

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXV

2007

Núm. 97

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXV

2007

Núm. 97



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* Fernando Riaño Lozano, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vicepresidente y Director:* Manuel Benítez Martín, capitán de navío.
- Redactor Jefe:* José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas.
- Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; José María Madueño Galán, capitán de navío, secretario técnico; Roberto García Moreno, coronel de Intendencia, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido.
- Redacción, Difusión y Distribución:* Isabel Hernández Sanz, Ana Berenguer Berenguer, Paloma Molins Bedriñana.
- Administración:* José Ignacio López Moledo, teniente coronel de Intendencia de la Armada; Rocío Sánchez de Neyra Espuch.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50.
Fax: 91 379 59 45.

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2007.
Precio del ejemplar suelto: 3,91 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 15,63 euros.
Resto del mundo: 24,04 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 076-07-036-X.
NIPO: 076-07-037-5

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.
CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563), y logotipo de la Comisión Española de Historia Marítima.

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de los autores de las mismas.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>La Real Compañía de Azogues y Esclavos: un proyecto non nato de 1563</i> , por Esteban Mira Caballos	7
<i>Observaciones efectuadas durante el viaje de la fragata Nuestra Señora de Atocha (abril 1816-julio de 1817)</i> , por José Silos Rodríguez	21
<i>Trafalgar, el marqués de Molins y el renacimiento de la Armada en 1850</i> , por Carlos Alfaro Zaforteza	43
<i>Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de patrón del jabeque-correo a teniente general de la Real Armada</i> , por Juan Antonio Vizcaíno Gómez	57
<i>Australia. El último gran continente descubierto</i> , por Carmen Torres López	69
<i>La historia vivida: El traslado de los restos mortales de Santiago de Liniers y Juan Antonio Gutiérrez de la Concha</i> , por Hermenegildo Franco Castañón	89
<i>Documento: La primera intervención en el exterior de la Marina española, después de la guerra hispanoamericana de 1898</i>	93
<i>La Historia marítima en el mundo: El combate de Trafalgar: síntesis bibliográfica (XXII)</i> , por José Antonio Ocampo	97
<i>Noticias Generales</i>	
<i>Recensiones</i>	101

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Esteban Mira Caballos es doctor en Historia de América, ejerce el profesorado en el Instituto Público de Enseñanza Secundaria «Zurbarán» de Badajoz. Ha publicado numerosos trabajos en diversas revistas y publicaciones nacionales y extranjeras; entre ellos recogemos aquí: «En torno a la expedición de Sebastián de Ocampo a la isla de Cuba (1506)», publicado en *Revista de Indias* (vol. LVI, núm. 206 Madrid, 1996). «Indios americanos en el Reino de Castilla (1492.1542)», que presentó en el Congreso de AHILA (Leipzig, 1996), y «Rectificaciones en torno al gobierno de fray Nicolás de Ovando en La Española (1502-1509)» recogido en *Revista de Estudios Extremeños* (Badajoz, 1996).

José María Silos Rodríguez es capitán de corbeta de la RNA de la Armada. Especialista y analista de Sistemas (rama de Gestión), además de capitán de la Marina Mercante por la Facultad de Ciencias Náuticas de la Universidad Politécnica de Barcelona. Doctorando en la Facultad de Ciencias Náuticas de la Universidad de Cádiz, está asimismo diplomado en Derecho por la UNED.

Carlos Alfaro Zaforteza se licenció en el departamento de *War Studies del King's College London* (Universidad de Londres), y actualmente cursa estudios de doctorado en dicha institución. El tema de su tesis es «La política naval durante el reinado de Isabel II». Activo investigador cuyo interés se centra en la marina del siglo XIX. Entre sus trabajos figuran «Cambio tecnológico y política naval en la monarquía isabelina: los primeros buques blindados» (2001), publicado en esta *Revista*, y «The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854» (2006), en *War in History*.

Juan Antonio Gómez Vizcaíno es coronel de Artillería en situación de retiro. Sus actividades culturales le llevaron a dirigir el Aula de Cultura de Historia Militar «Comandante Villamartín», de la Fundación Emma Egea, de Cartagena. Es autor de numerosos trabajos entre los que destacamos *Panorámica de la Artillería como Real Cuerpo y Arma en la ciudad de Cartagena* y *Antonio de Escaño García de Cáceres (1752-1814)* y de artículos y conferencias relacionados con la historia militar.

Carmen Torres López es doctora en Psicología y licenciada en Filosofía y Ciencias de la Educación. Titulada superior (Psicología) de la Administración, en la actualidad desempeña su trabajo en la Sección de Biblioteca del Museo Naval de la Armada en Madrid. Aunque dedica su atención principalmente a la docencia, investigación asesoría pedagógica, imparte cursos y conferencias en las distintas escuelas y academias militares e interviene en coloquios y congresos sobre el tema. Colabora en diversos boletines y revistas nacionales, especialmente en la *Revista General de Marina* («El fondo bibliográfico del Museo Naval: un tesoro escondido» 2006); *Revista de la Real Academia de Bellas Artes y Ciencias Históricas* de Toledo («Los últimos viajes de Cristóbal Colón en la historiografía colombina»); *Boletín Informativo para Personal*, del Cuartel General de Armada («El poder naval del s. XVIII y Trafalgar en el fondo bibliográfico del Museo Naval», 2005) y otros.

NOTA EDITORIAL

Núñez de Balboa, al descubrir el Mar del Sur, resolvió, el problema del conocimiento del continente americano e indicaba al mismo tiempo la posibilidad de una nueva ruta hacia las Molucas y la India. Magallanes ponía en contacto las nuevas tierras de Portugal y de España a través de la inmensidad del Océano Pacífico.

Pero España la nación descubridora, tuvo que sufrir durante años para que sus naves surcasen con garantías y, que el conocimiento del que será un «lago español», fuese una plausible realidad.

Hoy casi cinco siglos después de su descubrimiento, un buque de guerra español, la fragata *Alvaro de Bazán*, rememora en un crucero denominado «Vaez de Torres», las hazañas y descubrimientos que hicieron por mar los españoles.

Pronto rendirá viaje de circunnavegación en Ferrol, y con ello España, a través de la Armada, habrá vuelto a unir algunas de las tierras australes en el marco inmenso del Pacífico. La REVISTA DE HISTORIA NAVAL no es ajena a ello, y celebra lo que ya se vislumbra como un hito en el largo viaje de resistencia paseando nuestra bandera por un mar que fue español por derecho de primogenitura.

Se inicia este número con un trabajo titulado: *La Real Compañía Sevillana de Azogues y Esclavos: un proyecto nonato de 1563*, por Esteban Mira Caballos. Continúan los de José María Silos Rodríguez con el título: *Observaciones efectuadas durante el viaje de la fragata Nuestra Señora de Atocha (abril 1816-julio 1817)*; el debido a Carlos Alfaro Zaforteza: *Trafalgar, el marqués de Molins y el renacimiento de la Armada*. Cierran las colaboraciones de Juan Antonio Vizcaíno Casas y Carmen Torres López bajo los títulos: *Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de patrón del jabeque-correo a teniente general de la Real Armada, Australia. El último gran continente descubierto*.

Las secciones habituales de La historia vivida con un trabajo de Hermenegildo Franco, que lleva por título: *El traslado de los restos mortales de Santiago Liniers y Juan Antonio Gutiérrez de la Concha*; Documento: *La primera intervención en el exterior de la Marina española después de la guerra hispanoamericana de 1898*; La Historia Marítima en el mundo: *El combate de Trafalgar: síntesis bibliográfica (XXIV)*, por José Antonio Ocampo, Noticias Generales y Recensiones, ponen punto final a este número.

LA REAL COMPAÑÍA SEVILLANA DE AZOGUES Y ESCLAVOS: UN PROYECTO *NON NATO* DE 1563

Esteban MIRA CABALLOS
Doctor en Historia de América

Introducción

En los primeros años de la Colonización la Corona asumió la empresa indiana como suya. De hecho, en el primer viaje descubridor de Cristóbal Colón aportó el 87,5 por ciento del capital, exactamente 1.140.000 maravedís (1). En el segundo viaje colombino fue aún más allá, pues, a pesar de ser una empresa mucho más costosa —casi veinte veces más— la patrocinó íntegramente. En esos primeros años todo parecía indicar que el comercio indiano sería monopolizado por la Corona. Opción que además no podía extrañar a nadie, teniendo en cuenta el precedente portugués, cuyos reyes habían venido practicando el monopolio desde el siglo xv (2).

Sin embargo, el alto coste de la segunda expedición colombina —más de 20 millones de maravedís— y los escasos beneficios que obtuvo de las tierras indianas hizo que, desde muy pronto revisase su política monopolística. Desde entonces la Corona se lo pensó dos veces antes de financiar íntegramente las expediciones. No obstante, con posterioridad hubo otras grandes empresas sufragadas total o parcialmente de las arcas regias, como las de Vicente Yáñez (1501), Nicolás de Ovando (1502), Juan de la Cosa (1503), Pedrarias Dávila (1514) o Diego de Almagro (1534). De todas ellas, las más gravosas fueron la de Nicolás de Ovando y la de Pedrarias Dávila. Con respecto a la primera, que zarpó el 13 de febrero de 1502, estuvo formada por una treintena de navíos, la mayoría pequeñas carabelas de menos de 100 toneladas, y unos 1.200 hombres (3). Por su parte, en la que llevó en 1514 Pedrarias Dávila a Castilla del Oro viajaron unas 2.000 personas y su coste ascendió a más de 10 millo-

(1) BERNAL, Antonio Miguel: *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*. Madrid, Marcial Pons, 2005, p. 201

(2) BERNAL, Antonio Miguel: «La Casa de la Contratación de Indias: del monopolio a la negociación mercantil privada (siglo XVI)», en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla, Universidad, 2004, p. 139.

(3) Tradicionalmente se venía sosteniendo que en la flota de Nicolás de Ovando viajaron 2.500 personas. Sin embargo, hace unos años, analizando el escaso tonelaje de la mayor parte de los navíos y la gran cantidad de pertrechos y bestias que llevaban, rebajamos la cantidad a menos de la mitad, es decir, a unos 1.200. Véase mi trabajo: *Nicolás de Ovando y los orígenes del sistema colonial español*. Santo Domingo, Patronato de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, 2000, pp. 48-57.

nes de maravedís (4). Al parecer, pese al alto desembolso económico, el rey Fernando declaró que la inversión en dicha armada era «uno de los más grandes negocios que hay en el mundo» (5).

Pero la Corona, siempre escasa de numerario, no tardó en dar lugar a la participación del capital privado. De hecho, al margen de estas pocas expediciones financiadas íntegramente por la Corona, conocemos en los primeros decenios del siglo XVI numerosas empresas descubridoras y conquistadoras de carácter mixto.

Al parecer, el período de empresas mixtas finalizó en 1543, coincidiendo con la creación del Consulado sevillano, pues, desde entonces el tráfico mercantil indiano quedó prácticamente en manos de la iniciativa privada (6). Desde este momento se cedió todo el negocio mercantil con las colonias a los comerciantes y cargadores residentes en la cabecera de la carrera de Indias. Y ciertamente, en rarísimas ocasiones encontramos en adelante a la Corona financiando total o parcialmente las empresas indianas. Y es que, como bien se ha dicho, renunció al monopolio de la explotación económica de las Indias fundamentalmente por falta de recursos y de infraestructuras (7). Por ello, podemos afirmar sin lugar a dudas que la Conquista de América fue una empresa básicamente privada.

Y hasta tal punto estuvo decidida la Corona a privatizar todo el negocio que incluso firmó un asiento con el señor de Santa Cruz, Álvaro de Bazán, el 14 de febrero de 1550, con la intención de cederle el monopolio de la navegación con las Indias. En él, el señor de Santa Cruz, padre del también célebre Marqués de Santa Cruz del mismo nombre, se comprometía a enviar tres armadas anuales a las Indias con mercancías, trayendo a su regreso los caudales indianos. Y todo ello por la módica cifra de 9.600 ducados anuales (8). A punto estuvo, pues, de cederse todo el monopolio del tráfico indiano a una sola persona. Sin embargo, las presiones de los mercaderes y comerciantes, a través de diversas instituciones como la Casa de la Contratación o el Consulado, fueron de tal magnitud que el Emperador decidió incumplir un acuerdo que él mismo había suscrito. Y aunque Álvaro de Bazán se quejó amargamente -con toda la razón, por cierto- jamás se llegó a poner en ejecución el citado contrato.

(4) Sobre esta expedición puede verse el magnífico y exhaustivo estudio de MENA GARCÍA, M^a del Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998.

(5) *Ibidem*, pp. 67-68.

(6) BERNAL: *España, proyecto inacabado, Ob. Cit.*, p. 203.

(7) ÁLVAREZ NOGAL, Carlos: «Instituciones y desarrollo económico: la Casa de la Contratación y la Carrera de Indias (1503-1790)», en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla, Universidad, 2004, pp. 27-28.

(8) Sobre esta cuestión puede verse MIRA CABALLOS, Esteban: «Controversias sobre el sistema naval con América a mediados del siglo XVIII: los proyectos de Álvaro de Bazán», *Iberoamericana*, núm. 7. Berlín, 2002, pp. 39-57.

Las dudas de la Corona: los intentos por recuperar el monopolio

Pese a que, desde los años cuarenta, la Corona había decidido voluntariamente dejar el negocio de las colonias en manos privadas y dedicarse exclusivamente al lucrativo cobro de su quinto real y de los otros gravámenes, todo parece indicar que albergó dudas. De hecho, Felipe II nada más acceder al trono, hacia 1556, ordenó que se recabase información entre los comerciantes de Indias sobre la posibilidad de que la Corona retomara el monopolio. Estamos en esa época previa a la instauración del sistema de dos flotas anuales cuando se hicieron tantas propuestas y tantos proyectos diferentes. Por eso, tampoco nos extraña demasiado la actitud dubitativa de la Corona.

Las opiniones de los expertos consultados coincidieron en que necesitaría un montante efectivo de al menos un millón de ducados, cifra que fue suficiente para disuadir inicialmente al Rey Prudente (9). Y es que, como ya hemos afirmado, la falta de liquidez de las arcas regias fue siempre un problema acuciante durante el reinado de los Austrias.

Pero, tan solo siete años después volvió nuevamente a intentarlo, en esta ocasión para controlar fundamentalmente el comercio de esclavos y del azogue. Así, en una Real Cédula, fechada el 10 de agosto de 1563, le decía a los oficiales de la Casa de la Contratación lo siguiente:

«Sabed que yo he determinado hacer y formar una compañía de contratación y comercio para las Indias y que esto sea cargando y navegando por sola cuenta de la compañía, con estanco, que otro ninguno lo pueda hacer, esclavos y azogue, como lo podemos hacer justificadamente por estar prohibido que no lo lleve ni cargue ninguna persona, y allende de esto hacer cargazones y empleos en otras mercaderías generalmente y esto sin estanco sino como cualquier particular lo puede hacer» (10).

Su objetivo era que los comerciantes de Indias participasen con una cuarta parte del capital, por lo que la Corona tendría el control absoluto sobre la compañía. Tras realizar diversos sondeos en Sevilla para saber cuántos comerciantes estarían dispuestos a participar en dicha empresa el resultado no pudo ser más sorprendente, a saber: tan sólo un negociante mostró interés, Hernán Vázquez de México, quien hizo una contraoferta a la Corona planteándole una sociedad conjunta. Como veremos en páginas posteriores, la Corona no aceptó finalmente, siendo la última vez que Felipe II se planteó participar en el comercio indiano a través de compañías Reales.

Para encontrar nuevos proyectos hay que llegar hasta la siguiente centuria, aunque todos ellos resultaron ser igualmente fallidos. Concretamente, en 1624 se presentaron dos proyectos para creación de dos compañías, una para el comercio

(9) BERNAL: *España, proyecto inacabado*, Ob. Cit., pp. 206-207.

(10) LORENZO SANZ, Eufemio: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. T. I. Valladolid, Institución Cultural Simancas, 1986, p. 136.

con las Indias Orientales y otra con las Occidentales. Cuatro años después, es decir, en 1628, la Corona pidió que se estudiase la posibilidad de crear cinco compañías que comerciarían respectivamente con «Levante, Norte, Terranova, Indias Orientales e Indias Occidentales» (11). Y nuevamente, en 1683, un miembro del Consejo de Indias presentó otro proyecto para crear una «Compañía Española Armada para el tráfico y el comercio de España con las Indias Occidentales y sus islas y puertos» que también terminaría quedando en papel mojado.

Habría que esperar ya al siglo XVIII para encontrar compañías y fábricas reales. Se crearon varias compañías Reales de comercio con América como la Guipuzcoana de Caracas (1728), la Real Compañía de San Cristóbal de La Habana (1740), la Real Compañía de San Fernando (1747) y la Real Compañía de Barcelona (1755). A cada una de ellas se le dieron privilegios fiscales y se les dejó el monopolio de alguna zona indiana concreta. El objetivo no era otro que fomentar la participación de capital privado nacional en el comercio y en la industrial, para de esta forma frenar el protagonismo de los extranjeros en el comercio colonial (12). También hubo compañías industriales dotadas de amplios privilegios en Extremadura, Zaragoza, Granada, Sevilla, Toledo, Burgos, etcétera, siendo el objetivo de buena parte de ellas la exportación de manufacturas a las Indias (13).

¿Quién era Hernán Vázquez de México?

Ya hemos dicho que tan sólo Hernán Vázquez de México, comerciante afincado en Sevilla, se interesó por la propuesta de Felipe II. Nada más conocer las intenciones del rey elaboró presuroso su proyecto para crear una compañía mixta. Pero, ¿quién era este Hernán Vázquez? No tenemos datos sobre su origen, pues desconocemos si era o no natural de Sevilla. En cambio, sí tenemos la certeza de que no tenía parentesco alguno con otro homónimo converso, natural de Toledo, recaudador de la Santa Cruzada en la isla Española, encomendero y traficante de esclavos negros (14).

Nuestro Hernán Vázquez estaba casado y, desde antes de mediar el siglo, lo tenemos documentado en la ciudad de Sevilla. Por ejemplo, Santiago Rodríguez, testigo presentado en 1563 en un pleito declaró que lo conocía en

(11) GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. T. I. Cádiz, Diputación Provincial, 1976, p. 134.

(12) GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Carlos Alberto: *La Real Compañía de comercio y fábricas de San Fernando de Sevilla (1747-1787)*. Sevilla, Biblioteca de Temas Sevillanos, 1994, pp. 11-12.

(13) BERNAL: *España, proyecto inacabado...*, p. 517.

(14) Giménez Fernández lo hace jurado en Toledo, mientras que Ramón Carande lo cita como regidor de esa misma ciudad. GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, Manuel: *Bartolomé de Las Casas*, T. II. Madrid, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984, p. 366. CARANDE, Ramón: *Carlos V y sus banqueros*, T. III. Barcelona, Crítica, 1990, p. 67. Desde 1511 ostentó el cargo de comisario apostólico de la Santa Cruzada, pero nombró en ese mismo año a Lope de Bardecí por su factor para que en su nombre la cobrara. En 1558 falleció en Tierra Firme, pregonándose su fallecimiento en su ciudad natal de Toledo, por orden de los oficiales de la Casa de la Contratación, el 9 de diciembre de 1558. AGI, Contratación 5709, N. 14, R. 33.

la ciudad de Sevilla «de catorce años a esta parte poco más o menos» (15). Otro deponente, Luis Cerón, manifestó en 1572 que lo conocía «de más de veinticinco años a esta parte en la ciudad de Sevilla y en esta de México y le ha conocido en el trato de las mercaderías» (16). Es decir, que residía en Sevilla desde antes de mediar la centuria. Y desde esos momentos mantenía ya una intensa actividad comercial con el virreinato de Nueva España. Asimismo, sabemos que estuvo en la ciudad de México al menos en dos ocasiones, una en algún momento de la década de los cincuenta, y otra, en 1570, permaneciendo en dicha ciudad varios años.

Por una Real Cédula expedida en Madrid el 24 de septiembre de 1561 obtuvo una licencia para llevar 1.000 esclavos de Cabo Verde a Nueva España (17). En aquellas islas lusas tenía ubicado un factor, llamado Duarte Rodríguez, que se encargaba de comprarle los esclavos y embarcarlos en los dos buques que periódicamente salían de Sanlúcar de Barrameda con destino final en Nueva España. Los navíos en cuestión eran la *Candelaria* y el *Gracia de Dios*, cuyos maestros eran respectivamente Diego de Cáceres y Juan Catalán (18). El primer viaje, para cumplir con el millar de licencias concedidas, lo realizaron en diciembre de 1561. Sin embargo, tan sólo pudieron cargar 411 esclavos, porque al parecer Duarte Rodríguez no encontró más piezas que comprar (19).

Por tanto, como estamos viendo, nada tuvo de particular que Hernán Vázquez acudiera al llamamiento Real. En realidad, se trataba de seguir con la misma actividad que él venía haciendo pero con privilegios y con un socio de excepción cual era Felipe II. Por otro lado nada tenía de particular que un rico comerciante, sin ascendencia noble, pretendiese pactar con el mismísimo rey. En Sevilla comercio y nobleza estaban muy ligados, pues como escribió Alarcón «Es segunda maravilla un caballero en Sevilla sin rama de mercader» (20). Tras caer en saco roto su propuesta de compañía de azogue y esclavos, se dedicó exactamente a lo mismo, aunque eso sí, en solitario.

Hernán Vázquez, colocó a otro factor en México, concretamente a su sobrino Gonzalo Rodríguez. A él le remitió, en la década de los sesenta, una gran cantidad de azogue, vino y esclavos negros por valor de más de 300.000 ducados. La idea era que los vendiera en Nueva España y remitiese a Sevilla los beneficios en plata. Pero, desgraciadamente para el comerciante sevillano, la gestión de su sobrino resultó absolutamente desastrosa, primero porque

(15) Pleito entre Hernán Vázquez de México y el fiscal de Su Majestad sobre las licencias de esclavos, 1563. AGI, Justicia 865, N. 2, Pieza 1^a.

(16) Pleito entre Hernán Vázquez de México y Gonzalo Rodríguez, 1572. AGI, México 212, núm. 5.

(17) Ejecutoria a petición de Hernán Vázquez, 1564. AGI, Patronato 289, R. 66.

(18) Pleito entre Hernán Vázquez de México y el fiscal de Su Majestad sobre las licencias de esclavos, 1563. AGI, Justicia 865, N. 2, Pieza 1^a.

(19) En la travesía fallecieron 49 por lo que Hernán Vázquez reclamaba que sólo le contarán como cumplidas 362 licencias de las 1.000 adquiridas. Pleito de Hernán Vázquez de México con el fiscal de Su Majestad, 1563. AGI, Justicia 865, núm. 2, 1^a pieza.

(20) MONTOTO, Santiago: *Sevilla en el Imperio*. Sevilla, Biblioteca Hispalense, 2001, p. 109.

dejó sin cobrar cientos de miles de maravedís, y segundo, porque se lucró personalmente, como luego se demostraría.

El monto del desfaldo fue tal que Hernán Vázquez decidió, con buen criterio, acudir personalmente a México para salvar al menos una parte del capital invertido. Obviamente, lo primero que hizo a su llegada fue demandar judicialmente a su factor y pariente. A continuación, comenzó a reclamar deudas a todos los morosos a los que su factor, por dejadez o por incapacidad, no había podido cobrar. Por ejemplo, Diego de Baeza del Río, vecino de México, declaró que le debían más de 230.000 pesos de oro «vecinos de esta ciudad y de Pirú y Guatemala y Jalisco y otras partes» (21).

Asimismo, en mayo de 1570 suplicó a la audiencia que le traspasasen a la persona que él señalase el cargo de depositario general de México que Gonzalo Rodríguez había comprado en 8.000 pesos de oro con dinero suyo (22). La compra del cargo no fue decisión del factor sino una orden directa de Hernán Vázquez. Precisamente, ya veremos como en el proyecto de compañía de 1563 pidió que el rey otorgase gratuitamente ese cargo al factor que la compañía nombrase en México. Así, que fallido el consorcio con la Corona, dispuso su compra. La justicia accedió a su petición porque no tuvo dificultad en demostrar que los 8.000 pesos con los que se compró el oficio eran de su propiedad. Así, al menos desde 1572 encontramos al propio Hernán Vázquez ostentando el cargo de depositario general de la ciudad de México. Habían transcurrido ya dos años desde su llegada a México, pero aún seguía cobrando dineros de sus morosos. Por ello, volvió a solicitar licencia para continuar allí pese a tener a su esposa en Sevilla.

Pero no sólo se limitó a recaudar débitos. El infatigable comerciante sevillano, además de llevar varios pleitos, de perseguir a sus morosos y de desempeñar el cargo de depositario general tuvo tiempo de continuar y ampliar sus negocios. De hecho, algunos testigos declararon que, en los años que estuvo en México cobrando sus dineros, remitió diversas partidas a Sevilla para que le enviasen mercancías. Es decir, antes el negocio lo dirigía desde la capital hispalense y desde 1570 lo hacía desde México.

No sabemos más de la vida de este acucioso comerciante. Desconocemos todo lo relacionado con los años finales de su vida por lo que no sabemos si finalmente regresó a Sevilla o si terminó sus días en la capital de Nueva España.

El proyecto de compañía

Su propuesta, presentada ante el Consejo de Indias, no está fechada. Sin embargo, tenemos datos suficientes para aproximar bastante su datación. Por un lado, disponemos de una respuesta de los oficiales de la Casa de la Contra-

(21) Pleito contra Gonzalo Rodríguez, México, 1572. AGI, México 212, N. 5.

(22) Petición de Hernán Vázquez de México, México, mayo de 1570. AGI, México 170, núm. 31.

tación al Rey, fechada el 6 de noviembre de 1563 en que se alude al citado proyecto (23). Por ello, si la Real Cédula pidiendo la participación de los comerciantes en una posible compañía mixta es del 10 de agosto de ese mismo año, es obvio que debió redactarse entre mediados de agosto y octubre de 1563. Unos momentos en los que Sevilla ya se había consolidado como epicentro del comercio colonial, es decir, como «puerto y puerta de las Indias», utilizando expresión del Siglo de Oro. Sevilla era ya por aquellos años una ciudad opulenta como la describía Ortiz de Zúñiga, refiriéndose a 1564:

«Estaba Sevilla por estos años en el auge de su mayor opulencia: las Indias, cuyas riquezas conducían las repetidas flotas cada año, la llenaban de tesoros, que atraían el comercio de todas las naciones y con él la abundancia de cuanto en el orbe todo es estimable por arte y por naturaleza» (24).

En este contexto fue Hernán Vázquez quien, en respuesta a la petición de Felipe II, propuso la creación de una compañía mixta. El documento es relativamente breve y poco preciso en muchos aspectos. Su propio autor lo reconoce explícitamente cuando escribe que si fuese necesario incluir nuevos capítulos se haga, pues, por sus muchas ocupaciones, no había podido detallarlos más (25).

La sociedad tendría una vigencia de cinco años, que debían empezar a contar el 1 de enero de 1564 y expiraría el 31 de diciembre de 1568. Ahora, bien, si las cosas iban bien se preveía una posible prórroga de «otros cuatro o cinco años». En realidad, dado que la compañía nacía con fecha de caducidad, todo parece indicar que se trataba más que de una compañía moderna de una *societas* de corte medieval (26).

Estaría participada exclusivamente por dos socios capitalistas, Hernán Vázquez y el mismísimo Rey Prudente. Eso difería bastante de la pretensión de éste que más bien pensaba en la participación de un colectivo más o menos amplio de comerciantes. Pero, esta circunstancia tampoco debió pare-

(23) LORENZO SANZ: *Ob. Cit.*, T. I., p. 137.

(24) ORTIZ ZÚÑIGA, Diego: *Anales eclesiásticos y seculares de la Muy Noble y Muy Leal ciudad de Sevilla*. T. IV. Madrid, Imprenta Real, 1796 (reimp. de 1988), p. 21.

(25) Véase el apéndice documental.

(26) En el medievo lo que existían eran la «*commenda*» y la «*societas*». La primera era una asociación de unos pocos socios -a menudo dos- para un solo viaje y la segunda para un período de tiempo de al menos dos años. VICENS VIVES, Jaime: *Historia de España y América social y económica*, T. III. Barcelona, Vicens Vives, 1985, p. 410 y ss. CARANDE: *Ob. Cit.*, T. I, p. 290. En los inicios de la colonización dominaron unas compañías privadas pequeñas que se hacían por un período corto de tiempo o para algún descubrimiento. Así, por ejemplo, el 9 de septiembre de 1500 Rodrigo de Bastidas, vecino de la sevillana collación de San Vicente, el jurado Pedro de Valladolid, el trapero Alfón Rodríguez y otros crearon una compañía, con licencia y capitulación Real, para «descubrir por las partes de las Indias del mar océano». Éstas fueron el tipo de compañías que se crearon en los inicios de la Colonización. BONO, José y Carmen UNGUETI-BONO: *Los protocolos sevillanos en la época del Descubrimiento*. Sevilla, Colegio Notarial, 1986, pp. 103-104.

cer un obstáculo insalvable. Mucho más difícil de aceptar era que, mientras que Felipe II pretendía que la participación privada quedase reducida al 25 por ciento, Vázquez la amplió hasta el 50 y encima poniendo menos capital que el Monarca. Como capital inicial el soberano debía aportar 130.000 ducados, aunque aceptaba que fuese en género, es decir, 1.000 quintales de azogue, que se valoraban en unos 100.000 ducados y 1.000 licencias de esclavos que, a 30 ducados la pieza, montarían los restantes 30.000 ducados. El beneficio para la compañía sería cuantioso, pues, el precio de cada uno de estos esclavos podía alcanzar en las Indias un precio superior a los 70 ducados (27).

En cambio, el sevillano debía invertir tan sólo 114.000 ducados, a saber: 100.000 en efectivo y los 14.000 ducados restantes en diversos juros que él poseía. El dinero en metálico esperaba tenerlo disponible cuando regresaran las flotas de Pedro de las Roelas y de Pedro Menéndez de Avilés (28). Por cierto, que Pedro de las Roelas perdió parte de su flota en el mar Caribe, concretamente cinco navíos, aunque no parece que los caudales de Hernán Vázquez se viesan afectados. En cualquier caso, lo cierto es que la compañía dispondría de un capital inicial de 244.000 ducados, el 53,278 por ciento puesto por la Corona y el 46,722 por ciento por Hernán Vázquez. Sin embargo, los beneficios o las pérdidas de la empresa se repartirían al 50 por ciento entre ambos, una vez finalizado el lustro inicial por el que se constituía la sociedad.

El administrador general sería el propio Hernán Vázquez, quien se comprometía a tener su libro mayor y manual, donde se asienten «con día mes y año» todas sus cuentas. Él decidiría las mercancías a cargar, los barcos a fletar y la contratación o no de seguros, dependiendo de que le pareciese oportuno correr riesgos o no. Además podría poner factores libremente en las distintas plazas indianas a donde se enviasen las mercaderías, pagándole por ello lo que estimase oportuno. El mismo debía tomar las cuentas a estos factores. Una vez finalizados los cinco años por los que se constituía inicialmente la compañía, él, como administrador general, debía rendir cuentas. Lo haría ante dos mercaderes tratantes con las Indias, uno nombrado por él, otro por la

(27) Ya en 1533 los vecinos de Puerto Rico se quejaban de que, debido a la falta de mano de obra, los esclavos negros se vendían a 60 ó 70 pesos de oro. Relación de la ciudad de Puerto Rico, Puerto Rico, 23 de febrero de 1533. AGI, Santo Domingo 164, N. 5. Unos años después, en 1541, la élite de la isla Española pedían que se fijase el precio máximo de venta de cada pieza en 65 pesos de oro porque, por la mucha necesidad que tienen de ellos, pagan a los mercaderes los precios que les piden. Real Cédula a los oidores de Santo Domingo, Talavera, 11 de enero de 1541. AGI, Santo Domingo 868, L. 2, ff. 21-22.

(28) En el original Hernán Vázquez afirma que esperaba recibir el dinero cuando regresaran «las flotas de Pedro de las Roelas y de Pedro Sánchez de Venesa». Debe ser un error, porque en 1563 una flota estuvo capitaneada por Pedro de las Roelas y, la otra, por Pedro Menéndez de Avilés. Sánchez de Venesa en realidad fue con dos carabelas a las islas Azores para reforzar el regreso de las flotas, ante las noticias de la presencia de corsarios. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. T. II. Madrid, Museo Naval, 1972, p. 465.

Corona, y si se considerase necesario, otro nombrado por el consulado sevillano. Quedaba claro, pues, que la dirección de la compañía la llevaría Hernán Vázquez en exclusiva, limitando el papel del Rey a mero socio capitalista.

Asimismo, la sociedad gozaría de toda una serie de privilegios, a saber: primero, dispondría de una atarazana o almacén gratuito en el puerto de la ciudad de Sevilla. Segundo, estaría excluida de cualquier secuestro de barcos o de caudales que la Corona solía hacer sobre otras compañías o cargadores de Indias. Tercero, disfrutaría del monopolio del azogue y de ventajas fiscales en la trata de esclavos negros. Y cuarto, al factor que colocasen en México se le debía entregar gratuitamente el cargo de depositario general de la citada ciudad.

La empresa se dedicaría fundamentalmente al comercio de azogue y de esclavos. En relación al azogue dispondría del monopolio absoluto, salvo de 300 quintales anuales que ya estaban previamente concedidos a otro comerciante, Juan Núñez. El precio de adquisición de este azogue por la compañía quedaría congelado durante todo el lustro en los 100 ducados el quintal que se estimaba que costaba en 1563. El estanco del azogue sería uno de los puntales básicos de la sociedad.

El otro puntal lo constituirían los esclavos negros. No habría monopolio aunque sí se debía dar autorización para que se invirtiesen anualmente 20.000 ducados en comprar esclavos en Cabo Verde y Santo Tomé. Además, se preveía que se le diesen gratuitamente tantas licencias como esclavos se muriesen en el trayecto aunque, eso sí, dando fiel testimonio del escribano de la nao. Con ese dinero se podrían comprar unos 500 esclavos anuales, cuyos beneficios, podrían prácticamente duplicar la cantidad invertida. No se especifica sí debían pagar el almojarifazgo de esclavos como se cobraba a los demás tratantes y que, entre 1550 y 1554, importaba unos 9,5 reales la pieza (29). Pero, dado que la Corona era la misma socia capitalista, todo parece indicar que no. El negocio para Hernán Vázquez y para la compañía parecía redondo.

Por tanto, la compañía se dedicaría fundamentalmente al comercio en situación de privilegio del azogue y de los esclavos. No obstante, se dejaba la puerta abierta para que el propio Hernán Vázquez, como administrador general que era, pudiese cargar «otras mercaderías» que le parecieran oportunas, sin especificar cuáles. Sin embargo, en unas líneas más adelante, al referirse a la atarazana que la compañía debía tener en Sevilla, explica que serviría para meter el «azogue, vinos y otras mercaderías». Así, que todo parece indicar que el vino sería, junto con los esclavos y el azogue, la otra mercadería explotada por la compañía. Además, Hernán Vázquez tenía una larga experiencia en la exportación de caldos al Nuevo Mundo.

Se preveía, como ya hemos dicho, que la compañía fletaría dos buques anuales con el objetivo de transportar sus mercancías. Sin embargo, el administrador general se reservaba la posibilidad de registrar otras mercaderías «en la nao o naos que me pareciere».

(29) MIRA CABALLOS, Esteban: «Las licencias de esclavos negros a Hispanoamérica (1544-1550)», *Revista de Indias*, N. 201. Madrid, 1994, p. 277-278.

El fracaso del proyecto

En el mismo proyecto se incluía un plazo para la respuesta oficial, concretamente hasta finales de noviembre de ese mismo año de 1563. Hasta donde nosotros sabemos nunca se llegó a producir respuesta alguna. Ni tan siquiera hemos encontrado alusiones a ella en la correspondencia de aquellos años entre los oficiales reales y el Monarca. Sencillamente, se produjo lo que hoy llamaríamos un silencio administrativo. Y cabría preguntarse: ¿por qué no aceptó Felipe II? Según Lorenzo Sanz, las condiciones eran excesivamente favorables al comerciante tanto que cualquier comerciante hubiese aceptado asociarse al Rey en estas mismas condiciones (30). Y efectivamente no le falta razón: ponía menos capital pero repartía al cincuenta por ciento, se erigía en administrador general, se reservaba en exclusiva el tráfico de azogue, conseguía una atarazana gratis en Sevilla, evitaba el pago del almojarifazgo de esclavos y, para colmo, pedía que los capitales de la compañía no fuesen en ningún caso incautados por la Corona como corrientemente solía ocurrir a los de otros comerciantes en el puerto de Sevilla. Obviamente, las condiciones eran ventajosísimas para Hernán Vázquez. La compañía, participada por el Rey, disfrutaría de unos privilegios impensables en otras compañías privadas que hacían la carrera de Indias.

Pero, entonces, si cualquier comerciante hubiese aceptado ¿por qué Hernán Vázquez fue el único que respondió a la propuesta del Rey? No tenemos una respuesta para dicha pregunta. Probablemente, muchos mercaderes y comerciantes jugaban con un margen de comercio fraudulento que no registraban, fletaban navíos sin la suficiente artillería y buscaban mil artimañas para burlar los controles fiscales de los oficiales de la Casa de la Contratación. Obviamente, esto sería mucho más difícil siendo una compañía compartida con el Rey, donde en principio éste pretendía tener el control del 75 por ciento de la misma.

No creemos que estas excesivas peticiones de Hernán Vázquez fuesen la principal causa de la negativa regia. De hecho, había precedentes no tan lejanos de peticiones aún más desmesuradas y la Corona aceptó. Recuérdense por ejemplo, las famosas Capitulaciones de Santa Fe que la Corona castellana suscribió pese a los excesivos privilegios que el avaricioso Cristóbal Colón reclamó para sí. Por ello, pienso que la negativa más bien se produjo porque en realidad, pese a sus dudas, la Corona estaba decidida a mantenerse al margen del comercio colonial. No en vano, ni aceptó este proyecto ni otros posteriores. Tan claro lo tuvieron los Austrias que hubo que esperar dos siglos, y un cambio de dinastía, para que las cosas cambiaran.

(30) LORENZO SANZ: *Ob. Cit.*, t. I, pp. 137-138.

Apéndice

Propuesta de Hernán Vázquez para crear una compañía de comercio mixta participada por el Rey, 1563 (31).

«Muy ilustres señores: a lo que vuestras mercedes me dijeron acerca del asiento o compañía que Su Majestad sería servida de hacer conmigo en el trato de las mercaderías, azogue y esclavos en la contratación para Indias, habiéndome resumido en ella la haré con el puesto y condiciones siguientes:

Primeramente, que Su Majestad haya de meter de puesto principal ciento y treinta mil ducados y yo ciento y catorce mil ducados. Y Su Majestad y yo los hemos de meter en la manera siguiente: Su Majestad ha de meter mil quintales de azogue los cuales me ha de mandar entregar en esta ciudad, y por ellos se han de contar cien mil ducados a razón de cien ducados el quintal según y como los tiene vendidos a Juan Núñez en el asiento que con él tiene mandado tomar para el Solimán y el dicho azogue se me ha de dar con ella para poderlo cargar a las Indias. Los quinientos quintales se me han de entregar en todo el mes de diciembre primero y, los otros quinientos quintales, en todo el mes de agosto del año venidero de sesenta y cuatro.

Ítem, mil licencias de esclavos al precio que Su Majestad los da que es a treinta ducados cada una que montan treinta mil ducados con que se acaban de cumplir el puesto de los ciento y treinta mil ducados que Su Majestad ha de meter las cuales dichas licencias me ha de dar luego.

Ítem, esta compañía ha de durar por tiempo de cinco años que empiecen a correr y se cuenten desde primero de enero del año venidero de sesenta y cuatro y se acaben de cumplir en fin de diciembre del año de sesenta y ocho.

Ítem, que los ciento y catorce mil ducados que yo he de meter ha de ser en la forma siguiente: los cien mil ducados de ellos en dineros de contado, los cincuenta mil venida que sea la flota de Nueva España de que fue por general Pedro de las Roelas que partió en este año y, los otros cincuenta mil, a la vuelta de la flota de que está proveído por general Pedro Sánchez de Venesa de Nueva España. Y los catorce mil en privilegios, por los cuales me ha de dar tanto azogue que lo monten para que yo lo pueda meter en nombre de mi puesto y con ello acabar de henchirlo. El cual dicho azogue me ha de entregar en el primero o segundo entrego que Su Majestad me ha de mandar entregar de más de lo que Su Majestad es obligada a entregar.

Ítem, que yo el dicho Hernán Vázquez he de ser administrador general y he de comprar y cargar así el dicho azogue y esclavos como otras mercaderías que me parezcan en la nao o naos que me pareciere, registrado por cuenta y riesgo de la dicha compañía.

Ítem, que lo que pueda hacer asegurar así de ida como de venida en esta ciudad o en otras cualesquier plazas que me pareciere el todo de lo que carga-

(31) Como ya hemos afirmado, el documento no está fechado. Pero tenemos razones fundamentadas para pensar que se redactó entre agosto y octubre de 1563.

re o de lo que me viniere de las Indias o parte de ello o que la dicha compañía corra el riesgo en el todo o en la parte que dejare de asegurar así de la ida como de la venida en lo cual he de tener libre y general administración, según y como a mí me pareciere.

Ítem, que yo el dicho Hernán Vázquez he de señalar en las Indias adonde hubiere de enviar las dichas mercaderías por cuenta de esta dicha compañía las personas que a mí me pareciere(n) para el beneficio de ellas y les pueda señalar por su trabajo y costas de comida lo que a mí me pareciere lo cual se ha de sacar y pagar del montón de esta dicha compañía.

Ítem, que en cualesquier puertos o ciudades de las Indias adonde yo enviare las mercaderías, esclavos y azogue por cuenta de esta dicha compañía, teniendo Su Majestad en los tales puertos o ciudades cosa o cosas, se me ha de dar cédula para sus oficiales y justicias para que me den la que de ellas pareciere a la persona a quien fueren consignadas las dichas mercaderías para que en ellas las reciba y more y beneficie y esté con más seguridad. Y, donde no las hubiere, las pueda tomar a costa de esta compañía.

Ítem, que las cuentas que se hubieren de tomar a las personas que yo hubiere señalado y que hayan beneficiado las mercaderías, esclavos y azogue tocantes a esta compañía yo sólo las haya de tomar y tome las cuentas y les pueda dar finiquitos y pagarles todos sus salarios y lo que resultare de las dichas cuentas cuando yo haya de dar la mía, como administrador general, por ellas se me pasen y reciban en cuenta.

Ítem, que cumplido el término de los dichos cinco años, si fuéremos de acuerdo de prorrogar la dicha compañía por otros cuatro o cinco años, siendo Su Majestad de ello servido y queriéndolo yo, podamos tornar a aprobar y ratificar esta dicha compañía por el dicho tiempo con que para hacer la dicha prorrogación se pueda hacer un tanteo de cuenta para que Su Majestad sepa en el estado que está la hacienda y lo que de ella ha resultado.

Ítem, que durante el tiempo de los dichos cinco años, Su Majestad ni yo, no podamos sacar cosa alguna de nuestros puestos principales, ni intereses que Dios hubiere dado y diere hasta ser cumplidos los dichos cinco años.

Ítem, que cumplidos los dichos cinco años y no habiendo de pasar adelante la dicha compañía como dicho es, en tal caso, daré mi cuenta y ante todas cosas se ha de sacar, de lo primero y mejor parado, toda la cantidad porque yo estuviere obligado por cuenta de esta dicha compañía y pagarse a las personas a quien se debiere y, lo demás restante que hubiere de nuestros puestos y ganancias, lo primero se ha de sacar nuestros puestos principales a la rata como cada uno hubiere metido y, después de habernos enterado de nuestros puestos, lo demás que quedare que Dios hubiere dado de interés en esta dicha compañía lo hemos de partir de por medio, llevando Su Majestad la mitad y yo la otra mitad, y si algún daño o pérdida hubiere, lo que Dios no quiera, lo hemos de partir de por medio, según lo habíamos de hacer en las ganancias.

Ítem, que la cuenta que yo el dicho Hernán Vázquez hubiere de dar, fenecida que sea esta dicha compañía, ha de ser en esta dicha ciudad de Sevilla, nombrando para ello por parte de Su Majestad un mercader de los que en esta

ciudad residen que tratan en Indias y yo el dicho Hernán Vázquez otro y, si por caso no se conformaren, que el prior y cónsules de esta ciudad de Sevilla nombren otro tercero y a donde los dos se acostaren aquello pase y la cuenta que yo hubiere de dar ha de ser según uso y costumbre de mercaderes que tratan en Indias según dicho es y no a otra ninguna persona.

Ítem, que por ninguna necesidad que a Su Majestad se le ofrezca por ninguna vía ni manera que sea haya de tocar ni toque en mandar tomar ninguna cosa de lo tocante a esta compañía y que para ello haya de dar su cédula en forma para que luego que aquí sea venido se me entregue con no embargante sin que se me detenga.

Ítem, que Su Majestad me haya de mandar dar en esta ciudad una atarazana o almacén que yo señalare donde pueda meter el azogue, vinos y otras mercaderías de cuenta de esta dicha compañía sin que por ello me hayan de llevar dineros por todo el tiempo que durare la dicha compañía.

Ítem, que en cada un año durante la dicha compañía yo el dicho Hernán Vázquez pueda enviar dos navíos cargados juntos o cada uno por sí como yo quisiere y en los tiempos que quisiere. Y asimismo, puedan salir dos navíos ambos juntos o cada uno por sí en cada un año para que vengan derechos a esta ciudad, con registros de oro y plata y otras mercaderías sin que los virreyes o gobernadores pongan impedimento alguno.

Ítem, que Su Majestad ha de ser obligado a mandarme entregar todo el azogue que se sacare de sus minas, excepto los trescientos quintales que tiene vendidos en cada un año a Juan Núñez, y se me ha de entregar en esta ciudad de Sevilla a precio de cien ducados cada quintal con licencia. Y yo lo tengo de pagar desde el día que me lo entregare en año y medio porque todo ello es para provecho de la dicha compañía.

Ítem, que Su Majestad no pueda vender ninguna parte del dicho azogue que así se sacare de las dichas minas a ninguna persona por ningún precio que por ello den por cuanto yo lo he de haber y comprar para la dicha compañía por el precio arriba declarado ni Su Majestad dé licencia a ninguna persona para que lo compre y traiga fuera de su reino para lo cargar y enviar a las dichas Indias, ni venderlo aquí para que otro lo cargue, como Su Majestad lo tiene mandado.

Ítem, que en lo de los esclavos pueda Su Majestad dar licencia a quien fuere servido para que los pueda cargar y enviar a las dichas Indias.

Ítem, que yo el dicho Hernán Vázquez sea obligado a tener mis libros mayor y manual y borrador en que asiente mis cuentas a uso de mercaderes, con día y mes y año.

Ítem, que Su Majestad me ha de mandar dar licencia para que pueda enviar a Cabo Verde o San Tomé veinte mil ducados en cada un año para comprar los dichos esclavos por cuanto se podrán haber con muy mayor aprovechamiento, llevando los dineros de contado.

Ítem, que los dichos factores que así recibieren el dicho azogue, esclavos y otras mercaderías las puedan vender de contado o fiado como a ellos les pareciere y que de lo que fiaren hagan las obligaciones a mí el dicho Hernán

ESTEBAN MIRA CABALLOS

Vázquez por cuenta de la compañía con Su Majestad y, en las cobranzas de ellas, haya de preferir como maravedís de haber de Su Majestad y ha de mandar dar sus provisiones para los virreyes, presidentes, gobernadores y otras justicias sobre que así lo hagan guardar y cumplir.

Ítem, que por cuanto suele acaecer que los esclavos se cargan en Cabo Verde y San Tomé antes de ser llegados a las Indias suelen morir alguna cantidad de ellos que, trayéndose por testimonio del escribano de la nao en que fueren los que se cargaren por cuenta de esta dicha compañía, vuestras mercedes sin otra prueba ni más diligencia me han de volver a dar licencia para que pueda cargar otros tantos esclavos como pareciere por el testimonio que de ello presentare haber muerto y Su Majestad ha de dar a vuestras mercedes esta facultad para que lo puedan hacer y cédula particular para ello.

Ítem, que Su Majestad ha de hacer merced a la persona que beneficiare las mercaderías de cuenta de esta compañía en la Nueva España que sea depositario general de la ciudad de México y para ello dé su provisión.

Y si otros capítulos fuere necesario poner que sean convenientes al pro de esta compañía se podrán poner porque por haber sido el tiempo breve y mis ocupaciones muchas no he tenido en este negocio la prontitud que convenía.

Y vuestras mercedes en todo el mes de noviembre me han de dar la respuesta de la resolución de esta compañía porque en defecto de no dárme la yo quedo libre para poder ir prosiguiendo en mis negocios porque hasta tener respuesta de esto no me ocuparé en otros negocios de otra compañía. Hernán Vázquez».

(AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 49, fol. 55)

OBSERVACIONES EFECTUADAS DURANTE EL VIAJE DE LA FRAGA- TA NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA (Abril 1816-julio 1817)

José María SILOS RODRÍGUEZ
CC. (RNA)

Introducción

La figura del Excmo. Sr. don Ángel Laborde y Navarro ha sido estudiada en diversas ocasiones, por lo cual solo haremos una breve reseña introductoria para recordar los datos más importantes de su biografía. Nacido en Cádiz el día 2 de agosto de 1772, sentó plaza como guardiamarina en el departamento de El Ferrol en el año 1791. Según su hoja de servicios (32) su carrera se desarrolló de la siguiente manera:

Guardiamarina	13 de abril de 1791.
Alférez de fragata	16 de abril de 1792.
Alférez de navío	26 de febrero de 1795.
Teniente de fragata	5 de octubre de 1802.
Teniente de navío	23 de febrero de 1809.
Capitán de fragata	19 de junio de 1813.
Capitán de navío	26 de septiembre de 1821.
Brigadier	14 de julio de 1825.
Jefe de Escuadra Superior	6 de diciembre de 1829.

Muchos fueron sus destinos en la mar, pues permaneció embarcado durante 14 años y 5 meses participando en múltiples acciones militares, y contra el corso o los independentistas americanos, aunque muy frecuentemente solo se le recuerda por la desgraciada pérdida de la batalla del lago Maracaibo que en 1823 rubricó la independencia de la Costa Firme.

En tierra participó como oficial de artillería en el sitio de Rosas en 1794, como ingeniero en las obras de fortificación de la ciudad de la Coruña, profesor de matemáticas del Colegio Militar de Santiago y director del mismo después de la Guerra de la Independencia. Comandante General del Apostadero de la Habana en 1825, fue nombrado ministro de Marina en 1832, pero no llegó a tomar posesión de su cartera, por considerarse que eran más útiles sus servicios en dicha plaza. Murió de cólera en la Habana en 1834 (33).

(32) Hoja de servicios del Jefe de Escuadra don Ángel Laborde, Archivo Museo Álvaro de Bazan, Legajo 620 (596).

(33) BLEIBERG, G.: *Diccionario de Historia de España*, Vol. II, Alianza Editorial, Madrid, 1.979, páginas, 648 y 649.

Independientemente de sus méritos militares, fue un hombre ilustrado conocedor de varios idiomas y que se preocupó por todas las cuestiones técnicas y científicas de su profesión. En este artículo, estudiaremos su interés por el estudio de varios aspectos relacionados con la navegación y los fenómenos meteorológicos y oceanográficos en la travesía de Cádiz a Manila, por la ruta del cabo de Buena Esperanza, demostrando los vastos conocimientos que tenía de las publicaciones, informes y estudios de la época.

El viaje de Cádiz a Manila

La fragata *Nuestra Señora de Atocha* (alias *Reina María Isabel*) buque de la Real Armada fletado por la Real Compañía de Filipinas (34) zarpa el día 25 de abril de 1816 del puerto de Cádiz al mando del capitán de fragata don Ángel Laborde, pasando ente las islas de Gran Canaria y Tenerife el día 1 de mayo.

El día 7 avista la isla de San Antonio del archipiélago de Cabo Verde, y desde dicho punto se dirige a cortar la línea del Ecuador por los 20° O del meridiano de Cádiz (35), aunque finalmente lo hace por los 22° 01' 29'' O el día 19, ya que encontró las brisas del segundo cuadrante algo más altas y escasas que en otros viajes que había realizado.

Desde allí con buenas brisas entabladas del segundo cuadrante busca aumentar su latitud sin importarle abatir hacia el Oeste, cortando el día 29 de mayo el paralelo del cabo San Agustín (08° 21' S, 034° 56' O, situado a 19 millas náuticas del puerto de Recife en Brasil), y a una distancia de 63 leguas (36) al Este de él (189 millas náuticas), y el día 3 de junio el paralelo de la isla de Trinidad (20° 30' S, 029° 20' O) a una distancia de 81 leguas por el Oeste (243 millas náuticas).

A partir de aquí, se dirige a buscar el veril del placer del cabo de Buena Esperanza, aunque en este tramo no puede efectuar observaciones de la corriente, ya que se encuentra con vientos recios y atemporalados, fuertes chubascos y mares gruesas que le impiden tomar mediciones con la necesaria precisión.

No obstante, encontramos una interesante reflexión sobre la forma de recalcar en dicho cabo, que normalmente se efectuaba buscando el veril que anunciaba la plataforma continental (veril de los 200 metros), bien mediante sonda o por el cambio del color de las aguas, lo que podía producir errores muy grandes en la posición del buque, por lo que recalca la necesidad de que los marinos efectúen más observaciones astronómicas.

(34) GARAY UNIBASO, F.: *Correos Marítimos Españoles*, Vol III, Ediciones Mensajero, Bilbao, 1.991, páginas, 106.

(35) El primer meridiano de Cádiz fue desplazado al Real Observatorio de Marina de San Fernando (Cádiz) en 1798, y corresponde a una longitud de 6° 12' 3'' O de Greenwich.

(36) Una legua marina equivale a 5.555,55 metros.

OBSERVACIONES EFECTUADAS DURANTE EL VIAJE DE LA FRAGATA NUESTRA...

«Esta circunstancia me sugiere una reflexión, tal vez obvia, pero que la bondad de V.A.S. sabrá perdonar a mi buen deseo, es la siguiente. En tiempo que los conocimientos teóricos eran menos comunes y más escasos los medios de conseguir las estimas en el día, debía ser un precepto forzoso coger sonda en un placer, pues aunque no determinando bien el principio o fin del veril, es esta una corrección que no llega a los medios más groseros que en un navegante inteligente y bien dotado de instrumentos tiene diariamente en su arbitrio emplear; en aquel entonces, los grandes errores de estima hacían tolerables las diligencias que se practicaban para determinar la sonda, dato que en vista de la considerable extensión del placer de O a E, semejanza del braceaje y falible calidad del fondo, puede dar cuatro o más grados de error de posición, y en ningún caso determinarla con una aproximación cual la más mediana observación. Sin embargo de esta consideración, y la que se sigue, de que montado el Cabo quedan a cualquier punto que se dirija la derrota grandes espacios de mar que atravesar, y por consiguiente ocasión se contraen nuevos errores que la observación debe corregir, sigue la rutina de empeñarse en sondar, sin distinguir la clase de tiempo, y en este mismo año pudiera citar a V.A.S. buques que a pesar de estar manejados por hombres inteligentes, se vio en duro aprieto por este necio empeño» (37).

El día 28 de junio corta el veril de este cabo y tras rebasar dicho punto, siguiendo las instrucciones del jefe del Depósito Hidrográfico de Marina, don José Espinosa Tello, y basándose también en la experiencia que había tenido durante el viaje efectuado en la urca *Aurora* (38), corre los paralelos de 34° y 35° de latitud Sur «y no otros más bajos como lo aconseja Mr. D'Après, digno por otra parte del mayor aprecio» (39).

De las observaciones efectuadas en los dos viajes que ya había realizado extrae las siguientes conclusiones que confirman la orden de correr por los paralelos citados para cruzar el que llama «grande Océano Austral, comúnmente llamado Golfo Oriental», es decir, para la derrota que va desde el cabo de Buena Esperanza a la isla de Java.

«En este paraje y mar, más que en otros, la dureza de los tiempos es proporcionada a la latitud, pero en tales términos que solo el aumento de o disminución de 1° de latitud, produce diferencias muy considerables. Para comprobación citaré lo que en el año de 1802, nos acaeció el 13 de junio. Corríamos el paralelo de 34° 23'S por los 92° de Longitud, navegando con viento frescachón del NO, que durante toda la singladura nos permitió navegar con trinquete, gavias con dos rizos, y a ratos el puño de la mayor. En el mismo día la urca *Ferroleña* por el mismo meridiano corría el paralelo de 37°, y la fragata Anglo Americana *Tow*

(37) Diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, Museo Naval, AAMN/MS 168.1

(38) La urca *Aurora* del servicio de S.M. fue una embarcación construida en Ferrol en el año 1797 y que permaneció en servicio hasta 1812. Montaba 12 cañones.

(39) Diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, Museo Naval, AAMN/MS 168.1.

Brothers el de 38° y medio y por la misma Longitud. La *Ferroleña* rifó la gavia cuantas veces la presentó al viento y tuvo que ponerse a ratos a palo seco, y un golpe de mar que se le encapilló la tuvo dormida por instantes, le destrincó la lancha y madera de respeto, lastimándole varios individuos. La *Tow Brothers* tuvo que correr constantemente a palo seco, perdió el de mesana, con otras varias averías de consideración. En fin de la inspección hecha a estos 3 diarios suministró día a día nuevas pruebas de la certeza de la verdad enunciada» (40).

En cuanto al régimen de vientos en este océano los explica de la siguiente forma:

«Sobre el giro de los vientos, su fuerza y constancia, que varios navegantes han procurado describirnos, puede simplificarse esta descripción diciendo que, prescindiendo del principio reconocido de que en latitudes iguales los tiempos son más recios en el Hemisferio Austral que no en el Boreal, los vientos duros del 3° y 4° cuadrante siguen en estos mares el mismo orden que en los nuestros, y que así como en éstos, en las invernadas descargan con furia por el SO, saltan al NO, desde donde si se inclinan más la N abonanza el tiempo, del mismo modo en aquéllos, el primer ímpetu es por el NO u ONO, anunciándose por tomarse y ofuscarse el horizonte con un paredón de nubes y calima densa y oscura, y a veces frecuentes fuertes relámpagos. Del 4° cuadrante pasan al SO donde vienta también con fuerza, y si vuelve a retroceder de este al 4° cuadrante es para hacerlo con furia. Pero si del SO está el viento más para el S, es consiguiente el abonanzar el tiempo, y aclarar el cielo y horizonte. Lo temible de estos vientos son los contrastes repentinos del NO al SO, lo que a veces se anuncian por calmar el viento reinante, aclarar instantáneamente el cielo y horizonte, apariencias engañadoras que es necesario precaver, particularmente desde el meridiano del Cabo hasta rebasados los de la isla de Madagascar» (41).

En este párrafo describe claramente los efectos de la circulación general atmosférica, conocida como teoría tricelular y que se basa en los principios generales de convección por calentamiento, según la cual, el aire en la zona ecuatorial se expande por efecto de la mayor temperatura que produce una disminución de su densidad y por lo tanto una ascensión que causa un vacío. Éste, se llena mediante un flujo de aire en superficie procedente de latitudes superiores, que de nuevo se calienta y vuelve a subir desplazando al existente en niveles superiores hacía latitudes más altas, originando un flujo inverso al de superficie. Al llegar a unos 30° de latitud, este aire se ha enfriado lo suficiente, aumentando su densidad y vuelve a bajar hasta la superficie creando una zona de convergencia de masas de aire en esas latitudes (en contraposición a la zona de divergencia ecuatorial) cerrando así la célula convectiva por un lado y dirigiendo parte de este aire a latitudes superiores, por otro. En los

(40) *Ibidem.*

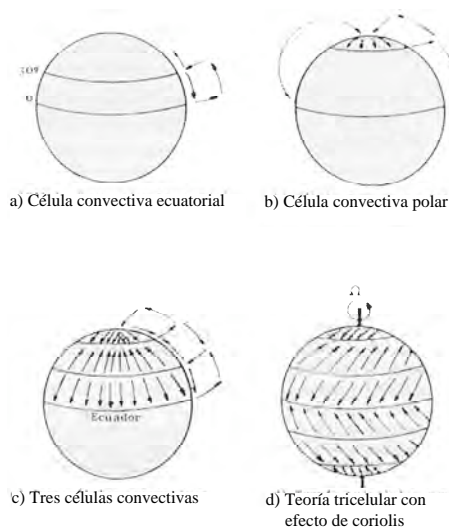
(41) *Ibidem.*

polos ocurre lo contrario que en el ecuador, pues siendo el aire más denso, no existe ningún tipo de movimiento ascendente. En una primera aproximación si consideráramos a la tierra como una única célula convectiva, tendríamos un movimiento en superficie del aire polar hacía latitudes más bajas y una convergencia en los polos, de aire procedente de niveles más altos.

La célula polar, originada por el flujo en superficie de masas de aire frío de procedencia polar, se completa mediante la ascensión de este flujo en latitudes de unos 60° por calentamiento del aire y la formación de una contracorriente en altura que vuelve a conducirlo a los polos, creando la anteriormente denominada convergencia polar y la consiguiente divergencia a unos 60° de latitud. Una parte del aire que asciende, se bifurca dirigiéndose a latitudes más bajas y junto al procedente de la bifurcación similar de la célula ecuatorial forma la tercera y última célula convectiva en latitudes medias. Si ahora consideramos a la tierra girando, tendremos que añadir a la teoría convectiva la fuerza de Coriolis que deflexiona los flujos descritos a la derecha en el Hemisferio Norte y a la izquierda en el Sur. Otra teoría, conocida como la de los vértices, basada en la conservación del momento angular, describe matemáticamente esta transferencia de las masas de aire de unas zonas a otras para alcanzar un estado de equilibrio dinámico (43).

El día 6 de agosto recaló en la isla de Java, fondeando el día 10 en el surgidero de Amir, donde permanece hasta el día 16. Tiempo que utiliza para tomar notas de la factoría que habían establecido los ingleses en la banda sur del río Anger a orillas del mar «por lo interesante que se ha hecho este punto en manos de los ingleses».

«El fondeadero de Amir hasta ahora aventajaba a los demás que puedan tomarse y se tomaban en las inmediaciones del Estrecho de Sonda, por su intermediación a Batabia, capital de los establecimientos holandeses en la isla, y sobre todo por su intermediación a los toques, circunstancia que proporciona verificar este paso al primer soplo de viento favorable, cosa que por la inconstancia y poca fuerza de ellos, no es fácil lograr partiendo



Teoría tricelular de la circulación atmosférica (42).

(42) RUIZ CAÑABATE, A.: *Introducción a la Oceanografía*, San Fernando (Cádiz), 1984, página 121 a 123.

(43) *Ibidem*, p. 122.

de un punto más distante, pero tenía la contra de no poder reponer la aguada sino en cortísima cantidad, de malísima calidad, y a costa de tan inmenso trabajo, que los que carecían de ella se abstendían de ir a la isla en busca de ella. Los ingleses han practicado recientemente una cañería, que trayéndola de unos montes distantes cuatro millas de la playa, la conducen a ella, adonde por medio de un canal de madera sostenido por puntales, sale a la mar en términos que, aunque haya resaca en la playa, pueda cualquier embarcación menor atracar y amarrarse a su extremo, sin que le incomode en lo más mínimo el oleaje. Consiguiente al concurso de embarcaciones ha sido, no haber punto de los estrechos adonde con más prontitud, abundancia y cómodos precios, pueda un buque surtirse de refrescos. A más habiendo construido los ingleses el fortín de Seper que circunda la factoría, varias casas cómodas, así como cuartel para Infantería y alguna caballería, creo que pudieran suministrar con estos edificios al buque precisado a poner enfermos y cargo, y esperar de Batabia otros con los que evitarse arribar a tan insalubre Puerto.

Llamo con el debido respeto, la atención de V.A.S. sobre esto, porque todo lo referido son mutaciones muy recientes, que han hecho variar el aspecto de este puerto de arribada, cuyas actuales ventajas es bueno sean reconocidas (44)».

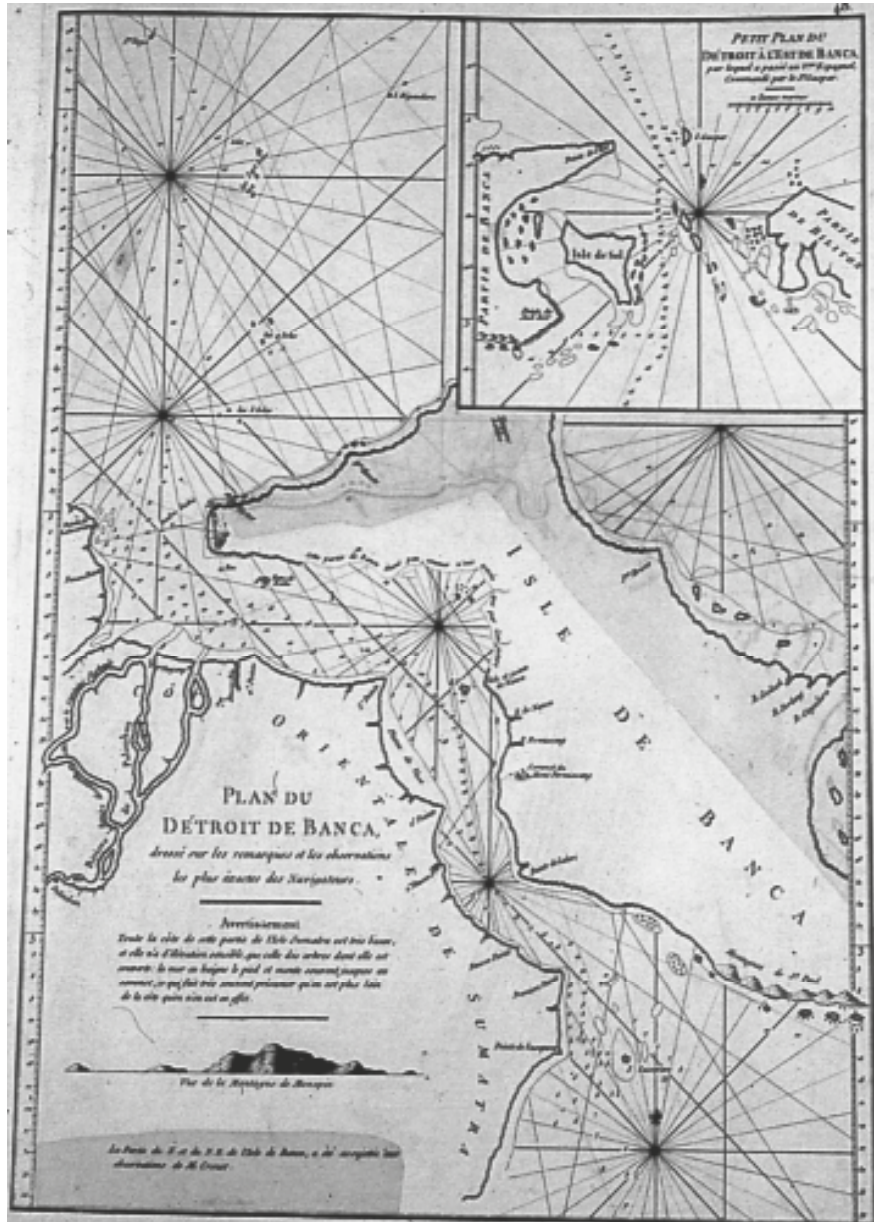
El día 16 de agosto cruza el estrecho de Sonda en conserva con los navíos de la Compañía Inglesa de la India Oriental, *Hugh*, de 890 toneladas y porte de 30 cañones, el *Castle Sural* de 571 toneladas y 20 cañones y el *Colosbream* de 693 toneladas y 14 cañones, más la fragata portuguesa *Ulises*, que se dirigían a los puertos de Macao y Cantón. Estos barcos deciden cruzar el estrecho de Banca, pero Laborde se dirige al estrecho de Gaspar (45). Con el conocimiento que tenía de ambos estrechos se decide por este último que ya había pasado formando parte de la escuadra del Pacífico mandada por don Ignacio María de Álava, y explica las razones de esta decisión poniendo en duda las afirmaciones hechas por otros marinos.

«El paso del Estrecho de Gaspar ha sido más frecuentemente pasado de N a S que de S a N como yo me proponía, y el mismo sabio capitán Leitok Wilfon, que habiendo sido comisionado por los Directores de la Real Compañía Inglesa de la India Oriental para el reconocimiento de este paso, que verificó en el primer sentido, para indagar si merecía preferirse al del Estrecho de Banca y reconocer todas sus ventajas, en la carta que escribe a Mr. Dabrimple al remitirle el plano que levantó de este estrecho, duda si lo será tanto para los

(44) Diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, Museo Naval, AAMN/MS 168.1.

(45) Actual Selat Gaspar o Selat Gelasa. Este estrecho se abre entre las islas de Bangka y la isla Belitung (2° 54'S; 107° 55'E). Se encuentra dividido en tres pasos por numerosas islas pequeñas, que de W a E se denominan actualmente Selat Leplia, Selat Limende y Selat Baur.

OBSERVACIONES EFECTUADAS DURANTE EL VIAJE DE LA FRAGATA NUESTRA...



Estrecho de Banca. La isla de Palau Bangka está separada de la isla de Sumatra por el estrecho de Banca (Bangka Selat 2° 5'S; 104° 53'E).

buques que se dirijan desde Europa a la China, como lo es para los que regresan, y para pensar así, se funda en que cree que un buque que tome su punto de partida de las islas de las Dos Hermanas, debe hallar dificultad en coger la boca del Estrecho de Gaspar y en sentir que hasta que los riesgos que pueden hallarse en las inmediaciones de la punta E de la isla de Banca (46) estén mejor reconocidos, es peligroso este paso.

»En primer lugar, la distancia que media entre las Dos Hermanas y la boca del Estrecho, es más que suficiente para que con una sola cuarta que se enmiende para el E el rumbo que conduce a Luce, recale sobradamente a la entrada de Gaspar. Durante el Monzón del E, la brisa rara vez pasa al primer cuadrante, lo que proporciona siempre verificar esta navegación a viento largo. Si pasase al NE, tan contrarios serían en este caso a la derrota para embocar uno como el otro estrecho. Pero si se trata de pasarlo en tiempo de la Monzón contraria, esto es, cuando los vientos se fijan principalmente al NNO, es indudable la preferencia que merece el de Gaspar, en el que puede bordearse a toda satisfacción y pasarse en pocas horas, cosa impracticable en el de Banca.

»Así que al mismo tiempo que venero las opiniones de un marino tan ilustrado como el capitán Wilfon no puedo menos de hallar infundado este primer recelo en cuanto al segundo era fundadísimo en el tiempo en que escribía y no se hallaba esta navegación suficientemente descrita para prescribirla por regla general a los buques de la Compañía, que era el objeto de su Comisión. Pero sin pretender que en el día se hayan explorado estos parajes cual convenían y merecen, sin temeridad lo están suficientemente para el marino activo e inteligente (47)».

Pasa el estrecho de Gaspar y reconoce un bajo que había sido notificado por el capitán Ross en enero de 1813 y por el navío *Fraile* en abril del mismo año, concluyendo que era uno de los cuatro que estaban indicados en las cartas españolas, quedando libre de él el día 21 de agosto dando rumbo a Pulo Domai, pero a partir de aquí sufre una *colla* (temporal) que no le permite realizar ninguna observación, y tiene que recalar en Pulo Cóndor con la sonda, avistándolo el día 26 y dando fondo en la bahía de Manila el día 31 de agosto por la noche.

Por lo que realizó el viaje en 128 singladuras.

Punto geográfico	Fecha	Tiempo empleado	Millas navegadas	Velocidad media
Cádiz	25 abril 1816			
Cabo Buena Esperanza	28 junio 1816	2m 5d	6.900	4,42
Estrecho de Sonda	6 agosto 1816	1m 9d	5.100	5,44
Manila	31 agosto 1816	00m 25d	1.800	4,68

(46) Diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, Museo Naval, AAMN/MS 168.1

(47) Plano del Estrecho de Banca, Museo Naval, A-10024-mapa 51.

El viaje Manila - Cádiz.

Zarpa de Manila el día 1 de febrero de 1817, transportando carga de géneros de la India y China producciones de las islas Filipinas por cuenta de la Real Compañía de Filipinas y algunos particulares, y varios pasajeros entre ellos la hermana y los hijos del Excmo. Sr. Don José Gardoqui (48), jefe de escuadra de la Real Armada, Capitán General de las islas Filipinas y Comandante del Apostadero de Marina, que había fallecido el día 9 de diciembre de 1816. Con el monzón bien entablado sigue la misma derrota que a su llegada, recalando el día 6 en Pulo Cándor (49).

«Logrando observar su Longitud por medio del cronómetro, que siendo una excelente máquina cuidadosamente observada en Manila, con solo seis días de navegación debía darme un resultado satisfactorio (50)».

De la observación de varios horarios, cuya mayor discrepancia no llega a tres minutos de círculo, establece que la longitud de la medianía de la isla más grande del grupo es de 112° 51' 09" al E del meridiano de Cádiz (51), suponiendo Manila a 127° 15' al E de Cádiz, datos que coteja con la información de que dispone.

«El resultado de 49 series de distancias observadas por el teniente Hiug y más oficiales de la *Descubierta*, la sitúan en 112° 36' 01", pero los datos extremos diferían nada menos que 1° 23' 15". El astrónomo Bayle por promedio de otras 22, la sitúa en 113° 01' 44" y sus datos extremos no dejan de diferir 40' 07". El ilustrado Mr. Heuriew al establecer la longitud de Pulo Cándor analiza y nota la divergencia entre uno y otro promedio, arbitra por el medio entre uno y otro, y así la fija en 112° 48' 43", dato harto conforme con mis observaciones y de tanta más confianza cuanto el meridiano en Manila a que me refiero, ha sido sabía y detenidamente determinado por los Oficiales de la Corbeta de nuestra Armada *La Descubierta*. La excelencia del Cronómetro y el corto intermedio de nuestra salida, no quedándome de personal que estimule mi amor propio a darle preferencia a este resultado sobre aquellos, sino haber tomado en tiempo claro y sin balances, unas meras alturas de Sol, con un excelente sextante de Eather que tengo en mi poder hace años (52)».

(48) Entre sus muchos hechos de armas, participó en el combate de Trafalgar a bordo del navío *Santa Ana*, buque insignia de don Ignacio María de Álava, y en el que tuvo 97 muertos y 141 heridos.

(49) Actual Con Son (8° 42' N; 106° 37' E).

(50) Diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, Museo Naval, AAMN/MS 168.1.

(51) Longitud que referida a Greenwich sería de 106° 38' 51" E, que comparada con la actual de 106° 37' E, supone una notable exactitud.

(52) Diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, Museo Naval, AAMN/MS 168.1.

Desde allí se dirige de nuevo al estrecho de Gaspar, con la intención de buscar una nueva forma de recalar en la boca norte de dicho estrecho.

«Hacia tiempo que tenía observado que para recalar sobre la isla de Gaspar viniendo del N para el S, dirigiendo la derrota entre la boca Wamittarts, bajo de Warren-Hastings (53) y el de Valdevere, como tan diestramente lo ejecutó el Excmo. Sr. Don Ignacio María de Álava, requiere una maestría y cuidado que no es dable esperar en la generalidad de buques que hayan de frecuentar estos parajes, intenté probar otra, que aunque sustancialmente la misma, podrá tal vez convenir a la generalidad, pues creo exige menos cuidado. Es la siguiente: se reduce a dejar por estribor el banco de dos brazas que está próximamente al E de punta Juín, la roca de Nansittarte, bajo de Valdevere, Warren-Hastings y más continuos, pasando al Oeste del arrecife de la Magdalena, luego al Este de la isla de Gaspar a corta distancia, y de ella al Oeste de la del medio (54)».

Sin embargo no le resultó tan fácil. En primer lugar no logró avistar el arrecife de la Magdalena, y tiene que fondear por la noche.

«A cuyo rumbo con vela moderada anduve tres leguas hasta media noche, que por considerarme próximo a cortar el paralelo del arrecife de la Magdalena contando para ello con el efecto de la corriente al SE, di fondo en 23 brazas, arena y conchuela. Durante el resto de la noche experimenté al ancla una fuerte corriente al NE que me hizo sospechar que había cortado el paralelo del arrecife de la Magdalena, pero siempre contaba con hallarme a barlovento de su meridiano. A las 5 1/4 de la mañana del día siguiente 12, me puse a la vela gobernando al S unas 7 millas, hasta que a las 7 en que avistamos desde las crucetas del velacho la isla de Gaspar a S 1/4 SE.

»Conceptuando que entonces distaría la esperada Isla unas 6 o 7 leguas y contando con las 7 millas andadas, deduzco según la carta publicada por el Excmo. Sr. Don José de Espinosa Tello, que mi posición en el fondeadero de la noche es de 2° de latitud Sur y de 113° 17' de Longitud oriental, debiéndome demorar el arrecife de la Magdalena al N 35° E a la distancia de 6 a 7 millas, sin embargo ningún indicio de rompiente se pudo apereibir en la más prolija descubierta que se hizo, sin que esto pretenda dudar de su existencia, pero si me inclino a creer pueda haber alguna diferencia en situación, pues entablada la brisa como lo estaba, debía haber resaca y rompientes sobre él, o bien sea no rompe nunca. Desde que di vista a la isla de Gaspar hice rumbo a marcarla del S algunos grados al O con lo que navegaba libre de todos los riesgos indicados, que es mi entender es la ventaja de esta derrota (55)».

(53) La isla Gaspar está rodeada por numerosos arrecifes de coral, entre ellos sobresale un grupo de seis con fondos de 2 a 5 metros, el más al SO que está a flor de agua y que dista 8 millas al ONO de la isla es el denominado Warren Hastings.

(54) Diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, Museo Naval, AAMN/MS 168.1.

(55) *Ibidem*.

OBSERVACIONES EFECTUADAS DURANTE EL VIAJE DE LA FRAGATA NUESTRA...

El día 12, entre el mediodía y las siete de la tarde cruza el estrecho, pero luego fondea al quedarse en calma el viento. Al día siguiente pone rumbo a las islas Dos Hermanas y anota que encuentra ciertos errores en la carta de don José de Espinosa Tello.

«Pero séame permitido decir en fuerza de la evidencia con que lo creo que situado este frontón relativamente a la isla de Gaspar está representado próximamente de 4 a 5 minutos demasiado al S, que es precisamente la diferencia en posición, que según mis observaciones de ida y vuelta encuentro en la expresada carta respecto a dicha isla, situada en ella en 3° 29' 30". En efecto al mediodía del día 18 de agosto del año próximo pasado, marqué con toda precisión. Lo más S del frontón de la punta SE de Banca al N 14° E distante de 7 a 8 millas, y los islotes inmediatos a la punta S de Banca al N 75° O, por braceaje de 17 a 18 brazas, estas dos marcaciones casi en ángulo recto me sitúan en la carta en 3° 41' 30" de latitud S y al mismo tiempo observé solo 3° 10' 15". Luego en mis observaciones o en la carta existe en el todo o en parte error (56)».

Finalmente logra cruzar el estrecho de Sonda con dificultades al no poder montar la isla del Príncipe por el norte por la corriente del SSO y vientos del oeste, por lo que pasa entre dicha isla y la punta occidental de Java «cuyas inmediaciones son temibles en estas circunstancias por los remolinos y el oleaje que producen la corriente y la marea y viento de fuera».

Una vez libre, gana latitud Sur hasta llegar a 13° S en que pone rumbo al Este cortando el día 24 de marzo el meridiano de la isla de Francia (57), pasando a 96 leguas al sur de ella (288 millas), y el 29 corta el meridiano de la punta más occidental de la isla de Madagascar, pasando a 74 leguas (222 millas) al sur del cabo Santa María (58).

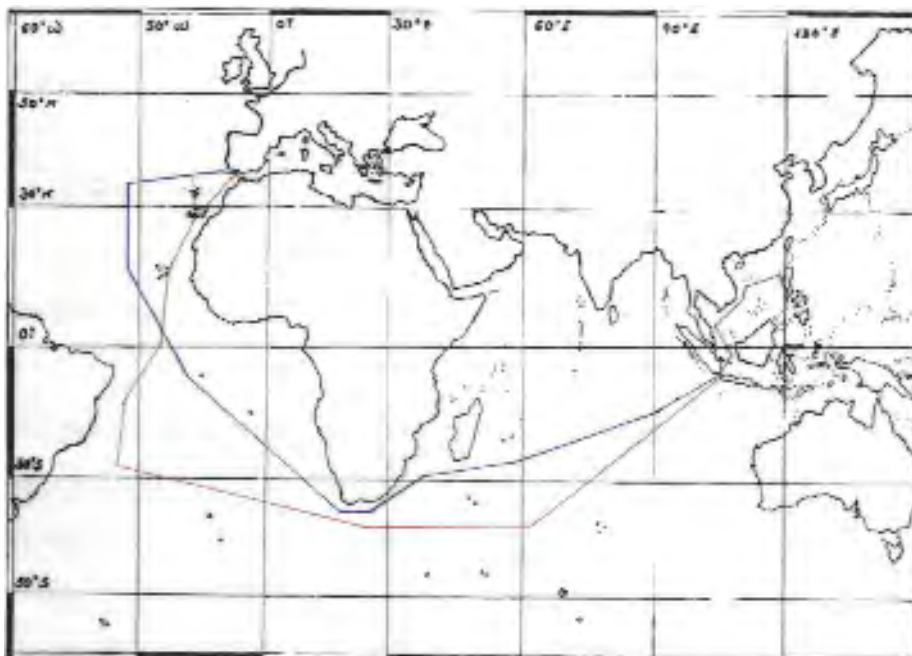
Durante todo el tránsito observa que la situación real del buque cada vez se encuentra más al oeste que la de estima, y el día 7 de abril encontrándose en 33° 30' S, 38° 00' E, demorándole puerto Natal (en la costa de África) por el N 40° O a una distancia de 50 leguas, calcula que la diferencia entre ambas situaciones ha llegado a ser de 3° 11' 55". De la misma forma las diferencias contraídas hacia el norte superan a las contraídas para el sur en 170 millas en solo 9 singladuras.

A partir de este punto experimenta una corriente hacia el Este, pero siguiendo cayendo al Norte, corriente que es indiferente a las variaciones del tiempo o del régimen de vientos, y que hacen que el día 22 de abril, se encuentre su posición verdadera 3° 51' 30" al este de la de estima, por lo que en esos 15 días la corriente había atrasado al buque en su derrota 7° 03' 25", encontrándose en el punto más meridional del cabo de Buena Esperanza. A partir de ese punto la corriente vuelve a cambiar hacia el NO. Esto le hace dudar de la verisimilitud de los datos contenidos en las cartas que maneja.

(56) *Ibidem*.

(57) Islas Reunión.

(58) Cabo que delimita la parte sur de la bahía de Mogadiscio.



Derrota del viaje redondo de la fragata *Nuestra Señora de Atocha*.

«Los mismos efectos de la corriente en estos parajes había experimentado en mi viaje en la urca de S.M. *Aurora*, los que entonces me sorprendieron por ser tan contradictoria esta dirección de la corriente en la parte Oriental del Placer, e inmediaciones de la costa de Natal, a la que indican al SO las cartas Inglesas, Holandesas y aún las nuestras según la opinión de aquellas, que algunos gradúan tirar 2 millas por hora. Tal vez lo que he experimentado en dos viajes consecutivos debe contarse en el número de fenómenos o excepciones que sufre la ley general, y este sería un concepto, si estuviese seguro que los redactores de estas Cartas, al establecer en ellas el giro de las corrientes en los términos en que lo han hecho, lo han verificado en vista de lo acaecido a buques dotados de tan buenos instrumentos como nosotros. Entonces me limitaría a asegurar que la citada regla asegurada como constante, es falible en algunos casos. Pero si como sospecho no es así, y antes bien las autoridades reparan sobre estimas en buques que frecuentemente navegan con correderas acortadas a capricho, particularmente en esta clase de navegación, lo dudaré, y si hubiese de formar opinión sobre el particular me atendería a los principios siguientes (59)».

Una vez rebasado el cabo, se dirige a cortar el ecuador pasando al oeste de las islas de Santa Elena y Asunción, a 96 leguas (289 millas) al oeste de la

(59) Punto 5º del apartado 4º, p. 17.

OBSERVACIONES EFECTUADAS DURANTE EL VIAJE DE LA FRAGATA NUESTRA...

primera y a 53 (159 millas) de la segunda, cortando la equinoccial el día 22 de mayo por los 17° 58' al oeste del meridiano de Cádiz. El día 9 de junio pasó a 199 leguas de la isla de San Antonio y corta el Trópico de Cancer por los 29° 55' 26'' de longitud occidental de Cádiz y el paralelo de la isla de Tenerife por el mismo meridiano.

El día 18 de junio se encuentra en 34° 45'N y en 32° de longitud Oeste, dando rumbo a pasar por el sur de las islas Azores, pasando a 20 leguas al sur de la isla de Santa María, avistando el cabo San Vicente el día primero de julio de 1817, dando fondo en Cádiz el día 2 de julio del mismo año.

Punto geográfico	Fecha	Tiempo empleado	Millas navegadas	Velocidad media
Manila	1 febrero 1817			
Estrecho de Sonda	25 febrero 1817	00m 24d	1.800	3,40
Cabo Buena Esperanza	25 abril 1817	2m 00d	4.500	3,82
Cádiz	2 julio 1817	1m 12d	6.120	6,07

Observación de las corrientes

Como escribe en su diario de navegación, uno de los temas que le preocupan es el estudio del efecto de las corrientes:

«Conozco Señor Serenísimo lo difícil que es asentar resultados sobre el efecto de corrientes, por el influjo que en éstas tienen los errores de estima, ya en graduar y observar el rumbo, ya en medir el andar el buque y el abatimiento. Pero siendo innegable la existencia de ellas en varios parajes, creo que si todos los navegantes ayudados de buenos instrumentos, fijasen su atención en observarlas, y sometieran sus indagaciones al ilustrado discernimiento de la Superioridad, pudiera concluir ésta, a fuerza de datos conformes, según los parajes, estaciones, vientos reinantes, configuraciones de costas y más localidades que deben influir en su dirección y velocidad (60)».

Realiza observaciones astronómicas calculando la longitud mediante distancias lunares y el uso de un cronómetro Pennington nº 19/147, y comparándolas con la situación de estima realiza las siguientes anotaciones:

1°. Durante su transito de Cádiz a Canarias dice experimentar una corriente del S 24° E y de intensidad media 1,15 nudos.

2°. De Canarias a Cabo Verde del S 16° O, intensidad 0,5 nudos.

Las corrientes entre Cádiz y las islas de Cabo Verde eran bien conocidas en

(60) Diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, Museo Naval, AAMN/MS 168.1.

la época, por tratarse de una ruta muy transitada. Sus observaciones son bastante exactas, pues como se puede ver en el Anexo II la corriente entre Cádiz y las islas Canarias (corriente de Canarias) está asociada a los vientos del NE y generalmente discurre hacia el SO. Después de rebasadas las islas Canarias va girando hacia el O. al juntarse con la corriente ecuatorial del Norte, que aparece al O. de la longitud de 25° O.

3°. De Cabo Verde al Ecuador, deduce que hasta el paralelo de 5° N la corriente era del segundo cuadrante y desde la latitud de 5° N hasta el ecuador del tercer cuadrante, dando una resultante del S, intensidad 0,4 nudos.

Entre la corriente ecuatorial del Norte y la corriente ecuatorial del Sur, hay una contra-corriente ecuatorial, cuyos límites no están muy definidos, y por lo tanto hasta que coge latitudes próximas a los 12° N sigue experimentando la rama de la corriente de Canarias del segundo cuadrante que se funde con la corriente ecuatorial del Norte, y a partir de los 5° N sufre el influjo de esta contracorriente ecuatorial del tercer cuadrante (Anexo II), ya que ésta es mucho más sensible durante los meses de verano.

4°. Desde el ecuador al paralelo de cabo San Agustín del S 51° O, intensidad 0,39 nudos.

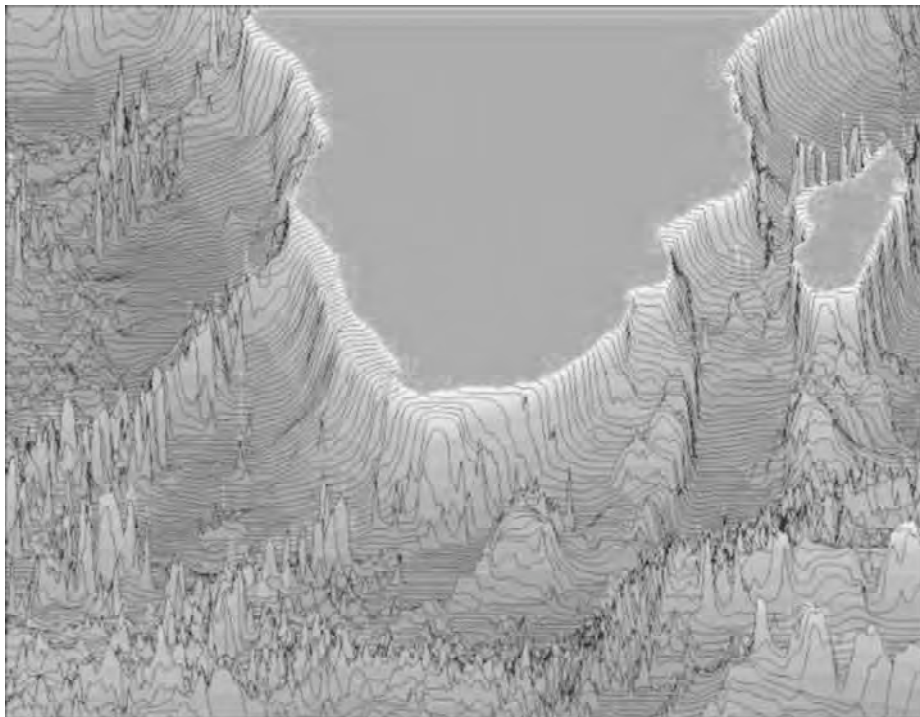
Está experimentando la corriente del Brasil, bifurcación de la corriente ecuatorial del Sur. Esta corriente discurre a lo largo de las costas de dicho país, con una dirección general SSO y una velocidad que rara vez llega a las 20 millas diarias, hasta la latitud de Río de Janeiro. Una parte de esta corriente continua bordeando las costas de América del Sur más allá del Río de la Plata, pero la parte principal se curva hacia el E, dirigiéndose hacia las islas de Tristan da Cunha, en una amplia franja comprendida entre los 35° y los 55° de latitud Sur.

En este paraje tenía mucho interés en realizar esta medición «Tomé con empeño indagar las diferencias de mi estima, llevada con la mayor escrupulosidad, con observaciones de distancias lunares y marcha del cronómetro, con el fin de poder indagar con algún grado de probabilidad la fuerza y dirección de la corriente en las proximidades del cabo San Agustín, cuyos efectos, exagerados por algunos antiguos navegantes hicieron temible entonces su proximidad, y aún en el día, retrae de ella al vulgo de los modernos, con notable atraso en sus navegaciones y grave perjuicio en la salud de sus tripulaciones (61)».

5°. Observaciones de la corriente hacia el NE en la parte oriental del cabo de Buena Esperanza y de cómo cambia hacia el NO nada más pasar este extremo, a lo que da esta explicación:

«El influjo del Sol obrando principalmente sobre la zona tórrida, debe ocasionar en ella una supresión de agua por evaporación que deben reemplazar las de las zonas inmediatas, produciendo para ello una corriente general de los Polos al Ecuador, aumentada, disminuida, contrarrestada a veces, o desviada según las localidades en que obra.

(61) *Ibidem*.



Batimetría del extremo sur del continente africano Wader Oceanographic Program, Ocean Acoustic Developments Ltd, Cornwall, UK.

Pero si se echa vista sobre la carta y se examina la del frontón de costa meridional de África, y figura saliente de su placer, parece deducirse que viniendo a chocar directamente sobre la expresada corriente del Sur para el Norte, sin obstáculo anterior que la perturbe, deba tomar contrarrestada por dicho frontón y plazer una dirección compuesta a uno y otro lado de ellas, para el NE en la parte oriental y para el NO en la parte occidental. Sin dudar que aquí como en cualquier otro paraje, la fuerza y constancia de los tiempos por determinada parte, altere por algún tiempo esta regla, que disto mucho de querer establecer arbitrariamente (62)».

Aquí es donde experimenta la corriente de la Agujas. Esta corriente, que antes de llegar al cabo de Buena Esperanza discurre hacía el SO, recurva en dicho punto y se divide en dos ramales, uno que continua por la costa africana y un segundo que se integra en la corriente del océano Sur (Anexo III). Este giro que don Ángel Laborde explica por la existencia del frontón de la costa meridional de África (que en realidad existe), tiene una explicación más

(62) *Ibidem.*

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

compleja en la actual teoría de la circulación de las corrientes, en la que interviene muy diversos fenómenos, como la fuerza de fricción del viento, fenómenos de densidad y temperatura, y otros que son demasiado complejos para tratar aquí, y constituyen hoy en día uno de los fenómenos más intensamente estudiados.

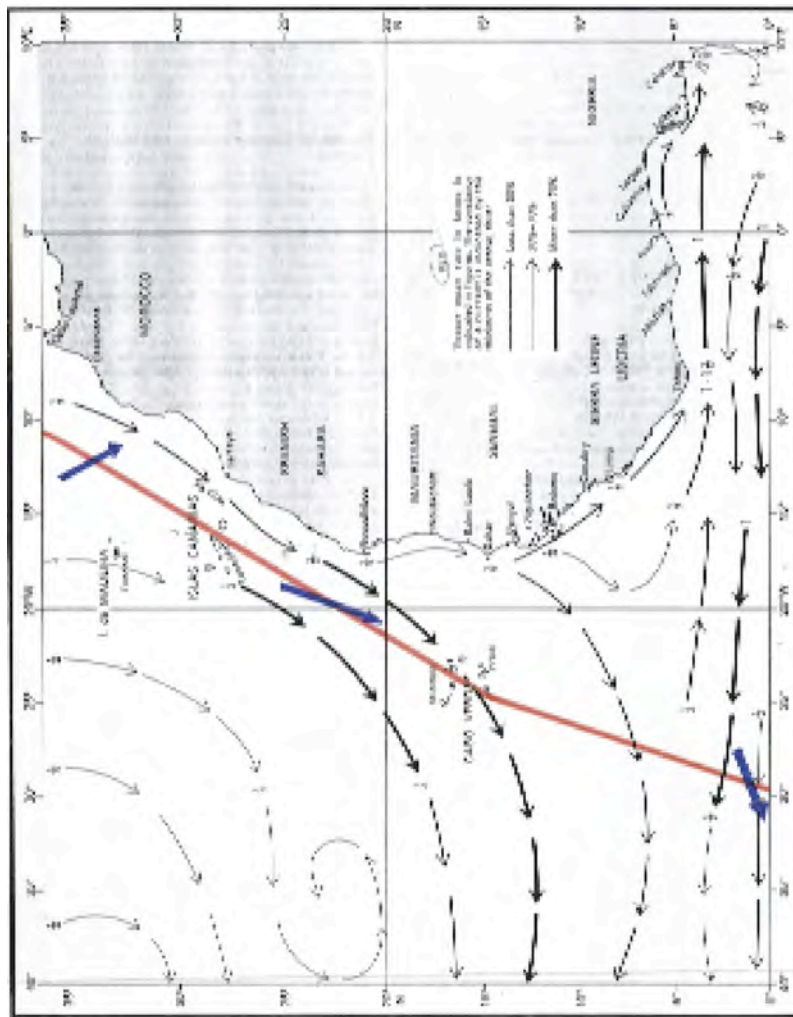
6°. Desde el cabo hasta el paralelo de 26° deduce que la corriente tira para el NO, pero desde dicho paralelo hasta la equinoccial tiraban para el S y O.

Aquí describe perfectamente el efecto de las corrientes de Benguela y la corriente del Atlántico Sur (Anexo IV).

Conclusiones

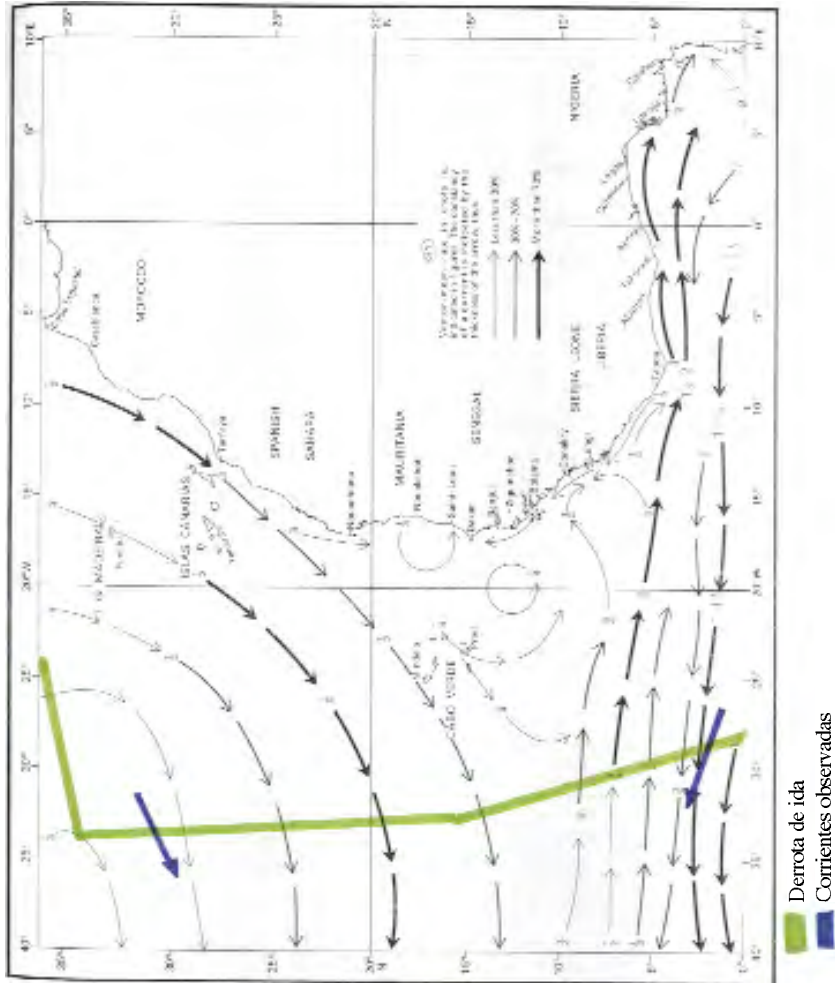
De lo expuesto se deduce, que en la mayor parte de los casos las observaciones que efectúa de las corrientes marinas coinciden con las que hoy en día conocemos, lo que demuestra la precisión de sus observaciones astronómicas y el cuidado con la que procuraba llevar la derrota de estima. Durante todo el viaje se preocupa no solo de observar los fenómenos meteorológicos, sino de comprobar las cartas de las que dispone y hacer comentarios que puedan servir a futuros navegantes. Lo que creo, corrobora la afirmación hecha al principio de este artículo de que nos encontramos ante la figura de un marino de sólida formación, y excepcionalmente preocupado por las cuestiones científicas y técnicas de su oficio.

OBSERVACIONES EFECTUADAS DURANTE EL VIAJE DE LA FRAGATA NUESTRA...



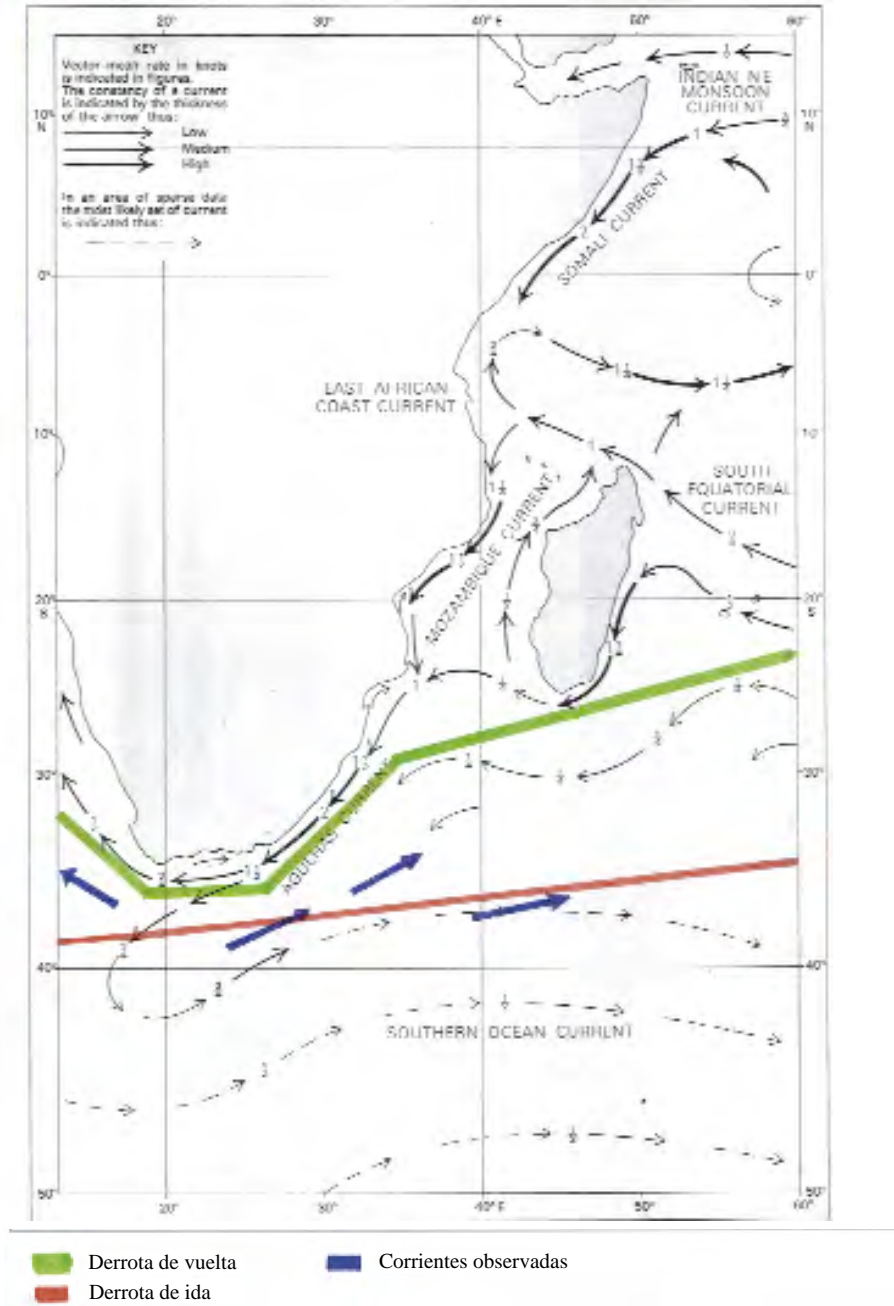
Derrota de ida
Corrientes observadas

Corrientes norte de Africa meses marzo a mayo .



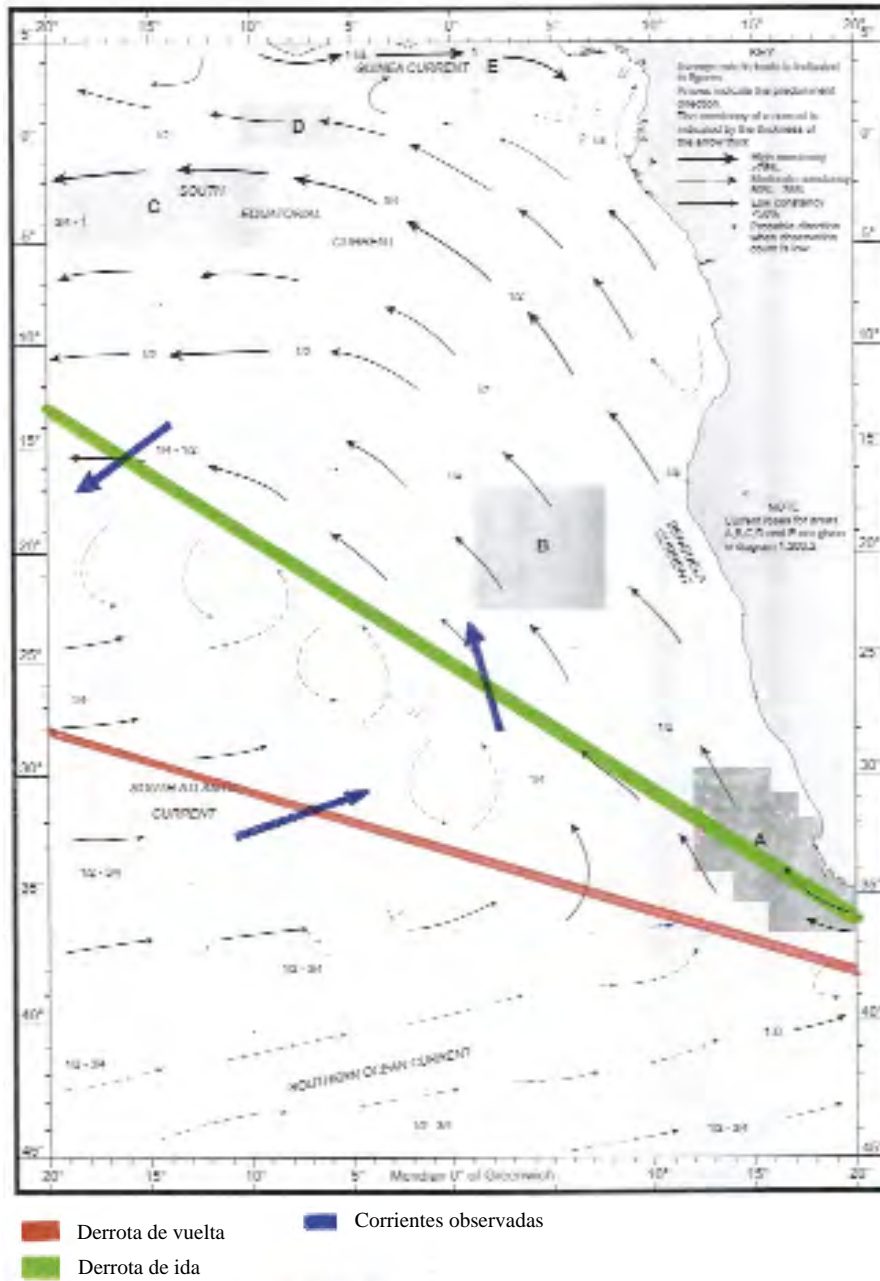
Corrientes norte de Africa junio-agosto. (Africa Pilot Vol. I., Admiralty Hydrographic Office, Taunton, Somerset, UK.)

OBSERVACIONES EFECTUADAS DURANTE EL VIAJE DE LA FRAGATA NUESTRA...



Corrientes en las costa de Sudáfrica. (Africa Pilot Vol. III. Admiralty Hydrographic Office, Taunton, Somerset, UK.)

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ



Corrientes al oeste de África. (Africa Pilot Vol. II, Admiralty Hydrographic Office, Taunton, Somerset, UK.)

OBSERVACIONES EFECTUADAS DURANTE EL VIAJE DE LA FRAGATA NUESTRA...

Bibliografía

Fuentes archivísticas

- Hoja de servicios del jefe de escuadra Don Ángel Laborde, Archivo Museo Álvaro de Bazán, Legajo 620/596. El Viso del Marqués, Ciudad Real.
- Diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, Museo Naval, AAMN/MS 168.1, Madrid.
- Plano del estrecho de Banca, Museo Naval, A-10024-mapa 51, Madrid.

Fuentes bibliográficas

- BLEIBERG, G.: *Diccionario de Historia de España*, Vol II, Alianza Editorial, Madrid, 1979.
- GARAY UNIBASO, F.: *Correos Marítimos Españoles*, Vol III, Ediciones Mensajero, Bilbao, 1991.
- RUIZ CAÑABATE, A.: *Introducción a la Oceanografía*, San Fernando (Cádiz), 1984.

Documentación técnica

- Wader Oceanographic Program, Ocean Acoustic Developments Ltd, Cornwall, UK.
- Africa Pilot Vol. I. , Admiralty Hydrographic Office, Taunton, Somerset, UK.
- Africa Pilot Vol. II. , Admiralty Hydrographic Office, Taunton, Somerset UK.
- Africa Pilot Vol. III. , Admiralty Hydrographic Office, Taunton, Somerset UK.

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.

TRAFALGAR, EL MARQUÉS DE MOLÍNS Y EL RENACIMIENTO DE LA ARMADA EN 1850 (*)

Carlos ALFARO ZAFORTEZA
King's College London

Introducción

El 15 de febrero de 1849 el diario *La Nación*, de Madrid, publicó el primero de una serie de artículos sobre la batalla de Trafalgar, escritos por Manuel Marliani, polígrafo y político progresista. Su intención era refutar las inexactitudes y comentarios injuriosos sobre la actuación de la Marina española vertidos por Adolphe Thiers en su célebre *Histoire du Consulat et de L'Empire* (63). La publicación simultánea de al menos seis traducciones distintas (64), y de los sucesivos tomos muy poco tiempo después que sus originales en francés, evidencia el interés suscitado en España. Su versión de los hechos levantó una ola de indignación en todo el país. La percepción más extendida era que Thiers había

«... querido irritar aquella profunda herida de Trafalgar, que hace casi medio siglo se abrió y todavía está manando sangre... cuya inmarcesible gloria es el único consuelo que nos quedaba después de aquel gran desastre por donde principió la nunca interrumpida serie de nuestros males!» (65).

Esta cita ilustra la ambivalencia reinante: «inmarcesible gloria» y al mismo tiempo *gran desastre*. El heroísmo alcanzado no podía disimular las consecuencias de la derrota, agravadas por las calamidades subsiguientes que devastaron el país. Al comparar la fuerza naval de 1805 con la actual quedaba claro que Trafalgar había sido el golpe de gracia asestado a una institución

(*) Un breve resumen de este trabajo se publicó por error en el libro de actas del XXXI Congreso Internacional de Historia Militar (Madrid, 2005), José María Blanco Núñez, Pablo de Castro Martín y Enrique García Hernán (eds.), *Poder terrestre y poder naval en la época de la batalla de Trafalgar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, pp. 587-589.

(63) MARLIANI, Manuel: «Combate de Trafalgar. Artículo I», *La Nación*, 15-2-1849. Adolphe Thiers: *Histoire du Consulat et de L'Empire*, 20 tomos, París, Paulin, 1845-62. El tomo correspondiente a la campaña de Trafalgar es el sexto, publicado en 1847.

(64) Las principales por Antonio Alcalá Galiano, Madrid, Boix, 1845-1850; Pedro de Madrazo, Madrid, Librería de los señores viuda e hijos de Antonio Calleja, 1845-1851; Joaquín Pérez Comoto, Madrid, F. de P. Mellado, 1846-1863; D. P. X. y M. O. Málaga. Imprenta de José Martínez Aguilar, 1845-1854. De otras sólo se publicaron algunos volúmenes. Cf. Palau 331647-331652 y *Catálogo Colectivo del Patrimonio Bibliográfico Español*, <http://www.mcu.es/bibliotecas/MC/CCPB/index.html>, consultado el 26-6-2005.

(65) *La Nación*, 14-2-1849.

moribunda (66). Ésta era la imagen que proyectaba la Armada en la primera mitad del siglo XIX, y la obra de Thiers no hacía más que reforzarla.

El entonces ministro de Marina, marqués de Molíns, que se enfrentaba a serios problemas presupuestarios para construir buques, sin duda se percató que tenía que desembarazarse de este lastre moral. Con este objetivo emprendió una campaña de propaganda para construir una visión más positiva de la marina de Carlos IV, mejorando así la imagen presente. Los artículos de Marliani presentaban la oportunidad de reclutar a su autor para la causa, mientras se evitaba que la oposición pudiese rentabilizar políticamente el tema. La ofensiva mediática se desarrolló en tres frentes principales: la prensa, el *Estado General de la Armada* (anuario oficial del Ministerio de Marina), y la publicación, en versión corregida y aumentada, de los artículos de *La Nación* reunidos en forma de libro bajo el título de *Combate de Trafalgar* (67). Simultáneamente se promovieron, como organismos de prestigio y representación, el Panteón de Marinos Ilustres y el Museo Naval.

El objeto de este trabajo es demostrar que el libro de Marliani representa la versión oficial de la Armada, en oposición a la de Thiers, y el testimonio central y más duradero la campaña. Con este fin, después de examinar los otros elementos y el contexto histórico, se analizan los mensajes que la obra pretendía comunicar a sus lectores, terminando con una valoración de los resultados conseguidos.

Combate de Trafalgar es ampliamente conocido como la fuente en que Galdós se inspiró para el primero de sus episodios nacionales. La obra ha sido recientemente analizada en el marco de la historiografía antifrancesa y la literatura (68). Este trabajo se centra en dos facetas poco estudiadas: la instrumentalización del pasado y el manejo de la opinión pública con fines políticos. En la historia naval existen abundantes ejemplos de estas actividades, entre los que destaca, por lo que afecta a España, la colaboración entre Alfred T. Mahan, cuyas tesis tienen un fuerte componente historicista, y Theodore Roosevelt, padre de la moderna marina de los Estados Unidos.

(66) Rosendo Porlier a Meléndez, Cádiz 29-10-1805, fotografía de la carta original adosada a la guarda delantera de Manuel Marliani, *Combate de Trafalgar*, ejemplar del Museo Naval, Madrid, signatura 6829, y copia mecanografiada de la carta en Museo Naval, ms. 2162, fol. 49; VARGAS PONCE, José: *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1852, reimpresión, Editorial Naval, Madrid, 1962, p. 42.

(67) MARLIANI, Manuel: *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada Española contra las aseveraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del Consulado y el Imperio*, Imprenta y Librería Matute, Madrid, 1850.

(68) WHISTON, James: «Two Versions of Trafalgar: Galdós's Trafalgar (1873) and Manuel Marliani's Combate de Trafalgar (1850)», *Forum for Modern Language Studies*, tomo 20 (1984), pp. 154-164; QUIRK, Ronald J.: *Literature as Introspection: Spain confronts Trafalgar*, Peter Lang, Nueva York, 1998; CZISNIK, Marianne: «La interpretación del combate de Trafalgar más conocida: la novela *Trafalgar*, de Benito Pérez Galdós», en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Marcial Pons, Madrid, 2004, pp. 359-374.

Contexto histórico

Del mismo modo, Molíns, con la ayuda de Marliani y un grupo de oficiales, emprendió la tarea de defender el honor de la institución y promover su imagen pública. Para ello tenía que contrarrestar las calumnias de Thiers y defender su gestión al frente del Ministerio. A causa de los contratos de construcción de buques en el extranjero y los retrasos en la paga del personal, ésta venía siendo objeto de repetidos ataques por parte de la prensa progresista. Su meta era conseguir financiación para su programa naval (69). Molíns, como hábil político que era, supo canalizar la indignación producida por las aseveraciones de Thiers en provecho de las necesidades de la seguridad del Estado. El momento era especialmente oportuno.

Hacia 1849 la situación, tanto interior como exterior del Gobierno mejoró considerablemente. Ante el vendaval de las revoluciones del año anterior el gabinete Narváez se había mantenido firme y había derrotado a sus enemigos por la izquierda y por la derecha: a los revolucionarios y a los carlistas, lo que le proporcionó un notable prestigio. El régimen liberal fue reconocido por Cerdeña, Prusia y Austria. Asimismo, la expedición contra la República Romana, en colaboración con Francia, fue todo un éxito (70). Con ella España salía del estrecho marco de la cuádruple alianza y conseguía que el papa reconociese, al fin, la monarquía isabelina. Con el restablecimiento de la ley y el orden también se reanudó la recuperación económica, aumentándose así los recursos de la hacienda. El fruto de todo esto fue la pacificación del país, al perder la causa carlista el apoyo de las potencias absolutistas y el Vaticano; y una sensación generalizada de que España se estaba recuperando de las calamidades sufridas.

La Armada estaba en posición de beneficiarse de esta coyuntura favorable. Durante la sublevación carlista y la intervención en Italia se rebeló como un auxiliar imprescindible, proveyendo al Ejército con sus vapores un servicio de transporte y apoyo impensable mediante buques de vela. Por otra parte, la amenaza a la seguridad de Cuba requería medidas urgentes. Después de la guerra de Méjico, la Perla de las Antillas pasó a ser objetivo inmediato del imperialismo estadounidense, y para enfrentarse a él era preciso aumentar el número de buques. De este modo la Marina contribuiría de un modo significativo al mantenimiento de un estatus de potencia media en Europa, y a la defensa de las todavía importantes posesiones ultramarinas.

Las alusiones a Trafalgar con este motivo son numerosas. Así, Molíns le comunicaba a Narváez su entusiasmo por el éxito de la expedición a Italia en estos términos: «... por primera vez desde Trafalgar vuelve a juntarse en los mares un grupo de naves españolas que... [influye] en los destinos de Europa...» (71). La visión desde el exterior era la misma: el periódico líder de la

(69) ALFARO ZAFORTEZA, Carlos: «The Moderado Party and the Introduction of Steam in the Spanish Navy, 1844-1854», *War in History*, tomo 13 (octubre 2006), pp. 441-467.

(70) COMELLAS, José Luis: *Isabel II. Una reina y un reinado*, Ariel, Barcelona, 1999, p. 167.

(71) Real Academia de la Historia, caja 9/8107, Molíns a Narváez, privado, 15-5-1849.

prensa inglesa, generalmente receloso ante esta clase de iniciativas, comentaba, casi con las mismas palabras, que «... for the first time since the battle of Trafalgar, a foreign expedition has sailed from the harbours of Spain to take the part of a great Catholic Power in the affairs of Italy» (72). Entre la prensa nacional, los periódicos moderados celebraban los éxitos de la política naval de Molíns, afirmando que «cada día asistimos al renacimiento de esta marina que sucumbió en Trafalgar y que ha estado postrada y abatida durante medio siglo» (73). La prensa progresista, por el contrario, utilizaba la batalla para censurar la política de contratos de buques en el extranjero. Al desviarse los recursos hacia el extranjero, argumentaba, el estado de abandono de los arsenales, su incapacidad de reparar y construir buques, persistiría. De este modo se repetiría la situación los primeros años del siglo, cuando los arsenales fueron incapaces de reemplazar los navíos perdidos en la batalla (74). Estos pasajes muestran la permanencia del recuerdo y la consideración del suceso como punto de referencia del hundimiento de la Marina española, a pesar del tiempo transcurrido y del cambio radical de la situación internacional.

Campaña propagandística

Trafalgar era, por tanto, un buen tema, que formaba parte de la memoria histórica de los españoles y tocaba su fibra patriótica, especialmente después de los comentarios de Thiers. En el plano ideológico, tenían que divulgarse las consecuencias de la batalla, que, según la interpretación predominante, significó el fin del poder naval de España, de la subsiguiente pérdida de su imperio ultramarino y de su condición de gran potencia, era la primera. La Armada debía, además, quedar libre de culpa por la derrota. En el plano político, Molíns pretendía capitalizar los logros y posibilidades de la nueva marina creada por el Partido Moderado. Su decisivo papel en la expedición a Gaeta había demostrado su validez como instrumento de política exterior. Ahora tenía que convencer al público que con recursos adicionales la Marina sería capaz de defender Cuba contra el expansionismo americano. Una fuerza naval capaz de operar tanto en el Mediterráneo como en América contribuiría en gran medida a conservar los valiosos restos del imperio ultramarino y a recuperar, al menos en parte, la posición internacional perdida (75). Este paralelismo histórico con la situación del siglo XVIII y el sentimiento de la grandeza perdida son elementos subyacentes de la campaña.

Desde el parte de Escaño, publicado en la *Gaceta de Madrid* dos semanas después del combate, empiezan los intentos de glorificar la derrota y soslayar sus consecuencias. En él se puede leer que «... nuestros esfuerzos y el heroico abandono de nuestros días no han alcanzado a evitar una pérdida

(72) *The Times*, 4-7-1849.

(73) *La Época*, 16-4-1850.

(74) *La Nación*, 11-12-1849; *El Clamor Público*, 16-7-1850.

(75) MARLIANI: *op. cit.*, ix, xiv, xvj-xviii (sic).

que sería considerable si no estuviéramos tan firmemente convencidos de que nada nos quedó que hacer, y que por consecuencia, se salvó el honor» (76). Para el espíritu romántico de la época una derrota con honor, era tan digna de celebración como una victoria: en los meses posteriores varios poetas cantaron las glorias de los marinos españoles en Trafalgar (77). Tanto los gobiernos liberales como los absolutistas tomaron medidas para conmemorar la batalla. En 1813, todavía en plena Guerra de la Independencia, se erigió un monumento a Churruca en Ferrol, y el Gobierno decidió que se le pusiese el nombre del héroe a un buque de la Armada. Nada más finalizar las hostilidades el ministro de Marina, Luis María de Salazar, ordenó cambiar los nombres de los navíos *Tridente* y *Emprendedor*, en construcción en Ferrol, por los de *Chumuca* y *Alsedo*. A pesar de que no llegaron a terminarse por la ya crónica falta de medios, los buques llegaron a figurar con sus nuevos nombres en el *Estado General de la Armada*, lo que indica voluntad de mantener vivo el recuerdo de los héroes del combate. Estos intentos aislados continuaron hasta la muerte de Fernando VII. Todavía en 1831 el mismo Salazar, al final de su último ministerio, encargó un cuadro sobre la batalla (78).

Si examinamos los comentarios de algunos historiadores ya en la época liberal, podemos comprobar que la lectura de los hechos seguía siendo la misma. Para Antonio Alcalá Galiano, «... consoló sin embargo a los españoles de su desdicha saber que sus marinos habían disputado la victoria con valor sumo y digno de mejor fortuna» (79). Martín Fernández de Navarrete, por su parte, escribía que el combate, «aunque desgraciado, fue el teatro del heroísmo y del sublime proceder de los españoles» (80). La visión de Marliani y sus asesores se inspiraba en los mismos supuestos: «Hay desastres que honran tanto como una victoria; ni es sola la fortuna la que merece el premio; respeto

(76) Citado en FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española*, tomo VIII, Establecimiento tipográfico Suc. Rivadeneyra, Madrid, 1897; reimpresión, Museo Naval, Madrid, 1973, p. 350.

(77) Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Biblioteca Marítima Española*, tomo I, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1851, pp. XXIV-XXV. FERNÁNDEZ DURO: *op. cit.*, pp. 360-2. CZISNIK: *op. cit.*, p. 361 y n. 10.

(78) MARTÍN-MERÁS, Luisa (ed.): *Cosme Damián de Churruca. «Vivió para la humanidad, murió por la patria»*, Museo Naval, Madrid, 2005, pp. 89, 104. Francisco de Paula Pavía, «Biografía del brigadier de la Armada, Don Cosme Damián de Churruca, que murió gloriosamente en el combate de Trafalgar, mandando el navío *San Juan Nepomuceno*, de setenta y cuatro cañones», *Estado General de la Armada*, 1850, Ap. p. 11; Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (AGMAB), leg. 3861, Luis María de Salazar (Ministro de Marina) a Director General de la Armada, 15-6-1814; *Estado General de la Armada*, 1815, p. 140. La información dada por QUIRK: *op. cit.*, pp. 56-57, basada en los recuerdos lejanos de Antonio Alcalá Galiano, es, pues, incorrecta.

(79) ALCALÁ GALIANO, Antonio: *Historia de España desde los tiempos primitivos hasta la mayoría de la reina Doña Isabel II*, tomo VI, Madrid, Imprenta de la Sociedad Literaria y Tipográfica, 1845, p. 73.

(80) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *op. cit.*, pp. XXIV-XXV.

debemos al heroísmo desgraciado, y la Marina no podrá nunca exceder al que ostentó la escuadra española en Trafalgar» (81).

Heroísmo, honor, gloria: he ahí lo que se valoraba en la época del Romanticismo, y que constituía el único consuelo de la derrota. Este legado moral era aún más importante si se tienen en cuenta las penosísimas circunstancias de la Marina, y del país en general, durante las cuatro décadas siguientes al combate. Porque Trafalgar fue la «... postrera ocasión en que [los marinos españoles] por muchos años podrían ostentar su fuerza y su saber...» (82), en la que España figuró por última vez como gran potencia en la política europea. Después se sucedieron los desastres —invasión, pérdida del imperio ultramarino, guerra civil— que devastaron el país, de forma que al iniciarse la década moderada España había descendido al rango de pequeña potencia. Para entonces la Marina no figuraba entre las primeras prioridades del Gobierno, y los recientes intentos de aumentar su presupuesto no habían dado el resultado apetecido. Para obviar esta situación, Molíns se valió del auge de los medios de comunicación que propició el régimen liberal. Su equipo divulgó la necesidad de una marina de guerra en un esfuerzo sostenido en el tiempo y coordinado en varios frentes. Esta particularidad es lo que distingue su iniciativa de los intentos anteriores. Las primeras actividades consistieron en refutaciones de Thiers en la prensa, al mismo tiempo que se preparaba la edición del libro.

El capitán de navío Francisco de Paula Pavía, el más estrecho colaborador de Marliani, abrió el fuego desde la *Revista Militar* con la defensa de la actuación de la Armada en el desgraciado episodio de la pérdida de dos navíos por fuego amigo en 1801, que había sido objeto de un comentario en la prensa, en el que «... sin querer se toca y mancha reputaciones de marinos célebres, que ya pertenecen al dominio de la historia» (83). También arremetía contra la alianza francesa como culpable del episodio (84). El sentimiento antifrancés manifiesto en la historiografía de la época se había acentuado con el reciente triunfo de la revolución y la instauración de la república en el país vecino. Estas dos ideas, la reputación de los oficiales y la alianza francesa, en las que Pavía insiste en otro trabajo sobre la captura de la escuadra de Rosily, son las que dominan en *Combate de Trafalgar* (85). El medio en que se publicaron estos artículos y la condición del autor, no dejan lugar a dudas sobre su carácter oficial. La *Revista Militar* era una publicación del Ministerio de la Guerra, que se puso a disposición de los marinos por carecer éstos de un órgano propio. Por añadidura, Pavía ostentaba por entonces los cargos de secretario de la Junta Consultiva y de la Dirección General de la Armada.

(81) MARLIANI: *op. cit.*, pp. 471-472.

(82) *Ibid.*, p. viij.

(83) PAULA PAVÍA, Francisco de: «Desastre naval en el estrecho de Gibraltar durante la noche del 12 al 13 de julio de 1801», en *Revista Militar*, 25-2-1850, p. 193.

(84) *Ibid.*, pp. 194, 200.

(85) PAULA PAVÍA, Francisco de: «Refutación a lo que dice Mr. Thiers en su obra del Consulado y del Imperio, acerca de las operaciones de las escuadras españolas en 1808, y del combate y rendición de la francesa del almirante Rosily en la bahía de Cádiz», en *Revista Militar*, 10-6-1850, pp. 710-22.

En el mismo medio publicó otro oficial influyente, que a su vocación de periodista e historiador añadía la circunstancia de haber desempeñado altos cargos en el Ministerio de Marina y estar bien relacionado en el Cuerpo General. El intendente Jorge Lasso de la Vega rebatió la acusación de Thiers sobre la huida de los navíos españoles recurriendo a tres autores franceses, que contaban una versión diferente de los hechos. En otro artículo defendió la conducta de los marinos españoles utilizando la correspondencia de los almirantes ingleses (86). A lo largo de 1850 es relativamente común encontrar artículos de este tipo, sobre todo en la *Revista Militar*.

En el segundo frente, constituido por el *Estado General de la Armada* de 1850, participó igualmente el ubicuo y diligente Pavía, con una nota biográfica sobre Churruca, el héroe de Trafalgar por antonomasia (87). Tanto los artículos de la prensa como el *Estado General* empezaron a publicarse antes que el *Combate de Trafalgar*, y prepararon la escena para su publicación a mediados de año.

Combate de Trafalgar

El libro, tal y como se ha comentado anteriormente, tuvo su origen en los artículos de *La Nación*, que fueron concebidos conjuntamente por Pavía y Marliani, aunque sólo figure el segundo como autor (88). La publicación de la correspondencia entre Molíns y Marliani, en la que aquél propone desarrollar los artículos con la ayuda de un equipo de asesores, y costear su publicación en forma de libro, formaba ya parte de la campaña (89). Es interesante señalar que Marliani era progresista; senador electo durante la legislatura de 1842-1843, era admirador de Espartero y había escrito varios ensayos sobre política e historia. No obstante, parece que su filiación política no fue obstáculo para la colaboración, porque «... en España todas las opiniones callan ante el principio santo de independencia y de honor nacional» (90). Algo debió ayudar, sin embargo, la relación personal previa entre Marliani y Pavía, cuyo origen desconocemos. Marliani dispuso, pues, de un equipo completo de asesores de

(86) LASSO DE LA VEGA, Jorge: «Combate de Trafalgar. Importante rectificación histórica contra los falsos asertos que acerca de este combate y en mengua de los españoles, contiene la Historia del Consulado y del Imperio, de Mr. Thiers, en su tomo noveno, últimamente publicado», *Revista Militar*, marzo 1850, p. 257-70. LASSO DE LA VEGA, Jorge: «Historia marítima. Conducta de los marinos españoles en la últimas guerras con Inglaterra, vindicada por el testimonio de sus mismos enemigos», en *La España*, 28-9-1850.

(87) PAULA PAVÍA, Francisco de: «Biografía del brigadier de la Armada, Don Cosme Damián de Churruca, que murió gloriosamente en el combate de Trafalgar, mandando el navío *San Juan Nepomuceno*, de setenta y cuatro cañones», en *Estado General de la Armada*, 1850, Ap., pp. 11-24.

(88) *La Nación*, 15 al 28 de febrero de 1850; Marliani a Pavía, Madrid, 1-6-1850, original manuscrito pegado a la guarda delantera de *Combate de Trafalgar*, ejemplar de la Biblioteca del Cuartel General de la Armada, Madrid, signatura 19.402.

(89) Molíns a Marliani, 2-3-1850, *La Nación*, 6-3-1850.

(90) Molíns a Marliani, 3-3-1850, *Ibíd.*

la Armada, entre los que figuraban, además de Pavía y Lasso de la Vega, el brigadier Francisco de Hoyos, vocal de la Junta Consultiva y jefe de Estado Mayor (91), y el jefe de escuadra José Ruiz de Apodaca, comandante general del apostadero de Cartagena, veterano del combate y cuñado de Churruca (92). Para que el carácter oficial no ofreciese dudas se estamparon la frase «impreso de orden superior» en la portada y un retrato de Molíns con su firma en la contraportada.

Es altamente probable que el ministro inspirase, si no lo redactó él mismo, el prólogo. Éste se inicia con la exposición de las dos ideas directrices de la obra, ya expuestas por Pavía en sus primeros artículos: la condena de la alianza francesa y la apología de los marinos españoles, que «murieron como héroes después de haber opinado como sabios» (93). La primera pretendía situar las responsabilidades políticas en los más altos niveles del gobierno, fuera, por tanto, del ámbito de toma de decisiones del Ministerio de Marina. La segunda pretendía demostrar que los marinos españoles habían estado a la altura de sus aliados y enemigos. De este modo, sin duda pensaban Molíns y su equipo, la Armada quedaba libre de toda culpa.

Seguidamente se traza, combinando alusiones al pasado y al presente de la Armada, el cuadro luctuoso del descuido en que ésta quedó desde el final de la Guerra de la Independencia hasta 1844, en que el Partido Moderado llegó al poder. La importancia de la Marina residía, según el autor del prólogo, en su contribución al estatus de España como potencia media en Europa, a la defensa de las posesiones ultramarinas y al restablecimiento de su influencia en Hispanoamérica (94). En un momento en que el Gobierno y la opinión pública estaban preocupados por la situación en el Caribe, al señalar que «Trafalgar... fue preludio del desmembramiento de esas ricas posesiones [americanas] conquistadas por nuestros mayores en el siglo XVI», estaba apoyando su política de construcción de buques para la defensa de Cuba, en aquel momento la más urgente de las tres funciones citadas (95). Si bien termina señalando la necesidad de refutar las injurias de Thiers, como «homenaje de respeto y de admiración a los héroes de Trafalgar» (96) el prólogo es algo más que una «vindicación» de la Armada. En realidad estamos ante una declaración de la política naval de Molíns para conseguir apoyo popular: el mensaje que transmite es que si se le dotaba adecuadamente en los presupuestos generales del estado, una escuadra provista de buques modernos sería capaz de realizar lo que se esperaba de ella. Para ello sólo hacía falta dinero para remozar los arsenales y construir buques modernos. Este crecimiento se vertebraría alrededor de un núcleo de oficiales de probada capacidad profesional, respaldado por una gloriosa tradición, de la que tanto la Armada como el país entero podían sentirse orgullosos.

(91) El jefe de Estado Mayor no era entonces el equivalente al actual AJEMA. Este cargo correspondía al director general de la Armada.

(92) *Ibíd.*, *Marliani: op. cit.*, pp. 40, n.1, 285, n.1, 314-21.

(93) *Ibíd.*, pp. viij-ix (*sic*).

(94) *Ibíd.*, pp. xiv, xvj-xvij.

(95) *Ibíd.*, p. ix, xvj.

(96) *Ibíd.*...

Era esa tradición de gloria y heroísmo la que debía preservarse para mantener el prestigio de la institución; para ello no sólo había que rebatir lo que se percibía como inexactitudes y calumnias en la obra de Thiers, sino también presentar una imagen lo más favorable posible de la actuación de los marinos españoles durante las guerras de la Revolución y el Imperio. Con este fin, además de las réplicas detalladas, se seleccionaron los episodios históricos más convenientes, evitando los menos honrosos. Citaremos aquí sólo algunos ejemplos. Así, el libro despacha el combate de San Vicente en sólo tres líneas y media, pasando, además, de puntillas, en menos de una página, sobre la vergonzosa pérdida de Trinidad (97). Por el contrario, el combate de Finisterre, un episodio de escasa trascendencia, ocupa un capítulo entero. Aquí las alabanzas del propio Napoleón al papel desempeñado por la división española presentaban una magnífica ocasión para impugnar el relato de Thiers (98). Este desigual tratamiento de los hechos da una idea, tanto por lo que calla que por lo que dice, de las intenciones de los autores.

El texto contiene igualmente ataques directos y viscerales, que llegan a la descalificación personal, contra el historiador francés. Así, al referirse a su actuación durante la crisis de 1840, cuando siendo jefe del gobierno planeó ocupar las Islas Baleares:

«Hemos recordado este episodio, algo extraño al objeto que nos ocupa, en desquite de la amargura que nos ha causado la lectura de la obra de Mr. Thiers, y con el fin de poner de manifiesto su ojeriza muy antigua y su mala voluntad respecto a España. Y no es extraño que como historiador haya sido tan injusto, cuando como ministro tuvo contra nuestro país las intenciones que indicamos» (99).

Esta cita es ilustrativa del tono general de la obra, más polémico que propio de un trabajo académico, aunque muy acorde con la época en la mezcla de historia y política.

Después del texto principal sigue una sección con un total de diecinueve notas biográficas, cuyo fin era dejar bien claro «... lo que fueron los jefes que dieron su vida o su sangre en Trafalgar, ya que con odiosa injusticia se les ha tildado de marinos inexpertos» (100). Aquí se aprovecha para promover la idea de un panteón de marinos ilustres. Existen varias alusiones al asunto, como en la nota biográfica de Gravina, donde se dice: «En un modesto nicho de la iglesia del Carmen, en Cádiz, yacen los restos mortales de D. Federico Gravina. Día vendrá en que la España moderna quiera levantar un monumento fúnebre a la memoria de los héroes de Trafalgar». Y con referencia a Valdés:

«El día en que la gratitud pública, la Reina, las Cortes y el Gobierno de consuno levanten un panteón a la memoria de los hombres ilustres que cuenta

(97) *Ibíd.*, p. xix.

(98) *Ibíd.*, pp. 44-5.

(99) *Ibíd.*, pp. 195-6.

(100) *Ibíd.*, p. 322.

España, templo que recuerde a la juventud las glorias de nuestros antepasados, allí tendrá don Cayetano Valdés su última morada entre los grandes hombres de mar que tan alto renombre han dado a la Armada española» (101).

Los marinos ilustres habían sido indebidamente relegados al olvido y había que hacer algo para remediar la situación. Era difícil expresarlo más claramente. La acción siguió pronto a las palabras: en octubre de 1850, sólo unos meses después de la publicación del libro, Molíns dio la orden de construir el panteón y enseguida se empezaron las obras, con la ayuda de contribuciones voluntarias de oficiales y de civiles relacionados con la Armada (102). Algunos de ellos vieron realizados sus deseos, otros sin duda fueron sensibilizados por el libro.

Las secciones sucesivas suministran información sobre temas del momento. Pretenden ilustrar a los lectores sobre el personal y los buques, los progresos hechos durante el gobierno del Partido Moderado y las necesidades materiales. La «Relación de oficiales que todavía viven en 1850» prueba que la generación de Trafalgar estaba todavía en activo, ocupando altos cargos, y que entre sus miembros se contaban algunos de los personajes más influyentes de la marina isabelina. Entre los veteranos del combate figuran los tenientes generales Francisco Javier de Ulloa, director general de la Armada, Roque Guruceta, senador y consejero real, y Casimiro Vigodet, capitán general del departamento de Cádiz. Entre los jefes de escuadra en activo destacan Joaquín Bocalán, segundo comandante del departamento de Cádiz, Antonio Doral, vocal de la Junta Consultiva y diputado, y el ya citado Apodaca (103). El interés corporativo es lógico suponerlo y la inclusión de la lista de algún modo implica el aval de todos ellos al proyecto.

El *Estado de las fuerzas navales de las potencias y España en 1850* que viene a continuación ya no tiene ninguna relación, directa o indirecta, con la batalla de Trafalgar, y se centra en un tema de estricta actualidad. Muestra los buques de los diversos países, terminando en una tabla-resumen del número de unidades de cada país. En ella España figura nada menos que en cuarto lugar, con un total de 171 unidades, sólo superada por Gran Bretaña, Suecia y Francia, y por delante de Rusia, Holanda y Estados Unidos. El truco está en la inclusión de las 95 pequeñas embarcaciones del Resguardo Marítimo, destinadas a la persecución del contrabando, pero carentes de todo valor militar (104). Para abultar la fuerza naval sueca se había incluido el gran número de lanchas cañoneras a remos, sólo útiles en circunstancias muy especiales, lo que hacía más verosímil la cifra española. La manipulación de las listas oficiales de buques y cañones con el fin de engañar a gobernantes y opinión pública era ya por entonces una conocida artimaña.

(101) *Ibíd.*, p. 454.

(102) *Ibíd.*, pp. 471-2, 575.

(103) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*, Madrid, Aribau y Cía, 1876-81, tomo III, reimpresión Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996, pp. 298-300.

(104) MARLIANI: *op. cit.*, pp. 621-2.

Medio siglo antes la simple enumeración de navíos en el *Estado General de la Armada* distaba mucho de reflejar el valor militar real de la marina española, confundiendo a los legos en temas navales. Medio siglo después, en los años previos al desastre de 1898, con el fin de inspirar un falso sentido de seguridad en la opinión pública, la misma publicación vio manipulada su clasificación de buques. En el caso que nos ocupa, sin duda se pretendía justificar los sueldos del personal y mostrar que la Marina española no era una fuerza despreciable, en la cual no merecía la pena, por el momento, invertir los escasos recursos del estado. Esta opinión estaba entonces extendida entre los altos mandos del Ejército y era un factor determinante en la composición de la fuerza naval. Molíns pretendía demostrar que, por el contrario, era conveniente aumentar los presupuestos de Marina, pues así se podría mantener una fuerza naval operativa y dotada con buques modernos, capaz de actuar como instrumento eficaz de la política del gobierno, tal y como había quedado demostrado en la derrota de los carlistas en Cataluña y en la expedición a Italia.

Sigue un informe sobre el deplorable estado de la Armada en 1844, que obviamente tenía la intención de mostrar, por contraste, los progresos hechos en seis años de gobierno del Partido Moderado. Después vienen las listas de navíos que la componían en 1790, «época de su mayor engrandecimiento», de los construidos después de 1797, de la escuadra de Rosily, capturada en Cádiz, y de los comprados a Rusia (105). Se publicaban por segunda vez, pues ya figuraban en el *Estado General de la Armada* de 1849, publicado un año y medio antes (106). Esto sugiere que Molíns quería conseguir su máxima divulgación. En este caso el propósito sería explicar como después de Trafalgar todos esos buques se fueron deshaciendo por falta de recursos, hasta que a principios de 1850 sólo quedaba un viejo navío de 74 cañones, en mal estado y de escaso valor militar. En suma, se necesitaban navíos. En esta época de transición de la vela al vapor el navío de vela seguía siendo, si bien ya por poco tiempo (aunque los contemporáneos no lo sabían), el símbolo del poder naval. De ahí que, por razones de prestigio, se necesitase reemplazar el buque existente y construir otro más para tener al menos uno siempre disponible. Al no existir presupuesto en la Península, se había comenzado la construcción de uno con maderas y recursos financieros procedentes del Apostadero de La Habana. Más adelante, por Real Decreto de 21 de junio de 1850 (107), simultáneamente con la publicación del libro, se ordenaba la construcción de un segundo navío, con cargo al presupuesto extraordinario, de modo que antes de terminar el año se habían puesto las quillas de los dos buques. Después de medio siglo se volvían a construir navíos en España. El valor simbólico de este hecho era significativo, y era simultáneamente causa y efecto de la campaña.

(105) *Ibíd.*, p. 632.

(106) *Ibíd.*, Ap. 2.

(107) *Estado General de la Armada*, 1849, Apéndice, pp. 33-64.

El *Combate de Trafalgar* debe, pues, tratarse como un documentado alegato a favor de la Armada con un fin político concreto, y manejarse con sumo cuidado como fuente histórica. Sin embargo, además de convertirse en un verdadero *best seller*, gozar de tanta popularidad como la obra de Thiers y estimular la publicación de otros trabajos con el mismo objetivo, el libro se convirtió en obra histórica de referencia. Con criterios historiográficos muy distintos de los actuales, Modesto Lafuente lo alabó y utilizó en su *Historia general de España*, al igual que Fernández Duro en su *Armada española*, ambos estudios a su vez de influjo muy duradero en sus respectivos ámbitos. *La Histoire du Consulat et de l'Empire*, por su parte, que no era sólo antiespañola, sino también antibritánica, puede clasificarse igualmente dentro de la historiografía nacionalista de la época. Incluso tiene otro parecido con el *Combate*: estaba estrechamente relacionada con la política naval del momento. El autor se significó en la Asamblea Nacional por su apoyo entusiasta al programa naval de 1846 y el relato de Trafalgar fue asimismo aprobado antes de su publicación por el Ministerio de Marina francés. Esto aumentó el efecto de la *Histoire* en Inglaterra, donde el nacionalismo radical de Thiers era bien conocido, pues como jefe del gobierno había llevado a los dos países al borde de la guerra y más tarde había intentado sabotear la *Entente Cordiale* (108). Lord Palmerston se refería a la *Histoire* frecuentemente, y la obra fue una de las causas de la carrera de armamentos navales anglo francesa de la década de 1840 (109).

Causa y efecto de la campaña a la vez fue el impulso recibido por el Museo Naval. Fundado en 1843, más que una institución cultural, cumplía la función de escaparate de la Armada en la capital. Durante el primer ministerio de Molíns experimentó un notable desarrollo. Sus colecciones se incrementaron hasta el punto en que, precisamente en 1850, fue preciso adquirir una nueva sede que pudiese albergarlas con holgura, inaugurada por el mismo Molíns a finales de 1853, apenas comenzado su segundo ministerio. La galería de retratos, que en 1848 contaba con sólo dos de los cuatro héroes principales caídos en el combate, Churruca y Gravina, al reabrirse en 1853 los había completado con los de Alsedo y Alcalá Galiano.

Conclusión

Es difícil saber hasta qué punto el plan de Molíns fue eficaz. Si bien la situación de Cuba era lo suficientemente preocupante como para adoptar

(108) HENRI MALO: *Thiers, 1797-1877*, París, Payot, 1932, p. 335; PHILIPPE MASSON: *Histoire de la Marine*, tomo II, París/Limoges, Charles Lavaucelle, 1983, p. 75; ADOLPHE THIERS: *Discours parlementaires*, tomo 7, París, Calmann Lévy, pp. 151-235.

(109) BULLEN, Roger: *Palmerston, Guizot and the Collapse of the Entente Cordiale*, London, The Athlone Press/University of London, 1974, p. 29.

Debo la información sobre lord Palmerston al profesor Andrew Lambert, Laughton profesor of Naval History, King's College London; Andrew Lambert, «The Magic of Trafalgar: The Nineteenth-Century Legacy», en David Cannadine (ed.), *Trafalgar in History: A Battle and its Afterlife*, Basingstoke, Palgrave MacMillan, 2006, p. 158.

medidas urgentes, la campaña despertó el interés por la Armada entre la opinión pública. A lo largo de 1850, en contraste con los años anteriores y posteriores, los temas navales figuran con frecuencia en la prensa. El aumento de buques se materializó a través de los presupuestos extraordinarios de marzo y junio (110) con la creación de una potente escuadra de buques de vapor. La actividad en los arsenales duró hasta principios del año siguiente, en que Bravo Murillo sustituyó a Narváez. Después de la segunda expedición de López el nuevo equipo de gobierno, cuya prioridad era recortar el gasto público, disminuyó el ritmo de las construcciones. El esfuerzo había durado algo más de un año, lo que no es poco en aquella época de inestabilidad política y gobiernos efímeros. Los resultados más duraderos, no obstante, se pueden observar en el ámbito de las ideas. La memoria de Trafalgar, junto con el Panteón de Marinos Ilustres y el Museo Naval, figura entre los elementos que conforman la identidad de la Armada desde entonces. Para que esto quedase más patente, Molíns ordenó que se pusieran los nombres de Gravina, Galiano y Alsedo (ya existía un buque con el nombre de Churruca) a tres bergantines cuya construcción se iba a comenzar, inaugurando así la costumbre (111). Estos nombres han seguido utilizándose durante más de un siglo, y todavía permanecen en el recuerdo de los oficiales más veteranos.

Combate de Trafalgar, aunque más conocido por su influencia en la literatura y la historiografía, tiene su origen en la campaña propagandística orquestada por el Ministerio de Marina en 1849. En ella se combinaron hábilmente la instrumentalización de la historia y el uso de los medios de comunicación para apoyar la política del Gobierno. Ha quedado demostrado que Marliani, si bien figura como único autor del libro, en realidad formaba parte del equipo que elaboró la versión oficial de los hechos por orden de Molíns. También se ha visto cómo este episodio de relaciones públicas contribuyó a la recuperación de la Armada en la época de Isabel II.

(110) AGMAB, leg. 4724. Molíns a Ministro de Justicia, 10-4-1850; Museo Naval, Molíns a director del Museo Naval, ms. 2435/17, 24-11-1850; *Estado General de la Armada*, 1848, apéndice, pp. 19-21; *Revista Española de Ambos Mundos*, tomo I (1853), pp. 254-5.

(111) RD 23-3-1850, *Gaceta de Madrid*, 27/3/1850; RD 21-6-1850, *Ibíd.*, 30-6-1850.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo 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 a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 4 euros el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.

C/ Juan de Mena, 1, 1.º

28071 Madrid.

Teléfono: (91) 379 50 50. Fax: (91) 379 59 45.

C/e: ihcn@fn.Mde.es

DON ANTONIO BARCELÓ Y PONT DE LA TERRA

(De patrón de jabeque-correo a teniente general de la
Real Armada)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel de Artillería

*Barceló no es escritor,
ni finge ser santulario,
ni traza de perdulario,
ni lleva pompa exterior.
Persuade y no es orador,
su aseo no es presumido,
va como deber ir vestido,
fía poco en el hablar,
más si llega a pelear
siempre será lo que ha sido.*

(Décima publicada por NICOLAU BAUZÁ, José: *Honderos*. Cuadernos de Historia Militar.
Comandancia General de la Zona Militar de Baleares, n.º 3, marzo, 1993.)



El siglo XVIII representa para la Marina militar una época de amplio y marcado desarrollo en múltiples aspectos. El pensamiento y las acciones de personajes tan significativos como José Patiño y Zenón de Somodevilla la conducirán al establecimiento de los arsenales en los tres departamentos marítimos y en ellos dará comienzo una fructífera construcción naval.

Nada de ello hubiera sido posible sin la intervención de singulares personalidades que las ejecutaban y entre ellos destacamos a don Antonio Barceló y Pont de la Terra, un personaje muy ligado a las acciones de corso, que por sus inestimables servicios no sólo se le otorgó su ingreso en el Cuerpo General de la Armada sino que alcanzó el empleo de teniente general de la Real Armada.

Gran parte de su vida la pasó en Cartagena y desde este puerto zarpó formando parte de tres expediciones contra Argel, las dos últimas bajo su mando. Aquí se construyeron las lanchas cañoneras que él mismo diseñó y muy conocida es su devoción por la Virgen del Carmen, cuya imagen del convento carmelitano llevó en su camarera para invocar su divina protección.

En fin siempre nos había llamado la atención que en este Departamento el silencio literario fuera tan grande. Él destaca entre aquellos que ejercieron el corso en el Mediterráneo, muchos hijos de esta tierra, y la Marina del siglo XVIII mucho debe a todos ellos.

Entre los autores que se han ocupado de este personaje citaremos a Pavía Pavía (112) y Llabrés (113), quienes con su biografía el primero y aspectos singulares de su vida el segundo, han aportado datos suficientes para que hoy día podamos poner de manifiesto la importancia de este marino en el desarrollo de la Marina militar en el siglo XVIII.

Muchos fueron los hombres de la Armada que en el siglo XVIII se distinguieron en su entregada lucha para combatir la piratería berberisca, especialmente la argelina, pero entre todos ellos destaca la figura de don Antonio Barceló, quien desde su más bajo empleo hasta alcanzar el de teniente general, desempeñó el corso en el Mediterráneo a bordo de los jabeques principalmente y al mando de las escuadras (114).

Nacido en el pueblecito de Galilea, cerca de Calviá en la isla de Mallorca, el 31 de diciembre de 1716 (115), en el seno de la familia formada por Onofre

(112) PAVÍA PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*, 1873.

(113) LLABRÉS, Juan: «De cómo ingresó en la Real Armada el general Barceló». *Revista General de Marina*, agosto 1935.

(114) Frente a esto la opinión de Vargas Ponce es muy distinta, llegando a decir de él que «... Las últimas (expediciones a Argel) fueron confiadas a Barceló, hombre que carecía una a una de todas las dotes de un General, y acabó por la más inútil, en que ni bombas alcanzaron al indómito Argel...».

(115) Existe una abundante contradicción con respecto a la fecha y el lugar de nacimiento pues algunos autores citan como fecha de nacimiento la de 1 de octubre de 1717, entre ellos la *Enciclopedia Universal Espasa*; la *Gran Enciclopedia de España*, editada en Zaragoza (¿), que contiene algunas inexactitudes; PAVÍA PAVÍA en la obra citada en la nota (1); y CEBRIÁN Y SAURA, José. Respecto al lugar un trabajo de NICOLAU BAUZÁ, José, publicado en *Cuadernos de Historia Militar*, marzo, 1993, además de citar como fecha de nacimiento la consignada

Barceló y Francina Pont de la Terra, desde muy joven navegó en los buques mallorquines que cubrían las rutas de enlace con la costa peninsular, aprendiendo todo aquello que necesitaba un buen marinero e incluso lo que requería un buen piloto en cuyo oficio alcanzó el grado de tercero en los mares de Europa.

Así que con tan sólo 18 años de edad fue nombrado por R. O. de 17 de junio de 1735 patrón de uno de los jabeques que llevaban el correo desde Palma de Mallorca a Barcelona, en cuyo cometido hubo de enfrentarse con frecuencia a los piratas que infectaban sus aguas, que siempre resolvió con no poco éxito. De esta forma se le dio carácter oficial a lo que venía haciendo con puntualidad y acierto sustituyendo a su padre, que lo ejercía desde el año 1718, en dicho cargo durante sus ausencias y enfermedades. Comenzó así a conocerse como «es capitá en Toni».

Su fama, que ya había comenzado a extenderse entre los marineros de la época, adquiere caracteres épicos cuando el rey le concede en 6 de noviembre de 1738 la graduación de alférez de fragata, redactada en los siguientes términos: «Por cuanto en atención a los méritos y servicios de don Antonio Barceló, patrón del jabeque que sirve de correo a la isla de Mallorca y señaladamente al valor y acierto con que le defendió e hizo poner en fuga a dos galeotas argelinas que le atacaron en ocasión que llevaba de transporte un destacamento de dragones del Regimiento de Orán y otro del de Infantería de África; he venido en concederle el grado de Alférez de Fragata de mi Armada Naval...».

Tras lo que podemos denominar su bautismo de sangre continuaron sus inestimables servicios contra buques berberiscos, en misiones de todo tipo como es el caso de la relatada en el cronicón mayoricense del historiador Campaner, que relata el rescate que efectuó en alta mar en agosto de 1741 con su jabeque *El León* del teniente Manuel Bustillos, del Regimiento de Dragones de Orán, que se había fugado de Palma con una monja del convento de la Misericordia de la que decía estar enamorado.

Consolidado en su oficio de marinero junto con su padre, como teniente de correo de Mallorca a partir de 1 de agosto de 1743, continuó sus arriesgados viajes, entre los que destaca el aprovisionamiento de víveres que llevó a cabo en la primavera de 1748, con ocasión de encontrarse la ciudad de Palma falta de grano y en una precaria situación de hambre, transportando 2.300 cuarteras de trigo, más de 5.000 panes y 388 quintales de bizcocho blanco, con los que palió la angustiada situación de los habitantes.

La recompensa no se hizo esperar, siendo recomendado por el comandante general don Juan de Castro al marqués de la Ensenada, pues una R. O. de 30 de abril del citado último año le fue remitida en los siguientes términos: «Por cuanto, en atención a los méritos del alférez de fragata graduado D. Antonio

por los anteriores, añade que había nacido en el barrio marinero de Santa Cruz en Palma de Mallorca y así lo repite la Enciclopedia General del Mar. Nosotros hemos optado por lo manifestado por Pastor y Fernández Checa (Nota 14) que aunque cita también esta fecha, en nota marginal dice que según datos del Obispado de Palma nació el 31 de diciembre de 1716.

Barceló, Capitán del jabeque correo de la isla de Mallorca, y al que nuevamente se ha adquirido desempeñando los encargos del Real Servicio que aquel Capitán General le fió, tocante al alivio del reino; he venido en promoverle a Teniente de Fragata graduado de la Real Armada, sin goce de sueldo alguno...».

En este mismo año, por R. O. de 3 de septiembre se ordenó armar en corso, por cuenta del Estado, cuatro jabeques que emprendieran una activa campaña contra los piratas argelinos. La flotilla al mando de Barceló quedó constituida por: el Santo Cristo de Santa Cruz, del mismo Barceló, y otros tres más, con una guarnición en cada uno de 1 sargento, 1 tambor y 24 soldados, todos ellos de los regimientos de España y Bravante de la guarnición en Palma. La orden recibida fue la de incorporarse a la flota que en Cartagena estaba al mando del capitán de navío don Julián de Arriaga, que con los navíos *América*, de su insignia, y *Constante*, de 60 y 40 cañones, respectivamente, habían sido destinados al corso en el Mediterráneo.

Esta campaña se desarrolló sin grandes incidencias y aunque en mayo del año siguiente se le unieron dos jabeques más a la flotilla de Barceló, en octubre se ordenó su desarme. A finales de año, debido a la avanzada edad de su padre, se hace cargo de la contrata para conducir la correspondencia entre Mallorca y Barcelona, comprometiéndose a hacerlo «del mismo modo y con las propias obligaciones y circunstancias».

No obstante siguió recibiendo misiones especiales y de ellas se guarda extensa documentación en el archivo de la comandancia general de Baleares, leg. corsarios, núm. 76, relativa a lo ocurrido en julio de 1753, pues ocasionó un expediente en averiguación de la actuación llevada a cabo por Barceló, que en algunos momentos adquirió una extremada dureza al enfrentarse a una galeota y un jabeque enemigos, que se dejaron ver en la costa de la isla de Cabrera, siendo apresado el primero y echado a pique el segundo. La resolución de S. M. fue una R. O. de 4 de agosto, comunicada por el marqués de la Ensenada, en la que «... ha venido en conferir a don Antonio Barceló el grado de Teniente de Navío...», consignándose en el nombramiento remitido al mismo Barceló que «... el servicio que nuevamente se ha adquirido en haber apresado y conducido al puerto de Palma, en Mallorca, con dos jabeques que mandaba, una galeota con 46 moros y turcos, y represado un jabeque de su conserva, que echó a pique, cuya tripulación se componía de 26 infieles, después de una reñida y vigorosa acción».

A partir de este momento recibe continuas misiones Barceló, para las que se había preparado vendiendo al año siguiente su jabeque *Santo Cristo de Santa Cruz*, en el que había navegado durante muchos años, comprando otro nuevo y más grande, que le permitió aumentar su dotación a 60 hombres y como guarnición un oficial, un tambor y 16 granaderos, lo que le proporcionaba seguridad al correo y estar armado en corso.

Durante el año 1756, en uno de estos viajes llegó a Palma con 128 pasajeros, tras haber sostenido un duro combate en el que recibió dos heridas, y una galeota del rey de Argel que había hecho presa con 18 moros que quedaron

con vida, lo que determinó el ingreso definitivo en la Real Armada de Barceló por real despacho de 30 de junio, del que extraemos literalmente lo siguiente: «El Rey.- Por cuanto en atención al mérito contraído por el teniente de navío graduado de mi Real Armada D. Antonio Barceló, y a la gloriosa función que tuvo el día trece de este mes con el jabeque correo de Mallorca, de su mano, en los mares de Cataluña, apresando una de las dos galeotas de moros, que encontró en ellos, después de un reñido combate; he venido en conferirle el empleo de Teniente de Navío en propiedad, con el sueldo de cuarenta escudos de vellón mensuales, que por él le corresponden...».

Ascendido el 29 de junio de 1762 a capitán de fragata, al mando de los jabeques reales y embarcado en uno de ellos, el 30 de agosto hizo presa al abordaje, frente a la costa de Cataluña, de otro enemigo con 33 tripulantes y 42 cañones.

Al año siguiente recibió en combate, al abordar con el jabeque *Vigilante* a otro argelino, una grave herida al atravesarle una bala de fusil la mejilla izquierda, pero a pesar de ello hizo 160 prisioneros, entre ellos el célebre capitán pirata Selim y tres galeotas (116).

Debió resentirse mucho su salud con esta grave herida y no sólo por la importancia de los órganos afectados sino por el estado de la medicina en aquellos tiempos, para atender con la adecuada cirugía su restablecimiento. Un informe de años después dirigido al presidente del Real Colegio de Cirugía de Cádiz, decía que «... sólo rompió la bala tres dientes perforó el carrillo, nada tocó ny en la parte huesosa ny en ligamento alguno...». Relacionado con esta situación por R. O. de 5 de octubre de 1764 se le concedió «... licencia para pasar por el tiempo que necesite a los baños de Archena y Sacedón a restablecer su salud...» (117).

Si visitamos el Museo Marítimo de las Reales Atarazanas de Barcelona podremos apreciar una muestra de la fervorosa religiosidad de Barceló en un exvoto memorativo de una de sus acciones de guerra. Se trata de un óleo sobre madera, con perfil muy barroco de un centímetro de espesor y 50 de ancho por 38 de alto, en el que con dibujo muy ordinario se representa el enfrentamiento de dos jabeques, mandados por Barceló y su hermano José, respectivamente, a otros tantos enemigos en las proximidades de la costa de Alicante, entre Benidorm y Villajoyosa. Por las inscripciones que en él figuran este combate tuvo lugar el 21 de enero de 1766 y el ofrecimiento de la tabla debieron efectuarlo los cristianos rescatados en la operación, que atribuyeron a la intercesión de las vírgenes de Monserrat y de Cisa, que figuran también en la parte superior izquierda de la tabla.

(116) FERRER, Diego: «Apuntes para la biografía del almirante don Antonio Barceló. Contiene un estudio detallado método empleado para curar la herida que sufrió Barceló, desde la primera cura efectuada por el cirujano del jabeque don Joseph Ballory y la posterior operación en tierra llevada a cabo por el cirujano mayor don Francisco Ignacio Bousquet».

(117) Archivo General Zona Marítima del Mediterráneo. Sección Histórica. P II E, L 1.

Un destacado investigador paisano de Barceló corroboró estos datos en una investigación exhaustiva que publicó posteriormente (118). Ello nos ha permitido conocer y examinar en el archivo municipal de Mallorca los partes remitidos por don Antonio Barceló, a bordo del jabeque *Atrevido* (*San Juan*), y don José Barceló, a bordo del jabeque *San Antonio*, al marqués de Esquilache por entonces secretario del despacho de guerra, relatando minuciosamente lo acaecido entre los días 17 y 24 de enero el primero y los días 21 y 22 el segundo.

Incansable en su actividad marinera, cuatro días después nuevamente los dos hermanos en sus jabeques llevan a cabo un nuevo apresamiento, esta vez frente a la costa de Almería, de dos pingues de seis cañones y 105 hombres de sus tripulaciones, con los que arribaron al puerto de Málaga.

Y continuaron sus proezas culminando en julio de 1768, en que a pesar de las bajas sufridas entre sus hombres, 10 muertos y 23 heridos, apresó frente al Peñón de la Gomera a un jabeque argelino de 24 cañones. Por esta acción fue recompensado con el ascenso a capitán de navío en 16 de marzo de 1769, continuando al mando de los jabeques con los que llegó a apresarse a cuatro enemigos en la ensenada de Melilla. Su nombre y su fama se extendió por todo el Mediterráneo, llegando a traer a Cartagena 1.600 moros prisioneros con los que se obtuvo el rescate de otros tantos cristianos.

En la expedición a Argel en 1775 mandó un convoy y por su actuación, a pesar del fracaso general de la operación, tras proteger el ataque con sus fuegos facilitó el reembarque de las tropas que se vieron obligadas a ello frente a la superioridad enemiga, fue promovido al empleo de brigadier en ese mismo año (119).

Declarada la guerra a Inglaterra y decidido el bloqueo por tierra y mar de Gibraltar fue ascendido a jefe de escuadra en 24 de agosto de 1779 y pasó a ostentar el mando de las fuerzas navales del bloqueo, constituidas por tres divisiones: la de Algeciras formada por un navío, una fragata y dos bajeles; la de Ceuta por un navío, una fragata y tres jabeques; y la de vigilancia del Estrecho por cinco jabeques, doce galeotas y veinte embarcaciones menores. Pero fueron insuficientes para impedir el bloqueo total, por lo que se decidió el ataque al Peñón, para lo que Barceló recibió autorización para construir las

(118) LLABRÉS, J.: *Revista General de Marina*, octubre, 1972.

(119) Donó Barceló para esta expedición un galeón, *El Carmen*, sostenido por él y que se equipó a última hora con 51 tripulantes y 12 cañones. Mandaba Barceló en esta expedición la escuadra de jabeques, compuesta por *Lebrel* y *Atrevido*, de 32 cañones; *Gamo*, *Garzota*, *San Antonio* y *Andaluz*, de 30; *Nuestra Señora del Pilar*, de 26; y *San Sebastián* y *San Luis Beltrán*, de 22. De su comportamiento se dice que «... la escuadrilla de bravos jabeques de Barceló y las dos fragatas del duque de Toscana se enfrentaron con el peligro y se emplearon a fondo protegiendo los flancos de las tropas y las galeotas no estuvieron remisas en acercarse a tierra para facilitar el desembarco; en tanto que a las fragatas y muy especialmente a los navíos, alejados en demasía de la costa, no les era factible una acción eficaz...». (Servicio Histórico Militar: Dos expediciones españolas contra Argel. 1741 y 1775. Madrid, 1946).

lanchas cañoneras de su invención (120), ante la escasez de asentamientos para la artillería en los alrededores de la plaza, bombardeando así desde asentamientos navales, causando con ello fuertes estragos. Ni las dos heridas recibidas nuevamente, ni la fatiga y dureza de la situación durante el bloqueo, mermaron su ardor combativo siendo el primero en afrontar los peligros con firmeza y lealtad, dando pruebas de valor denodado en los encuentros sufridos.

Tras ser encomendada en 18 de junio de 1782 la recuperación de Gibraltar al duque de Crillon, que había adquirido una merecida celebridad por la de Mahón, comenzó el ataque el 13 de septiembre resultando un tremendo fracaso debido principalmente a los incendios que se produjeron en las baterías flotantes por los disparos enemigos. No obstante, Barceló fue premiado con el ascenso a teniente general, pasando a Cartagena en el año 1783 para hacerse cargo del mando de la escuadra que había de llevar a cabo una operación de castigo sobre la ciudad y el puerto de Argel (121).

Así que cuando estuvieron preparados los 4 navíos de línea, 4 fragatas, 12 jabeques, 3 bergantines, 3 balandras, 4 tartanas, 4 brulotes, 1 falucho, 1 canario, 19 lanchas cañoneras, 22 bombarderas y 10 de abordaje, zarpó el 1 de julio rumbo a la costa de Argel sobre la que efectuó el primer ataque el 1 de agosto y en días sucesivos ocho ataques más, en los que lanzó más de 7.500 proyectiles que destruyeron más de 400 casas, aunque debido a lo avanzado de la estación se hizo peligrosa su permanencia y hubo de regresar a puerto. En recompensa por su actuación se le concedió el sueldo de teniente general en activo durante toda su vida (122).

La expedición de castigo se repitió al año siguiente zarmando también de Cartagena con mayores medios pues se llegaron a reunir ciento treinta buques de distintas clases, en unión de naves del reino de Nápoles, caballeros de Malta y Portugal. El bombardeo comenzó el 12 de julio y tras siete ataques que dieron lugar a duros combates ante las fuerzas oponentes, en los que Barceló incluso llegó a exponer su vida al irse a pique su jabeque y hubiera perecido si no es por la intervención de su mayor general don José Lorenzo de Goicochea. Nuevamente la adversidad de los malos tiempos le hizo regresar a Cartagena, no sin antes haber producido numerosas bajas en los buques enemigos.

(120) Sus dimensiones eran 56 pies de eslora, 18 de manga y 6 de puntal, con 14 remos por banda y una gran vela latina para modificar el rumbo y apuntar. Estaban blindadas con planchas de acero por toda la obra muerta, con formas redondeadas que hacían rebotar los proyectiles que impactaban en él. Montaba una sola pieza de artillería de a 24 en el centro y se protegía con un escudo que se podía alzar o abatir, aunque posteriormente se modificó dotándola de afuste giratorio.

(121) FERNÁNDEZ GAYTÁN, José: «La Virgen del Carmen protectora de la expedición contra Argel». *Revista General de Marina*, agosto, 1980.

(122) Del eco popular que despertó esta gesta de Barceló se conserva en la Biblioteca Nacional un pequeño libro de Miguel García Asensio titulado *Canción á la feliz empresa de España contra la ciudad de Argel*, baxo la dirección y mando del Excmo. Sr. don Antonio Barceló en el presente de 1783.

La intensidad y frecuencia de estos servicios le proporcionará otra nueva recompensa por R. O. de 27 de septiembre de 1784 que le confería el mando de la comandancia general de las fuerzas navales destinadas al corso en las Islas Baleares y costas de Berbería, además de ser condecorado con la cruz chica de la real y distinguida Orden española de Carlos III.

Una copla popular daba cuenta de la fama alcanzada por Barceló y la más famosa entre ellas decía: «Si el Rey de España tuviese/ cuatro como Barceló/ Gibraltar fuera de España/ que de los ingleses, no».

En el año 1790 pasó Barceló a Algeciras mandando nuevamente las fuerzas de mar y tierra que bloqueaban Gibraltar, pero las envidias y acusaciones que excitaron la pasión de sus enemigos, le hicieron retirarse a Mallorca donde le sorprendió la muerte un 30 de enero de 1797 (123). Días después de su fallecimiento el *Semanario de Mallorca*, en su edición correspondiente al 11 de febrero daba cuenta del óbito de tan preclaro mallorquín añadiendo su reseña biográfica.

De su personalidad se cuenta la anécdota siguiente: deseoso el rey Carlos IV de conocerlo personalmente fue llamado a la Corte y al presentarse al monarca le preguntó como se encontraba, a lo que Barceló que padecía una aguda sordera no contestó nada. Pero advertido el Rey de este defecto por el ministro de Marina le volvió a preguntar en un tono más elevado: ¿Cómo están los berberiscos, Barceló?, contestando éste: ¡Señor!, temiendo siempre el nombre de V. M., a lo que Rey replicó: No, tu nombre es el que temen y el que hace huir a los corsarios argelinos (124).

Éste es el general Barceló, que debió su brillante carrera a la inteligencia y el valor puesto de manifiesto, aunque tosco en los modales pero de alma noble y generosa. Luchando durante muchos años en el mar con fidelidad a su patria y al rey, encontrando finalmente el reposo merecido, aunque en un modesto nicho de una iglesia de su bella ciudad natal, capital de una isla que rodea el mar testigo de sus hazañas y en el que era frecuente oír la expresión: «més brau que Barceló por el mar».

La atracción que provoca la fuerte personalidad de Barceló en todos los ambientes se manifiesta de una forma exuberante y pública en la literatura culta y popular, exaltando sus hazañas en el Mediterráneo. Su difusión, impreso en folletos de pocas hojas, de fácil y profusa distribución en las librerías, divulgan una épica muy del gusto de las actitudes románticas imperantes.

El impacto que las hazañas de Barceló producen en las gentes tiene su fiel reflejo en los ambientes populares, corriendo de boca en boca entre los alalás de tema marinero: «Río d'augas nunca quedas/ cantaruxiño Fureles,/ dille ao mar cal se cantan/ os alalás de Barceló» (125). También el fracaso de Gibraltar da pie a una sátira que recoge el sentimiento de frustración del pueblo una de

(123) Suponemos equivocación con respecto al año lo expresado en la *Gran Enciclopedia de España* y en la *Enciclopedia General del Mar* que dicen respectivamente 1737 y 1793.

(124) BOVER: *Barones ilustres de Mallorca*.

(125) *Revista General de Marina*, año 1941, mes de abril, página 621.

cuyas mordaces estrofas dice así: «... /Cuando no haya en la Marina/ polvos, rizados ni pomada,/ cuando el Capitán Ilustre/ Barceló enemigos no haya,/ cuando se premie el valor,/ y se castigue la falta,/ cuando veamos volver/a Aranda de su embajada,/ entonces, Carlos Tercero,/ será Gibraltar de España./...».

El poema del marqués de Campo-Franco es una exaltación de Barceló tras la desgraciada jornada de Argel en 1775, y en Madrid en 1783 se publica la Canción en obsequio del Excmo. Sr. don Antonio Barceló por el P. Cayetano López Cano, clérigo regular, que da a la imprenta Pedro Marín (126). Y también de este acontecimiento se da en Madrid a la imprenta de Miguel Escribano el *Digno aplauso del excelentísimo señor don Antonio Barceló, por la Expedición contra Argel, en el mes de Agosto de 1783*. Proferido en varios metros por don Francisco Mariano Nipho (127).

También merece atención y se publica en Madrid en el mismo año de la expedición a Argel de 1783 por don. Antonio de Sancha, una composición poética del género bucólico que entona un canto a la victoria, un himno triunfal, con el título *Títiro. Égloga Epinicia, o Poema Triumphal en elogio de la feliz expedición y bombardeo executado contra Argel de orden de S. M. por el Excelentísimo Señor Don Antonio Barceló, Theniente General de su Real Armada; en los días 4, 6, 7, y 8 de agosto del presente año*. Compúsola don Pedro Alonso de Salanoba y Guilarte (128).

Y Vicente García de la Huerta (1734-1787), que no oculta su predilección e incluso apasionamiento por la figura de Barceló, le dedica los endecasílabos que con motivo del bombardeo de Argel executado de orden del rey nuestro señor por el teniente general de la Real Armada el excelentísimo señor don Antonio Barceló en el presente mes de agosto de 1783, que se imprimió en Madrid por don Antonio Sancha en ese mismo año, y es un folleto en 4º de 14 páginas y al final un soneto en elogio del general con el mismo motivo (129).

Cecilio Miguel García Asensio escribe su elogio bajo el título *Canción a la feliz empresa de España contra la ciudad e Argel, bajo la dirección y mando de el Excmo. Sr. Don Antonio Barceló en el presente año de 1783*, publicado en este mismo año en Madrid en la oficina de Pantaleón Aznar, con 12 páginas en 4º (130). También en su libro *Poesías varias*, recoge de Manuel Fermín de Laviano un *Canto lírico en aplauso de don Antonio Barceló y en elogio de sus glorias militares, coronadas con el bombardeo de Argel. Año de 1783*, así como un soneto con el mismo motivo (131).

Su promoción a teniente general de la Real Armada, provoca en Carmelo Espiáu de Piquer un *Elogio épico*, poema heroico que desarrolla en diez

(126) Biblioteca Nacional: R/39189 (11).

(127) MARIANO NIPHO, Francisco: «Colección de los mejores papeles políticos...» Madrid, 1805, tomo I; y Real Academia de la Historia, sig. A6, 9/3426 (7).

(128) Biblioteca Nacional, sig. R 39189-16.

(129) *Ibidem*, sig. R 39189-12.

(130) *Ibidem*, sig. R 39189-13.

(131) *Ibidem*: Ref. Mss/12953/13.

cantos con su laudatorio en forma elocuente (132). Y este mismo autor publicó en ese mismo año y también en su libro *Poesías*, en 1786 (133). Pero lo más significativo de esta composición son las notas a pie de página, que otorgan al romance un valor documental inusual en este arte, tal vez pensando en el público a quien va dirigido, afectando a la aclaración de los personajes, los lugares y las situaciones.

Y para finalizar este apartado no nos resistimos a dejar constancia de la *Auca del Capità Antoni*, que le dedica el laureado poeta Joseph María Llompart (1925-1993), en la que con una métrica muy popular resume en sus versos toda la fascinación que su figura ha producido en todo el mundo y el orgullo de sus paisanos:

El capità Antoni
té un xabec tot blanc,
ala d'oronella,
mascaró pintat.

El capità Antoni:
espasí lluent,
casaca brodada
i a la mà un clavell.

El capità Antoni
té ulls de lleó;
li presenten armes
a toc de tambor.

El capità Antoni
encalça l'anglès
-cametes me valguen,
boires de l'estret!

El capità Antoni
entra dins el port.
Sota la perruna
li brunz un record.

El capità Antoni
ja està per morir...
Brodén les doncellez
al carrer del Vi,
i el capità Antoni
balla un minué
amb angelets bàmbols
a dalt un passer

(132) *Ibidem*: Ref., VE 1188/10 y 11. Hemos accedido a las impresiones llevadas a cabo en Écija por Benito Daza y en Valencia por Salvador Fauli, ambas en 1783.

(133) FERNÁNDEZ NAVARRETE, Martín: *Biblioteca marítima española*. Barcelona. 1995.

El recuerdo de sus hazañas se ha procurado mantener dando su nombre a algunas embarcaciones, así en el Estado General de la Armada, correspondiente al año 1848, figura en primer lugar el falucho de primera clase Barceló al mando del teniente de navío don Manuel Croquer y Somodevilla desde el 9 de febrero de 1847, con el numeral 129, que había sido adquirido en Cádiz en el año 1844 y estaba armado con cuatro cañones; su dotación estaba formada por un Alférez de Navío, un piloto de 3.^a graduado, tres oficiales de mar, cinco de tropa y 46 marineros.

En el del año 1886 figura el torpedero de segunda clase Barceló, que había sido botado tres años antes en los astilleros de Normad-Le Havre (Francia), con 66 toneladas de desplazamiento y 38 metros de eslora, desarrollaba una velocidad de 20 nudos y armaba dos ametralladoras y dos tubos lanzatorpedos; dotación 18 hombres, propulsión de vapor 800 CV, estuvo en servicio hasta el año 1911 (134).

Durante la guerra de Marruecos el buque de la Compañía Transmediterránea *Barceló* fue habilitado como buque hospital.

Y finalmente el 20 de marzo de 1976 fue entregado a la Armada el patrullero *Barceló*, con numeral P-11, construido en los astilleros Lürsen de Bremen (Alemania), cabeza de la serie que posteriormente sería construida en España por La Empresa Nacional Bazán en su factoría de La Carraca en San Fernando (Cádiz). Sus características son las siguientes: desplazamiento 134 tn, eslora 36,2 m, manga 5,8 m, puntal 1,9 m, velocidad 36 nudos, autonomía 1.200 millas, dotación 19 hombres, propulsión dos motores diesel 6.000 HP, armamento un cañón Breda, un Oerlikon de 20 mm y 2 ametralladoras MG de 12,7 mm, director óptico CSEE y radar de superficie Rattheon.

Resumen

Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de Patrón de jabeque-correo a teniente general de la Real Armada

Esta breve biografía pone de manifiesto la intensa vida profesional de un personaje que al mando de unidades de la Marina alcanzó el empleo de teniente general. Destaca Barceló porque sus acciones que contribuyeron a mantener la superioridad en la mar, con su constante actividad a bordo de los buques, protegiendo el comercio y dando seguridad a las costas frente a los continuos ataques de la piratería, participando con su destreza marinera en las vertientes más importantes de la historia de España en el siglo XVIII, el corso, los ataques a Argel y el bloqueo, sitio y ataque a Gibraltar.

(134) PASTOR Y FERNÁNDEZ CHECA, Manuel: «Un marino algo olvidado: Barceló». *Revista General de Marina*, mayo, 1951

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

Bibliografía general

CEBRIÁN Y SAURA, José: *Páginas gloriosas de la Marina de guerra española*, 1917

MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: «Fechas y Fechos de Cartagena», periódico *El Mediterráneo*, 1892.

Enciclopedia General del Mar.

Enciclopedia Universal Espasa.

Estado General de la Armada, varios años.

Servicio Histórico Militar: *Dos expediciones españolas contra Argel, 1541 y 1775*. Madrid, 1946.

VARGAS Y PONZE, Joseph de: *Elogio Histórico de don Antonio de Escaño*. Madrid, 1962.

VIGÓN, Jorge: *Historia de la Artillería española*. Madrid, 1947.

AUSTRALIA

El último gran continente descubierto

Carmen TORRES LÓPEZ
Titulada Superior de la Administración

Tras el descubrimiento y conquista de América, durante los siglos xv y xvi, surgió el ansia de explorar el Pacífico, llegando a la *Terra Australis*.

Aunque el gran protagonista del descubrimiento del Océano Pacífico fue Vasco Núñez de Balboa que, en septiembre de 1513, divisó las aguas de este Océano al que llamó «Mar del Sur», la gran empresa del conocimiento del Pacífico fue emprendida por las naves españolas en 1520 cuando Magallanes irrumpe en las aguas del Mar del Sur al que bautiza como Océano Pacífico.

A partir de este momento se llevarán a cabo una serie de navegaciones centradas en asegurar el eje Molucas-Filipinas y las rutas que se dirigían a él, dejando el Pacífico Austral al margen. Así, algunas de estas expediciones partirán de México y establecerán la ruta de Filipinas que permanecerá activa hasta el siglo xix.

Dentro de este contexto, se deben incluir, entre otras, la expedición de Loaysa-Elcano en 1525, la cual, y a pesar del fallecimiento de ambos durante la travesía, llegará finalmente a las Molucas (135), enfrentándose a los portugueses que consideraban esas islas de su propiedad exclusiva. A esta expedición seguiría la de Alvaro de Saavedra, en 1527, desde las costas de Nueva España (136).

Se plantea, de esta forma, un nuevo conflicto entre España y Portugal por delimitar sus áreas de expansión.

La rivalidad armada por las Molucas fue resuelta en 1529, año en que se firma el Tratado de Zaragoza por el cual el emperador Carlos V renunciaba a los derechos de la Corona castellana en las islas de la especiería mientras que Portugal reconocía la soberanía española sobre Filipinas.

A lo largo del siglo xvi se sucedieron los viajes para hacer real el dominio español en las Filipinas y así contar con una base para el comercio y la comunicación directa con Asia.

En 1564 una expedición al mando de la cual se encuentra Miguel López de Legazpi, al que acompaña Andrés de Urdaneta, se encamina directamente a las Filipinas.

(135) La expedición de Loaysa zarpó de La Coruña el 24 de julio de 1525 con 7 naves; los temporales, la separación de las naves y los destrozos de algunas de ellas hicieron que solo llegaran cuatro al Pacífico.

En PRIETO, C.: *El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo xvi*. Madrid, 1975

(136) La flota estaba compuesta por 3 naves, de las cuales solo una logró llegar a Mindanao, encontrando a los supervivientes de la expedición de Loaysa.

AUSTRALIA EL ÚLTIMO GRAN CONTINENTE DESCUBIERTO

Mientras Legazpi permanecía en dichas tierras para proceder a la fundación de una colonia, Urdaneta, veterano y experto navegante que había conocido a Elcano y participado en la expedición de Loaysa, lograba descubrir la vía de regreso a México a través del norte del Pacífico, el conocido Tornaviaje (137).

Con la expedición Legazpi-Urdaneta concluía el medio siglo de exploración del Pacífico llevada a cabo desde España y México; pero quedaban por descubrir otras islas y tierras que se encontraban al sur del Ecuador.

En el último tercio del siglo XVI y en los primeros años del XVII la Corona española organizó una serie de expediciones que, partiendo del virreinato del Perú, buscarían nuevas islas y un supuesto continente desconocido: la *Terra Australis Incógnita*. Sus máximos protagonistas fueron: Alvaro de Mendaña, Pedro Fernández de Quirós y Luis Váez de Torres.

Durante los 40 años que transcurren entre 1567 y 1607 tuvieron lugar desde el Perú tres expediciones españolas al Mar del Sur:

- La primera, bajo las órdenes de Alvaro de Mendaña, se inició en 1567 cruzando la inmensidad del Océano Pacífico, para descubrir al año siguiente las Islas de Salomón.
- La segunda, de carácter colonizador, tuvo lugar en 1595 bajo la dirección, también, de Mendaña; en ella encontramos la figura de Pedro Fernández de Quirós que le acompañó como capitán de la nave *Capitana* y piloto mayor de la flota. No se consiguió desembarcar en las Salomón pero se descubrieron las islas Marquesas y Santa Cruz.
- La tercera expedición partió del Perú en 1605, esta vez bajo el mando de Quirós, que tenía por objetivo la tierra firme que suponía se encontraba hacia el sur de las islas Marquesas, y al que acompañaba Luis Váez de Torres. Desembarcó en Nuevas Hébridas, hoy Vanuatu, creyendo que era el Continente Austral y le impuso el nombre de Australia del Espíritu Santo.

Los descubrimientos de Alvaro de Mendaña

A mediados del siglo XVI era común en Perú la idea de que a poniente existían islas, muy ricas, aún desconocidas. Tal creencia determinó que el gobernador Lope García de Castro iniciase en 1565 las gestiones para el envío de una expedición marítima, al frente de la cual estaría Alvaro de Mendaña.

Así comenzó la serie de periplos transpacíficos con base en el Perú.

Las naos que participaron en la expedición fueron *Los Reyes* de unas 300 toneladas de porte y *Todos los Santos* de 200 (138).

(137) La importancia de este descubrimiento fue trascendental ya que no sólo aseguró la regularidad de las comunicaciones Filipinas-Acapulco sino que, como se verá, tanto Mendaña como Quirós, a la vuelta de sus expediciones, buscarán la ruta de Urdaneta para volver a sus bases de partida en Perú.

(138) En todas las *Relaciones y Testimonios* ambas naos son denominadas *Capitana* y *Almiranta* respectivamente.

Ambas naos fueron seleccionadas y compradas en el puerto de El Callao el 23 de mayo de 1567, siendo las condiciones náuticas de la *Capitana* muy superiores a las de su compañera.

En ellas embarcaron unas 156 personas (139). En la primera embarcación iría el capitán general Alvaro de Mendaña, el cosmógrafo Sarmiento de Gamboa, el piloto Juan Enríquez y el tesorero Gómez; mientras que en la *Almiranta* se encontraban el piloto mayor Hernán Gallego y el maestre de campo Pedro Ortega.

Durante mucho tiempo se le ha llamado al viaje de Mendaña la expedición de los cuatro gallegos (140), así Marcos Jiménez de la Espada, naturalista, explorador e historiador, al referirse a los hombres que participaron en la gestación de esta campaña oceánica dice: «Y uno de ellos obtuvo licencia para encargarse del descubrimiento, que, después de realizado de la manera que lo fue, bien pudo llamarse “de los cuatro gallegos” el gobernador, el general, el cosmógrafo y el piloto mayor» (141).

Las naos salieron del puerto de El Callao el 19 de noviembre de 1567, descubriéndose las Islas Salomón y siendo el primer viaje «redondo» al Pacífico meridional (142).



Alvaro de Mendaña.

(139) Según registra el investigador Celsus Kelly con nombres y datos precisos. KELLY, C.: *Australia franciscana* (t. III) pp. 552 y ss., (t. IV) pp. 256 y 430.

(140) LANDÍN CARRASCO, A.: «Las islas Salomón o el descubrimiento de los cuatro gallegos». *Revista General de Marina*. Vol. CXXVII. Madrid, 1944.

(141) JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M.: «Las islas de Galápagos y otras más a poniente». *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*. T.XXXI. Madrid, 1891, p. 381.

(142) Para el análisis de esta campaña se cuenta con, al menos, una decena de crónicas directas, de Alvaro de Mendaña, Pedro Sarmiento de Gamboa, Hernán Gallego... Sus originales están en el Archivo General de Indias, en el de Simancas, del British Museum o de la Santa Casa de Loyola, pero casi todos se encuentran copiados en las colecciones de Muñoz, Salazar y Castro y Fernández de Navarrete (t.XXX) así como en la Sección de manuscritos del Museo Naval (ms. 921).

Es curioso contrastar las Relaciones que enviaron Sarmiento, Mendaña y Hernán Gallego. Mientras la del cosmógrafo es tremendamente pasional y la del piloto mayor exclusivamente técnica, la de Mendaña procura dar un tono de naturalidad y religiosidad a todo lo que acaece.

AUSTRALIA EL ÚLTIMO GRAN CONTINENTE DESCUBIERTO

Los navegantes europeos tardarían dos siglos en dar otra vez con las citadas islas (143).

Pero el hallazgo del archipiélago de las Salomón, llevado a cabo por Mendaña, fue la razón que impulsó algunas expediciones posteriores, como la del mismo Mendaña en 1595 proyectada para el redescubrimiento y población de aquellas islas (144).

Para la empresa de 1595 se prepararon en el Perú las naos *San Jerónimo*, capitana, de entre 200 y 300 toneladas de porte, y la *Santa Isabel*, almiranta, de capacidad semejante; así como la galeota *San Felipe* y la fragata *Santa Catalina*, estas últimas de tan sólo 30 a 40 toneladas, provistas de remos y aptas para navegar por zonas peligrosas.

El total de personas embarcadas parece que fue de 387, de las que sólo 280 eran navegantes y militares, ya que el resto eran mujeres, niños, criados o esclavos.

Acompañaban a Mendaña su esposa, Isabel Barreto, y Pedro Fernández de Quirós, como piloto mayor.

La flota se hace a la vela el 9 de abril de 1595 desde el puerto de El Callao (145).

Por error en el cálculo de la longitud y latitud, las cuatro naves de la flota, con sus casi 400 pobladores, se dirigieron a la Isla de Santa Cruz, en lugar de hacerlo a las de Salomón; error que dió lugar al descubrimiento, en la travesía, de las islas Marquesas de Mendoza, bautizadas así por Mendaña en recuerdo de la esposa del virrey del Perú, don García de Hurtado de Mendoza, y cuyo topónimo se simplificaría en la actual de Marquesas.

En Santa Cruz la expedición colonizadora sólo experimentó tragedias. La víspera de la llegada a la isla había desaparecido la nave almiranta junto con sus 130 pasajeros, sin que posteriormente se volviera a saber nada de ellos.

Ya en la isla, proliferaron los motines y las enfermedades; la peste diezmo a los pobladores, siendo una víctima de la misma el adelantado Mendaña quien falleció el 18 de octubre de 1595 después de hacer testamento (146) ante el escribano Andrés Serrano.

Muerto Mendaña, Quirós llevaría la responsabilidad náutica del viaje que concluiría en Manila.

(143) VICENS VIVES, J.: *Rumbos oceánicos: los navegantes hispanos*. Barcelona: ed. Barna, 1946, pp. 275-289

(144) VICENS VIVES, J.: *Rumbos oceánicos*, pp.289-309.

Esta aventura oceánica es abordada por Robert Graves en su obra *Las islas de la imprudencia*, basándose en el testimonio legado por uno de los expedicionarios

(145) *Relación, diario y derrotero del segundo viaje del Adelantado Alvaro de Mendaña, con el título y orden expresa del Sr. D. Felipe II, en año de 1595...* Esta Relación se encuentra en la Sección de manuscritos del Museo Naval. Mss. 196, fol. 177-216

(146) Conservado en Archivo de Indias.

Había nombrado a su mujer gobernadora de Santa Cruz, adelantada de las islas de poniente, marquesa. Isabel de Barreto será, para los habitantes de Manila, la nueva y legendaria «Reina de Saba». FERRANDO, R.: *Pedro Fernández de Quirós: descubrimiento de las regiones australes*. Madrid: *Historia 16*, 1986, pp. 29-32.

Si en el primer viaje Mendaña se movió entre las influencias de Sarmiento y Hernán Gallego quienes constantemente le recordaban su experiencia náutica para imponerle sus respectivos pareceres, en su segundo y último viaje, Mendaña, con su constante afán contemporizador, amigo de «ceder para no romper», provocó un creciente desdén hacia su autoridad; además la abundante presencia femenina constituyó un factor motivador de gran número de rencillas y suspicacias, comenzando por su esposa: la autoritaria Isabel Barreto (147).

En el transcurso del viaje de la *San Jerónimo* se abrió a la cultura europea el conocimiento de grupos étnicos distintos y se amplió la cartografía del Pacífico.

Esta campaña cerró el ciclo de los grandes viajes llevados a cabo en el Mar del Sur durante el reinado de Felipe II (148).

Los viajes de Mendaña y Quirós alcanzaron una gran popularidad (149). En este sentido, la primera *Relación* que se publicó fue por Antonio de Morga en *Sucesos de las islas Filipinas*. (México, 1609). Obra que fue reeditada en Madrid en 1888, y que recogen las *Relaciones* de Mendaña.

Por su parte, Justo Zaragoza edita, para la Biblioteca Hispano-Americana la *Historia del descubrimiento de las regiones australes hecho por el general Pedro Fernández de Quirós* basándose especialmente en la publicación del Manuscrito que guarda la Biblioteca del Palacio Real de Madrid.

El primer viaje de Alvaro de Mendaña (1567) constituye un antecedente preciso para explicar la presencia de Quirós en la vuelta hacia las míticas Islas Salomón en 1595 y el viaje hacia las tierras australes en 1605, así como el descubrimiento de la *Quarta Parte* por Váez de Torres que demuestra definitivamente la insularidad de Nueva Guinea que se consideraba parte integrante de un continente desconocido que llegaba hasta el estrecho de Magallanes.

Terra australis incógnita

En el 2006 se conmemora el IV centenario del viaje de Pedro Fernández de Quirós y Luis Váez de Torres en 1605-1606 y, más en concreto, de tres hechos que tuvieron lugar en los mismos:

(147) ZARAGOZA, J.: *Historia de los descubrimientos de las regiones australes*. Tomo III, pp. 120-121

(148) Las fuentes informativas sobre este viaje se encuentran en dos relatos de Fernández de Quirós, ambos impresos en la obra de Justo Zaragoza (tomos I y II)

(149) Hay que recordar que además de la «historia oficial» redactada, por encargo de la Corona, por los *Cronistas Mayores*, y los *Cronistas particulares* que relatan una conquista determinada o hablan de una región concreta, no hay que olvidar las Cartas y Relaciones que algunos conquistadores escribieron, las *historias* de los clérigos, los Anales indígenas y la documentación del Archivo General de Indias en Sevilla (*capitulaciones, instrucciones, relaciones de méritos y servicios, descripciones, crónicas...*)

AUSTRALIA EL ÚLTIMO GRAN CONTINENTE DESCUBIERTO



Mar Pacífico por A. Ortelius, 1589. Del *Atlas Teatrum Orbis Terrarum*. Figuran las islas Salomón descubiertas por Mendaña.



José Hondio. H. 1605. *Atlas de Mercator*, 10ª edición latina, 1630.

AUSTRALIA EL ÚLTIMO GRAN CONTINENTE DESCUBIERTO

- el nombre de Australia
- el primer avistamiento del continente por navegantes españoles
- la primera navegación europea del Estrecho que lleva el nombre de Torres

Australia ha sido el último gran continente descubierto por los europeos y, durante mucho tiempo, recibió nombres diferentes.

Pocos años después del descubrimiento de América ya aparecía dibujado en globos y mapas un gran espacio con la denominación de Tierra Austral (150), llamado así para indicar que se hallaba situado en el extremo sur del planeta, lo cual determinó a los reyes de España a enviar diversas expediciones con el propósito de completar el conocimiento de la superficie terráquea del globo.

Todo esto llevó al planteamiento de los viajes de Mendaña y Quirós que fueron motivados por la búsqueda y localización de ese hipotético continente austral (151).

Pero además del interés científico del descubrimiento hay que hablar de un interés político-estratégico (152), incluso parece que el interés geográfico queda desbordado por el político, no dejando de ser curioso que el último viaje de Quirós sea organizado por el Consejo de Estado de Felipe III (153), apartando al de Indias.

Todo este interés por el Pacífico, la existencia de esa *cuarta pars*, tenían distintas connotaciones, y de ahí que el interés se acrecentara cuando Quirós, al regreso de su último viaje, proclama que ha descubierto la *Terra Australis*.

Los protagonistas

Uno de los protagonistas: Pedro Fernández de Quirós, el piloto mayor de la segunda expedición de Alvaro de Mendaña, hombre idealista, fantasioso, poco

(150) En el mapa de Ptolomeo aparece el Mar del Sur, una *Terra Incógnita*; durante los siglos xv y xvi la cartografía europea señalaba la existencia de grandes extensiones de tierra en las antípodas o bien, confundía éstas con las tierras polares.

En los primeros mapas del siglo xvi, en el lugar en que actualmente se encuentra el norte de Australia, aparecía una línea que señalaba simplemente la existencia de tierras inexploradas.

El famoso mapa-mundi de Ortelius en 1564, que anota todo cuanto se conoce hasta entonces, esboza a lo largo del Pacífico meridional la existencia de ese hipotético continente que arrancaba de la Nueva Guinea e iba inclinándose insensiblemente hasta la Antártida, ocupando más de la mitad del Pacífico Austral.

(151) Sólo faltaba delimitar su contorno que tras los viajes de Magallanes y Loaysa debía estar más allá de los 30° de latitud sur. Por esta razón la base exploradora será el Perú y no el virreinato de Nueva España.

(152) No hay que olvidar que en la época de los viajes de Mendaña y Quirós, la rivalidad hispano-inglesa había alcanzado su máxima virulencia, los navíos ingleses habían atravesado el estrecho de Magallanes y saqueado las poblaciones españolas desde el Perú hasta el virreinato mexicano...

(153) FERRANDO PÉREZ, R.: «Felipe III y la política española en el mar del sur». *Revista de Indias*, Madrid, 1953.

práctico (excepto en la navegación), religioso hasta el misticismo, espíritu descubridor, fue desde muy joven un enamorado del mar (154).

Nacido en Portugal, concretamente en Evora, hacia 1565 se puso al servicio de España, pasó al Nuevo Mundo, navegó en barcos que hacían el comercio entre la Nueva España y Filipinas (155).

Adquirió grandes conocimientos en el arte y en la ciencia de navegar, y después de regresar a Madrid se trasladó al Perú con la esperanza de realizar su sueño: navegar por las aguas del Pacífico meridional hasta descubrir las tierras firmes que él intuía, y que nunca llegó a encontrar.

Una vez finalizado el viaje de descubrimiento de las Islas Marquesas y Santa Cruz, Quirós regresó al Perú estimulado por el afán de localizar las Salomón, y propuso al virrey Luis de Velasco una nueva expedición; pero al no encontrar apoyo de este último se dirigió a España, donde llegó, a Sevilla, en 1600, para intentar obtener la protección del rey Felipe III (156).

Sin embargo, al enterarse que era año jubilar romano, quiso buscar primero la ayuda del papa Clemente VIII por lo que siguió viaje a Roma donde el embajador español, duque de Sesa, le facilitó una audiencia con el Papa (157). Éste después de oír a Quirós, e impresionado por el espíritu cristiano



Pedro Fernández de Quirós.

(154) Arnold Wood en su obra *The discovery of Australia*. Londres, 1922 le denominó Don Quijote del Océano, al igual que Jacob Wassermann lo había hecho con Colón en su obra *Cristóbal Colón: el Quijote del Océano*.

Por otro lado, no hay que olvidar que el mismo Quirós se creía un segundo Colón.

VICENS VIVES, J.: *Rumbos oceánicos*. Barcelona, 1946, p. 315.

FERRANDO, R.: *Pedro Fernández de Quirós: descubrimiento de las regiones australes*. Madrid, 1986, p. 12.

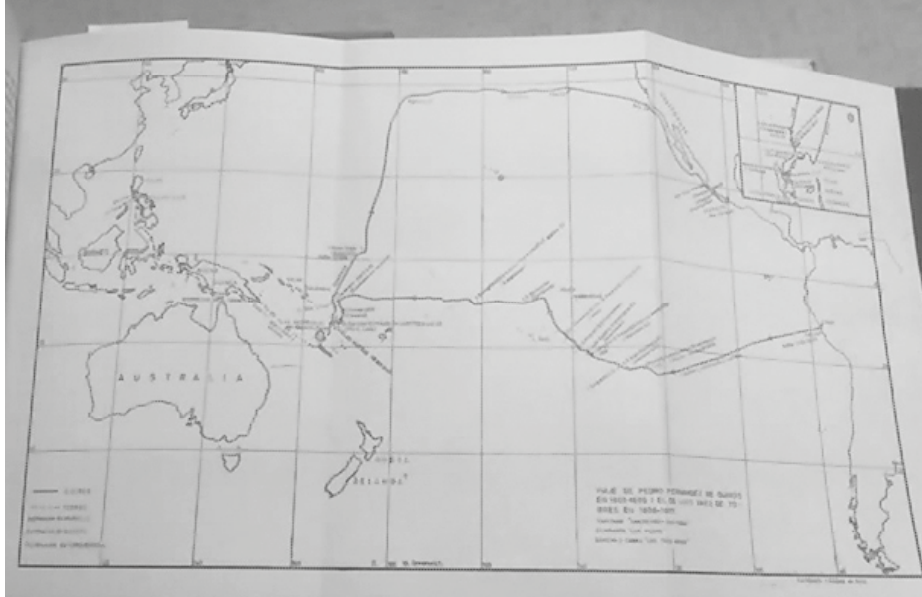
(155) Hoy se tiene un amplio conocimiento de Quirós, y más tras las investigaciones y estudios que en torno a él y su obra han venido realizando diversos estudiosos como Zaragoza, Kelly, Ferrando, Landín Carrasco y otros, dando el perfil de este personaje como cosmógrafo, navegante al servicio del rey de España, autor de una singular relación y más de medio centenar de memoriales.

(156) VICENS VIVES, J.: *Rumbos oceánicos*. Cap. XIII.

(157) Durante su permanencia en Roma (aproximadamente desde septiembre de 1600 hasta 3 de abril de 1602) Quirós fue recibido varias veces por el papa Clemente VIII. Hacia el fin de su estancia en Roma el Capitán le entregó un Memorial al Pontífice quien, a su vez, le dirigió dos Breves a Quirós.

KELLY, C.: *Australia franciscana*. Pp. 3-8.

AUSTRALIA EL ÚLTIMO GRAN CONTINENTE DESCUBIERTO



Viaje de Fernández de Quirós y Váez de Torres (1605-1606).

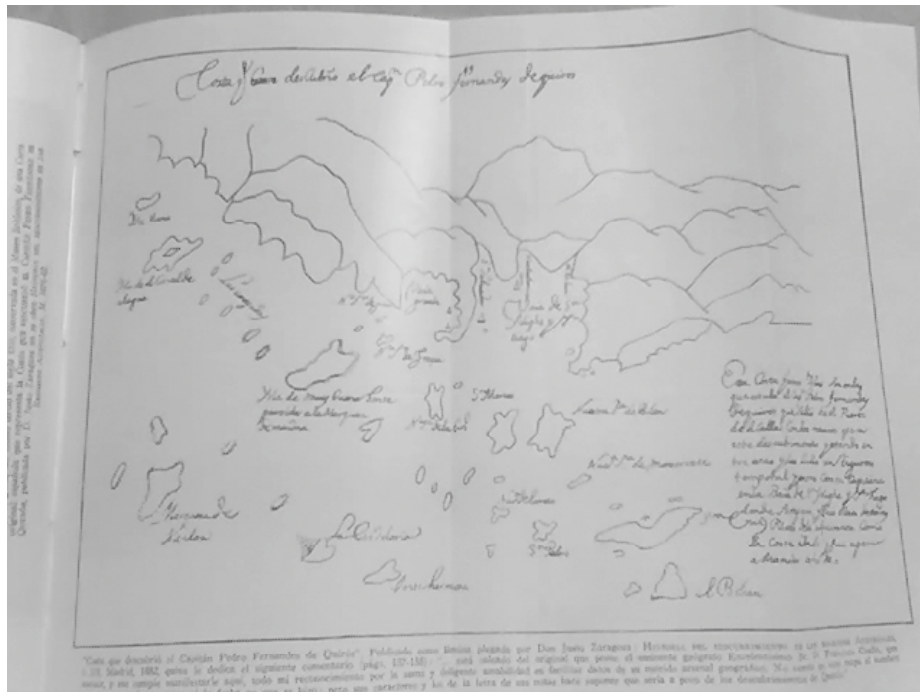
En *Australia franciscana: documentos franciscanos sobre la expedición de Pedro Fernández de Quirós al Mar del Sur (1605-1606)*, y *planes provisionales sobre la conversión de los nativos de las Tierras Australes (1617-1634)*, editados por Celsus Kelly, O.F.M. Madrid: archivo ibero-americano, 1963.

del navegante y su proyecto de predicar el Evangelio entre los nativos de las tierras que descubriese, le dotó de cartas de recomendación para el rey de España, Felipe III (158), quien recibió y otorgó a Quirós su firme apoyo, en 1603, y le extendió unas cédulas reales, dirigidas al virrey del Perú para que hiciese lo necesario con el objeto de facilitar la empresa descubridora.

Los fines de la empresa eran la población y pacificación de las islas Salomón, así como el descubrimiento del «gran pedazo de tierra firme, o cantidad de islas que se continúan desde el estrecho de Magallanes hasta la Nueva Guinea y la Java Mayor», como rezaba una cédula de Felipe III, es decir, el gran Continente Austral Incógnito, tal y como lo concebían los geógrafos y cartógrafos de la segunda mitad del siglo XVI.

En el mes de marzo de 1605 llegó a Lima y, al fin, pudo salir del puerto de El Callao el 21 de diciembre de dicho año al frente de una flota compuesta por dos naos y un patache: la *San Pedro* y *San Pablo*, *Capitana*, de unas 150 toneladas de porte y mandada por él mismo; la *San Pedro*, también llamada *San Pedrico*, *Almiranta*, de unas 120 toneladas y dirigida por Luis Váez de Torres;

(158) FERRANDO, R.: «Felipe III y la política española en el Mar del Sur», en *Revista de Indias*. Madrid, 1953.



«Costa que descubrió el capitán Pedro Fernández de Quirós». Publicado como lámina plegada por Justo Zaragoza: *Historia del descubrimiento de las regiones australes*, t. III. Madrid, 1882

y el patache *Los Tres Reyes* que portaba entre 20 y 30 toneladas y estaba mandado por Pedro Bernal Cermeño.

Les acompañaba Diego de Prado y Tovar, como cronista y cartógrafo, y Juan Ochoa de Bilbao, como piloto mayor (159).

La flota llevaba 300 hombres, entre marinos y soldados, y animales para fundar una colonia (160). A bordo, todos los hombres vestían el sayal de San Francisco, y estaban prohibidas toda clase de blasfemias

El cuidado espiritual de la empresa estaba a cargo de seis religiosos franciscanos, cuatro sacerdotes y dos legos, encabezados por el padre comisario, fray Martín de Munilla que redactó una valiosa *Crónica* de la aventura (161).

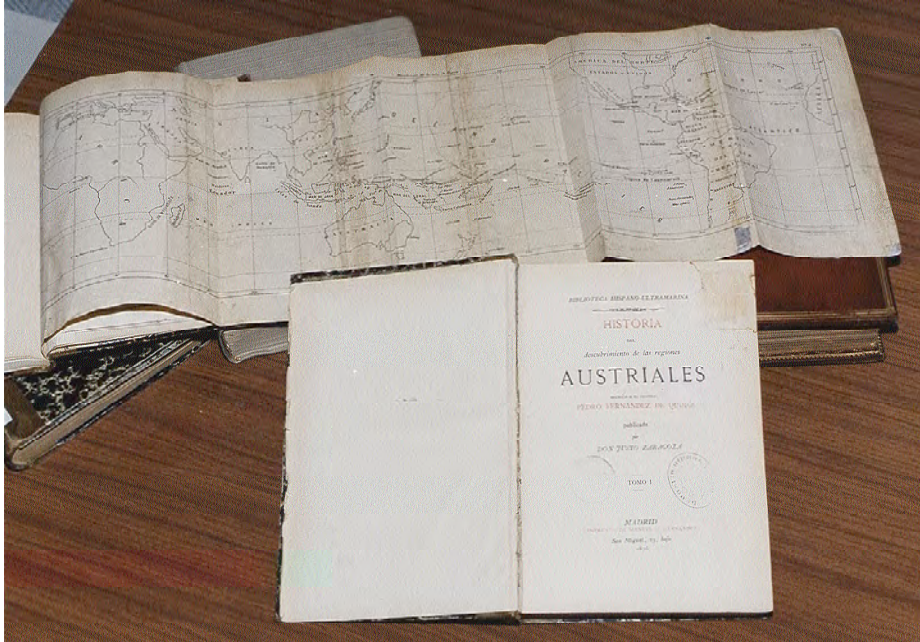
La flota siguió un rumbo sudoeste para tratar de alcanzar las vastas tierras por él imaginadas y al no encontrarlas, pasadas más de seis semanas, la tripulación comenzó a cansarse y protestar, y Quirós tuvo que cambiar el rumbo.

(159) LANDIN, A.: *España en la mar*. p. 297.

(160) Las previsiones para la larga jornada de Quirós redujeron el número de enfermos, hambrientos y sedientos registrado en campañas anteriores.

(161) La *Relación* de Munilla es un documento completo que cubre todo el viaje desde El Callao hasta Acapulco. Se parece más a un diario que a una relación.

AUSTRALIA EL ÚLTIMO GRAN CONTINENTE DESCUBIERTO



Historia del descubrimiento de las regiones australes hecho por Pedro Fernández de Quirós
Publicada por Justo Zaragoza. Madrid: imprenta de Manuel G. Hernández, 1876-1882.

De este modo se dirigen en busca de las islas de Santa Cruz (ya conocidas por Quirós), en las que falleciera Alvaro de Mendaña; pero, en su lugar, encontraron numerosas islas pobladas, con fondeaderos donde desembarcar y abastecerse, que ellos denominaron San Bernardo, La Peregrina y Taumaco.

Viran hacia el sur y se encuentran en el archipiélago que hoy se llama las Nuevas Hébridas.

Después de recorrer algunas de las islas y de ponerles nombres, que todavía se conservan, atracaron en la más grande de ellas, la que llamó: Australia del Espíritu Santo, empleando el nombre de la Casa de Austria, que reinaba en España, y porque le pareció ser la tierra firme que buscaba (162).

La bahía en que desembarcaron los hombres de las tres naves, el 1 de mayo, fue llamada bahía de San Felipe y Santiago; en ella decide fundar una ciudad, y se coloca, el 13 de mayo de 1606, la primera piedra, con gran solemnidad religiosa, de la que había de llamarse la Nueva Jerusalén.

Sin embargo, las relaciones con los isleños no fueron del todo cordiales para que prosperara una colonia hispana; ante el descontento de la tripulación, deciden hacerse a la mar para llegar a Manila.

(162) Hoy sigue llamándose isla del Espíritu Santo, así como el cabo nororiental, Cabo Quirós.

Debido a una serie de infortunios de carácter náutico y a las malas condiciones del tiempo, sólo la *Capitana* con: Quirós, fray Martín de Munilla, fray Mateo de Vascones, el hermano fray Francisco González, y el hermano Francisco, donado, logra salir de la bahía de San Felipe y Santiago, quedando la almiranta y la zabra en ella (163).

Salieron el 11 de junio y llevaron la ruta de la isla de Guam (de las Marianas) para recalar en Manila. Después de un descanso de varias semanas siguieron la conocida para él Ruta del Levante, la de la Nao de Acapulco y fondearon en este puerto de la Nueva España el 21 de noviembre de 1606 (164).

Las otras dos embarcaciones, que se quedaron en la bahía de San Felipe y Santiago (actual St. Phillip y St. James Bay), pudieron salir 15 días después hacia Manila, llegando allí el 22 de mayo de 1607. En la almiranta viajaban el almirante Luis Vázquez de Torres y el capitán Diego de Prado y Tovar, acompañados de los franciscanos fray Antonio Quintero, vice-comisario, fray Juan de Merlo y el hermano fray Juan de Santa María.

Las relaciones existentes sobre este viaje son: *La Relación* de Quirós (165), el *Diario* de Gaspar González de Leza, segundo piloto de la capitana y piloto mayor de la flota a partir del 13 de mayo de 1606 (166), la *Relación* de fray Martín de Munilla (167), el *Relato* de fray Juan de Torquemada, la *carta-relación* del almirante Vázquez de Torres (168) y la *Relación Sumaria* de Diego de Prado (169).

En enero de 1607 Quirós llega a Acapulco de vuelta de su viaje, pero en el virreinato de Nueva España se le trató con frialdad y poca consideración; muchos le despreciaron y todos le abandonaron.

Por ello, se dirige a la Corte, con el fin de obtener el beneplácito regio para fundar una colonia en la Australia, encontrándose en Madrid en octubre del mismo año. Aquí conoce años calamitosos en los que redacta una larga y reiterativa serie de memoriales, solicitudes e instancias, siempre rogando el premio a sus méritos y la capitania de una nueva exploración oceánica.

La difusión internacional de los más de 50 *Memoriales* de Quirós se iniciaría con el número 8, impreso en Sevilla en 1610, que fue el que propagó en

(163) La confrontación de los hechos y, sobre todo, el mismo desarrollo de los sucesos parecen indicar que si Quirós hubiese querido, la *Capitana* habría aparecido frente a Nueva Jerusalén. Pero Quirós regresa a España para comunicar a la Corte la magnitud de sus descubrimientos. En VICENS VIVES, J.: *Rumbos oceánicos*, pp. 334-335.

FERRANDO, R.: *Pedro Fernández de Quirós: descubrimiento de las regiones australes*, p. 38.

(164) La nómina de islas descubiertas por esta expedición no bajó de dos docenas.

(165) Museo Naval de Madrid (ms.951). Editado por Justo Zaragoza: *Historia del descubrimiento de las regiones australes hecho por el general Pedro Fernández de Quirós*, I. Madrid, 1876, pp.192-402.

(166) Museo Naval de Madrid (ms.196, ff.58-130). Editado por Justo Zaragoza: *Historia del...*, II., Madrid, 1880, pp. 77-185.

(167) Recogida en ZARAGOZA, J.: *Historia del...*, I., Madrid, 1876.

KELLY, C.: *Australia franciscana*, I. p.XX. En la obra de Kelly se contienen los documentos franciscanos más importantes sobre la expedición de Quirós.

(168) Archivo General de Simancas.

(169) Manuscrito existente en la Mitchell Library, Sydney. Australia.

Europa el descubrimiento de la *Quarta Parte del Mundo* a la que daba el nombre de Austrialia en honor de Felipe III (170), y el que impulsó a las potencias marítimas de Europa a proseguir durante cerca de dos siglos la búsqueda de la inmensa y legendaria *Terra Australis Incógnita* que debía cubrir toda la parte meridional del globo, según aparece en los mapas de la época (171) y confirma con sus palabras el capitán. Palabras que, por otra parte, fueron continuamente repetidas en toda Europa, comentadas por los historiadores de mayor autoridad que escribieron en los siglos XVII y XVIII, y confiadamente secundadas por todos los navegantes del Mar del Sur, hasta que el Almirantazgo inglés organizó las expediciones marítimas mejor equipadas que hasta aquella fecha había conocido la Historia, comisionando al famoso Capitán Cook para que explorara la parte sur del Océano Pacífico y esclareciera definitivamente el misterio del discutido Continente Austral, denunciado por Quirós como la *Quarta Parte del Mundo* (172).

La demora oficial en la resolución de las instancias de Quirós se explica a la vista de los testimonios emitidos por quienes fueron sus compañeros en la expedición de 1605, quienes le hicieron graves reproches ante el Consejo de Indias y el de Estado sobre el modo en que había dirigido la expedición (173).

Sólo después de 7 años sus gestiones empezaron a dar frutos; una cédula real de octubre de 1614 dispuso que se armase una nueva flota que debería ponerse a las órdenes de Quirós.

En la primavera de 1615, cuando apenas había llegado a puerto mejicano, fallecía; con su muerte no sólo se ponía punto y aparte a las intensas navegaciones españolas por los mares del Sur, sino que el nombre de Quirós se convertía en leyenda y en motivo de inspiración (174), sobre todo para los posteriores navegantes que iban a la búsqueda de la tierra firme austral.

(170) Así se declara en la *Relación particular de la Jornada que hizo el capitán Pedro Fernández de Quirós...* conservada en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia.

(171) SANZ, C.: «Cartografía histórica de los descubrimientos australes». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, 1967. Tomo III, pp. 105-194

(172) Parece que salvo la Carta de Colón anunciando la llegada a las Indias, no existe en la bibliografía de Ultramar ningún otro documento impreso que haya influido tanto en la Historia de los descubrimientos y de la navegación.

(173) El abandono de Quirós parece haberse explicado, en indagaciones posteriores, como el resultado de una sedición, nacida al amparo de la ineptitud de Quirós para mantener el orden y la obediencia entre su tropa.

Según Váez de Torres, la separación de Quirós se inició súbitamente en la propia bahía de San Felipe y Santiago, y fue absolutamente deliberada. ZARAGOZA, J.: *Historia de...*, p. 19.

(174) Quirós no fue solamente un descubridor, sino también un misionero. Su espíritu impulsó a otros, especialmente a fray Juan de Silva que «no sólo se inspiró en él para dedicar su vida a la conversión de los nativos de las tierras australes sino que también, en cierto sentido, se consideró a sí mismo como su heredero en la realización de los planes misionales». KELLY, C.: *Austrialia franciscana*. p. XVII.

Durante los años 1619-1634, Silva le dirigió al Rey, por lo menos, 8 *Memoriales* en los cuales abogaba por la conversión de los nativos de las tierras australes y por la ida de franciscanos en calidad de misioneros. KELLY, C.: *Austrialia...*, p. XVIII.

El gran sueño de Quirós, a quien gustaba que le denominaran el «nuevo Colón», quedó disipado por la realidad.

Cuando alcanza su *Austrialia del Espíritu Santo* cree haber pisado la tierra imaginada, que se centraba en el polo antártico y bordeaba, por Buena Esperanza y el Estrecho de Magallanes, los grandes continentes.

Contra su convicción mal fundada, no pisó la Terra Australis Incógnita que Ptolomeo había imaginado en el S.II (d.C), representada, en los siglos XVI y XVII, por Mercator y Ortelius, entre otros. Tuvo que contentarse con las Nuevas Hébridas.

Su empresa, no obstante, no dejó de ser provechosa. De ella se derivó el admirable viaje de Luis Váez de Torres, entre Nuevas Hébridas y Filipinas, durante el cual se descubre la costa meridional de Nueva Guinea, se halla el paso que separa esta gran isla del continente australiano y, finalmente, el hombre europeo avista por primera vez las tierras inmediatas a la península de York.

Luis Váez de Torres y el descubrimiento de las costas de Australia

Las noticias biográficas sobre Torres son escasas y confusas, hasta el punto de no poder determinar con certeza el país de su nacimiento, unos lo tienen por español, otros por portugués y no falta quien le atribuya origen bretón.

Respecto a los antecedentes del notable viaje austral de Torres, nada hay que decir por cuanto es una derivación del emprendido por Quirós en 1605. Aunque si hay que resaltar que después de la campaña y de su llegada a Manila en 1607 su eco histórico enmudeció para siempre.

Torres mandaba la nao *San Pedro*, almiranta de la expedición de Quirós, y también quedaba a sus órdenes, al emprender la vuelta este último, el pequeño patache *Los Tres Reyes*.

Entre sus subordinados estaban el capitán Diego de Prado y Tovar, el piloto Juan Bernardo de Fuentidueña, el maestro Gaspar de Gaya, sargentos, condestable, contramaestre, cirujano, boticario, dos padres franciscanos, un lego y dos hermanos de San Juan de Dios; el capitán del patache o zabra era Gaspar González Gómez.

Para conocer el importante viaje se dispone de documentos originales, como la *Relación* del propio Torres (175), la *Crónica* de Diego de Prado (176) así como cuatro mapas o planos y cuatro dibujos de tipos indígenas hechos por Prado (177).

Como ya se ha indicado, el 11 de junio de 1606 se produjo en Nuevas Hébridas la separación de Quirós, al mando de la capitana, del resto de su flotilla.

(175) Guardada en el Archivo General de Simancas (Estado 209).

(176) Archivada en la Mitchell Library de Sydney.

(177) Se encuentran en Simancas.



Autorelieve en bronce de Luis Vázquez de Torres, en la entrada principal de la Mitchell Library de Sydney.

A la mañana siguiente Vázquez de Torres escribe en su diario: «la salí a buscar haciendo las diligencias debidas; era imposible hallarles, pues ellos no iban por el camino ni voluntad derechas; así me hube de volver a la bahía por ver si acaso volvían a ella» (178).

En la bahía permanecen 15 días, esperando el regreso de Quirós. En este tiempo, Prado y Tovar inicia la serie de mapas y dibujos de los naturales que tanta trascendencia tendrán.

Pasadas dos semanas sin noticias, Torres reunió a sus oficiales y les mostró un pliego cerrado con instrucciones del viaje, allí se decía «en caso

de que derrotasen cualesquiera de los navíos», procurasen alcanzar los 20° australes para averiguar la existencia de tierras y si no las hallasen, deberían dirigirse a Manila y esperar allí cuatro meses al resto de las naves, partiendo después hacia España por la vía de Las Molucas y del cabo de Buena Esperanza (179).

El 27 de junio de 1606 salieron la almiranta y el patache desde la *bahía de San Felipe y Santiago*, en la isla del Espíritu Santo. Aunque los vientos y las corrientes le impidieron completar el boqueo de aquella tierra, Torres supo entonces que se trataba de una isla, y no de la costa septentrional de la mítica Terra Australis Incógnita, como imaginaba Fernández de Quirós (180).

Según el relato pormenorizado que el almirante dejó escrito de su viaje, fechado en Manila el 12 de julio de 1607, se puede rehacer un derrotero desde que salió de la citada bahía del siguiente modo:

«Inicia su navegación yendo al sudoeste hasta el 21° Sur, pero poco después rectifica al noroeste, y encuentra tierra a los 11° 30', que puede identificarse con la parte norte de la península de York (Australia) que recorre hasta su extremo en el cabo de York.

Yendo hacia el nordeste, reconoce 400 leguas de costa de la punta sur de la Nueva Guinea: primero, el Golfo de Papúa, cuyos habitantes describe, y después de pasar el Estrecho que lleva su nombre, sigue la costa al noroeste, hasta el 7° 30'.

Vuelve hacia el sur hasta los 11°, lo cual se explica por haber entrado al Golfo de Carpentaria, en donde, según dice, durante dos meses exploró la

(178) *Relación* de Luis Vázquez de Torres a Felipe III, desde Manila a 12 de julio de 1607, en Archivo General de Simancas.

(179) VICENS VIVES, J.: *Rumbos oceánico*, p. 336.

(180) Cook, en 1770 y durante el primero de sus tres viajes, se serviría de la información de Torres y tomaría posesión de la costa oriental de Australia.



Nativos de la bahía de San Pedro de Arlanza. Dibujo de Diego de Prado y Tovar, 1606.

región y conoció a sus habitantes, que describe como “gente negra, muy corpulenta y desnuda”.

Sigue luego por el mar de Aradura, y llega a las Molucas, tocando en Ambon, Tidore y Ternate, descubiertas y gobernadas tres cuartos de siglo atrás por los españoles, para rematar en Manila, en el puerto de Cavite, su fructífero viaje descubridor el 2 de mayo de 1607».

Había pasado un año y medio desde la partida del puerto peruano de El Callao.

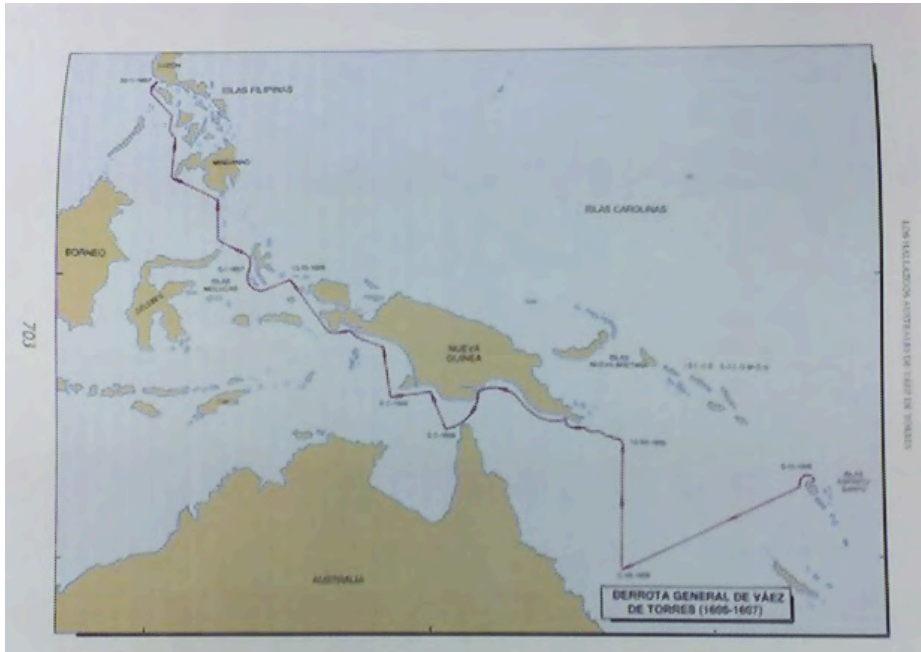
Nadie hizo caso alguno a Torres en Filipinas mientras Quirós se encontraba, exultante, en la Corte madrileña tratando de explicar que, al igual que Colón con América, él había descubierto un nuevo continente: la *Tierra Austral*.

Torres se hunde en el olvido de las generaciones inmediatas; su nombre es desconocido y sus hechos y descubrimientos se consumen con el papel de las cartas que expidió a la Corona y que se conservaron en los archivos de la monarquía.

Siglo y medio más tarde se descubrían los documentos que legó a la posteridad.

Se puede decir que son hechos históricos indiscutibles, por un lado, que Torres permaneció dos días a la vista del australiano cabo de York y que, por lo

AUSTRALIA EL ÚLTIMO GRAN CONTINENTE DESCUBIERTO



Derrota de Luis Váez de Torres (1606-1607). En Descubrimientos españoles en el Mar del Sur/A. Landín Carrasco. Madrid: Banesto, 1991 (p.703).

tanto, sin lugar a dudas los tripulantes españoles de las dos naos de Torres fueron los primeros europeos que vieron las costas australianas del cabo de York; por otro, que al pasar de levante a poniente el Estrecho demostró definitivamente la independencia entre los territorios de Nueva Guinea y de Australia.

No es extraño que la expedición de Torres, en la que a lo largo de medio año y más de mil leguas navegadas solo se registró una baja, haya sido calificada «como la más atrevida y mejor pilotada que han llevado a cabo los españoles en las ignoradas aguas del Océano Pacífico (181)».

De Luis Váez de Torres, aquel marino que nunca supo lo que había descubierto y al que la Historia reconoció su gesta bautizando el estrecho que separa Australia de Nueva Guinea con su apellido, tan sólo queda un altorrelieve de bronce en la entrada principal de la Mitchell Library de Sydney.

La navegación de Torres ha sido especialmente estudiada por Hílder en su metódica obra *El viaje de Torres*, que constituye una de las obras más documentadas sobre la expedición y que ha ido traducida al español por Rocío Utray y publicada en Madrid por el Ministerio de Asuntos Exteriores en 1990 (182).

Tres expediciones y más de 40 años se emplearon en descubrir: *Terra Australis*, el continente que todos intuían situado en las antípodas. Mendaña y

(181) HAMY, E.: *Comentarios sobre algunas cartas antiguas de la Nueva Guinea*, p. 61.

(182) En su obra Hílder señala con precisión los pasos que siguieron las embarcaciones.

Quirós nunca lo encontraron; Torres lo pisó sin saberlo y descubrió el estrecho que separa Australia de Nueva Guinea.

El balance positivo que arrojaron todos estos viajes es fácil de enumerar: descubrimiento de las Islas Salomón, Marquesas, Nuevas Hébridas, Nueva Guinea y Australia.

Con Torres y Quirós finaliza la etapa exploradora de los españoles en el Océano Pacífico; España comenzó por descubrirlo en 1513 y después lo exploró tenazmente en sus litorales, lo atravesó en varios sentidos y descubrió la mayor parte de los archipiélagos comprendidos entre los trópicos, a ambos lados de la línea equinoccial; circunnavegó la Nueva Guinea, y llegó antes que ningún otro europeo a las islas Filipinas, y quizá a las Molucas; descubrió además la «vuelta del Levante» que comunicó entonces y para siempre las costas orientales de Asia y las occidentales de América.

Y, por último, en 1606 reconoció las costas orientales y nororientales de Australia, y descubrió el Estrecho de Torres.

La era de los grandes descubrimientos geográficos, comenzados con el primer viaje transatlántico de Colón, quedaba cerrada; dos grandes océanos (Atlántico y Pacífico), un inmenso continente (América), las islas Filipinas, y ahora Australia.

He aquí el balance de la mayor aventura marítima que conocieron los siglos.

Dos siglos después vendrán otros famosos navegantes a cruzar este océano, en la segunda mitad del XVIII, en barcos más modernos, con sistemas más precisos, con finalidades científicas y con menos riesgos.

Bibliografía

BAERT, A: «Las condiciones prácticas de los viajes de Mendaña y Quirós a Oceanía». *Revista Española del Pacífico*, 7, 1994, pp. 23-50.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*. Buenos Aires, 1946.

FERNÁNDEZ DURO, C: «Relación breve de lo sucedido en el viaje que hizo Alvaro de Mendaña». *Boletín de la Sociedad Geográfica*, XXXVIII, 1895, pp. 410-426.

FERNÁNDEZ-SHAW, C. M: *España y Australia: cinco siglos de Historia*. Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores de España, 2000.

FERRANDO PÉREZ, R: «Felipe III y la política española en el mar del sur», en *Revista de Indias*, 54, 1953, pp. 539-558.

FERRANDO PÉREZ, R: *Pedro Fernández de Quirós: descubrimiento de las regiones australes*. Historia 16, Madrid, 1986.

GÓMEZ-TABANERA, J. M: «Sir Thomas More (1478-1535), Pedro Fernández de Quirós (1562-1615) y Sir Francis Bacon (1561-1626). La forja de una utopía política en la Inglaterra del siglo XVII». XII Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas. Universidad de Birmingham, 1995.

GRAVES, R: *Las islas de la imprudencia*. Barcelona, Edhasa, 1984.

HERRERA, A de: *Historia general de los hechos castellanos en las islas y tierra firme del Mar Océano*. Madrid, 1726-1730.

HERRMANN, P: *Grandes exploraciones geográficas: Asia, Australia y las regiones polares*. Barcelona: Labor, 1982.

HILDER, B: *El viaje de Torres de Veracruz a Manila: descubrimiento de la costa meridional de Nueva Guinea y del estrecho de Torres y Documentos de la época de la travesía*. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores, 1990.

AUSTRALIA EL ÚLTIMO GRAN CONTINENTE DESCUBIERTO

- KELLY, C: *Australia franciscana: documentos franciscanos sobre la expedición de Pedro Fernández de Quirós al Mar del Sur (1605-1606)*. Madrid, Archivo iberoamericano, 1963.
- KELLY, C: *La Australia del Espíritu Santo*. Cambridge: Hakluyt Society/University Press, 1966.
- LANDIN CARRASCO, A: «Las islas Salomón o el descubrimiento de los cuatro gallegos». *Revista General de Marina*, CXXVII, 1944.
- LANDIN CARRASCO, A: *Islario español del Pacífico*. Madrid: ediciones Cultura Hispánica, 1984.
- (et al.): *Descubrimientos españoles en el mar del sur*. Madrid, Banco Español de Crédito, 1991.
- *España en el mar: padrón de descubridores*. Madrid, editorial Naval, 1992.
- MELLÉN BLANCO, F: «Españoles en Australia en el siglo XVI» en *Revista Española del Pacífico*, 14, 2001, pp. 23-235.
- «Váez de Torres en su IV Centenario del descubrimiento de las costas de Australia» en *Revista Española del Pacífico*, 17, 2004, pp. 69-81.
- «El descubrimiento de las costas de Australia», 360, *Historia* 16, 2006, pp. 9-19.
- MORALES PADRÓN, F: *Historia del descubrimiento y conquista de América*. Madrid, Editora Nacional, 1963
- MORALES PADRÓN, F: *Los conquistadores de América*. Madrid, Espasa Calpe, 1974
- PRIETO, C: *El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid, Alianza editorial, 1975
- SANZ, C: «Cartografía históricas de los descubrimientos australes» en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, CIII, 1967.
- SANZ, C: *Australia: su descubrimiento y denominación*. Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1973.
- TAYLOR, G: *Australia, Nueva Guinea, Tasmania, Nueva Zelanda*. Barcelona, Ediciones Ortega, 1954.
- ZARAGOZA, J: *Historia del descubrimiento de las regiones australes hecho por el general Pedro Fernández de Quirós*. Madrid, imprenta de Manuel G. Hernández, 1876-1882.

LA HISTORIA VIVIDA

Hermenegildo FRANCO

El traslado de los restos de Liniers y de Gutiérrez de La Concha

Desde el mes de febrero de 1843, Argentina y Uruguay se desangraban en una cruenta guerra. Montevideo se encontraba sitiado por tierra y la escuadra del almirante Brown bloqueaba por mar la capital uruguaya, pero Francia e Inglaterra, en defensa de sus intereses, intervinieron exigiendo la retirada de los buques argentinos, los cuales lo hicieron por tener instrucciones de no empeñar combate con buques de estas potencias.

Los españoles residentes en Buenos Aires y Montevideo, por convicción o por fuerza, formaban parte de los ejércitos que se enfrentaban. Ante la situación planteada, el Gobierno de Isabel II determinó enviar una agrupación naval y un representante diplomático a estas Repúblicas, nombramiento que recayó en don Carlos Creus, que embarcó en Ferrol en la fragata *Perla*, la cual, acompañada por el bergantín *Héroe* salieron de este puerto el 11 de julio de 1845 rumbo a Montevideo. Los buques, después de hacer escala en Río de Janeiro, llegaron el 20 de octubre al estuario rioplatense al mando del capitán de navío don Antonio Estrada y González-Guiral.

De este modo quedó establecida la Estación Naval española en estas aguas. La presencia de los buques fue recibida con júbilo por los españoles que servían en los ejércitos en lucha, y la primera misión encomendada a estos buques fue que interviniesen ante los gobiernos respectivos, para que se dejase en libertad a cualquier español que estuviese sirviendo involuntariamente bajo sus banderas.

Con este acto, inició su andadura la Estación Naval española en el Río de la Plata, escribiéndose a través de sus buques la historia de la Marina durante los sesenta años en que permanecieron interrumpidamente en sus aguas.

Uno de los buques que estuvieron de estación en el estuario del Plata fue el bergantín *Gravina*, que en noviembre de 1860 llegó para sustituir al de su misma clase denominado *General Valdés* y que había salido de Cartagena el día 5 de septiembre al mando del capitán de fragata Domingo Medina.

Coincidente con su llegada había estallado una nueva revuelta, y para defender los intereses de los súbditos españoles se envió a la goleta *Concordia* al mando del teniente de navío Mateo García y de Anguiano a los ríos interiores, pasando por Buenos Aires, remontando posteriormente el Paraná. El capitán de fragata Medina dio al comandante de la goleta instrucciones para esta comisión tan delicada, en las que hacía hincapié en mantener la más estricta neutralidad. En ella, dedicaba un párrafo especial a la versión de que el Gobierno de la Confederación Argentina había mandado exhumar los restos del jefe de escuadra Santiago Liniers y del brigadier Juan Gutiérrez de la

Concha, fusilados en 1810. Así se le recomendaba este particular: «Si fuese cierto, se enterará qué piensan hacer con los expresados restos, en donde tratan de darles sepultura, ...y aunque fuese su idea el desenterramiento citado para halagar al populacho con una medida decorosa para aquellos hombres muertos por su patria, ni honroso a nuestro pabellón, el permitirlo, deberá protestar e inmeditamente me dará cuenta..., pero como es de esperar que la medida citada sea para honrar a aquellos buenos patricios, que perecieron con lealtad y honor, le autorizo a usted que haga las demostraciones que crea convenientes, ya para honra de los finados, como de cortesía y agradecimiento a un Gobierno que por éste sólo acto merece el afecto y las más vivas simpatías de su antigua Madre Patria».

Los restos de Liniers y Gutiérrez de la Concha fueron exhumados en Cruz Alta y enviados en una caja de madera a Rosario, con los restos de otros españoles caídos en las mismas circunstancias, quedando depositados en la Iglesia Matriz.

El 27 de marzo de 1861, fueron embarcados en el vapor *Pampero*. El 15 de abril se les trasladaron desde la Capitanía del Puerto de Paraná hasta el Panteón del español Esteban Rams y Rubert y de allí a la catedral efectuando los honores la dotación de la *Concordia*. Al siguiente día llegó el Presidente de la República Argentina doctor Derqui, que presidió los funerales acompañado de su estado mayor y el comandante del buque español, asistiendo también la sección de desembarco del buque —formada por 32 hombres—.

Enterado el Gobierno español de las honras efectuadas, encomendó al vicecónsul de España en Rosario que agradeciese a las autoridades argentinas el homenaje a Liniers y a su compañero Gutiérrez de la Concha, y que solicitase que sus restos fuesen puestos a su disposición para ser enviados a España. Atendió el Gobierno argentino la petición española, embarcándose el féretro en el vapor *Dolorcitos*, que los condujo a Montevideo, siendo embarcados en el *Gravina* que los condujo a España.

Llegados al arsenal de La Carraca el 8 de junio de 1864, fueron trasladados al Panteón de Marinos Ilustres en la población militar de San Carlos de la ciudad de San Fernando.

A este respecto manifiesta el capitán general del Departamento de Cádiz en carta número 1.358 dirigida al ministro de Marina de 11 de junio de 1864 lo siguiente:

«A las cinco de la tarde del 9 del actual, el bergantín *Gravina*, surto en el caño de La Carraca, y que conducía los restos mortales de los Sres. Jefe de Escuadra D. Santiago Liniers, brigadier de la Armada don Juan Gutiérrez de la Concha y demás compañeros sacrificados en Buenos Aires el año de 1810 por su lealtad a la patria, principió los honores fúnebres de Jefe de Escuadra con mando, disparando dos cañonazos, embicando sus vergas, poniendo a media asta sus banderas de popa proa, e izando a medio mastelerillo la correspondiente insignia, imitando la demostración de banderas los establecimientos del Departamento, falúas, arsenal y buques de guerra armados y surtos en sus

caños, embicando también sus vergas y siguió el *Gravina* disparando un cañonazo a cada media hora, exceptuando las de retreta a diana.

»A las cuatro y media de la tarde del día 10 sucesivo se trasladó el general segundo Jefe del departamento a dicho buque y recibió de su comandante con las debidas formalidades los expresados restos conservados en una decorosa caja que estaba colocada en la camarita del Alcázar con su correspondiente guardia y centinelas; y las cinco de la misma tarde los trasbordó, haciéndose los correspondientes honores militares á una falúa, cuya cámara y carroza se habían enlutado con damasco negro guarnecido con galón y fleco de oro, y los acompañó en la misma falúa un Ayudante, cuatro guardias marinas; igual número de centinelas y un cabo de ellas, y se dirigió al muelle de la avanzadilla, siguiendo á la falúa los botes de los buques de guerra con un oficial y un guardia marina en cada uno de ellos, e hizo el *Gravina* un saludo con 11 cañonazos.

»Tan luego como atracó la falúa, hicieron los honores correspondientes la compañía de la Escuela de Contestables, el primer batallón del Regimiento de Infantería de Gerona con su bandera, y 169 hombres de mar del navío *Rey Don Francisco de Asís*, que con sus inmediatos jefes y oficiales y música se hallaban formados en parada bajo las órdenes del Brigadier Comandante de Artillería del Departamento, a las inmediaciones del muelle; y desembarcada la caja, me adelanté hacia ella con todo el acompañamiento, y me hizo su entrega con la llave el referido General segundo Jefe, colocándose en seguida un decoroso palenque cubierto de paño negro galoneado de oro y rodeado de 12 faroles; en cuyo momento se le cantó un responso por el teniente vicario general de Departamento, clero de la Parroquia castrense y de la del arsenal y capellanes de los buques.

»Concluido, principió la marcha en el orden siguiente:

»1.º Escuela de Contestables.

»2.º La cruz parroquial castrense y clero.

»3.º El palenque conducido por seis marineros, llevando las cuatro cintas igual número de capitanes de navío y al costado de estos cuatro centinelas, con un cabo de infantería de Marina con armas a la funerala; mas dos filas cada una de 20 marineros para el relevo de conductores.

»4.º La guardia de honor con armas a la funerala.

»5.º El que suscribe presidiendo el acompañamiento del General Gobernador militar de la provincia de Cádiz, Gobernador civil de la misma, Generales segundo Jefe y Comandante del arsenal, Mayor General, Intendente, Jefes y oficiales del departamento, buques y de los Cuerpos auxiliares, alumnos de Estado Mayor de Artillería, Cadetes de Infantería de Marina y Aspirantes del Colegio Naval, así como de algunas autoridades de Cádiz y San Fernando.

»6.º El expresado batallón del regimiento de Gerona y fuerza de marinería del navío cerraban la marcha a las órdenes del citado Brigadier, y en el tránsito se cantaron tres responsos.

LA HISTORIA VIVIDA

»Llegados los mencionados restos al Panteón de Marinos Ilustres, fueron recibidos por el Director del Colegio Naval Militar que los esperaba a la entrada.

»Incorporada toda la fuerza militar y de marinería en las proximidades de dicho Panteón, hizo la primera descarga al colocarse el palenque en la capilla del Colegio... Practicándose por aquella fuerza y bergantín *Gravina* una descarga y saludo al terminar la vigilia, e igual demostración al concluirse el responso, restituyéndose las banderas y vergas a su posición ordinaria y arriándose la insignia.

»Terminado todo aquello quedaron depositados los mencionados restos mortales en la misma capilla del Colegio, y desfiló toda la fuerza militar y de marinería en columna de honor por frente del citado Panteón, retirándose enseguida a sus cuarteles y buques.

»San Fernando 11 de junio de 1864 —Bustillo—».

De este modo retornaron a España, tras el largo periplo narrado, los restos mortales del defensor de Buenos Aires, las del último virrey que tuvo España en el Río de la Plata.

DOCUMENTO

Primera intervención en el exterior de la Marina española, después de la guerra hispano-americana.

La primera intervención de los buques de guerra españoles y sus dotaciones después de la guerra hispano-americana se produce en el verano de 1907 en la costa africana, en Casablanca. En julio de dicho año, una empresa francesa había comenzado a construir su puerto con la participación de obreros franceses, españoles, italianos e indígenas. Los materiales utilizados procedían de una zona inmediata al cementerio moro. Las cabilas (tribus) vecinas a Casablanca se mostraban reticentes por esa extracción de piedra de las proximidades de un lugar sagrado y su actitud, amenazadora siempre, culminó en agresión el 30 de julio. Los moros, en esa fecha, atacaron a los obreros dando muerte a nueve europeos, entre ellos tres españoles; mutilaron los cadáveres y se dedicaron al saqueo. Los residentes se refugiaron en sus respectivos consulados, amparándose en el español unas 400 personas y haciéndose otros fuertes en sus casas. El Gobierno español, ante estos sangrientos sucesos, y por el peligro que corrían los españoles, ordenó que el cañonero *Don Álvaro de Bazan*, con base en Canarias, saliese para Casablanca. El día 5 de agosto, a las diez y media de la mañana, el buque fondeó en Casablanca e inmediatamente salió la columna de desembarco a tierra, formada por 40 hombres al mando del alférez de navío Ignacio Fort y Morales de los Ríos, al que acompañaba el médico segundo Santiago Casares Bescansa. Este médico, permaneció en tierra durante los días del 5 al 12 de agosto, se portó heroicamente, curando heridos bajo el fuego enemigo. Por su valerosa actuación personal se inició juicio contradictorio para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando, aunque no se le concedería; en su lugar se le otorgó la Cruz de María Cristina.

Sirva como mejor exponente de lo que aquellas jornadas fueron lo escrito en una postal un año después, el 5 de agosto de 1908 desde Arcila (Marruecos), por el tercer contestable de la Armada Juan Andújar al citado médico, ambos protagonistas de estos sucesos, donde lo califica como al héroe de la gloriosa jornada del 7 de agosto de 1907.

(Postal propiedad del capitán de navío Hermenegildo Franco, amablemente cedida para esta ocasión. Confrontado.)



Soco Gates

TANGIER

Cumbo, Gibraltar

UNION POSTALE UNIVERSELLE

Arcaha 5 Agosto 1908 Carte postale

Expédition

Hecho un año que un puñado
marinos españoles, granaron con
sangre una página de gloria
en las anales de nuestra brillante
historia.

La película cinematográfica de
tan poca... memoria, aquellos he-
ros sublimas que tan alto colocaron
nombre de S. "Hercules" con el de
marina española.

Después esta fecha, no puedo menos que
dorar un recuerdo a aquellos valientes
siempre, este saludo de un soldado de la
gloria, firmado de X Agosto 1908 J. Condejafer

Señor Don E. Martínez Sabarés

D.º Medico de la Universidad

Señor Fernando
(Ladisa.)

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 51 al 75 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 51 al 75.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos noventa y seis páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA incluido) más gastos de envío si se pide por correo.

También están a disposición del público los índices de los cincuenta primeros números, al precio de 6 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

La batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica (XXII)

Dirán ustedes que se nos ha pegado el tema. El caso es que cuando pretendíamos haberlo cerrado, para dar paso a otros que se nos echan encima, aparece nueva información que, por su importancia, no dudamos en poner al alcance de nuestros lectores. Y esta de hoy no hay duda de que es una curiosidad que no queremos dejar en el cajón. Lean esta transcripción rigurosa del contenido de la sección no oficial de la *Gaceta de Madrid* de 1 de junio de 1869.

« PARTE NO OFICIAL. INTERIOR
Madrid 1º de junio de 1869

»ALMIRANTAZGO.— El Sr. Ministro de Marina recibido una carta anónima de fecha 29 de mayo remitiéndole documentos originales del mayor interés, relativos al célebre combate de Trafalgar.

»La carta anónima dice así: “Sr. Ministro: Una casualidad ha hecho que pueda redimir de manos de *infielos* los adjuntos documentos relativos al célebre y funesto combate de Trafalgar. Dichos documentos estaban desde el primer tercio del presente siglo en manos dignas que conocían el mérito de ellos; y aunque yo también pudiera haberlos guardado como monumento histórico, juzgo que en ninguna parte se hallarán mejor conservados que en el Archivo del Ministerio de Marina. Los remito a V. para que su nombre quede unido, aunque incidentalmente, al glorioso hecho de armas de nuestra Marina de guerra, por más que sólo tenga de V. mal recuerdo de no haberme hecho justicia cuando he ido a demandársela. Ruego a V. que para mi tranquilidad me haga saber que los documentos referidos han llegado a su poder. Puede ser bastante el que en la *Gaceta* y en la parte no oficial dé V. conocimiento del hecho, pura y simplemente”.

»El Ministro de Marina ha recibido con la mayor satisfacción los documentos ya expresados; siente que la persona que los remite se oculte bajo el velo del anónimo en el momento en que presta un servicio de importancia para la historia de aquel glorioso cuanto funesto combate, y desconoce el hecho y las circunstancias a que se alude en la carta sobre no haber hecho justicia cuando el escritor anónimo se la ha demandado.

»El Almirantazgo, intérprete en esta ocasión de los sentimientos del Sr. Ministro, ha acordado, accediendo a los deseos expresados en la carta, que tanto ésta como el índice de los documentos que la acompañan, se publiquen en la parte no oficial de la *Gaceta de Madrid*; que se den las gracias al remi-

tente, ya que no es posible hacerlo directamente a una persona que ha prestado tan buen servicio, y que por el mismo medio se le excite a hacer saber a esta corporación su nombre y el hecho de que se queja, a fin de que el Sr. Ministro pueda adoptar las medidas convenientes para al reparación que sea de justicia. Madrid, 31 de mayo de 1869. El Secretario, R. R. de Arias.

»Índice de los documentos que se citan en el anterior inserto.

»20 Octubre de 1805: El Teniente General D. Federico Gravina da cuenta u salida de Cádiz con la escuadra combinada, y remite estados de salida de los navíos de su mando, de la fuerza en que salen, con expresión de los individuos que quedan en el hospital, y relación de los comandantes, segundos y terceros de los buques de la escuadra.

»1º de Noviembre id: El Jefe de Escuadra D. Antonio de Escaño, Mayor general, da cuenta del combate sostenido el 21 de Octubre del mismo en aguas del cabo Trafalgar entre la escuadra combinada y la inglesa, y de no poder dar parte el Comandante general D. Federico Gravina por estar herido.

»6 id. id.: El Jefe de Escuadra D. Antonio de Escaño participa que hallándose vacante el mando del navío *Montañés* por haber muerto sus dos comandantes en el combate, lo ha conferido al capitán de fragata D. Ramón Herrera.

»id. id. id.: El Jefe de Escuadra D. Antonio de Escaño remite el extracto y las noticias recolectadas hasta entonces sobre el particular.

»8 id. id.: El mismo jefe remite los partes de los sucesos ocurridos en el navío *Rayo*; da parte del ataque al *Argonauta*, francés, que estaba fondeado a la entrada del puerto donde logró asegurarse, y remite la relación de muertos y heridos en el combate.

»12 id. id.: El mismo jefe traslada lo que dice el Generalísimo sobre las providencias tomadas para salvar la gente de los navíos *Neptuno* y *Asís*, y que el mando que ha dado del *Montañés* se entienda en clase de interino.

»id. id. id.: El Jefe de Escuadra D. Antonio de Escaño da cuenta de no haberse podido salvar el navío francés *Águila*, que varó en la costa del Puerto de Santa María y que se continúa organizando la fuerza sutil para defensa del puerto.

»12 id. id.: El mismo traslada lo que dice al Generalísimo acerca de las providencias que ha tomado para la habilitación de los navíos de la escuadra y poner prontamente en aquel puerto (Cádiz) un grupo de fuerzas respetables.

»13 id. id.: El mismo jefe avisa del parlamento tenido con una fragata inglesa que condujo al Comandante de las tropas francesas que se hallaba prisionero y que pidió noticias de la salud de nuestros generales heridos.

»id. id. id.: El mismo traslada lo que dice al Generalísimo sobre las noticias que va reuniendo del combate y habla del estado de sus heridas y de las de los generales Gravina, Álava y Cisneros.

»id. id. id.: Participa haber bajado al arsenal los navíos *Príncipe* y *Justo* y de tener que hacerlo también el *Leandro* para remediar sus averías.

»id. id. id.: Da cuenta de que se van presentando los individuos de tropa que se hallaron en el combate de Trafalgar (21 de Octubre), y que ha dispues-

to que vayan a sus cuarteles hasta que según se vayan habilitando los navíos vuelvan a sus bordos.

»18 id. id.: El Príncipe de la Paz al bailío frey Don Francisco Gil y Lemus acusa recibo de la nota de los navíos de la escuadra inglesa que concurrieron al combate de Trafalgar, y expresa las averías y daños que sufrieron los enemigos.

»19 id. id.: El Jefe de Escuadra D. Antonio de Escaño avisa haberse arbolado en el navío *Montañés* la insignia del capitán general D. Federico Gravina.

»id. id. id.: El mismo jefe da cuenta de sus disposiciones de resulta de las órdenes del Generalísimo para la habilitación de los navíos y poner el puerto (Cádiz) cuanto antes en pie de fuerza respetable.

»22 id. id.: Remite el General D. Antonio de Escaño las noticias más recientes sobre los heridos del combate de Trafalgar y da cuenta de una acción de las cañoneras que escoltaban un convoy desde Sanlúcar.

»2 Diciembre id.: El mismo remite relación de los oficiales que han de ser preferidos para el canje por sus méritos, y que para la marinería se prefiera a los más robustos por deber pasar desde luego al servicio.

»5 id. id.: Participa el mismo jefe que de resultas de lo observado en el navío *Príncipe* disponía que los nuevos palos que se le pusieran tuvieran menos guinda.

»7 id. id.: El mismo General participa haber dispuesto que las tropas de Infantería embarcadas se desembarque y unan a sus Cuerpos hasta que se concluya la habilitación de los navíos.

»8 id. id.: El mismo participa el aviso comunicado por una fragata enemiga de haber sido apresados los cuatro navíos del contralmirante francés Dumanoir.

»8 id. id. }
10 id. id. } Participa el estado de habilitación de los navíos de la escuadra.
13 id. id. }

id. id. id. El General D. Antonio de Escaño remite las *Gacetas* inglesas que contienen los partes oficiales sobre el combate de Trafalgar (21 de octubre).

»Id. id. id.: El mismo jefe da cuenta del progreso de los armamentos.

»17 id. id.: Continúa sus partes sobre el estado de habilitación de los navíos de la escuadra.

»18 id. id.: El general Escaño da cuenta de los progresos del armamento.

»20 id. id.: Da cuenta el mismo jefe de la habilitación de los navíos y de la situación del crucero de los enemigos.

»Id. id. id.: El mismo general da cuenta de la mejoría de los Generales Gravina y Álava y que éste se encargará de la correspondencia por trasladarse él a la Isla para activar la habilitación de los navíos en el arsenal.

Madrid, 31 de Mayo de 1869. Rafael Rodríguez de Arias.».

Podríamos hacer un esfuerzo para adivinar el nombre de este donante anónimo a partir de los datos que contiene su carta; pero nos tememos que no lograríamos despejar la dudas que surgiesen. Así que lo dejamos como está y nos quedamos sin saberlo; como tampoco sabremos la injusticia ni la clase de «infieles» a que alude en su carta al ministro.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 379 50 50
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.Mde.es

NOTICIAS GENERALES

XXXIV Jornadas de Historia Marítima. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 8 al 10 de mayo de 2007 se celebraron en Madrid las XXXIV Jornadas de Historia Marítima cuyo tema general fue «La Armada y sus hombres en un momento de transición».

El título elegido alude al tiempo comprendido entre el combate de Trafalgar y la Guerra de la Independencia, es decir entre 1805 y 1808. El Instituto de Historia y Cultura Naval quiere rendir un homenaje a aquellos marinos que desde diferentes perspectivas dejaron clara su impronta para el futuro de una Armada que vivieron desmantelada y maltrecha en espera de mejores tiempos. Unos hombres generosos, de espíritu abierto y sacrificado, cuyo genio habría de dejar honda huella en la historia de la Armada. Escaño, Císcar, Valdés y los dos ministros de Marina Salazar y Vázquez de Figueroa son los elegidos para honrar a aquellos que fueron llevados a un desastre que España no merecía.

Los ponentes, personalidades estudiosas del mundo naval, ya conocidas de nuestros lectores, trataron aspectos de esta coyuntura, corta en el tiempo pero penosa y cargada de adversidades, y abordaron el núcleo de la cuestión a través de sus ponencias. Así se desarrolló la temática de las jornadas.

Martes 8 de mayo

APERTURA

El contralmirante Teodoro de Leste Contreras, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, después de unas palabras de apertura, introdujo las jornadas.

«Antonio de Escaño y García de Cáceres, teniente general de la Armada», por el capitán de navío, director del Museo Naval de Cartagena, Luis Delgado Bañón.

Miércoles 9 de mayo

«Un racionalista comprometido: el teniente general de la Armada Gabriel Císcar», por Emilio La Parra López, catedrático de Universidad.

«Cayetano Valdés y Flores, teniente general de la Armada: marino y liberal», por José Cervera Pery, general auditor del Cuerpo Jurídico Militar.

NOTICIAS GENERALES

Jueves 10 de mayo

«Luis María de Salazar, capitán de navío, ministro de Marina», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, comandante de Infantería de Marina (EC), académico de la Real de la Historia.

«José Vázquez de Figueroa Vidal, teniente de navío, ministro de Marina», por José María Madueño Galán, capitán de navío, secretario técnico del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Las sesiones se celebraron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, C/ Juan de Mena, 7. 28014 Madrid y las ponencias serán recogidas en una monografía del Instituto.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
C/ Juan de Mena, 1. 28014 Madrid.
Telf.: 91 379 50 50. Fax: 91 379 59 45.
Correo electrónico: ihcn@fn.mde.es

CONCURSOS

Concurso para trabajos periodísticos. Cabra, (Córdoba), España

La asociación Cultural «Dionisio Alcalá-Galiano» de Cabra (Córdoba) convoca un concurso para trabajos periodísticos que se hayan publicado en diarios españoles antes del 30 de junio del 2007 con arreglo a las siguientes bases:

- Los trabajos deberán versar sobre la figura de Dionisio Alcalá-Galiano, su vida, su obra, sus viajes, sus descubrimientos, etcétera, y con Cabra.
- Los trabajos que opten a los premios deberán haber sido publicados en algún periódico o revista española.
- El fallo se comunicará en la prensa y al agraciado en la segunda quincena del mes de septiembre de 2007.
- El Jurado podrá desestimar aquellos trabajos que considere que no alcanzan el nivel adecuado.
- Los trabajos deberán ser escritos en español.
- El fallo no podrá ser recurrido.
- Los trabajos publicados que opten al premio deberán ser enviados a a Asociación Cultural «Dionisio Alcalá-Galiano» antes del 30 de junio del 2007 y en los que se haga constar el periódico, copia del artículo y dirección particular del autor.
- El premio podrá ser declarado desierto.
- El Jurado se hará público con el fallo del concurso.
- La entrega del premio se hará en el acto que se organice a tal efecto el día 13 de octubre de 2007.

25º Aniversario de la Guerra de las Malvinas. Madrid, España

Organizada por el Instituto Español «Almirante Brown», el lunes 2 de abril de 2007 tuvo lugar un homenaje a los combatientes y caídos argentinos en la guerra de las Malvinas (1982-2007). En el programa figuraba una misa por todos aquellos que combatieron en las islas, por los caídos y por sus familiares, y una conferencia cuya mesa estaba integrada por el agregado aeronáutico de la República Argentina comodoro don Guillermo Ángel Martínez y por el auxiliar de la Agregaduría Aeronáutica en España suboficial mayor don Gerardo Felipe Roldán, ambos veteranos de guerra.

El lugar del homenaje fue la sede del Instituto, Colegio Mayor Argentino «Nuestra Señora de Luján».

Calle Martín Fierro s/n. Ciudad Universitaria, Madrid.

Correo electrónico: instituo.español.almirante.brown@gmail.com

Ateneo de Madrid. Conferencias de tema marítimo. Madrid, España

Organizadas por la Agrupación El Mar y sus Ciencias «Antonio de Ulloa», del Ateneo de Madrid, durante los días 26 y 27 de marzo de 2007 se celebraron las dos conferencias que siguen:

Día 26 de marzo

«Victoria a los ingleses; defensa de Buenos Aires», por José María Blanco Núñez, capitán de Navío. Intervino Juan Manuel Gracia Menocal, presidente de la Agrupación y vocal primero del Ateneo.

Día 27 de marzo

«Sanidad en los barcos. Siglos XV al XIX », por José Luis Asunsolo, historiador-guía del Museo Naval de la Armada en Madrid; y Juan Manuel Gracia Menocal, presidente de la Agrupación, vocal primero del Ateneo.

Para más información dirigirse a:

Ateneo de Madrid.

Agrupación El Mar y sus Ciencias «Antonio de Ulloa».

C/Prado 21. 28014 Madrid.

Tel.: 914 29 17 50.

Correo electrónico: elateneo@telefonica.net

NOTICIAS GENERALES

CONVOCATORIAS

**Congreso internacional «1808: Guerra y Revolución en Andalucía».
Córdoba, España**

Organizado por la Universidad de Córdoba, España, con la colaboración de la Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes y la Fundación PRASA, durante los días 23, 24 y 25 de enero de 2008, se celebrará en la Facultad de Filosofía y Letras el congreso que lleva por título «1808: Guerra y Revolución en Andalucía».

La Organización considera que «la proximidad del centenario de la Guerra de la Independencia brinda una magnífica oportunidad para que la comunidad científica reflexione sobre lo que supuso en la historia de España el impacto de seis años de guerra general, así como los grandes acontecimientos históricos relacionados con el citado conflicto».

El plan funcional del congreso se ha concretado en seis secciones con vistas a su desarrollo:

- Andalucía en vísperas de la gran crisis de 1808.
- Los alzamientos y movimientos junteros en Andalucía.
- La Andalucía afrancesada.
- Guerra y guerrillas en Andalucía.
- La vida cotidiana en Andalucía durante la Guerra de la Independencia.
- El camino hacia las Cortes de Cádiz.

El comité organizativo está presidido por el doctor José Manuel Cuenca Toribio y formado por los doctores Enrique Aguilar Gavilán, Fernando López Mora y María José Ramos Rovi.

El plazo de matrícula termina el 11 de enero de 2008. No obstante la recepción de comunicaciones terminará el 1 de noviembre de 2007 (título y resumen) y el 7 de diciembre de 2007 (texto definitivo).

El derecho de inscripción será de 20 euros para estudiantes y profesionales en situación laboral de desempleo y de 30 euros para el resto de interesados y profesionales.

Para más información dirigirse a:

Universidad de Córdoba.
Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de América.
Pl/ Cardenal Salazar s/n. 14071 Córdoba, España.
Telf.: 957 21 83 14.
Correo electrónico: hi3leliv@uco.es

Congreso Internacional de Historia. Buenos Aires, República argentina

Organizado por el Instituto Nacional Browniano, durante los días 30 y 31 de agosto de 2007 se celebrará en la ciudad autónoma de Buenos Aires (República argentina) un congreso internacional de Historia bajo el tema general «La época del almirante Guillermo Brown (1814-1857)», al cual se invita a asistir a todos aquellos que deseen participar en el evento.

Este Congreso académico, organizado con proyección internacional, se contempla en el marco de la conmemoración del 150° aniversario del fallecimiento del almirante, tenido allí por el «Padre de la Patria en el Mar».

La temática de los trabajos que se presenten habrá de circunscribirse al período transcurrido desde que el Almirante se hace cargo de la primera escuadra naval argentina hasta su fallecimiento en 1857. Siempre dentro de este período, se podrá abordar cualquier tema de historia argentina o de historia universal que esté relacionada con la historia marítima y naval de aquella. En consecuencia, se formarán comisiones de trabajo que abordarán los aspectos siguientes:

- Historia Naval y Marítima.
- Historia Militar.
- Historia sociocultural (Literatura, Arte, Derecho, Sociedad).
- Historia política y económica.

La Organización ha clasificado a los participantes en tres categorías: miembros titulares (aquellos que estando previamente inscritos presentes trabajos, los que les permite exponer sus ponencias durante veinte minutos y participar en las deliberaciones que se originen), miembros delegados (los representantes de instituciones a presentar trabajos y, por tanto podrán exponer sus ponencias durante veinte minutos y participar en las deliberaciones que se originen); miembros adherentes (las personas previamente inscriptas que no presentan trabajos).

Los trabajos habrán de ser inéditos y adecuadamente documentados; no serán admitidas aquellas ponencias que no se ajusten al temario. Sólo se admitirá un trabajo por cada ponente, ya sea elaborado individualmente o en equipo y durante las sesiones deberán ser expuestos por los autores. Los trabajos expuestos durante las sesiones serán publicados por el Instituto Nacional Browniano dentro de los dieciocho meses posteriores a la terminación del Congreso.

Para más información dirigirse a:

Instituto Nacional Browniano.
Casa Amarilla, Av. Almirante Brown 401, (C1155AEB).
Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Telf.: (5411) 4362-1225.
Correo electrónico: inbrowniano@yahoo.com.ar

LIBROS

Presentación del libro *Arte de navegar*, de Lázaro de Flores. Dos Hermanas, (Sevilla), España

Organizado por el Excmo. Ayuntamiento, el día 13 de abril de 2007 se celebró en Dos Hermanas, Sevilla, el acto de presentación de una edición facsimil de la obra *Arte de navegar* de Lázaro de Flores, obra del siglo XVI de la que se conocen pocos ejemplares, uno de los cuales se custodia en los fondos del Museo Naval de la Armada en Madrid, con la signatura BMN C. F. 95. Para regocijo de los bibliófilos, éste es el libro.

«Arte de navegar: navegación astronómica teórica y practica en la qual se contienen tablas nuevas de las declinaciones del Sol computadas al Meridiano de La Havana: tráense nuevas declinaciones de estrellas, y instrumentos nuevos». Tapas de pergamino, 4º, 394 pp., 22cm, [30] dibujos, [27] pp. de tablas, prólogo, Madrid, Julián de Paredes, 1673. El libro está dedicado a don Pedro Portocarrero, conde de Medellín y presidente del Consejo Supremo de Indias. En la portada figura un grabado de la nave *Victoria* con la leyenda: «Con instrumento nave rotundo/el imán y derrotero/un vascongado primero/dio la buelta a todo el mundo». En los preliminares figuran poesías de varios autores en alabanza del viaje de Elcano y de la obra del autor.

Lázaro de Flores, hijo de Dos Hermanas, fue de los primeros médicos que hubo en La Habana, donde dejó el primer libro científico que se escribió en Cuba. El Ayuntamiento de su ciudad natal, orgulloso de tener entre sus hijos a un personaje que ha aportado sus conocimientos de navegación en el siglo XVI, ha decidido, en honor a su memoria, preparar una edición facsimilar de esta obra, la cual ha corrido a cargo del historiador e investigador Antonio García del Moral, profesor de la Universidad de Córdoba.

El acto de presentación tuvo lugar en el Centro Cultural de Dos Hermanas y se desarrolló de la siguiente forma:

- Presentación por el señor alcalde don Francisco Toscazo Sánchez.
- Intervención del profesor don Antonio García del Moral, de la Universidad de Córdoba, quien hizo una descripción de cómo se ha llevado a cabo la edición.
- A continuación el contralmirante Teodoro de Leste Contreras, director del Órgano de Historia y Cultura Naval de la Armada, hizo un análisis del contenido y una exposición del significado de la obra.
- Cierre del acto por el señor alcalde.

Para más información dirigirse a:

Excmo. Ayuntamiento de Dos Hermanas (Sevilla).
Oficial Mayor.
Telef.: 954 91 95 22. Fax: 954 91 95 25.

J.A.O.

RECENSIONES

ALSINA TORRENTE, Juan: *Una guerra romántica (1778-1783). España, Francia e Inglaterra en la mar*. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006, 496 páginas e ilustraciones.

Una guerra romántica, es la expresión afortunada de Juan Alsina en su espléndido ensayo sobre el papel desempeñado por Francia, Inglaterra y España en los avatares marítimos de la contienda surgida por la sublevación de las colonias inglesas en la costa atlántica del norte. Tras el congreso de Filadelfia en 1776 en el que se declara la independencia de las trece colonias se suceden cinco años de guerra con diversas opciones, hasta que en 1783 se firma la Paz de Versalles, que supone una humillación para Inglaterra ya que le obliga a reconocer la independencia de los flamantes Estados Unidos.

Diversos factores y diferentes circunstancias conforman esta guerra, en la que España, aliada de Francia, por las exigencias del Pacto de Familia adquiere un directo protagonismo en el conflicto que en sus comienzos fue exclusivamente anglo-americano y más bien favorable a Inglaterra, pero el triunfo obtenido por los colonos en Saratoga en 1777 les supuso el apoyo de Francia y España, deseosa de desquite de las pérdidas sufridas en el Tratado de París de 1763.

Desde una ambiciosa y bien lograda perspectiva Alsina nos sitúa, no sólo en el escenario bélico, sino también en el análisis minucioso y objetivo de las circunstancias extemporáneas de marinas, buques, tácticas, política y economía. Un completo repertorio que a buen seguro despertará el interés de cualquier lector interesado por el tema.

El libro de Alsina, concebido y estructurado en dicho escenario tridimensional, resulta altamente sugestivo y novedoso y ofrece una objetiva y original contemplación del engranaje y los entresijos que conformaron el conflicto y sus consecuencias, examinado a través de sus distintas fases y derivaciones. Libro pues pensado y realizado desde un soporte documental minucioso y exigente, su interés se acrecienta página a página, porque ha sido escrito con plenitud de conocimiento, agudeza de interpretación, claridad y sencillez de exposición.

ALEJANDRE SINTES, Luis: *La guerra de la Cochinchina*. (Cuando los españoles conquistaron Vietnam), Barcelona, Edhasa, 2006, 510 páginas, ilustraciones.

El general de Ejército Luis Alejandro Sintes, es uno de esos privilegiados talentos que han hecho posible la conjunción cervantina armas y de las letras honrando a unas y otras. Su carrera militar culmina en los puestos de mayor responsabilidad y prestigio y su buen quehacer en el campo de la investigación histórica son los exponentes de una gran personalidad intelectual y castrense de reconocida y trascendente valía.

RECENSIONES

La guerra de la Cochinchina, con su acertado subtítulo de «Cuando los españoles conquistaron el Vietnam», es el relato bien estructurado y medio de la expedición española que al mando de un casi desconocido, pero no por menos meritorio coronel, que secundando una propuesta francesa, se adentró en aquellas tierras hostiles, en las que unos obispos españoles habían sido martirizados y muertos durante el siglo XVIII.

La expedición cumplió la misión impuesta y de ella nos da cuenta el relator que realiza igualmente un estudio profundo político y sociológico de las circunstancias que la motivaron, así como de la personalidad del coronel Palanca, uno de tantos heroicos militares a los que no se les ha rendido el homenaje que merecían.

Una puesta en situación perfectamente lograda en el análisis de la España de la segunda mitad del siglo XIX con sus espadones y pronunciamientos, nos conduce hasta mayo de 1863 en que se declara disuelto el ejército expedicionario español. La imagen de Palanca a través de un aporte biográfico y del documento cuadro cronológico de las vicisitudes de la expedición, sintetiza los valores de la obra, cuyo hilo conductor desde el teatro de operaciones hasta la firma del tratado de paz, transcurre sin cortes ni fisuras, lo que no es poco mérito dada la complejidad del tema.

Libro auténtico, riguroso, enriquecedor que hay que leer y meditar tras su lectura, y al que seguramente habrán de seguir nuevas y brillantes aportaciones para mayor gloria y ventura de letras y armas.

SEQUERA, Luis de: *Potopoto. Las tropas de guarnición en los territorios de Guinea*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2006, 348 páginas, ilustraciones.

No son demasiado conocidas, y desde luego valoradas en su justa dimensión, las aportaciones españolas en Guinea Ecuatorial, sobre todo en su aspecto militar, que junto al colonizador, fue durante mucho tiempo el reflejo de su intenso quehacer, abnegado, solidario y fructífero en aquellas tierras de lejanía.

El general Sequera, de brillante currículum castrense, antiguo capitán de la Guardia Territorial y delegado gubernativo en Guinea continental, ha escrito un libro que tras el encabezamiento del vocablo nativo *potopoto* expone, analiza y condensa toda la impresionante trayectoria de las tropas que, desde el emplazamiento efectivo español en el África tropical hasta la independencia, guarnicionaron y protegieron aquel reducto hispano donde dejaron sobradas huellas de su competencia, en una labor esforzada, meritoria y, sobre todo, impregnada de un espíritu insobornable de patriotismo.

Pocas veces el lector tendrá delante un libro tan sugestivo y sorprendente como ameno y riguroso, factores todos muy estimables por lo inédito de la investigación. Desde la toma de posesión del territorio, con la llegada de las primeras fuerzas armadas que lo pisaron, hasta la proclamación de independencia de la nueva nación, e incluso más allá con la cooperación militar espa-

ñola, todo está contemplado y expuesto desde los parámetros de una minuciosa investigación histórica, enriquecida con abundantes notas concordantes con el texto, al que no dudo de calificar como apasionante.

Desde las primeras fuerzas de Infantería de Marina hasta los últimos efectivos de la Guardia Civil, pasando por la Guardia Colonial, (después Territorial), policía indígena y componentes de la armada y la aviación, la presencia de unos hombres que contribuyeron generosamente a la común tarea de españolización, es justamente dignificada en las páginas de este libro.

La historia está demasiado próxima para que los juicios de valor se emitan con plena vigencia, el general Sequera rompe las reglas de este planteamiento, con esta obra bien estructurada y excelentemente documentada donde se conjuga el rigor de la investigación con el disfrute de la lectura que, a no pocos (el que firma esta reseña entre ellos), le retrotraerá al almacén de los gratos recuerdos y la evocación.

CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: *La cuna y orígenes de Cristóbal Colón*. 294 páginas, Real Academia del Mar, ilustraciones. Madrid, 2006.

No es evidentemente poco cuanto de Colón se ha escrito y se seguirá escribiendo. La enigmática figura del descubridor y la magnitud de su empresa, con el trascendente legado histórico que comportó, es una fuente viva para la mejor identificación del personaje.

Guadalupe Muñoz Chocano, que tantas pruebas de su erudición en el conocimiento colombino ha dado en numerosos libros, ensayos, conferencias y artículos nos ofrece esta nueva entrega sobre la cuna y orígenes de Cristóbal Colón, uno de los aspectos más complicados y discutidos del ilustre navegante. La autora, que ya había alcanzado un notable éxito con su anterior libro, *Cristóbal Colón: incógnita de su muerte*, encara con indudable solvencia y probada maestría otro de los puntos oscuros del personaje, como es el de su cuna y origen, polémico tema que tanto ha dividido a los historiadores.

A Colón se le han otorgado numerosas partidas de nacimiento de los más variopintos lugares. Se ha dicho que era mallorquín, gallego, valenciano, etc. La imaginación no tiene límites y si a ella se le unen intereses particulares, peor. Para «desfacer cualquier entuerto» es necesario acudir a este libro, en el que como dice su autora «quizá uno de los mayores atractivos de la figura del descubridor sea la “nebulosa colombina” de la que hablaba en el siglo XIX el fecundo Fernández Duro».

Libro ya indispensable dentro del amplio censo de la historiografía colombina y que aclara con indiscutible autenticidad el origen y la cuna de quien le dio a España el regalo de un nuevo mundo.

J.C.P.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas correcciones serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja en la que debe figurar el título del trabajo, un breve resumen del mismo, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Podrá hacer constar más titulaciones, las publicaciones editadas, los premios y otros méritos en un **resumen curricular** que no exceda de diez líneas.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Deben entregarse con los errores mecanográficos corregidos y si es posible **grabados en diskette**, preferentemente con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines.

Las ilustraciones que se incluyan deberán ser de la **mejor calidad posible**. Si se remiten en disquette o CD-ROM, deberán tener una **resolución de 300 p.p.p.**, como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal, convenientemente rotulados. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente **pie**, así como su **procedencia**. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo 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 a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 4 euros el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
C/ Juan de Mena, 1, 1.º
28071 Madrid.
Teléfono: (91) 379 50 50. Fax: (91) 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.Mde.es

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALE. LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
- MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)
- 45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
DESPUÉS DE TRAFALGAR
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones.
Además, Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

