».

ha perdido uno de sus mas constantes y firmes apoyos, y España toda, uno de sus hijos mas ilustres⁴⁶.

Hoy se recuerda a este ilustre marino en su localidad natal, Fuentes de Andalucía, en el nombre de una calle: la antigua Calle Mayor, que fue rebautizada con el nombre de «Marqués del Nervión» por acuerdo del ayuntamiento de esta localidad de 2 de mayo de 1900. Recoge Jesús Cerro, cronista oficial de este municipio, el escrito presentado unos días antes, el 30 de abril, por varios concejales, en el que se señalaban los distinguidos méritos de Armero y Fernández de Peñaranda, quien

«llegó a ser en octubre de 1857 presidente del Consejo de ministros y fue 5 veces ministro de Marina; que fue general distinguidísimo; derramó su sangre en defensa de la libertad y del trono; que combatió de forma denodada contra el carlismo y contra los enemigos de la nación; que realizó actos de valor temerario y que colmó de protección a este pueblo (...) creen del caso pedir que se dé el nombre a la calle Mayor de Marqués del Nervión, título nobiliario con el que aquella tan amada como augusta reina Isabel II premió los grandes servicios del valeroso general, en recuerdo de sus actos de heroísmo en la famosa ría vizcaína, recompensa merecida; premio adquirido con sangre suya y de los suyos; nobleza de pergaminos que hace durable a través de los tiempos y las generaciones aquella otra nobleza del alma, aquella otra nobleza del corazón, aquella nobleza nativa que adornaba al ilustre hijo de esta villa»⁴⁷.

Esta calle cambió de nombre en junio de 1931, con la Segunda República, momento a partir del cual adoptó el de «General Armero». Hoy, en la ciudad de Sevilla se recuerda también a este marino en los nombres de una calle («Marqués del Nervión») y del famoso barrio hispalense de Nervión⁴⁸.

Como último homenaje a Armero y Fernández de Peñaranda, citamos el juicio de Klecker de Elizalde (2022, p. 6) sobre tantos y tantos otros ministros de Marina del siglo XIX español, opinión perfectamente aplicable a nuestro distinguido, heroico y recordado protagonista:

«... ostentaban hojas de servicios envidiables, experiencia en combate, desempeño en complejas misiones diplomáticas, compromiso personal con sus ideologías, ánimo de servicio a España sin distinción de las diferentes ideologías que tenían. Alta capacitación para los puestos de ministro, numerosos intentos y éxitos de cambios reglamentarios u organizativos con mayor o menor resultado. Sufrieron destierros, innumerables privaciones, avatares por causa de los incontables cambios de régimen. Hoy, a distancia, podemos decir que aquellas decenas de

(46) *El Museo Universal*, núm. 32. Madrid, 12 de agosto de 1866, pp. 3 y 4.

(47) <https://www.fuentesdeinformacion.es/articulos/general-armero-memoria-de-un-marino-y-politico-liberal#:~:text=General%20Armero%2C%20memoria%20de%20un%20marino%20y%20pol%C3%ADtico.fue%20un%20marino%20de%20prestigio%20y%20pol%C3%AADtico%20liberal.>

(48) *Ibidem*.

ministros del ramo de Marina fueron hombres de intachable conducta, atribulados por la escasez de recursos económicos asignados al Departamento. Intentaron todos, aun en períodos breves, dotar a la Marina de los mejores recursos y con todas las dificultades consiguieron que se adaptase a los grandes cambios que se produjeron desde la entrada del vapor, la artillería de ánima rayada, la construcción de nuevos buques, la logística y la adaptación de un gran número de cambios de los Cuerpos (...) Ningún avance tecnológico quedó ajeno a sus consideraciones ...».

Bibliografía

- ARMERO, Álvaro (2018). *El general Armero y su tiempo*. Madrid.
- BALDELLOU SANTOLARIA, Miguel Ángel (2013). «Ruiz de Salces, Antonio». En *Diccionario biográfico español* XLIV. Madrid, RAH, 839-840.
- CERVERA PERY, José (2009). «Armero y Fernández de Peñaranda, Francisco». En *Diccionario biográfico español* V. Madrid, RAH, 470-472.
- COLIS HERCE, César (2017). «Segundo sitio de Bilbao en la Primera Guerra Carlista (23 de octubre-25 de diciembre de 1836)». En O'DONNELL, H. (dir.) *Historia militar de España* V. Madrid, 405-421.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1866). Biografía del Excmo. Sr. D. Francisco Armero y Fernández de Peñaranda. *El Español*, Madrid.
- KLECKER DE ELIZALDE, Alejandro (2022). Nuestros ministros de Marina desde Fernando VII. *Academia de las Ciencias y las Artes Militares. Comunicaciones académicas* [en línea]. Madrid.
- PAULA PAVÍA, Francisco de (1873). *Galería biográfica de los generales de Marina* III, 3-34.
- URQUIJO GOITIA, J.R. de (1988). Los sitios de Bilbao. *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, 10, 9-36.
- VACA HERNÁNDEZ, Manuel (2020). Epidemia de fiebre amarilla de 1819 en El Puerto de Santa María. *Revista de Historia de El Puerto*, 65, 2.º semestre, 77-93.
- YBARRA HIDALGO, Eduardo (1990). *Notas biográficas de don Francisco Armero, primer marqués del Nervión*. Sevilla.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

Pedro PÉREZ-SEOANE GARAU
Capitán de navío director
de la Biblioteca Central de la Marina

LA HISTORIA VIVIDA

En busca de Guanahaní

En la noche de más viento y mar de toda su travesía por el Atlántico vieron –o creyeron haber visto– una luz en el horizonte. Ya fuese fruto de su imaginación o una luz real, lo cierto es que a las pocas horas, tras el acostumbrado rezo de la Salve, «a las dos horas después de media noche pareció la tierra, dla qual estarían dos leguas (...) hasta el día Viernes, que llegaron a una isleta dlos Lucayos, que se llamava en lengua de yndios Guanahani». Fue Rodrigo de Triana¹, de la carabela *Pinta*, el primero en gritar tierra aquel 12 de octubre de 1492.

Cristóbal Colón bautizó aquella isla, llamada Guanahaní por sus habitantes, con el nombre de San Salvador, tomó posesión de ella en nombre de Isabel y Fernando, la exploró durante dos días y zarpó de nuevo en demanda de otras pequeñas islas que fue descubriendo (Santa María de la Concepción, Fernandina e Isabela) hasta llegar a la actual isla de Cuba. ¿Sabemos con certeza a qué isla arribaron las naves de Colón aquel 12 de octubre? La

(1) Así lo llama la historiografía tradicional, aunque parece que su nombre real era Juan Rodríguez Bermejo.

respuesta, por sorprendente que pueda parecer, es que no. A día de hoy no hay consenso entre los historiadores y académicos acerca de cuál es la isla del descubrimiento. Como tampoco se pueden identificar con seguridad esas tres islas mencionadas y descubiertas en la ruta hacia Cuba².

Aunque es verdad que no tiene actualmente ninguna trascendencia política, ni histórica, saber cuál de las islas Lucayas es aquella Guanahaní, sí puede resultar paradójico que la hazaña geográfica más trascendental de la historia de la humanidad, como la calificó el cronista López de Gómara, siga siendo un enigma más de cinco siglos después. Y no ha sido precisamente por falta de estudio del problema; muy al contrario, hay cientos de trabajos al respecto, que tratan de identificar aquella primera isla que Colón llamó «San Salvador» y que en adelante referiremos como Guanahaní para evitar confusiones con la actual isla de San Salvador³. Bien es cierto que durante siglos no se planteó controversia alguna sobre el enclave de esta isla. La primera referencia la encontramos en 1731, en un trabajo del naturalista inglés Mark Catesby⁴, en el que afirma que a donde arribaron las naves de Colón es a la actual Cat Island. Pasaron sesenta años, y el gran historiador de Indias español Juan Bautista Muñoz sostuvo, en cambio, que fue la isla de Watling⁵. Ya había dos islas candidatas (separadas 40 millas náuticas) al ocaso del siglo XVIII, aunque ninguno de sus proponentes había dado demasiadas explicaciones del porqué de su elección. Hay que esperar hasta el XIX⁶ para encontrar los primeros trabajos metódicos que abordasen con seriedad la identificación de Guanahaní en las Bahamas Centrales.

Será otro español, el insigne marino Martín Fernández de Navarrete, el que en 1825 aporte el documento clave para la investigación: la transcripción del manuscrito de fray Bartolomé de Las Casas del diario de Colón⁷ (en adelante, el Diario) y presenta, además, una nueva candidata, las Turks Islands, como la verdadera Guanahaní. Fernández de Navarrete tampoco argumentó cómo llegó a tan extraña conclusión, y al final de sus días rectificó y aceptó la isla de Watling propuesta por Juan Bautista Muñoz.

Afamosos historiadores terciaron también en la disputa a partir de entonces, ahora sí argumentando, con mayor o menor rigor, sus propuestas.

(2) En el fondo se trata de la misma cuestión, ya que la situación de la primera isla descubierta arrastra, casi sin discusión, a la identificación de las tres islas siguientes.

(3) Llamada Watling hasta 1926, en que fue rebautizada por los ingleses como San Salvador.

(4) En su obra *The Natural History of Carolina* (2 vols.) London, 1731-1747.

(5) Lo hizo en su *Historia del Nuevo Mundo* (Madrid 1793), resultado del encargo que, en 1779, le había hecho el rey Carlos III para escribir la historia del Nuevo Mundo.

(6) Anteriormente, en 1642, el influyente cartógrafo Joan Blaeu había publicado un mapa en el que la leyenda «Guanaham[n]i o S. Salvador» aparecía junto a la actual Cat Island, sin que el autor aportase datos de cómo había llegado a esa conclusión. Esta confusión entre dos islas próximas (Guanima/Cat Island y Guanahani/Watling) fue copiada por muchos cartógrafos posteriores y así perduró hasta bien entrado el siglo XVIII.

(7) Lo hace en su gran obra *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles en el siglo xv*. El manuscrito lo encontró en los archivos del duque del Infantado y actualmente se encuentra en la Biblioteca Nacional de España.



Washington Irving apostó por Cat Island⁸ en su famoso libro *Life and Voyages of Christopher Columbus*, de 1828, lo mismo hizo Alexander von Humboldt en su *Examen critique de l'histoire de la géographie du nouveau continent* en 1837 (incluyendo como argumento, por primera vez, la carta de Juan de la Cosa). Ya a finales del siglo XIX, el capitán de navío estadounidense Gustavus Fox publicó en 1882 una monografía en la que, descartando la cartografía como herramienta útil para solventar el problema, y basándose exclusivamente en una nueva traducción del Diario, hacía una exhaustiva crítica de las teorías propuestas hasta entonces (especialmente la de la isla Cat), para llegar a la conclusión de que la isla del descubrimiento fue la actual Samana Cay (situada unas setenta millas náuticas al SE de Watling). A Samana se unieron posteriormente nuevas candidatas: Mayaguana (Francisco de Varnhagen, en 1864), Egg Island (Arne Molander, en 1883), Conception Island (Gould, en 1943), Caicos Island (Pieter Verhoog, en 1947), Plana Island (Didiez Burgos, en 1974) y de nuevo la Grand Turk (Power, en 1983).

(8) También propusieron esta isla de Cat el francés Jean Barnard de La Roquette, en 1828; el barón de Montlezun, en el mismo año; el capitán de navío inglés A.B. Becher, en 1856, y el cubano José M.^a de la Torre, entre otros.

Especial interés tienen los ensayos que dedicó el profesor de Harvard Samuel E. Morison a los viajes de Colón en general y a este asunto en particular. Este almirante estadounidense es considerado un especialista en Cristóbal Colón desde la publicación de su *Admiral of the Ocean Sea* en 1942, obra con la que ganó el Premio Pulitzer. Desde entonces fue el principal valedor de la isla de Watling como la verdadera Guanahaní. Sin embargo, sus estudios han sido el centro de numerosas críticas por considerar que su traducción del Diario al inglés es tendenciosa y contiene interpretaciones poco rigurosas pero necesarias para acomodar el relato a su tesis de que es *Watling* la isla de llegada.

Asimismo, casi todas las revistas especializadas más prestigiosas se han hecho eco de este debate. *Terrae Incognitae* (de la Society for the History of Discoveries) dedicó en 1983 todo un volumen a exponer el estado de la cuestión en aquel entonces. *The Mariner's Mirror*, *Geographical Journal* 69, *The International Journal of Scientific History* (DIO) y *National Geographic* también han dedicado numerosos artículos a este asunto. En esta última apareció en noviembre de 1986 un interesante trabajo de su editor, Joseph Judge, y Luis Marden que recogía una nueva investigación basada en aplicar el abatimiento, las corrientes y la declinación magnética a la derrota trasatlántica de Colón descrita en el Diario⁹. Siguiendo este método, los autores concluyen que la isla a donde llegó Colón fue Samana Cay, que desde entonces se ha puesto a la cabeza de las islas competidoras con la de Watling.

Para concluir el devenir histórico de esta controversia, creemos conveniente traer a colación dos trabajos relevantes. El primero de ellos contiene una nueva aproximación al debate y se publicó en el Instituto Histórico de Marina (Consejo Superior de Investigaciones Científicas), en los años setenta del siglo pasado, por el que fuera subdirector del Museo Naval, el capitán de fragata Roberto Barreiro-Meiro. Lo novedoso de su argumentación es que, en lugar de acudir al Diario, analiza la expedición de Ponce de León en 1513 para descubrir la Florida. En ese viaje, relatado por Antonio Herrera en su *Historia general*, los expedicionarios recalaron en Guanahaní a la ida y a la vuelta. Pues bien: tras un exhaustivo análisis de los textos, Barreiro-Meiro llega a la conclusión de que esa isla no puede ser otra más que Watling. El segundo trabajo es *Columbus's Plana Landfall*, publicado en 1994 por Keith A. Pickering. Este profesor norteamericano hace un minucioso análisis comparativo de las siete principales islas candidatas y de su concordancia o discrepancia con varios elementos significativos del Diario; y, tras asignar en una tabla un valor numérico a cada uno de esos elementos para cada candidata, concluye que Plana Cay es la isla que más puntuación obtiene en cuanto a adecuación al Diario y que, por lo tanto, es la isla del descubrimiento.

(9) Este estudio se basa en datos de paleomagnetismo y en estimaciones de los vientos y corrientes predominantes a lo largo de la ruta que se conocen actualmente y se presuponen similares a los de 1492.

Casi todos los investigadores modernos (salvo el mencionado Joseph Judge) concuerdan en la forma de abordar la cuestión. Coinciden en descartar como método fiable la reconstrucción de la derrota trasatlántica desde La Gomera hasta Guanahaní, debido a la insuficiente precisión de las anotaciones del *Diario* y al error que se acumula durante tantos días de navegación. En su lugar, la mayoría de las investigaciones modernas optan por reconstruir, de forma inversa, la derrota del *Diario* desde Guanahaní hasta Cuba (punto geográfico no discutido), compuesta de tramos cortos en los que no se acumulan tantos errores de distancias y rumbos y cuyo relato contiene ricas descripciones geográficas de las distintas islas en las que van recalando.

Otro lugar común de los diferentes estudios publicados sobre el tema es la necesidad de interpretar las anotaciones del Diario en contraste con otras fuentes documentales, para que su isla propuesta resulte coherente con el relato de la navegación y las descripciones geográficas que contiene. En otras palabras, todos ellos necesitan alterar, obviar o interpretar *ad libitum* algún dato del Diario (distancias, rumbos o accidentes geográficos) que consideran inexacto, para que la ruta entre islas que proponen tenga sentido. Para resaltar esta necesidad interpretativa, es por lo que comenzábamos estas líneas sembrando la duda sobre la famosa luz que dijo haber visto el Almirante («lumbre» la llama este), según el manuscrito lascasiano, a las diez de la noche en la víspera de su arribada a Guanahaní. Don Cesáreo Fernández Duro¹⁰ y otros muchos afirman la imposibilidad de haber visto luz alguna procedente de tierra, entre otras cosas porque a esa hora las naves de Colón estaban todavía a más de veinticinco millas náuticas de costa, y sólo una luz muy elevada y potente podría haber sido avistada a esa distancia. La única explicación plausible es que la luz proviniera de una de las dos carabelas que navegaban por delante.

Nos hemos referido en varias ocasiones a las fuentes documentales, y es ahí precisamente donde radica la explicación de que haya tal disparidad de islas candidatas a la gloria de ser la primera descubierta por Colón. Tan solo disponemos de los relatos de ese primer viaje colombino y de la cartografía de la época, pero es justo la falta de consistencia de esas fuentes documentales lo que deja abierta la puerta a distintas interpretaciones y conclusiones. Como es sabido, no se ha conservado el manuscrito original del diario del viaje escrito por Colón; lo que nos ha llegado es la referida transcripción que hizo de ese diario el obispo de Chiapas, fray Bartolomé de Las Casas, hacia 1530. Las otras dos fuentes significativas son la biografía de Colón que escribió su hijo, Hernando Colón, en 1571, y *La historia de las Indias* de Las Casas, concluida en 1561. Cuando nos referimos a las inconsistencias que hay entre ellas, no estamos haciendo un juicio de valor sobre su veracidad, sino sencillamente constatando que hay discrepancias en valores de distancias, rumbos, circunstancias, descripciones geográficas y demás instrumentos que todas

(10) Cfr. «Primer viaje de Colón», conferencia pronunciada por don Cesáreo Fernández Duro, en el Ateneo de Madrid, el 23 de noviembre 1891.

ellas utilizan para recrear ciertos episodios relevantes del tránsito de la expedición desde Guanahaní hasta Cuba. Aunque en algunos casos se trate de diferencias pequeñas, es suficiente para que se llegue a una isla u otra según la fuente que se tome como referencia en ese tránsito y la interpretación que se haga de la misma. Las discrepancias son fácilmente entendibles si se tienen en cuenta las circunstancias en las que fueron redactados esos escritos: Hernando no acompañó a su padre en aquel primer viaje, sino en el cuarto, y por lo tanto debemos suponer que su relato bebe del diario desaparecido; por lo que respecta a las dos obras de Bartolomé de Las Casas, sus discordancias pueden deberse a una revisión hecha al cabo de los años. Desgraciadamente, no hay forma de contrastar la fidelidad de ninguna de ellas con el diario original, pero es importante destacar que el llamado Diario no es una copia fiel del original, sino una transcripción o, como el propio Las Casas dice, un sumario o síntesis abreviada.

Por lo que respecta a la otra fuente de la época, la cartografía, está en primer lugar la Carta de Juan de la Cosa (1500) que fue el maestre de la *Santa María* en aquel viaje. En esa carta, y en otras posteriores de los siglos XVI y XVII, aparece una isla con el nombre de Guanahaní junto a otras (Samana, Someto y Yumani). Pero, aunque algunos autores apoyan gran parte de su tesis en la cartografía, lo cierto es que ninguno de aquellos portulanos puede descifrar por sí solo el enigma de la isla del descubrimiento, más allá de confirmar que existía ese nombre y la posición relativa entre islas. La cartografía de la época no tenía ni la precisión ni los detalles geográficos suficientes para aportar pruebas definitivas acerca de qué isla es Guanahaní.

En definitiva, tras arduos esfuerzos de historiadores, nautas y científicos durante siglos de investigación multidisciplinar, no ha sido posible demostrar de forma irrefutable a qué isla llegó Colón aquel 12 de octubre. La principal fuente primaria, el diario original, ha desaparecido, nos han llegado sumarios redactados decenas de años después y portulanos sin información suficiente. Pero, aun en el caso de que esos escritos fuesen fiel reflejo de lo que escribió Colón a bordo de la *Santa María*, el debate seguiría abierto pues, como muy bien resume Ricardo Cerezo: «... los rumbos y las distancias en el Diario de Colón –transcrito por Bartolomé de Las Casas– no cumplen las condiciones de exactitud que es menester para determinar con precisión el lugar de llegada de Colón a la primera isla descubierta, toda vez que no se pueden transformar en los que corresponderían a los rumbos y distancias verdaderos susceptibles de ser situados en una carta»¹¹.

(11) CERESO, Ricardo (1987). La derrota del primer viaje de Colón. *Revista de Historia Naval*, 18. Madrid.

NOTICIAS GENERALES

Historias navales

Dentro del espacio *Historias navales*, organizado por el Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval (DEI-IHCN), el 19 de septiembre de 2023, a las 18:00, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada el contralmirante ingeniero Antonio Juan González García, director de Infraestructuras de la Armada, pronunció la conferencia «El marqués de la Ensenada».

Al término de la exposición se abrió un coloquio, con la posibilidad, para los que desearan ampliar sus conocimientos, de remitir sus preguntas, antes o después de la conferencia, al correo ihcn-dei@mde.es, donde les serían contestadas por el propio conferenciante o por personal especializado.

La conferencia se pudo seguir en directo por el canal YouTube de la Armada, a través del enlace <https://youtube.com/live/uLLNagHgE0o?feature=share>

XLVI Congreso del ICMH (Comisión Internacional de Historia Militar)

Entre los días 3 y 8 de septiembre tuvo lugar en Estambul (Turquía) el XLVI Congreso de la Comisión Internacional de Historia Militar (ICMH), bajo el título genérico «La guerra y la ciudad. Los efectos de los conflictos armados en el espacio urbano y la población».

Lunes 4 de septiembre de 2023

El coronel de Infantería José Romero Serrano impartió la conferencia «The Defence of Las Palmas, Gran Canaria, Capital and Port in World War II».

Martes 5 de septiembre de 2023

Don Amalio de Marichalar Sáenz de Tejada, conde de Ripalda, y el capitán de navío don José Ramón Vallepín Gómez, director del IHCN-DEI, impartieron sendas conferencias, tituladas, respectivamente, «Numantia» y «Havana, a Port City shaped by War».

Jueves 7 de septiembre de 2023

El coronel del Ejército de Tierra don Gerardo López-Mayoral Hernández impartió la conferencia «Zaragoza doesn't surrender: Effects of the Zaragoza's Napoleonic Sieges 1808-1809»

Viernes 8 de septiembre de 2023

El coronel del Ejército de Tierra don Manuel Casas Santero, del Instituto de Historia y Cultura Militar impartió la conferencia «Oran and Mazalquivir: From the Reconquest to the Peace Treaty (1732-1792). Military Aspects of the Second Presence of Spain in the Double Prison».

II Seminario Historia Naval

El pasado jueves 14 de septiembre tuvo lugar el II Seminario Internacional de Historia Naval. El seminario, bajo el título «Jorge Juan: Política, Ciencia y Técnica en el 250 aniversario de su muerte», fue organizado por el CEU Instituto de Estudios Históricos y en él participó el Instituto de Historia y Cultura Naval.

Dentro de la sesión de la tarde, a las 18:30, el capitán de navío Pedro Pérez-Seoane Garau, director de la Biblioteca Central de Marina y subdirector del Departamento de Bibliotecas Navales del IHCN, presentó la ponencia «Jorge Juan entre sus compañeros de la Real Armada».

El acto se celebró en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Comunicación, Universidad CEU San Pablo.

«1898: un cambio de ciclo. Aspectos navales del conflicto»

Organizado por la Universidad Rey Juan Carlos (URJC), y patrocinado por los Amigos del Museo Naval y la Fundación Museo Naval, los días 26 y 27 de junio de 2023 se desarrolló el curso de verano «1898: un cambio de ciclo. Aspectos navales del conflicto», que se impartió presencialmente y *online*.

Lunes 26 de junio

Tras unas breves palabras de apertura del Excmo. Sr. D. Marcial Gamboa Pérez Pardo, vicealmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval, el Excmo. Sr. D. José Manuel Sanjurjo, almirante (retirado), presidente de la Asociación Amigos del Museo Naval y vicepresidente de la Real Academia de Ingeniería, procedió a presentar el curso.

En esta primera sesión se pronunciaron las siguientes conferencias:

- «España y la situación geopolítica de siglo XIX. Antecedentes de la guerra del 98», por don Agustín Ramón Rodríguez González, de la Real Academia de la Historia;

- «El 98 en la prensa española y de los Estados Unidos», por doña Guadalupe Chocano Higuera, doctora en Historia y miembro de número de la Real Academia de la Mar;
- «La escuadra del almirante Cervera», por el Ilmo. Sr. D. Juan Escrigas Rodríguez, capitán de navío, subdirector del Museo Naval y doctor en Historia;
- «Aspectos económicos. La situación de la Hacienda y la financiación de los programas navales», por el Dr. D. Dionisio de Haro Romero, vicerrector adjunto en el Vicerrectorado de Formación del Profesorado e Innovación Docente y profesor de Economía Aplicada I, Historia e Instituciones Económicas y Filosofía Moral de la URJC;
- «La campaña naval: el combate naval de Santiago de Cuba», por el Ilmo. Sr. D. Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado), historiador y directivo de la Asociación de Amigos del Museo Naval.

Martes 27 de junio

- «La política naval española del último cuarto del siglo XIX», por don Alejandro Klecker de Elizalde, miembro correspondiente de la Real Academia de la Mar;
- «La política naval de los Estados Unidos: el resurgir de una potencia naval», por el doctor William M. McBride, PhD, profesor de historia de la Academia Naval de Estados Unidos;
- «Consecuencias del conflicto para nuestra política naval», por el Ilmo. Sr. D. Santiago José Acosta Ortega, coronel de Intendencia de la Armada, jefe de Asuntos Económicos del Estado Mayor de la Defensa.

Museo Marítimo de Asturias

Con motivo de la renovación de las salas dedicadas a la historia de la navegación, y en el marco de los actos organizados para conmemorar el 75.º aniversario de la fundación del Museo Marítimo de Asturias, el pasado día 23 de agosto de 2023 se inauguró una doble exposición biográfica, dedicada a destacar a los «Navegantes y descubridores portugueses y españoles, 1418-1522» y los «Marinos insignes españoles de los siglos XVI-XVII».

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.

DOCUMENTO

Plan de combate de la fragata *San Andrés*

Como continuación del documento del número precedente de la REVISTA, presentamos en este el plan de combate del mismo barco, la fragata *San Andrés*, igualmente extraído del correspondiente «Diario de la navegación que ba á hacer el tenyente de navío dela Real Armada D. Marcelo de Ayensa...», del año 1796. Las características básicas de este documento son equivalentes a las del estado de fuerza ya publicado, y en él se repiten la excelente letra con la que está escrito y la cuidada disposición de cada uno de los apartados. El plan permite apreciar la exacta distribución de la dotación, «de capitán a paje», en los distintos puestos que era necesario cubrir en combate. Cinco personas eran necesarias para manejar cada cañón. Son de hacer notar detalles como el de que la infantería contaba con un tambor. También la composición del «grupo de mando», en el que figuran, además del comandante, el asistente de órdenes, el contador y el «maestre de la plata», más el 1.^{er} piloto y el pilotín. Se incluyen en el plan situaciones excepcionales que requieren cambios en la distribución normal de la dotación, en particular el acto del abordaje, para el que se detalla gente a asignar a tres trozos distintos.

(Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, Ms. 201, f. 6)

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

CERVERA FANTONI, Ángel Luis: *El Desastre del 98 y el fin del Imperio español*, Sekotia (ISBN: 978-84-18757-45-7), 2021, 474 páginas.

Ángel Luis Cervera Fantoni, doctor en Historia y Economía, nos ofrece en este amplio volumen una muy completa visión de la España de finales del siglo XIX, de la evolución de los acontecimientos que la llevaron al desastre de 1898, del combate de Santiago de Cuba y de la pérdida de los últimos vestigios de su en otros tiempos extenso imperio.

El Desastre del 98 comienza analizando la figura del principal protagonista de la catástrofe: Pascual Cervera Topete. En esta parte el lector podrá informarse de la forma de pensar y la vida profesional de Topete, de su resignada aceptación de las órdenes recibidas, de su actitud posterior al 98 y del tratamiento historiográfico que ha recibido su persona.

Continúa el estudio con un detallado estudio de la España de la época, sobre la que dibuja un cuadro social y económico que se detiene particularmente en varios aspectos de la vida cotidiana de la población: educación, cultura, natalidad y mortalidad. Tras esta contextualización, la obra entra en la historia militar propiamente dicha con el análisis de la mentalidad militar en la segunda mitad del siglo XIX, el sistema de reclutamiento y las vías para eludirlo («redenciones a metálico», deserciones, etc.), así como la postura de la prensa de la época ante la cuestión de Cuba y Filipinas.

Tras citar la situación y antecedentes de la guerra, donde no puede faltar la explosión del acorazado norteamericano *Maine*, en el puerto de La Habana, el 15 de febrero de 1898 y sus consecuencias, el autor entra de lleno en la guerra, con los movimientos de la escuadra de Cervera, el bloqueo a que se vio sometida, el combate de Santiago de Cuba el 3 de julio y el comportamiento de la gente.

Continúa con un detallado y profundo análisis del combate, que ocupa los últimos cuatro capítulos del libro, en los que son tratados diferentes aspectos del choque y de la derrota y destrucción de la escuadra española a manos de la estadounidense. Aquí se abordan las reacciones a nivel nacional y mundial ante la derrota, el clima de la opinión pública y el papel de la prensa en su configuración, las ideas de Cervera acerca del Desastre, y las muchas luces y sombras que este proyectó a lo largo del siglo XX. Termina el estudio con una serie de consideraciones sobre las decisiones adoptadas y las acciones llevadas a cabo en los niveles estratégico, operativo y táctico.

El texto intercala numerosas reseñas literarias aparecidas en diferentes fuentes documentales: declaraciones de componentes de la escuadra y de sus familiares, notas de prensa, textos de tratados sobre Cuba y el combate, documentos relacionados con el tema, etc., que aportan muchos detalles adicionales sobre el acontecimiento.

El libro se complementa con dieciocho apéndices de todo tipo, que añaden nuevos datos y amplían la información aportada en el cuerpo principal de la obra: situación de la Armada, detalles de la vida de Cervera que no aparecen en su hoja de servicios, comisiones por compras efectuadas, cartas a diferentes destinatarios, prisioneros españoles en Annápolis, miembros de la escuadra española, estudio crítico de la guerra, memoriales, postura de la prensa norteamericana, la consideración de Cervera en Estados Unidos, etc.

En definitiva, *El Desastre del 98* constituye un amplio estudio y análisis de todo lo relacionado con la guerra hispano-norteamericana y el combate de Santiago de Cuba, de lectura muy recomendable para los interesados en saber lo que ocurrió en la mañana de aquel fatídico 3 de julio de 1898, en que la escuadra de Cervera, formada por cuatro cruceros acorazados y dos destructores, fue aniquilada.

AGUILAR-CHANG, Víctor: *Galeras de guerra. Historia de los grandes combates navales (480 a.C.-1571 d.C.)*, Almuzara (ISBN: 978-84-18346-39-2), 2020, 279 páginas.

Detallado estudio de las galeras, sus formas, evolución y manejo, desde los primeros tiempos hasta la batalla de Lepanto (1571), escrito por Víctor Aguilar Chang (Guatemala, 1970). El trabajo está estructurado en tres partes o cuerpos narrativos, titulados, respectivamente, «El inicio de la historia», «La lucha por el control del Mediterráneo» y «Remos, velas y pólvora».

En «El inicio de la historia», el autor hace un estudio sobre las primeras navegaciones y los primeros barcos del Mediterráneo, entre los que destacó en la guerra la galera, barco estrecho, alargado, propulsado por remos, con alguna vela. El primer modelo de galera de que se tiene noticia es la pentecóntera, que tenía una fila de remeros por banda y evolucionó, para aumentar su velocidad y capacidad operativa, hasta convertirse en el birreme, primero, y más tarde en el trirreme, al tiempo que incorporaba adelantos técnicos como el

espolón y otros. Aguilar-Chang habla de la distribución de los remeros, de los remos, las velas, la capacidad de transporte, las navegaciones, los aprovisionamientos, la vida a bordo, las guerras médicas entre griegos y persas, las tácticas empleadas por los contrincantes y sus despliegues, y termina con la batalla de Salamina, en el año 480 a.C.

En «La lucha por el control del Mediterráneo», el autor cita las guerras del Peloponeso entre Atenas y Esparta (431-404 a.C.), donde los trirremes continuaron siendo muy importantes, ahora con una cubierta protectora instalada sobre los remeros, lo que aumentó peso y redujo maniobrabilidad y velocidad, pero aportó muchas ventajas. A continuación, en esta sección, Aguilar-Chang pasa a ocuparse de las guerras entre Roma y Cartago (guerras púnicas), haciendo especial mención de la gran batalla entre galeras de Ecnomus, al sur de Sicilia, en el año 256 a.C.

En «Remos, velas y pólvora», el autor trata de la evolución de las galeras hasta el siglo XVI. Después de Ecnomus, estas embarcaciones continuaron incrementando sus portes y capacidades operativas, hasta que en el siglo V de nuestra era se produjo la caída del Imperio romano de Occidente, cataclismo que ocasionó una gran recesión de largo aliento que se prolongó durante casi toda la Edad Media, hasta cuyas postrimerías no se registró una paulatina mejora. Con el colapso del mundo clásico, en un principio las galeras se volvieron más sencillas, pero progresivamente fueron conociendo un nuevo y lento proceso de mejora e incremento de su porte y prestaciones, proceso que hizo que en el siglo XV, mil años después, volvieran a gozar de una importante capacidad operativa. El autor estudia los diferentes tipos de las nuevas galeras (ordinarias, de mando y galezas), su armamento (con la incorporación de la artillería), las municiones y dotaciones, su protección y formas de actuación, y las tácticas de empleo de aquellos largos y estilizados barcos del siglo XVI. Para terminar, comenta y analiza en detalle, desde todos los aspectos, la gran batalla de Lepanto de 1571, sostenida entre la Liga Santa y la flota otomana, uno de los mayores combates navales de la historia y que supone, en cierto modo, el colofón de las galeras.

Tras Lepanto, comenzó un lento pero imparable declinar de la marina de remos. Como dice el autor, durante casi dos mil años las galeras fueron las plataformas por excelencia para los combates en la mar. Pero los grandes barcos de vela erizados de artillería, sin remos, con altas bordas y gran capacidad de carga, posibilitados para adentrarse cada vez más en la mar y permanecer alejados de las costas durante mucho tiempo, terminarían ocupando el espacio de los barcos de remos.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Lepanto, la batalla decisiva*, Sekotia (ISBN: 978-84-18757-49-5), 2021, 329 páginas.

Nuevo libro del prolífico autor Agustín R. Rodríguez González, doctor en Historia, académico correspondiente de la RAH y especialista en historia naval.

El autor comienza señalando que Lepanto no es «historia muerta», de exclusivo interés para eruditos. El interés por la batalla sigue palpitando historiográficamente porque modeló la historia de Europa hasta nuestros días. Efectivamente, aquel gran encuentro naval es uno de esos acontecimientos denominados axiales porque, de no ser por la victoria conseguida por la cristiandad ante el Imperio otomano en el golfo griego, el viejo continente hubiera seguido un devenir histórico muy diferente y hoy ofrecería un paisaje político harto distinto, siendo así que las consecuencias de la expansión otomana son aún hoy evidentes «desde Bosnia hasta Irak, desde Libia hasta el Cáucaso».

Rodríguez González hace un rápido recorrido por los principales hitos de la expansión otomana por Europa y África hasta principios del siglo XVI, narrándola de forma amena y pormenorizada. Cita a Borcuhan, el primero de los piratas de la época apodados «Barbarroja», y confronta a los dos protagonistas de aquellos tiempos: el rey y emperador Carlos y el sultán turco Solimán, con sus enfrentamientos, las luces y sombras de sus victorias y derrotas (Argel, Rodas, Túnez, Prevesa, etc.), y la alianza de Francia con Turquía para terminar de complicar la situación.

Estudia los medios disponibles para la lucha en hombres, barcos y armas en la segunda mitad del siglo XVI, señalando el estrecho paralelismo entre unos y otros contrincantes. Fue esta la época dorada de las embarcaciones de remos, que, dotadas con timón de codaste y artillería, en su evolución llegaron a alcanzar un gran desarrollo en todas sus tipologías: galeazas, galeras, galeotas, fustas, etc. Y lo mismo ocurrió con sus dotaciones, tanto en medios como en adiestramiento y preparación para el combate.

El autor sigue con un recorrido por los asedios realizados por los turcos y los consiguientes combates, narrados con gran riqueza de detalles. Este ciclo de acciones llevó a algunos reinos cristianos a establecer alianzas, a veces un tanto forzadas. Hasta que surgió la Liga Santa y su firme resolución de parar, de una vez por todas, los pies a los turcos antes de que las cosas se pusieran peor, lo que desembocó en la batalla de Lepanto.

Rodríguez González continúa con un estudio de la campaña de Lepanto, que tuvo su punto culminante en el combate del 7 de octubre de 1517. El tema es ya muy conocido, por haber sido tratado en montones de artículos, libros, conferencias y congresos, pero siempre hay algún matiz nuevo que descubrir acerca de él, máxime cuando quien se ocupa de comentarlo es un conocedor de los entresijos de aquella gran aventura de la talla de nuestro autor. En el marco de este estudio de la campaña, Rodríguez González pone el foco en las operaciones previas; la concentración de la Liga Santa en Mesina; la salida a la mar; la búsqueda de la escuadra turca; el encuentro, y las diferentes fases del combate, todo ello servido con un estilo sencillo y directo. Como es de rigor, a este cuadro expositivo le sigue una valoración del combate, con el que arranca el declive de la fuerza naval turca y del propio Imperio otomano. Cierra el autor con unas conclusiones sobre la gran victoria lograda por la Liga Santa, donde conjetura acerca de las consecuencias que se habrían derivado de una derrota cristiana.

Para completar la información aportada a lo largo del cuerpo de la obra, el autor inserta tres apéndices, dedicados a describir las flotas cristiana y otomana, y a tratar de un soldado de excepción presente en la batalla: Miguel de Cervantes.

Libro ameno, sencillo, entretenido, directo, como corresponde a su propósito divulgativo, pero a la vez profundo, en el que Lepanto, sus circunstancias y sus consecuencias son analizadas certera y exhaustivamente.

AGUILAR-CHANG, Víctor: *La supremacía de los buques acorazados: motores, artillería y blindaje. Historia de los grandes combates navales (1866-1905)*, Almuzara (ISBN: 978-84-11310-03-1), 2022, 364 páginas.

Análisis de la evolución de los buques de guerra a lo largo del siglo XIX. Esta centuria será la de la gran transformación de estos artefactos flotantes, plasmada en los primeros combates de los nuevos buques en la segunda mitad del citado siglo, y en la guerra ruso-japonesa, la primera en la mar del siglo XX. Ambos son los temas centrales de este libro del licenciado en Administración de Empresas e historiador Víctor Aguilar-Chang (Guatemala, 1970), sobre quien hemos incluido antes otra reseña en esta misma sección.

El autor comienza con referencias a la revolución industrial del siglo XIX, a impulsos de la que se pasó de los barcos de madera y vela, erizados de cañones, de principios de siglo, a los barcos movidos por vapor de finales, con casco metálico y menos pero más potentes cañones. Y termina la primera parte con el estudio de dos grandes batallas de la época: la de Lissa, de 1866, y la del río Yalu, de 1894. Esta época contempla un aumento vertiginoso y constante de la protección y el acorazamiento de los buques, del calibre de sus cañones, de la eficacia de sus municiones y de la potencia y fiabilidad de sus plantas propulsoras. La doctrina naval de este tiempo demandaba barcos muy veloces, de potente artillería y recia protección, factores cuya conjugación conducía siempre a un inestable equilibrio y un problemático compromiso entre velocidad, desplazamiento y potencia armamentística. Las mejoras en cuanto a la coraza y el cañón, por otra parte, avanzaban inextricablemente unidas, en una suerte de interacción dialéctica en la que los adelantos de una estimulaban los del otro y viceversa.

Aguilar-Chang pasa luego a ocuparse de los nuevos barcos de guerra del siglo XX: acorazados, cruceros, destructores, lanchas torpederas..., cuyas características y capacidades operativas analiza. De la mano del rápido progreso técnico, entre las potencias se desatará una carrera de armamentos para conseguir barcos cada vez mayores, más rápidos, mejor armados e hiperprotegidos. Llega después el turno de análisis de las doctrinas de uso estratégico y táctico de las flotas y unidades, con referencias a su empleo en líneas o en columnas, las distancias de fuego cada vez mayores, los aumentos del calibre de la artillería, la mejora de las municiones, la aparición de la munición perforante, etc.

La última parte del libro, que abarca más de la mitad de su extensión (de la página 145 a la 361), versa sobre la guerra ruso-japonesa. Este primer gran conflicto naval del siglo XX ofició de escaparate de los nuevos acorazados y tuvo su punto culminante en la batalla de Tsushima, estrecho del Mar de Japón donde, entre el 27 y 28 de mayo de 1905, la gran flota rusa fue prácticamente aniquilada. El autor estudia las fuerzas y los planes de los rusos y los japoneses, los reforzamientos de aquellos en Manchuria, las reacciones japonesas y sus ofensivas, los movimientos de fuerzas, las primeras hostilidades, las circunstancias que llevaron al combate de Tsushima, y el desarrollo y resultado de este. Todo ello es desmenuzado con rigor y mucho detalle, extrayendo por último unas conclusiones sobre el combate en sí, analizado desde un punto de vista puramente naval. En este apartado, el autor ofrece unas cifras apabullantes; y así, apunta que los japoneses perdieron solo el 4 por ciento de sus barcos y tuvieron un 6 por ciento de bajas, mientras que los rusos sufrieron la pérdida del 90 por ciento de sus unidades y el 99 por ciento de sus hombres. Y ensalza el diligente adiestramiento y la buena preparación logística de los japoneses, que supieron aprovechar perfectamente las capacidades de sus barcos, empleando sus unidades principales, con artillería, en acciones diurnas, y las unidades pequeñas, con torpedos lanzados a bocajarro, en acciones nocturnas. Tras la batalla, los acorazados se afianzaron en su condición de unidades principales de las flotas, y continuaron su desarrollo hasta las grandes y poderosas unidades de la Primera Guerra Mundial.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (retirado)



latindex
catálogo



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

