

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXV

2007

Núm. 99

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



CONSEJO RECTOR:

Presidente: Teodoro de Leste Contreras, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Hermenegildo Franco Castañón, 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; Federico Baeza Fdez. de Rota, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Historia Subacuática.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Paloma Molins Bedriñana.

Administración: Juan José Hernández Fernández, comandante 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.
C/e: ihcn@fn.mde.es

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2007.

Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN: 0212-467-X.

NIPO: 076-07-036-X (edición en papel).

NIPO: 076-07-037-5 (edición en línea).

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).

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

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>Julio de 1873: la Sublevación Cantonal triunfa en los buques y en el arsenal de Cartagena</i> , por Manuel Rolandi Sánchez-Solís	7
<i>Las cofradías de mareantes de Sevilla y Cádiz: disputas jurisdiccionales (siglo xvii)</i> , por Esteban Mira Caballos	41
<i>Cruzar el Atlántico al cuidado de los enfermos: cirujanos en la Carrera de Indias. Las flotas de Nueva España, 1574-1695</i> , por María Luisa Rodríguez-Sala	57
<i>La ayuda militar alemana a la Marina española, 1942-1944 (II)</i> , por Lucas Molina Franco	73
<i>La vocación numismática del arsenal de Cartagena</i> , por José Antonio Ocampo Aneiros	81
<i>La historia vivida: Un incidente diplomático entre España y los Estados Unidos de Norteamérica</i> , por Fernando de la Guardia Salvetti	91
<i>Documento: Un apoyo sorprendente</i>	99
<i>La Historia Marítima en el mundo: «Navegadores» en la filatelia portuguesa</i> , por José Antonio Ocampo Aneiros	103
<i>Noticias Generales</i>	111
<i>Recensiones</i>	119

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Manuel Rolandi Sánchez-Solís es licenciado en Ciencias Geológicas por la Universidad Complutense, diplomado en Hidrogeología e investigador histórico. Miembro de numerosas instituciones nacionales e internacionales relacionadas con su profesión, es autor de unas 50 publicaciones históricas y técnicas en diferentes medios editoriales especializados —entre las que cabría destacar *Sublevaciones republicanas en Cartagena (1885-1886): las intenciones del arsenal naval y del castillo de San Julián*— y colaborador asiduo de medios especializados como *Revista de Historia Militar*, *Cuadernos Republicanos* y *Cartagena Histórica*, de cuyo consejo editorial forma parte.

Esteban Mira Caballos es doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla y correspondiente de la Academia de la Historia de la República Dominicana. Especialista en las relaciones entre España y América en el siglo XVI, ha publicado una docena de libros sobre el tema y presentado una veintena de ponencias en congresos nacionales e internacionales. Autor también de medio centenar de artículos en prestigiosas revistas, como *Studia Historica*, *Archivo Hispalense* y *Revista Complutense de Historia de América*, entre otras. Mira Caballos enseña historia en Extremadura, comunidad autónoma de cuyo Cuerpo de Profesores de Enseñanza Secundaria forma parte como funcionario de carrera.

María Luisa Rodríguez-Sala Muro es licenciada en Sociología y doctora en Historia por la UNAM, de cuyo Instituto de Investigaciones Sociales forma parte como investigadora. Con una larga trayectoria académica, ha sido investigadora y profesora visitante en instituciones académicas mejicanas y españolas: CSIC, Universidad de Castilla-La Mancha, Universidad Complutense... Es autora de numerosos libros sobre sociología de la ciencia e historia de la ciencia y la tecnología, y de más de 60 artículos sobre los mismos temas, publicados en revistas académicas de diferentes naciones hispanohablantes. Profesora en diversas escuelas y facultades mejicanas, pertenece a sociedades científicas de reconocido prestigio internacional.

Lucas Molina Franco es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Valladolid. Funcionario interino de la Junta de Castilla y León, profesor de Economía en la Escuela Superior de Marketing de Valladolid y, en los últimos siete años, redactor jefe de *Revista Española de Historia Militar*, está preparando su tesis doctoral en Historia Contemporánea.

José Antonio Ocampo Aneiros, coronel del Cuerpo de Máquinas de la Armada en situación de retirado, ha ocupado destinos en mar y tierra. Especialista en instalaciones de vapor con la tesis «Turbinas de vapor de alta presión» (1964), ha sido profesor en la ENM, coadjutor de su jefe de estudios (1964-1969), y jefe de los servicios de máquinas de la Zona Marítima del Mediterráneo (1978) y del Servicio de Publicaciones de la Armada y de la Editorial Naval (1986-1994). Diplomado en formación de profesores (1965), Logística (1993) y Genalogía y Heráldica (1990), es autor de varias monografías para alumnos de la ENM y de *De correcciones y correctores* (2000), suplemento de la *Revista de Historia Naval*, de la que es redactor jefe desde 1994. Es colaborador de la *Revista General de Marina* —de la que es premio Roger de Lauria con «*E Pluribus Unum. Antología de un epistolario inevitable*» (1975)—, y lo fue también del barcelonés *Noticiero Universal*. A él se debe *Proa. Revista Radiofónica del Mar* (Radio Mallorca, 1960) y es de destacar su intervención en la serie de la Televisión Gallega *Océanos, hombres, mares* (episodio V, «De la vela al vapor»). Ocampo Aneiros es asimismo asesor-coordinador de publicaciones del Instituto de Historia y Cultura Naval.

NOTA EDITORIAL

Llega a su fin el año 2007, y la REVISTA DE HISTORIA NAVAL alcanza su 99.^a entrega. Nos hallamos, pues, al filo de los 100 números, hito reseñable por lo que supone de consolidación de un proyecto editorial de largo aliento.

El Instituto de Historia y Cultura Naval ha tenido en la REVISTA un eficaz instrumento de fomento de la conciencia marítima nacional y de difusión de la cultura naval, instrumento que ha permitido, por otra parte, rescatar hechos y personajes de nuestra historia naval del letargo en que yacían en fondos documentales y bibliográficos, otra de las razones que alentaron su creación.

Creemos que, a pesar de las muchas dificultades y escollos encontrados en su derrota, nuestra publicación ha cumplido satisfactoriamente la misión encomendada, y llega al umbral de sus bodas de plata llena de vigor y de ilusiones. El mérito de haber alcanzado el objetivo que justificó su creación puede repartirse por igual entre escritores y lectores, artífices a lo largo de estos años del éxito logrado.

Este último número del 2007 se abre con un trabajo de Manuel Rolandi Sánchez-Solís titulado *Julio de 1873: la Sublevación Cantonal en los buques y en el arsenal de Cartagena*, y continúa con los siguientes artículos: *Las cofradías de mareantes de Sevilla y Cádiz: disputas jurisdiccionales (siglo xvii)*, de Esteban Mira Caballos; *Cruzar el Atlántico al cuidado de los enfermos: cirujanos en la Carrera de Indias. Las Flotas de Nueva España, 1574-1695*, de María Luisa Rodríguez-Sala; *La ayuda militar alemana a la Marina española, 1942-1944*, segunda entrega de la serie de Lucas Molina Franco, y *La vocación numismática del arsenal de Cartagena*, trabajo de José Antonio Ocampo Aneiros que cierra la primera sección de este número.

Esta entrega de la REVISTA se completa con las habituales secciones de La historia vivida, con un artículo titulado *Un incidente diplomático entre España y Norteamérica*, de Fernando de la Guardia; el documento *Un apoyo sorprendente*; La Historia Marítima en el mundo: «*Navegadores*» en la *filatelia portuguesa*, por José Antonio Ocampo; Noticias generales y Recensiones ponen el punto final al número 99.

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.

JULIO DE 1873: LA SUBLEVACIÓN CANTONAL TRIUNFA EN LOS BUQUES Y EL ARSENAL DE CARTAGENA

Manuel ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS
Investigador histórico

Introducción y antecedentes históricos

Situación general del país

En el verano de 1873, el sector más radical del republicanismo español (el denominado «intransigente») se levantó en armas en media España (Levante y Andalucía sobre todo) contra el gobierno central de la I República, presidido en esos precisos momentos por Francisco Pi y Margall, líder histórico y carismático del federalismo español decimonónico. La Marina de Guerra no se vería exenta del proceso insurreccional iniciado, sino que jugaría un papel relevante y de primer orden en el desarrollo y desenlace del mismo, al constituir la clave del éxito de la sublevación en Cartagena (en cuya Fuerza Naval del Mediterráneo y arsenal naval triunfó) y del fracaso en Cádiz (en cuyo arsenal de La Carraca y Escuadra de Reserva adjunta fracasó).

Pero comencemos por intentar describir, muy brevemente, cómo se había llegado a aquella situación insurreccional y de enfrentamiento entre los dos grandes sectores del republicanismo español (el «benévolo» y el «intransigente»), que terminaría desembocando en la sublevación cantonal del verano de 1873.

Tras la abdicación del monarca Amadeo de Saboya y la proclamación de la I República el 11 de febrero de 1873, como solución pactada entre radicales y republicanos a la crisis del sistema surgido con la Revolución de 1868, el nuevo régimen republicano se vería sometido a múltiples presiones desde la derecha y la izquierda, en forma de diferentes intentos de golpes de estado (general Gaminde en Barcelona, en el mes de febrero, y Comisión Permanente de la Asamblea en Madrid, en el mes de abril) y de continuas amenazas del sector más radical y activo del republicanismo (el «intransigente»), deseoso de alcanzar lo más rápidamente posible y sin demoras todos los objetivos del republicanismo histórico.

Superados, aunque con dificultades, estos primeros obstáculos, el triunfo republicano federal en las elecciones de mayo de 1873 (días 10 a 13) traería como consecuencia inmediata la aprobación de la República federal en las nuevas Cortes (7 de junio), lo que suscitó una patente inquietud en el sector intransigente de los republicanos federales, cuyos dirigentes (la

denominada «burguesía de agitación») avivaron su activismo e iniciaron una política de presión creciente (tanto en las Cortes como en la calle) sobre el gobierno benévolo de Estanislao Figueras. El objetivo de tal presión era que éste abandonara, definitivamente, la política moderada pactada con los radicales y asumiera íntegramente los principios del federalismo histórico y las reformas por él preconizadas, comenzando con la inmediata aplicación de la nueva estructura federal del Estado (sin esperar a ningún tipo de referéndum ni de acuerdo en las Cortes) y continuando con la rápida aplicación de la reciente «ley de supresión de las quintas» (imposible de aplicar de forma inmediata, por las necesidades acuciantes de las guerras carlista y cubana), la reforma agraria, el reparto de tierras, la reducción de la jornada laboral, la enseñanza obligatoria y la protección del trabajo infantil. En resumen, que se hicieran reales y efectivos, y sin ningún tipo de demora ni cautela, los principales puntos del programa republicano federal, defendidos desde muchos años atrás.

Ante la lógica petición de «calma» y de «tiempo» por parte del gobierno de Figueras, para poder realizar de forma progresiva y sin traumas las exhaustivas reformas previstas, los intransigentes respondieron con la creación de un comité de salvación pública en Madrid. Este comité, encabezado por Roque Barcia y el general Contreras, actuaría como un gobierno republicano intransigente paralelo al oficial de Figueras, intensificaría las acciones de presión, y planificaría y dirigiría las actuaciones revolucionarias previstas para los siguientes meses.

En la primera semana de junio de 1873 se producirían ya los primeros conatos insurreccionales en diferentes puntos de Andalucía, con el desarme de las tropas de la guarnición en Málaga y los motines armados en Sevilla, Cádiz y Granada, los cuales dejaron como resultado varios muertos y heridos graves. A estos preocupantes sucesos se unirían otros similares en Cataluña y Levante, como la sublevación de una columna militar en Igualada (Barcelona) contra sus mandos (general Velarde), al ya extendido grito de «¡abajo los galones!», y el asesinato del teniente coronel Martínez Llagostera en Sagunto (Valencia) a manos de soldados del Batallón de Cazadores de Madrid.

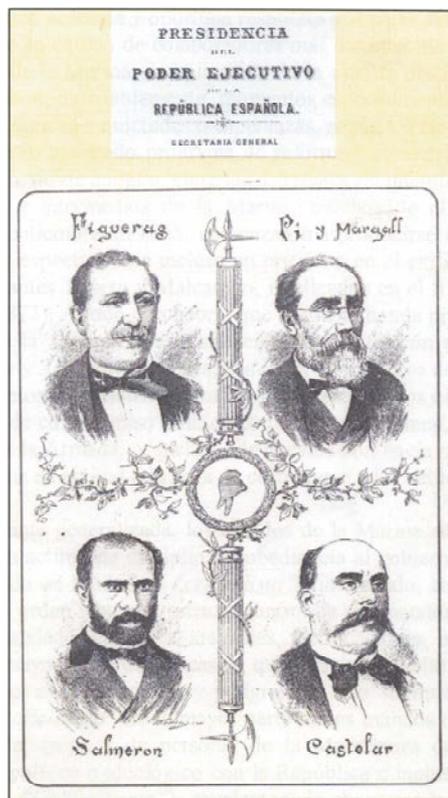
El presidente Figueras, angustiado por la difícil situación en que se encontraba sumido el país y el propio partido republicano, entraría en una grave crisis depresiva que terminaría provocando su dimisión (10 de junio). Fue sustituido por su hasta entonces ministro de la Gobernación, Francisco Pi y Margall, el verdadero «hombre fuerte» del régimen. Esta momentánea crisis de poder fue aprovechada por los generales republicanos prointransigentes Juan Contreras y Fernando Pierrad para sublevar la guarnición de Madrid e intentar proclamar la República federal (10-11 de junio). Fracasada la intenciona ante la rápida reacción de Pi y Margall y sus partidarios, los cabecillas intransigentes decidieron poner en marcha una estrategia de sublevaciones armadas simultáneas en diferentes zonas del país (Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Cádiz, Salamanca y Cartagena), cadena de insurrecciones que se tenía previsto iniciar en la tercera semana de julio. El plan preveía que, tras el

triunfo de la sublevación en alguna ciudad o provincia de importancia, se estableciera un gobierno provisional de la Federación Española, al que se incorporarían todos los diputados intransigentes y que se ubicaría, provisionalmente, en la localidad que se considerara más conveniente y segura hasta su traslado definitivo a Madrid, cuando la sublevación se hubiera generalizado y consolidado en el resto del país.

Situación de la Marina

Esta situación de inestabilidad general y casi sin tregua en el país se transmitiría también a la Marina de Guerra, la cual, además, se vería muy directamente afectada por las diversas reformas administrativas emprendidas por los sucesivos gobiernos republicanos, entre las que cabría destacar los planes de unificación («refundición», como se los llamó en los textos de la época) de los ministerios de la Guerra (Ejército) y Marina, y de supresión del Tribunal Supremo de Guerra y Marina y del Almirantazgo, a todo lo cual habría que añadir la importante Ley de Reemplazo y Organización del Ejército (decreto de 17 de febrero de 1873), más conocida como «de abolición de las quintas», y la posterior Ley de Supresión de las Matrículas de Mar (de 22 de marzo de 1873), por las que se disponía que, a partir de esas fechas, el Ejército y la Marina se nutriesen básicamente de voluntarios (1).

Paralelamente a este profundo proceso reformista, la Marina viviría, junto con fuertes recortes presupuestarios y de limitación de medios, los primeros intentos de motines a bordo de sus buques (vapor *Lepanto*, el 21 y 22 de febrero de 1873 en Barcelona; vapor *Ulloa*, el 13 de marzo en Valencia, y



Presidentes del ejecutivo de la I República. De izquierda a derecha y de arriba abajo, Estanislao Figueras, Francisco Pi y Margall, Nicolás Salmerón y Emilio Castelar. (Grabado de *La Flaca*.)

(1) ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, Manuel: «La Marina ante la I República (I). Organización interna, personal de la Armada, ministerio, departamentos marítimos, comandancias generales, unidades navales y escuadras en el año 1873». *Revista de Historia Naval*, núm. 89, tercer trimestre de 2005.

fragatas *Vitoria* y *Almansa*, en los meses de marzo, abril y mayo en Cartagena), lo que suscitaría una lógica inquietud entre los mandos de la Armada y una acertada y oportuna respuesta por parte del nuevo ministro de Marina, contralmirante Jacobo Oreiro, y de su equipo de colaboradores más directos de decidida exigencia, a todos los mandos y personal subalterno de la Marina, de estricto acatamiento de la disciplina militar y de obligado respeto a la legalidad vigente. Fueron, indudablemente, momentos especialmente difíciles dentro y fuera de la Marina, en la que, junto con las lógicas inquietudes o esperanzas, según los casos, por la llegada del nuevo régimen y la implantación de su avanzado programa de reformas, comenzaron a aflorar las marcadas diferencias ideológicas que existían, desde antiguo, entre los diferentes estamentos que la componían.

Entre los mandos superiores e intermedios, muchos de ellos antiguos promotores y seguidores de la Revolución de Septiembre de 1868, comenzó a cundir un cierto desencanto, al ver frustradas sus antiguas ilusiones y expectativas y contemplar cómo se reducía a prisión o se forzaba al exilio a sus máximos dirigentes de años anteriores (los contralmirantes Topete y Malcampo, implicados en el frustrado intento de golpe de estado radical del 23 de abril de 1873). A todo ello habría que añadir la honda preocupación suscitada entre una gran parte de los mandos por el estado de indefensión derivado de los intentos de insurrección de las fragatas *Vitoria* y *Almansa* en Cartagena (25 y 27 de mayo de 1873) y la suspensión, por orden gubernamental, de los procesos sumariales incoados contra los implicados en ellos. El resultado sería una falta de identificación y de compromiso político con el nuevo régimen por parte de un importante e influyente número de mandos de la Armada, o incluso de decantación hacia posturas más conservadoras, lo que, de alguna manera, determinaría su actitud a la hora de enfrentarse a las sublevaciones cantonales que se avecinaban.

A pesar de esta situación bastante generalizada, los mandos de la Marina adoptarían mayoritariamente (y hasta finales del año 1873) una actitud de disciplinada obediencia al gobierno legítimo de la nación (en este caso, al republicano establecido en Madrid, o «centralista»), intentando, con mayor o menor grado de decisión y de acierto, mantener en orden y bajo el estricto control de sus mandos legítimos las instalaciones o unidades que se les habían encomendado (cuarteles, arsenales, fortificaciones, edificios, buques, etc.) y no aceptando (y oponiéndose, en la mayor parte de los casos) que fueran ocupadas y controladas por personal revolucionario y no militar, por el evidente riesgo y peligro que ello suponía. Como contrapartida a la comentada actitud «legalista» u «oficialista» de la mayor parte de los mandos de la Marina, un importante número de suboficiales, de miembros de la clase de marinería y tropa y de personal de la maestranza sí mantendrían un claro compromiso político e ideológico con la República, en particular con el sector más radical del republicanismo de la época, el «intransigente», envaletonado por la nueva situación creada tras el triunfo federal en las elecciones de mayo. Las promesas de licencias absolutas para la marinería de reem-

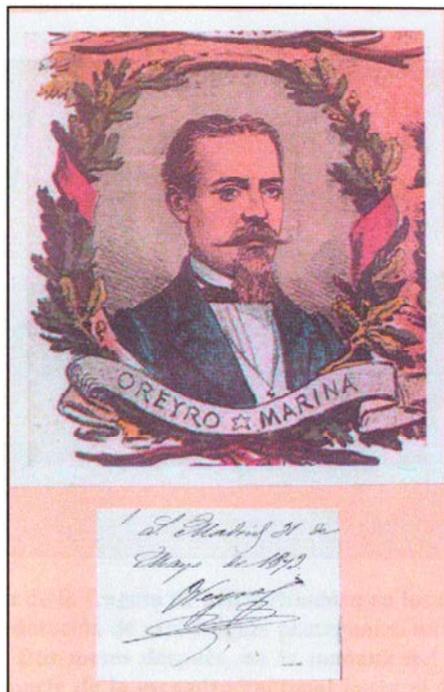
plazo y de promociones y mejoras profesionales para el personal subalterno y de la maestranza serían un eficaz reclamo hacia la causa intransigente, que terminaría propiciando que fueran estas clases, precisamente, las promotoras de los actos insurreccionales de la primavera y el verano de 1873, actos con los que colaborarían abiertamente, amén de formar parte de los posteriores cuadros de mando cantonales (2).

La sublevación cantonal en el departamento marítimo de Cartagena

Antecedentes y prolegómenos. Los intentos de motín a bordo de las fragatas Vitoria y Almansa

En Cartagena, las reivindicaciones de los republicanos intransigentes fueron prácticamente continuas desde los primeros días de la República, tomando especial relevancia en varias manifestaciones de protesta contra la política de pactos del gobierno y la lentitud en su labor reformista (16 y 23 de marzo y del 6 de abril). En dichas manifestaciones se protestó abiertamente contra el «servicio forzoso de las armas» y se exigió la abolición de las matrículas de mar y la concesión de licencias absolutas.

Pero, junto con estas primeras manifestaciones de protesta, en las que participaron numerosos marineros de la escuadra y personal de la maestranza del arsenal, los hechos más preocupantes fueron los intentos de insurrección (o «motines», como se les denominaba en la terminología militar de la época) a bordo de las fragatas *Vitoria* y *Almansa* durante las noches del 25 y 27 de mayo de dicho año, que ya han sido tratadas en otro artículo

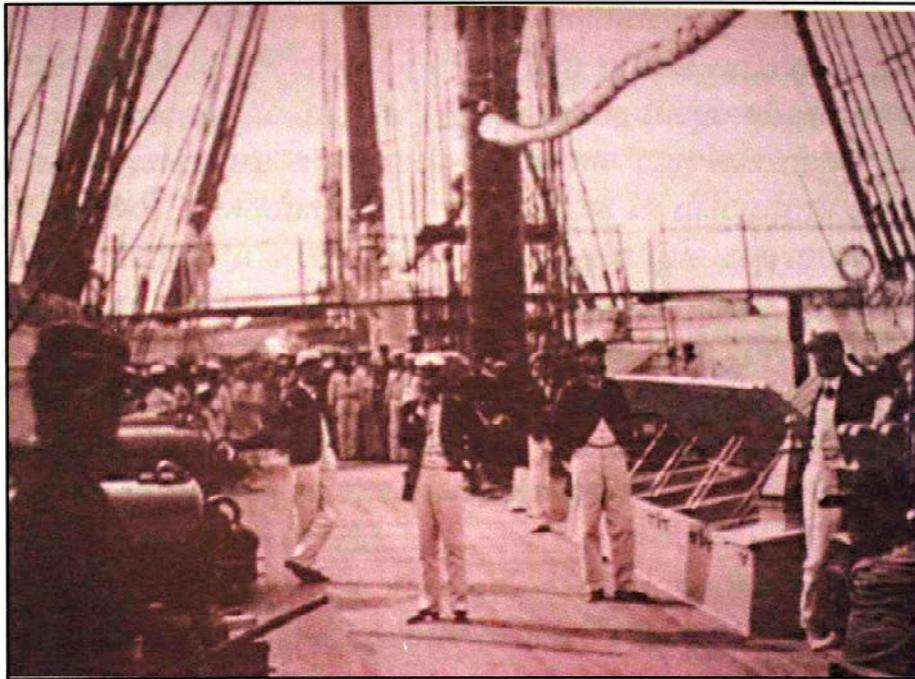


Contralmirante Jacobo Oreiro (1822-1881), ministro de Marina de los gobiernos de la I República presididos por Estanislao Figueras, Nicolás Salmerón y Emilio Castelar. (Grabado de *La Flaca*, 10 de junio de 1873.)

(2) *Idem*: «El Departamento Marítimo de Cartagena y su arsenal naval durante la Sublevación Cantonal de 1873-1874». Jornadas *on-line* sobre los progresos y evolución de las armas, fortificaciones y buques durante el siglo XIX, desde la guerra de la Independencia al reinado de Alfonso XII. Cartagena, octubre-noviembre de 2006.

específico (3), rebeliones que constituyeron un primer ensayo de la Sublevación Cantonal de dos meses después.

En esta primera ocasión, la oficialidad de los buques (comandante, capitán de navío Pedro Aubarede Bouyón; segundo comandante, capitán de fragata Alejandro Churruca Brunet, y el jefe de la guardia de Infantería de Marina, teniente Miguel Pelayo, en la *Vitoria*; y oficial de guardia, teniente de navío Joaquín Fuster Fernández-Cortés, con la ayuda de varios suboficiales y tropa, en la *Almansa*) conseguiría reducir a los amotinados mediante una decidida actitud de resistencia y el uso moderado y proporcional de la fuerza armada, sin que llegara a producirse ningún muerto ni herido. Los cabecillas (contramaestres José Pino Ballester y Francisco Rubio Timón, y el civil Félix Rosumi, asistente particular



Cubierta con tripulación de la fragata de hélice *Almansa* en los años sesenta del siglo XIX. En la noche del 27 de mayo de 1873, una parte de su dotación se sumó a un intento de motín que fue controlado por el oficial de guardia del buque. Dos meses después, en la mañana del 14 de julio, se uniría a la Sublevación Cantonal en marcha, formando parte de la escuadra cantonal hasta el 4 de agosto, en que sería capturada por un combinado angloalemán frente a las costas de Granada. (Fotografía del Museo de Pontevedra.)

(3) *Idem*: «La Marina ante la I República (II). Los primeros intentos de motines a bordo de buques de la Armada durante los meses de febrero a mayo de 1873». *Revista de Historia Naval*, núm. 92, cuarto trimestre de 2005.

de uno de los oficiales de la *Vitoria*) serían detenidos y sometidos a consejos de guerra, aunque posteriormente (14 de junio) el gobierno ordenaría el sobreseimiento y archivo de los procedimientos sumariales en marcha y la puesta en libertad de todos los implicados.

El contralmirante Dueñas avisa repetidamente al gobierno del delicado estado de la escuadra y del departamento

En medio de esta peligrosa y perenne atmósfera insurreccional, el capitán general del departamento, contralmirante José Dueñas Sanguineto, enviaría varios informes al ministro Oreiro en los que, de forma insistente, avisó sobre la preocupante situación general del departamento marítimo (en el que, además de los intentos de motín, acababa de presentarle la dimisión en bloque la oficialidad de la fragata *Almansa*, con su comandante a la cabeza, el capitán de navío de primera clase Eduardo Butler Anguita, como protesta ante la situación de indefensión en que se encontraban) y sobre la urgente necesidad de licenciar a las tripulaciones peligrosas.

Los avisos sobre la necesidad de tomar urgentes medidas disciplinarias contra los revoltosos y de disponer de mayores recursos con que enfrentarse a los previsibles acontecimientos de mayor importancia fueron insistentes a lo largo de los meses de mayo y junio, y en ellos se reflejan nuevamente los temores de que se produjeran «nuevos conflictos», dada la «escasa fuerza material» con que contaba para enfrentarse a ellos. Sin duda, fueron toda una premonición y un claro aviso, no atendido a tiempo, de cuanto iba a acontecer pocas semanas después.

El contralmirante Dueñas conocía perfectamente la gravedad de la situación en la escuadra y en la ciudad de Cartagena, y desde luego era consciente de la magnitud del terremoto en ciernes. No tenía la completa seguridad de que determinadas tripulaciones revoltosas de la escuadra no intentarían nuevos actos de insubordinación en los siguientes días, que, indudablemente, podían influir en el arsenal y en algún sector de la población de la ciudad (aunque la realidad era más bien la contraria). Por si fuera poco, los mandos de una de las fragatas más problemáticas de la escuadra (la *Almansa*) se plantaban y dimitían en bloque, en un delicado momento en el que se hacía más necesario que nunca el mantenimiento del principio de autoridad a bordo de los buques, el estricto cumplimiento de las Ordenanzas y el mantenimiento de la unidad y disponibilidad de los mandos del departamento, para evitar que las reivindicaciones de determinados partidos o grupos políticos (por justas y legítimas que fueran) se plantearan en los buques de la Armada (que no era, desde luego, su lugar más adecuado), y no en las urnas o en el Congreso de los Diputados.

En la misma mañana del 28 de mayo, Dueñas solicitaba autorización para aplicar medidas disciplinarias: «Es preciso, visto el estado de los buques[,] medidas pronto, por ser crítica la situación de esta Capitanía General. El orden

que se observa en el pueblo puede[n] alterarlo las tripulaciones» (4), y pocas horas después insistía:

«... el suceso de anoche rebela (*sic*) desde luego el estado de la fragata, su Comandante y Oficialidad dispuestos como siempre a cumplir fielmente con sus deberes, pero cohibidos por la falta latente hoy en todos los Cuerpos armados del prestigio que la disciplina da cuando es apoyado por todos los elementos que han de concurrir a sostenerlo, y toda vez que cierto orden de ideas y consideraciones impiden hoy que la disciplina se sostenga con los medios que sus leyes determinan preciso es apelar a otros que por su índole basten a evitar la propagación de hechos que forzosamente han de conducirnos a un desbordamiento social que mi puesto me impone el deber de preverlos; y tanto para dejar éste a salvo cuanto para tranquilidad de mi conciencia, me apresuro a exponer los únicos medios que en mi opinión y en la de los Jefes del Departamento a quienes he oído puedan salvar hoy los altos intereses que se ven amenazados.

»La marinería de las fragatas *Vitoria* y *Almansa*, están igualmente minadas por una mano oculta que no es otra que la de esa clase perturbadora de todo orden de cosas, en los clubs de los intransigentes beben sus doctrinas, en ellos todos los días se les habla a los sentidos y por tanto ha llegado el caso de poder afirmar disponen en absoluto de sus voluntades, en ellos diariamente reciben instrucciones que los hechos demuestran son obedecidas, en ellos adquieren compromisos solemnes que el afán de los temerosos por salirse de las fragatas demuestran su deseo de evitar esos compromisos, y por último en ellos organizan los planes que obedecen consignas de otros centros como lo demuestra el hecho de haberse sabido por Murcia lo que después hubo de suceder aquí.

»El estado de la plaza es conocido por la superioridad, la mayoría de la población no propende al desorden pero me cabe la duda de qué lado se pondrían si como es costumbre se verificaba al grito de República, con cuyo nombre se escudan; la guarnición escasísima, los fuertes exteriores del recinto del puerto desartillados, el presidio aglomerado de presos que se van aumentando dispuestos siempre a aprovechar el menor motivo de alarma; de todo lo cual se deduce que el objeto verdaderamente temible es la gente de esas fragatas cuya continuación aquí la considero de inminente peligro.

»En esta profunda convicción que tengo sólo veo dos medios, el uno hacer salir inmediatamente esos buques, el otro licenciar temporalmente su marinería, el primero tal vez diera por resultado secundar las miras del Gobierno de tener para en su día dispuestos esos buques a primera orden, pero también es muy probable casi seguro que se continuaría la historia del *Ulloa* resistiéndose a salir y de aquí el conflicto, por cuyas razones considero como único recurso licenciar temporalmente la marinería quedando estos buques amarrados en la dársena para utilizar ese valioso material en ocasión favorable toda vez que hoy sólo sirve de hostilidad...» (5).

(4) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (AGMAB), sección Expedientes, diferentes legajos e informes de 1873.

(5) Archivo General de la Zona Marítima del Mediterráneo (AGZMM), sección Sublevación Cantonal, diversos oficios y expedientes de 1873.

El 29 de mayo, Dueñas anunciaba, no sin cierta ironía: «... hoy mismo voy a poner en juego la autorización que me dio V. ayer para ver de mandar a la (*sic*) Habana los más posibles, pero no creo baste para deshacernos del mal germen de estos buques y así le propongo, rogándole me conteste aunque sea por telégrafo, me autorice para dar licencias temporales y si fuera posible hasta el cocinero del equipaje...» (6), y el 10 de junio insistía: «... hago también presente que las actuaciones siguen su marcha si bien omitiendo los actos de prisión. Aún me resta suplicar a V.E. fije la atención en lo anómalo de las circunstancias y la escasa fuerza material con que cuento para en un caso extremo, hacer prevalecer la ley. Estas consideraciones y el deseo vehemente de ahuyentar situaciones difíciles, es lo que hasta ahora viene trazando, como V.E. sabe mi línea de conducta» (7).

En Madrid, y en el Ministerio de Marina, los sucesos de Cartagena alarmaron extremadamente al gobierno y a los altos mandos de la Armada; pero, sobre todo, no sentaría nada bien la actitud de los mandos de la fragata *Almansa* y su petición de dimisión en bloque. Tras decidir en un primer momento no admitir tal dimisión (28 de mayo), el propio ministro de Marina, tras reunirse en Consejo de Ministros con el resto del gobierno (día 29), modificaba lo anteriormente dispuesto por el Almirantazgo (el más alto órgano operativo y decisivo de la Marina de la época, del que el mismo ministro formaba parte como presidente) y ordenaba el relevo inmediato del comandante de la *Almansa* y la formación de causa contra él y contra los otros mandos que habían presentado la dimisión. Un día después, el Almirantazgo nombraba nuevo comandante de la fragata al capitán de navío de segunda clase Federico Anrich Santamaría (nacido en Cuba, pero procedente de una familia de origen cartagenero y muy vinculada a la ciudad y a la Marina), quien curiosamente contaba con un hermano entre los republicanos intransigentes locales, el cual ocupaba el cargo de capitán ayudante del Batallón de Voluntarios de la República de Cartagena. De momento, y hasta la llegada del nuevo comandante, Butler haría entrega del mando de la fragata (en la misma tarde del 29 de mayo), con carácter interino, al también capitán de navío Juan Nepomuceno Mexía (un hombre tan de la confianza del ministro Oreiro que pocos días después pasaría a ocupar la secretaría particular de éste).

Al parecer, al gobierno de Madrid y a los altos mandos de la Marina les preocupaba más en aquellos delicados momentos el «plante» de algunos mandos de los buques que los verdaderos actos de indisciplina de las tripulaciones, ante el temor de que las citadas dimisiones respondieran a una posible acción política y premeditada contra el nuevo régimen o contra las personas que ocupaban los más altos cargos de la Marina en ese período. Esta preocupación se justificaba en la abierta simpatía de Butler hacia la causa monárquica (no en vano había servido como ayudante del monarca Amadeo de Saboya), simpatía de la que participaban otros altos mandos del departamento

(6) AGMAB, sección Expedientes, diferentes legajos e informes de 1873.

(7) *Ibidem*.

marítimo, partidarios de la monarquía amadeísta y del exiliado almirante Topete. Tales eran los casos del comandante subinspector del arsenal y segundo jefe del departamento, capitán de navío de primera clase José M.^a de Soroa (ex diputado a Cortes y ex senador del Reino durante la monarquía amadeísta), y del comandante de Artillería del departamento, coronel Gaspar Salcedo (antiguo jefe económico de la Casa Real de don Amadeo y ayudante de campo honorario de éste).

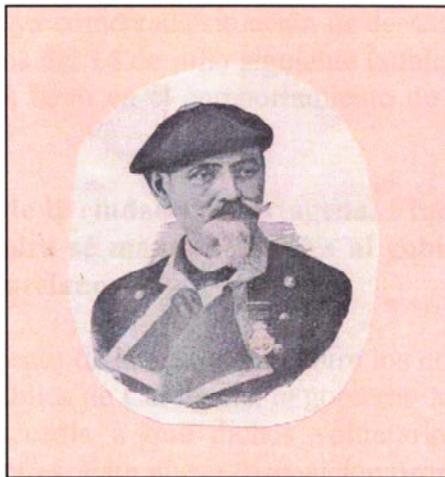
Nuevo gobierno en Madrid y nuevo ministro de Marina. Sobreseimiento de las sumarias a los implicados en los motines de la Vitoria y la Almansa y hondo malestar en los mandos de la Marina

El lunes 2 de junio, el nuevo comandante de la *Almansa*, Federico Anrich, se trasladaba de Madrid a Cartagena, y al día siguiente (3 de junio) se hacía cargo del mando de la fragata. Pero su estancia en Cartagena sería muy breve. Nueve días más tarde (miércoles 11 de junio), y como consecuencia de la proclamación de la República federal en las nuevas Cortes constituyentes cuatro días antes, se formaba un nuevo gabinete ministerial en Madrid, presidido por el hombre fuerte del régimen, el histórico Francisco Pi y Margall, quien, para sorpresa de todos (y ante la grave enfermedad pulmonar que padecía el contralmirante Oreiro), nombraba nuevo ministro de Marina (al parecer, por expresa recomendación del diputado republicano benévolo por Cartagena José Prefumo) al citado Federico Anrich Santamaría.

Anrich debió trasladarse nuevamente a Madrid, donde, tras tomar posesión de su cargo, se entrevistaría con Pi y Margall, quien le transmitiría la conveniencia política de cerrar lo más rápida y benévolamente posible las sumarias abiertas contras los amotinados de la *Almansa* y la *Vitoria*, con objeto de favorecer un nuevo clima de acercamiento y entendimiento con el sector intransigente del republicanismo, al que todavía tenía esperanzas de reconducir y reincorporar al seno del partido y a las vías pacíficas de actuación. Este nuevo clima político se vería igualmente reflejado en la propia Cartagena, donde el mismo 7 de junio (día en que se proclamaba la República federal en Madrid) una comisión de oficiales de la milicia ciudadana (entre ellos, el citado José Anrich, hermano del que pocos días después sería nombrado ministro de Marina) visitaba al capitán general para pedirle que intercediera por los tres detenidos por los sucesos de la fragata *Vitoria*. Las sumarias abiertas contra éstos se habían sustanciado ya a bordo de la citada fragata, y resultando probadas en el plenario de la causa todas las acusaciones que se les imputaban, éstas sólo estaban pendientes de que se fallaran en consejo de guerra.

El asunto, desde luego, no resultaba nada fácil para las autoridades de Marina. Por un lado, y en pro de la «conveniencia política del momento», se pedía el sobreseimiento de los procedimientos sumariales en marcha; pero, por otro, seguían produciéndose actos de indisciplina en buques de guerra, susceptibles de poner en peligro el principio de autoridad, imprescindible a

bordo de cualquier unidad de la Armada, como reflejaba claramente el contralmirante Dueñas en varias de sus comunicaciones a Madrid de aquellos mismos días. Efectivamente; escasos días después de los sucesos de la *Vitoria* y la *Almansa*, dos nuevos hechos se produjeron en buques pertenecientes al Departamento Marítimo de Cartagena. Éstos serían los casos de 17 fogoneros del vapor de guerra *Ulloa* (donde ya se había producido otro hecho parecido a mediados del mes de abril anterior), que en esta ocasión se negaron, en Barcelona, a realizar su trabajo mientras no se les abonaran sus sueldos atrasados, y el de otros 30 fogoneros de la fragata *Villa de Madrid*, que faltaron deliberadamente a la revista a bordo (8).



Capitán de navío de 2.^a clase Federico Anrich Santamaría, ministro de Marina del tercer gobierno de la I República, presidido por Francisco Pi y Margall. (Grabado de la época.)

Ante este panorama, era muy difícil y complicado tomar una decisión, y más aún aplicarla. Si se aceptaba la exigencia política de anular los procesos sumariales en marcha, para facilitar el acercamiento entre ambos sectores del republicanismo, sin que a cambio se estableciera un acuerdo o pacto formal y serio entre ambas partes (gobierno y sector intransigente) que garantizara que, a partir de ese momento, no iban a producirse nuevos actos de indisciplina a bordo de buques de guerra o de establecimientos militares, se podía entrar en una peligrosa situación de continua desautorización en el desempeño de las funciones básicas de los mandos de las unidades y en una especie de desarme material (operativo) y moral de los mismos. Ello podía desembocar, a partir de esos momentos, en tres posibles salidas, todas ellas de alto riesgo para la seguridad de los buques y del propio personal de la Marina: un plante o abandono generalizado de los mandos (que ya empezaba a producirse, aunque todavía de forma incipiente y esporádica), un desinterés en el ejercicio del mando y en la aplicación de las ordenanzas todavía vigentes (como ocurriría pocas semanas después), o en último término una abierta rebelión militar de los mandos contra un sistema que les dejaba en manifiesto desamparo y les desautorizaba.

En principio, el interés político tuvo más peso específico que las Ordenanzas de la Armada, y esta decisión, desde el punto de vista militar totalmente equivocada, tendría una indudable repercusión en el comportamiento de muchos mandos de la Marina durante los sucesos del siguiente mes de julio en la propia Cartagena.

(8) AGZMM, sección Sublevación Cantonal, diversos oficios y expedientes de 1873.

El mismo 14 de junio de 1873 el ministro Anrich remitiría la siguiente comunicación al capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena (9): «Puede V.E. sobreseer en ambos procedimientos la *Almansa*, archivándose lo que se haya actuado sobre el particular...». Dos días más tarde, el gobierno ordenaba la puesta en libertad de todos los implicados y lo ponía en comunicación de las autoridades de Marina de Cartagena para su inmediata aplicación.

Obedeciendo las órdenes del gobierno y de su ministro de Marina, los tres sumariados de la fragata *Vitoria* (contra maestres José Pino Ballester y Francisco Rubio Timón, y el civil Félix Rosumi), junto con otros dos marineros implicados en la intentona de la *Almansa*, fueron liberados y, dos días más tarde, embarcados en un buque mercante con dirección a Cádiz, donde ingresaron en el depósito del arsenal de La Carraca para, posteriormente (primeros de julio), ser reintegrados a unidades de la Armada (en concreto en las goletas *Consuelo* y *Ligera*). Con estos indultos y cambios de destino parecían, en principio, cerrarse los sucesos de la *Vitoria* y la *Almansa*, aunque la realidad sería muy distinta. El estado de indisciplina en los buques de la Armada seguía latente y sin haberse resuelto (como se comprobaría pocas semanas después) y, además, dejaba como secuela una situación de profundo desagrado entre los mandos de la Marina, por la ya comentada situación de desautorización y desamparo creada. Su repercusión e influencia en los sucesos del 14 de julio siguiente (sublevación de la escuadra en pleno y del arsenal de Cartagena) sería evidente, tanto en el comportamiento de las tripulaciones como en la de sus mandos.

Comienza la Sublevación Cantonal de la ciudad de Cartagena. Fracasa un primer intento de sublevar la escuadra. La Marina y la escuadra se mantienen fieles al gobierno central durante las primeras horas. Proclamación del Cantón Murciano

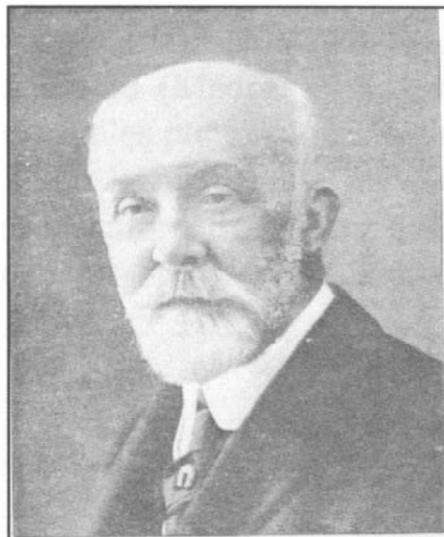
Dentro del nuevo clima de acercamiento entre los dos sectores del republicanismo, y previa solicitud de los Voluntarios de la República de Cartagena, el gobierno aprobaba el 4 de julio una polémica y arriesgada resolución por la que accedía a que dichos voluntarios pudieran desempeñar labores de protección en fuertes y castillos militares. Esta nueva disposición propiciaría que fuerzas de voluntarios locales sustituyeran a las del Ejército (2.º Batallón del Regimiento de Infantería de África núm. 7, y dos compañías del 2.º Regimiento de Artillería de plaza), o se combinaran con ellas en los castillos de Galeras, San Julián, Atalaya y Moros, así como en las baterías de costa, poniendo de este modo en manos de los Voluntarios (de mayoría intransigente) la defensa de la primera plaza fuerte del país.

(9) EGEA BRUNO, Pedro María: «Los prolegómenos del Cantón en Cartagena: el motín de la fragata *Almansa*», en *Actas de las Jornadas sobre el Sexenio Revolucionario y el Cantón Murciano*, t. 10. Universidad de Murcia, 1982, pp. 412, 413 y 416.

Las protestas del gobernador militar, brigadier de Infantería de Marina Guzmán, harían rectificar al gobierno, el cual, pocos días después (10 de julio), ordenaba relevar a dichas fuerzas por tropas profesionales, así como que se prepararan las fragatas *Almansa* y *Vitoria* para transportar hacia Málaga (en actitud levantisca contra el gobierno desde mediados del mes de junio) al Regimiento de Infantería de Iberia, en camino desde su acuartelamiento de Alcalá de Henares hacia Cartagena. Estas medidas, lógicamente, no agradarían a los dirigentes intransigentes locales, pues si se hacían efectivas les privarían de dos de sus principales mecanismos de control de la ciudad (los castillos y parte de la escuadra).

Ese mismo día (10 de julio) se produjeron varias reuniones en el domicilio cartagenero del veterinario y concejal intransigente Esteban Nicolas Eduarte (un viejo caserón de la calle del Carmen, junto a las Puertas de Murcia y a escasos metros de la Capitanía General de Marina), en las que se decidió no consentir que se efectuara el relevo de los Voluntarios ni que salieran de Cartagena las fragatas (en las que los intransigentes contaban con un importante número de comprometidos con la sublevación). Cárceles comunico al Comité de Salvación Pública de Madrid lo delicado de la situación y solicitó permiso para iniciar una nueva insurrección en Cartagena antes de que se produjeran estos dos hechos (anunciados para las primeras horas del día 12), a lo que Roque Barcia le contestó, por escrito y a las tres de la tarde del día siguiente (11 de julio), que «tuviesen calma y esperasen hasta recibir instrucciones».

Tras esperar infructuosamente durante seis horas la llegada de las prometidas instrucciones desde Madrid, los intransigentes cartageneros volvieron a reunirse a las nueve de la noche del 11 (unas 30 personas, entre ellas varios jefes y oficiales de los Voluntarios de la República locales) y decidieron adelantar la sublevación a las primeras horas del siguiente día, procediendo a nombrar, con carácter interino, una junta revolucionaria presidida por el decano de los republicanos federales locales, Pedro Gutiérrez de la Puente. Ante el anuncio de que a las doce de la noche las fuerzas voluntarias iban a ser relevadas de los castillos, tres horas antes Cárceles, el cabo de carteros José Antonio Sáez y un pequeño grupo de seguidores subieron al castillo de Galeras y



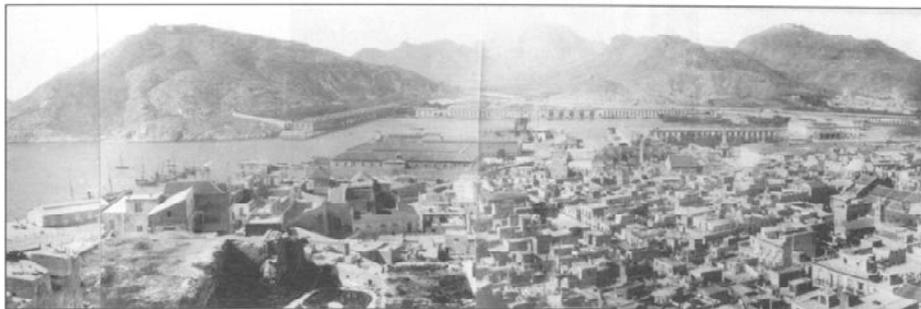
Manuel Cárceles Sabater. Estudiante de medicina cartagenero y activo militante de las filas del republicanismo «intransigente», sería uno de los principales instigadores de los intentos de motín de las fragatas *Vitoria* y *Almansa* de mayo de 1873, y el iniciador de la Sublevación Cantonal de Cartagena el 12 de julio del mismo año. (Fotografía de los años treinta del siglo xx.)

convencieron a su gobernador de que les entregase las llaves de la fortaleza, que ocuparon con la ayuda interna de varios componentes de la 1.^a Compañía de Voluntarios de la República (el teniente Bartolomé Noguera y varios cabos y artilleros). Pocas horas después (hacia las doce de la noche, según lo previsto), las tropas del Regimiento de África, enviadas por el brigadier Guzmán para proceder al anunciado relevo, se encontraron con las puertas del castillo cerradas y con la negativa de los voluntarios allí destacados (con el cartero Sáez ya como nuevo gobernador) a verificar el cambio de guarnición. El primer objetivo de la sublevación se había conseguido sin ningún contratiempo, aunque aún quedaba por lograr lo más importante: sublevar la ciudad y la escuadra.

De regreso al domicilio de Nicolás Eduarte (convertido aquella noche en el verdadero cuartel general de operaciones de los intransigentes), Cárceles anunció que el castillo de Galeras estaba ya asegurado y que, al amanecer, los Voluntarios de la República adictos debían salir a la calle y ocupar los puntos estratégicos de la ciudad. En esos momentos iniciales todavía había muchos indecisos (entre ellos el propio decano de los federales locales y presidente de la junta revolucionaria recién creada, Pedro Gutiérrez de la Puente, quien lo consideró «una locura»), por lo que se dio libertad para que cada cual ayudara «en la forma en que le fuera posible» (10).

Durante las horas siguientes (y entre la cinco y las siete de la mañana del histórico sábado 12 de julio de 1873), los intransigentes comprometidos ocuparon todos los puntos estratégicos de la ciudad. Cárceles, con 15 voluntarios de la compañía de Juan José Martínez (la más decidida desde el primer momento), ocupó el edificio del Ayuntamiento, en el cual se estableció la junta revolucionaria formada la noche anterior. Allí, Cárceles recibió un aviso de los cabos de cañón de la *Almansa* comprometidos con la sublevación, en el que le anunciaban que habían recibido la orden de zarpar hacia Málaga esa misma mañana, por lo que pedían urgentemente instrucciones. Cárceles les aseguró que la ciudad y los castillos ya estaban sublevados, y para corroborarlo les prometió que en menos de una hora se dispararía una salva desde el castillo de Galeras y se izaría una bandera roja, como señal convenida para el inicio de la sublevación de la escuadra. Mientras tanto, y entre un repique general de las campanas de las cuatro principales iglesias de la ciudad, varias compañías de Voluntarios (que poco a poco se habían ido incorporando a los sublevados) ocupaban sin resistencia las tres principales puertas del recinto amurallado de Cartagena (Madrid, San José y Muelle), la entrada de la plaza de la Verdura, la casa de telégrafos y los principales puntos de las calles del Cañón, Mayor y Real. También, y como se había convenido, hacia las siete de la mañana se izaba una bandera roja en el castillo de Galeras (de hecho fue una bandera turca del semáforo de banderas de la fortaleza, al carecerse en ésta de una totalmente roja, emblema adoptado por los cantonales), a lo que siguió el disparo de cañón prometido.

(10) PÉREZ CRESPO, Antonio: *El Cantón Murciano*. Alfonso X el Sabio, Murcia, 1990, pp. 100, 105 y 107.



Castillo de Galeras de Cartagena (en el extremo superior izquierdo de la fotografía). Formidable fortaleza extramuros del frente derecho de la plaza, en la noche del 11 al 12 de julio de 1873 sería ocupada por los sublevados cantonales, lo que condicionó el triunfo del levantamiento en la ciudad y, dos días después, en la escuadra y el arsenal. (Fotografía de finales del siglo XIX de Enrique Rolandi Pera.)

A continuación, y controlada la ciudad, Cárceles, junto con media docena de voluntarios de la compañía de Juan Cobacho, se embarcó en una bote y se acercó a uno de los costados de la *Almansa*, dando vivas a la revolución federal y mueras a la tiranía, mientras enarbolaba una gran bandera roja. Aunque sus gritos fueron respondidos a bordo por varios tripulantes, la oficialidad del buque (y a su cabeza su nuevo comandante, el capitán de navío José Martínez-Illescas Egea) conseguirían mantener la disciplina de la dotación y acallar las voces de los comprometidos, negándose a que los sublevados subieran a bordo y manifestándoles que «el buque se encontraba incomunicado». Aunque lo intentarían dos veces más a lo largo de la mañana, todo resultaría en vano, y la fragata *Almansa* y el resto de los buques fondeados en Cartagena, así como el arsenal naval y todos los edificios y dependencias de la Marina y del Ejército en la ciudad, permanecieron, de momento, controlados por sus mandos y fieles al gobierno central.

Hacia las diez de la mañana, el alcalde accidental de Cartagena, el republicano benévolo Leandro Samper, acompañado del secretario municipal, Mariano Fernández Ponzoa, y de varios concejales se personó en el edificio del Ayuntamiento y convocó una sesión extraordinaria para analizar los graves acontecimientos que se estaban viviendo en la ciudad. Al encontrar el edificio ocupado por los sublevados, ordenó su inmediato desalojo, consiguiendo que éstos se retiraran a la planta baja del inmueble y se instalaran en la habitación donde se había establecido previamente la Junta Revolucionaria (la destinada a la guardia de prevención). A partir de ese momento, ambos organismos (Ayuntamiento y Junta Revolucionaria) se cruzaron varios comunicados en los que se exigían mutuamente la disolución. En una de estas comunicaciones (11), la Junta Revolucionaria «reclamaba» al Ayuntamiento que se llevara a efecto

(11) PUIG CAMPILLO, Antonio: *El Cantón Murciano*. Editora Regional de Murcia (Biblioteca Básica Murciana, 24), 1986, pp. 17, 18, 21, 71 y 72.



Voluntarios de la República en 1873. Varias compañías de voluntarios locales (en concreto las mandadas por Juan José Martínez y Juan Cobacho) serían las iniciadoras de la Sublevación Cantonal en Cartagena en las primeras horas del sábado 12 de julio de 1873. (De un grabado de la época.)

la formación del Cantón Murciano, con la autonomía municipal y cantonal, y que «en lugar de los movilizados, sea la tropa de línea la que salga fuera de la plaza, donde el Gobierno los necesite». El Ayuntamiento acordó «no hacerse solidario del movimiento iniciado», aunque, para evitar posibles enfrentamientos con la junta, comunicó a ésta que «si el pensamiento de los movilizados era sostener el orden en la localidad y defender la República federal, el Ayuntamiento aplaudía que la Junta se hubiese asociado a los mismos; que, en consonancia con lo solicitado, se pediría al gobierno que no saliera de la plaza el batallón de movilizados ni los Voluntarios de la Libertad, que continuarían cubriendo el servicio de la plaza y fortalezas, y

que, caso de tener que salir fuerzas, lo hiciesen las del Ejército; por último, que se pediría igualmente al Gobierno la formación del Cantón murciano con la autonomía municipal y cantonal».

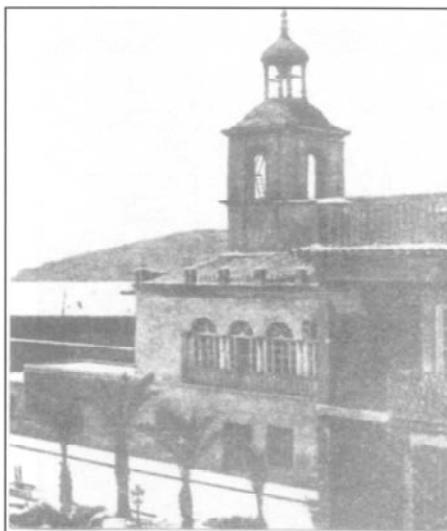
El alcalde se reunió a continuación con varios capitanes del sector benévolo de las fuerzas ciudadanas, a quienes ordenó que intentaran controlar con sus voluntarios a los sublevados, a lo que éstos le contestaron que era del todo imposible, al estar la mayoría de sus componentes a favor de los insurrectos. Al no disponer apenas de medios propios con que enfrentarse a los sublevados (salvo unos pocos celadores municipales y serenos), el alcalde informó de lo que estaba ocurriendo a las autoridades militares de la ciudad (gobernador militar, brigadier Guzmán, y capitán general del departamento marítimo, contralmirante Dueñas), así como, por telégrafo, al gobernador civil de la provincia (Antonio Altadill) y al ministro de la Gobernación y presidente del poder ejecutivo de la República, Francisco Pi Margall, solicitando instrucciones y ayuda. El telegrama al gobernador civil y a las autoridades de Madrid (emitido a las 11.30 de la mañana) decía lo siguiente (12): «Constituida una Junta de Salvación Pública han presentado las siguientes peticiones: Que no salgan de la ciudad los voluntarios móviles, continuando la guardia en la plaza y fortalezas. Que el Gobierno decreta la formación del Cantón murciano con la autonomía municipal y cantonal. Que las fuerzas del ejército salgan a los puntos que el gobierno disponga, en la inteligencia [de] que los voluntarios de la República responden, desde luego, de la tranquilidad y el orden de la población. Ruego a V.E. se sirva contestarme, desde luego, para calmar ansiedad pública».

(12) *Ibidem*.

Las autoridades militares de la plaza contestaron que ellas también habían informado a Madrid y que estaban igualmente esperando instrucciones (Guzmán incluso alegaría que «lamentaba carecer de medios que asegurasen el éxito de cualquier intento»), y el gobernador Altadill le comunicaría al alcalde, mediante un telegrama recibido en Cartagena a la una de la tarde, que acudiera de inmediato al telégrafo de la estación de ferrocarril para recibir instrucciones más precisas. Media hora más tarde, y por el telégrafo de la estación, Samper puso al corriente de todo lo ocurrido al gobernador, quien se tranquilizó al conocer que en la sublevación todavía no habían participado ni la escuadra (tampoco sus jefes) ni los obreros del arsenal, cuando menos no de forma colectiva. El gobernador terminaba la comunicación recomendando al alcalde que anunciara a la Junta Revolucionaria recién constituida, en nombre propio y en el del gobierno, «... que la Comisión de las Cortes tiene acordado el Cantón Murciano; que en breve será un hecho este acuerdo...», así como que resistiera «hasta donde pueda la dimisión del Ayuntamiento. Evite de todas maneras apelar a las armas y el derramamiento de sangre» (13). Por último, el gobernador anunciaba al alcalde que se trasladaría personalmente a Cartagena, adonde llegaría en el tren de las 16.00.

A primera hora de la tarde (hacia las cuatro) volvió a reunirse el Ayuntamiento, que resolvió constituirse en sesión permanente hasta que se personara el gobernador civil. Pocos minutos después éste llegaba en tren acompañado por los diputados intransigentes Antonio Gálvez Arce y Jerónimo Poveda, los cuales, envueltos en un clamor callejero unánime, comparecieron en el Ayuntamiento en loor de multitud.

Mientras Gálvez saludaba al pueblo cartagenero desde uno de los balcones del Ayuntamiento, Altadill se reunía primero con la Junta Revolucionaria, a la que recomendó evitar todo enfrentamiento armado con las fuerzas de la guarnición y deponer su actitud o, en último caso, mantener abierta una vía de diálogo con las autoridades de Madrid, hasta que éstas resolvieran sobre la situación creada. A continuación se reunió con el Ayuntamiento, al que recomendó que,



Edificio del antiguo Ayuntamiento de Cartagena, que sería ocupado por los sublevados cantonales en la mañana del histórico 12 de julio de 1873, y desde cuyo balcón principal se proclamó el Cantón Murciano pocas horas después. (Fotografía de la época.)

(13) PÉREZ CRESPO, Antonio: *op. cit.*, pp. 100, 105 y 107.

«dadas las circunstancias porque [por que] atravesaba la población (...) y para evitar conflictos de suma gravedad», presentara su dimisión. Entre protestas del alcalde y de varios de los concejales, el Ayuntamiento terminó dimitiendo, no sin antes redactar una declaración en la que resaltaba las especiales circunstancias de su dimisión, y dirigir un manifiesto al pueblo cartagenero en el que justificaba su decisión y recomendaba a éste y a los Voluntarios mantener el orden con frases tan señaladas como «... fiémoslo todo al patriotismo y honrados sentimientos de las fuerzas de voluntarios de la República (...). Réstanos sólo recomendar a los Voluntarios, al pueblo todo de Cartagena, que sean consecuentes con su historia política...» (14).

La Junta Revolucionaria había ganado, de momento, la partida, y a continuación nombró al diputado Antonio Gálvez «comandante general de las fuerzas de Milicia, Ejército y Armada», y ordenó izar una bandera roja en el balcón principal del Ayuntamiento y proclamar el Cantón Murciano entre grandes vítores y aplausos unánimes de los presentes. El siguiente acto de la Junta sería imprimir un primer manifiesto (que se distribuyó en hojas sueltas por toda la ciudad), en el que se aseveraba que la proclamación cantonal era «para bien de la República y para salvación de la Patria». En dicho manifiesto (que constituye el primer documento público del Cantón Murciano y de todo el movimiento insurreccional cantonal español de 1873) se decía que «... el pueblo republicano, en su inmensa mayoría, reclamaba, como imperiosamente exigían las circunstancias, que se organizase la federación, estableciendo inmediatamente la división regional en cantones y dando a éstos y al municipio la autonomía suspirada tanto tiempo...», así como que se veía «amenazada la República de un golpe de muerte, y no veía en el Gobierno ni en la Cámara Constituyente una predisposición positiva para la inmediata ejecución de estas reformas...». El manifiesto concluía de esta guisa: «Se ha puesto en armas porque ha creído ver en inminente riesgo la santa causa de la República Federal, y a ofrecerle su más denodado y decidido apoyo van encaminados todas sus generosas y laudables resoluciones» (15).

Reacción de las autoridades militares de la plaza y del gobierno de Madrid

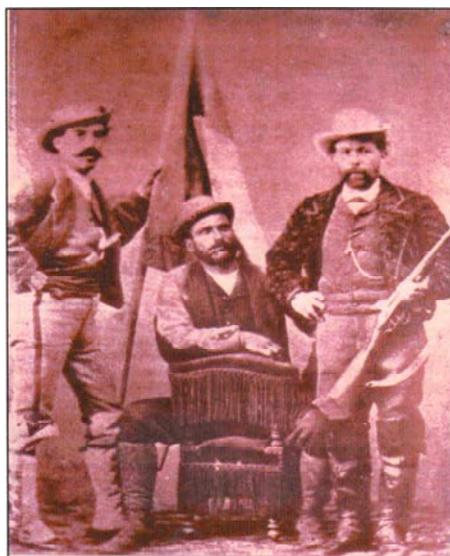
Las autoridades militares de Cartagena conocieron los hechos que se estaban produciendo en la ciudad desde las primeras horas del 12 de julio, e inmediatamente previnieron lo necesario para la seguridad de sus instalaciones y unidades, comunicando a Madrid sus iniciales impresiones (a título de anuncio cautelar durante las primeras horas) y solicitando instrucciones y el envío de refuerzos.

A las ocho y media de la mañana (y apenas ocupados el Ayuntamiento y

(14) PÉREZ CRESPO, Antonio: *op. cit.*, pp. 100, 105 y 107.

(15) *El Cantón Murciano*, núm. 1, 22 de julio de 1873.

las principales calles de la ciudad por los sublevados), el contralmirante Dueñas comunicaba al ministro Oreiro los primeros movimientos de los sublevados y la situación de la escuadra. En un telegrama en clave le decía lo siguiente: «Recibidos los 2 telegramas. Se están cumpliendo para cuando llegue tropa [se refería a la preparación de la fragata *Almansa* para el embarque del Regimiento de Iberia y de los voluntarios], el castillo de Galeras arboló bandera tricolor con un cañonazo. Ha reforzado su guarnición con dos compañías móviles y no permiten ser relevados. El Ayuntamiento ha sido tomado por los revoltosos [se corrigió una primera anotación de ‘intransigentes’] que se han constituido en Comité. Por mi parte tomadas todas las precauciones posibles. Buques hasta ahora tranquilos. *Almansa* sigue su faena natural de apresto» (16).



El líder cantonal murciano Antonio Gálvez Arce, *Antoñete* (a la derecha de la fotografía), junto con su hijo Enrique (izquierda) y su cuñado Francisco Hernández (centro), más conocido como «el Melguizo». (Fotografía de la época.)

Las guardias del arsenal, de los edificios de Marina y de los buques de la escuadra fueron reforzadas y se suspendieron los permisos, «constituyéndose en estado de emergencia» todos los jefes y oficiales en el arsenal. Estas primeras medidas, sin duda, evitaron que la escuadra se uniera a la sublevación en la misma mañana del día 12 (a pesar de los intentos frustrados de Cárceles y de varios voluntarios de sublevar la *Almansa* entre las ocho y las diez de mañana). Por su parte, el gobernador militar de la plaza y la provincia de Murcia, brigadier de Infantería de Marina Guzmán, tomaba medidas similares en el gobierno militar, parque de artillería, cuartel de antiguones, otras dependencias militares y castillos y baterías todavía controladas por las tropas del Ejército.

Hacia las cuatro de la tarde, el diputado Gálvez (recién nombrado por la Junta Revolucionaria «comandante general de las fuerzas de Milicia, Ejército y Armada» del cantón), en compañía del propio gobernador civil, Altadill (máxima autoridad civil de la provincia en aquellos momentos y representante en ella del gobierno central de Madrid), y del presidente de la Junta Revolucionaria, Pedro Gutiérrez de la Puente, se trasladó al gobierno militar, donde se entrevistó con el brigadier Guzmán, a quien transmitió su deseo de que reconociera a la junta establecida, así como de que no entrase en la plaza el

(16) AGMAB, sección Expedientes, diferentes legajos e informes de 1873.

OFICIAL.

LA JUNTA REVOLUCIONARIA
AL PUEBLO.

Cartageneros: Los que por la voluntad de la mayoría del pueblo republicano de esta localidad, hemos constituido la Junta de Salud Pública de la misma, tenemos el deber imprescindible de hacer una declaración categórica de nuestros fueros, de nuestros principios y de los intereses que defendemos y que tratamos de resguardar para bien de la República y para la salvación de la patria.

Proclamada como forma de gobierno para España la República Federal, el pueblo republicano en su inmensa mayoría reclamaba, como imperiosamente exigían las circunstancias, que se organizase la federación estableciendo inmediatamente la división regional de los cantones y dando á estos y al municipio la autonomía respirada de tanto tiempo, proclamando la ilegitimidad de todos los derechos inherentes á la personalidad humana, y todas en sus cuantas ideas y principios han sido escritos de siempre en la bandera de nuestro partido que tanto mártires cuenta, bajo su sombra caídos al hierro y fuego de la implacable tiranía.

Pero el pueblo, ansioso de estas reformas, sediento de esta redención tan deseada, veía prolongarse indefinidamente sus momentos de agonia, veía amenazada la República de un golpe de muerte, y no veía en el Gobierno ni en la Cámara Constituyente una predisposición positiva para la inmediata ejecución de estas reformas, y creía que sin ellas, sin su instalación, se perdería irremisiblemente el corto terreno del futuro, y negando el país á sus gobernantes una confianza que acaso pudiera no merecerla, se perdería igualmente para muchísimos años la libertad en esta tierra de España.

La Junta de Salud Pública viene á atender á tan sagrados intereses; acaso el pueblo hubiera aguardado en su angustia un breve momento más; pero la reconcentración de grandes fuerzas en algunos

puntos de Andalucía, la dolorosa nueva de que dos magníficas fragatas surtas en este puerto, habrán recibido la orden de salir inmediatamente para Málaga, la sensación que esta desconsoladora noticia ha causado entre los voluntarios de la República de esta ciudad, ante el temor de que pudieran realizarse tan tristes victimios, las últimas medidas adoptadas por el actual Ministro de la Guerra, por las que ha separado del mando de las fuerzas públicas á militares íntimamente adheridos al nuevo orden de cosas; han hecho comprender al pueblo que era llegada la hora de volver, de constituir definitivamente la República Federal, y que no hacer esto sería tanto como cometer una indignidad que no podemos suponer en ningún pecho republicano donde se alberga y late un corazón de hombre.

Esta Junta creería faltar al cumplimiento de un altísimo deber si no hubiera público el dignísimo proceder de un gran pueblo, que sin presión, sin trastorno, sin insultos, sin vejaciones ni atropellos, acaba de realizar uno de esos movimientos que serán siempre su mejor escuela contra la pública maledicencia.

Se ha puesto en armas porque han creído ver en inminente riesgo la santa causa de la República Federal, y á ofrecerle su mas denotado y decidido apoyo van encaminados todos sus generosos y laudables resoluciones.

Esta Junta, emancipada de la soberanía de las fuerzas populares y que no admite, para que así lo tengan entendido todos, inspiraciones que no sean dignas de la honradez y buena fe de este pueblo cartagenero, está pronto á castigar de una manera rápida é inexorable á cuantos pretendan encauzar el movimiento revolucionario por ocultos senderos ó arrastrar la pública opinión á errores que esta Junta reprimirá rápida é instantáneamente.

A que los hombres honrados de todos los partidos se persuadan y convengan de los buenos deseos que animan á esta Junta y de su profundo respeto hácia todas las creencias, van principalmente dirigidas estas manifestaciones.

Aquí no hay verdugos ni víctimas, opresores ni oprimidos; sino hermanos prau-

tos á sacrificarse por la libertad y la felicidad de sus conciudadanos.

¡Viva la República Federal!
¡Viva la Soberanía del Pueblo!

Cartagena 12 de Julio de 1873 — Presidente, Pedro Gutierrez. — Vice presidente, José Bonet Torrens. — Vocales: Pedro Roca. — José Ortega Cañabate. — Juan Cobacho. — Paldo Meléndez. — Francisco Ortuño. — Pedro Aleman. — Juan José Martínez. — José García Torres. — Miguel Moya. — Secretarios: Francisco Minguet Trigo. — Eduardo Romero Germes.

Manifiesto de proclamación del Cantón Murciano, dirigido por la Junta Cantonal al pueblo de Cartagena en la tarde del 12 de julio de 1873. (*El Cantón Murciano*, 22 de julio de 1873.)

Regimiento de Infantería de Iberia (acantonado en los pueblos de La Palma y Pozo Estrecho, a escasos kilómetros de Cartagena), para evitar posibles enfrentamientos con los Voluntarios. Guzmán les comunicó que no podía hacer nada sin la autorización previa del gobierno y, acto seguido (como a las

cinco de la tarde), enviaba dos telegramas a sus inmediatos superiores (17). Al capitán general de Valencia le comunicaría lo siguiente: «Las fuerzas ciudadanas, con el diputado constituyente Sr. Gálvez, nombran Junta Revolucionaria y Comité de Salud Pública. Se opone a la entrada de tropas. Gobernador [Altadill] ruega se detenga tren que las conduce. En vista de estado amenazante de la población, nada satisfactorio, accedo hasta recibir órdenes e instrucciones por resulta de mis partes». El segundo telegrama iría dirigido al ministro de la Guerra, general Eulogio González Iscar: «... las tropas que venían a embarcarse en esta ciudad, están a la vista de Cartagena, pero el gobernador civil me ruega que suspenda su entrada, por temor a conflictos...».

Al parecer, el ministro de la Guerra dio conocimiento de este telegrama al presidente Pi y Margall, y hasta la una de la madrugada del día 13 (tras el Consejo de Ministros extraordinario celebrado en la misma noche del 12) no se daría respuesta al gobernador militar de Cartagena, pero ya era tarde. Como comentaría dos días después en las Cortes el diputado benévolo (y castelarista) José Prefumo (18), «... desde las cinco de la tarde no se dijo al gobernador militar de Cartagena: “entra esas tropas, y domina la insurrección”, con lo cual a estas horas habría cumplido su deber... Y que conste, que desde las 5 de la tarde del día 12, hasta la una de la noche, ni el presidente del poder ejecutivo, ni el ministro de la Guerra, dijeron nada al gobernador militar de Cartagena...».

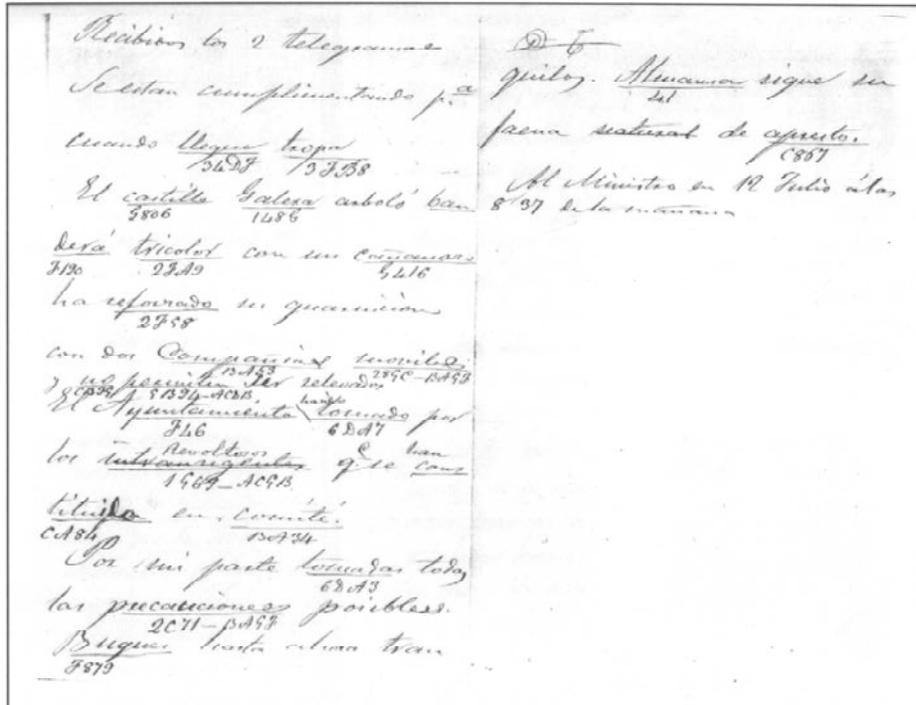
Mientras tanto, en Cartagena, y en la misma tarde del día 12, el contralmirante Dueñas seguía sin contactar con los sublevados y sin recibir instrucciones concretas desde Madrid, de cuyo ministerio tan sólo había llegado un envío de «veinticinco mil duros», previsiblemente para el pago de las nóminas de la escuadra. Por telegrama (y por escrito) Dueñas volvió a informar a su ministro del estado de sus fuerzas y a solicitar de nuevo instrucciones de actuación (19): «Se me dice llegó en tren correo veinte y cinco mil duros. ¿Qué aplicación les doy? ¿Son sólo para la *Almansa*? A ésta si nada me dice le pagaré Junio, reservando el resto para pagar al Departamento. Tropa no llegó [se refiere al Regimiento de Iberia]. Me hallo constituido en el Arsenal con los Jefes y Oficiales. Fragatas, al parecer en medianas condiciones. Tomadas las precauciones posibles. Ruego contestación».

A última hora de la tarde el gobernador Altadill regresaba a Murcia, y en la madrugada del lunes 13 de julio (en concreto a las dos de la mañana) telegrafaba al ministro de la Gobernación (cartera que ejercía el propio presidente Pi y Margall) y le ponía al corriente del estado de la insurrección en Cartagena y de que había aceptado la disolución del Ayuntamiento, así como de su petición de que mandara suspender la entrada de las tropas en la ciudad y la salida de la fragata *Almansa* hacia Málaga. Pi y Margall recriminaría duramente su

(17) *La Igualdad*, 13 de julio de 1873. Biblioteca Nacional, sign. D-65.

(18) *Diario de Sesiones de las Cortes*, núm. 39, 14 de julio de 1873, pp. 711-722.

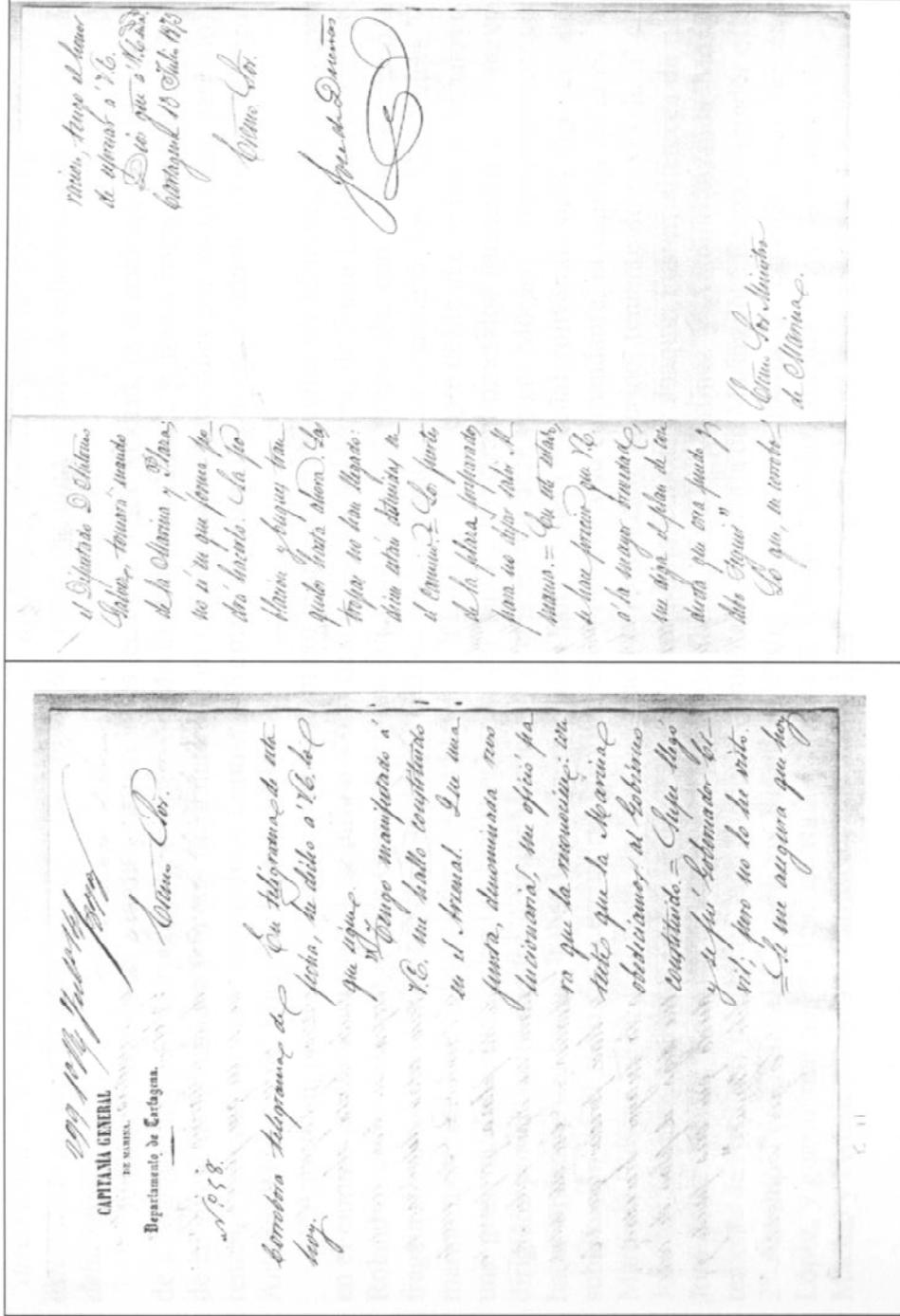
(19) AGMAB, sección Expedientes, diferentes legajos e informes de 1873.



Telegrama en clave del contralmirante Dueñas al ministro de Marina, enviado a las ocho y media de la mañana del 12 de julio de 1873 y donde informaba a éste sobre los sucesos que estaban ocurriendo en la ciudad y las primeras medidas adoptadas. (12 de julio de 1873, Archivo General de la Armada de El Viso del Marqués.)

proceder al gobernador (indicándole que «no había comprendido lo que exigía su autoridad y, sobre todo, lo que exigía la ley») y le ordenaría que dejara sin efecto la dimisión del Ayuntamiento, así como que, en lo posible, utilizara el diálogo con los insurrectos (ya podemos denominarlos «cantonales») y que sólo se hiciera uso de la fuerza «en caso absolutamente necesario». En términos similares se dirigiría, por medio de sus respectivos ministerios, a las autoridades militares de la plaza, a las que ordenó (al igual que al gobernador civil) la detención del teniente general procantonal Juan Contreras Román en cuanto apareciera por Cartagena (había salido de Madrid en el tren de las nueve de la noche, con dirección a Cartagena o Andalucía).

Pero el presidente Pi y Margall comprendió enseguida que, en aquellos difíciles momentos, lo más importante era evitar a toda costa que la escuadra y el arsenal naval se unieran a la sublevación y, para conseguirlo, envió a Cartagena en las horas siguientes al ministro de Marina, Federico Anrich, en compañía del diputado benévolo por la ciudad José Prefumo Dodero (éste se negó a ello, con la excusa de «que no le era posible»), al tiempo que ordenaba



Telegrama del contralmirante Dueñas al ministro de Marina, enviado el 13 de julio de 1873, informándole sobre los últimos acontecimientos en la plaza y en la escuadra y pidiéndole instrucciones. (13 de julio de 1873, Archivo General de la Armada de El Viso del Marqués.)

al ministro de la Guerra, general Eulogio González Iscar, que procediera a destacar tropas allí, a lo que éste también se negó, alegando, sospechosamente (era un monárquico convencido), «no disponibilidad de fuerzas».

La escuadra y el arsenal naval en poder de los sublevados. Las autoridades de Marina y del Ejército abandonan la ciudad

En la mañana del 13 de julio, la Junta envió un oficio al contralmirante Dueñas donde exigía a éste el reconocimiento del órgano revolucionario y la anulación de las órdenes de salida de la *Almansa* hacia Málaga.

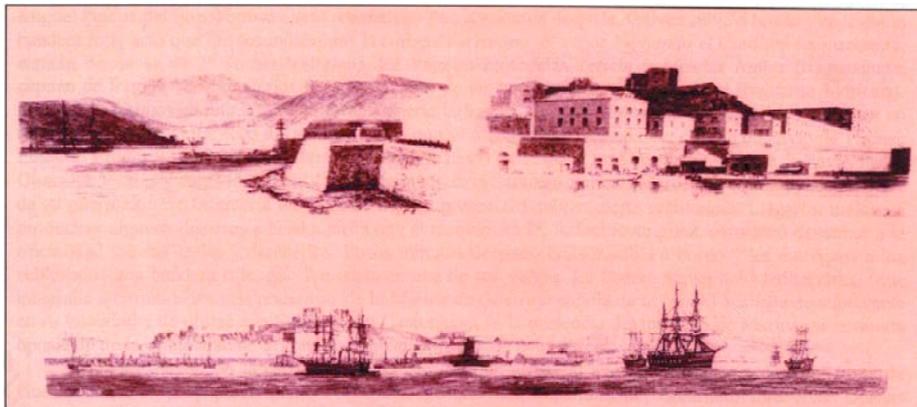
Dueñas contestaría, por escrito, que «la Marina obedecía al gobierno constituido», y acto seguido telegrafiaba al ministro de Marina para informarle de lo ocurrido y, nuevamente, del delicado estado en que se encontraba la plaza (20):

«Tengo manifestado a V.E. me hallo constituido en el Arsenal. Que una Junta, denominada revolucionaria, me ofició para que la reconociese: contesté que la Marina obedecíamos al Gobierno constituido. Supe llegó y se fue Gobernador Civil; pero no lo he visto. Se me asegura que hoy el Diputado D. Antonio Gálvez, tomará mando de la Marina y Plaza; no sé en qué forma podrá hacerlo. La población y buques tranquilos hasta ahora. Las tropas no han llegado [se refiere al Regimiento de Iberia], dicen están detenidas en el camino. Los fuertes de la plaza preparados para no dejar salir *Almansa*. En este estado se hace preciso que V.E. a la mayor brevedad, me diga el plan de conducta que crea puedo y deba seguir».

Junto con las escasas y tardías instrucciones recibidas desde Madrid, en la madrugada del lunes 14, y de incógnito, llegaba a Cartagena Federico Anrich, y pocas horas después, en el tren de las nueve de la mañana (sin que fuera detenido en ninguna de las estaciones por las que fue pasando), el teniente general cantonalista Juan Contreras Román, en compañía de su ayudante, el teniente coronel Antonio Rivero, y del brigadier Bartolomé Pozas.

Anrich, sin pasar por la capitania general ni por el arsenal (para evitar ser identificado e interceptado en el camino por los cantonales), se dirigió a uno de los muelles del barrio de Santa Lucía (al parecer, al de Rolandi o al de Valarino), donde embarcó en una falúa que le tenían preparada, con la que se acercó a la *Almansa*, en el mismo momento en que Gálvez, su hijo Enrique, su secretario, José Ruiz Valera, y el marino mercante José Solano intentaban sublevar la fragata haciendo señales desde un bote con una gran bandera roja. Mientras tanto, a bordo, los comprometidos (armados y, al parecer, dirigidos por el contra maestre Agustín Martínez y el condestable José Prieto Moreno) conseguían recoger y hacer ondear en el buque la bandera roja entregada por Gálvez

(20) AGMAB, sección Expedientes, diferentes legajos e informes de 1873.



Vistas del puerto de Cartagena y de la escuadra surta en su rada en la época cantonal. (Grabado de la prensa francesa. Editorial Aglaya, serie Sublevación Cantonal-Grabados Prensa Francesa.)

(la señal convenida para el inicio de la sublevación en el resto de la escuadra), y sorprender y detener a su comandante, el capitán de navío José Martínez-Illescas Egea, y al resto de la oficialidad (segundo comandante interino, teniente de navío de segunda clase José M.^a Jiménez; tenientes de navío de segunda clase Víctor María Concas y Joaquín Fuster; alféreces de navío José Jover Dávila, Lorenzo Viniegras, Ramón de Ibarra, Emilio Martínez y Antonio Aranda Morales; teniente de Artillería de Marina Juan Sandoval; teniente de Infantería de Marina José Baeza; contador oficial segundo Antonio Pérez Mejía; primeros médicos Ricardo Cesio y José Antonio Ibarra; segundo capellán Juan Fernández López, y guardiamarinas de primera clase Rafael Mendoza, Alberto Castaño, Joaquín Borja, José Moya, Eugenio Macino y Federico Sánchez Carrasco), que fueron igualmente encerrados en sus camarotes.

El ministro Anrich consiguió acceder al buque, donde el centinela de guardia en la escala real, tras darle la voz de «¡alto! ¿Quién vive?», se encontró con la inesperada y sorprendente respuesta de que quien vivía era el ministro de Marina. El desconcierto a bordo fue total. Formada precipitadamente la guardia, se procedió a rendir al ministro los honores militares de ordenanza. Pero todo cambiaría en pocos segundos. Cuando Anrich pensaba que había conseguido *in extremis* controlar la situación, habiendo dado orden de que los oficiales fueran liberados y de que subieran a cubierta a recibirlo, un cabo de cañón (al parecer, Juan Santiago Pinedo) esgrimió un revólver y le disparó a bocajarro, aunque por fortuna erró el tiro. El resto de la dotación comenzó a proferir amenazas contra el ministro, hasta obligarlo a abandonar el buque de inmediato. Desde la *Almansa*, Anrich se dirigió a la *Vitoria*, donde ya no pudo siquiera subir a bordo, por las amenazas que le profirieron desde sus bordas, de manera que desistió de intentarlo en ninguno de los demás buques de la escuadra, al ver la situación general de insubordinación en que se encontraban, y decidió dirigirse al arsenal.

El historiador Gabriel Bareiola (21) recoge una anécdota (referida, al parecer, por el sobrino de Gálvez Francisco Gálvez) en la que se indica que, tras subir Gálvez a la *Almansa*, se dirigió al camarote de su comandante, capitán de navío Martínez-Illescas, y le preguntó si estaba dispuesto a unirse a la sublevación. Al contestarle éste negativamente, Gálvez le indicó que podía marcharse, a lo que el comandante del buque replicó: «Con mucho gusto, ya era tiempo, supuesto que el gobierno de Madrid lo quiere». A continuación, Gálvez preguntó lo mismo al segundo comandante interino, teniente de navío de segunda clase José M.^a Jiménez, el cual, según dicha información, contestó afirmativamente, e incluso ayudó a enarbolar la bandera roja en la fragata. No existe constancia documental de la veracidad de estos hechos, sobre todo en lo referente a la actitud del citado segundo comandante, el cual (al igual que toda la oficialidad del Cuerpo General de la Armada, a partir de teniente de navío, destinada en Cartagena en esos históricos momentos) no aparece en lugar alguno de la documentación manejada, ni en listas de personal de la Marina o de la maestranza, como incorporado a la Sublevación Cantonal.

Pero, mientras en la *Almansa* triunfaba la sublevación, Gálvez repetía su acción en la fragata blindada *Vitoria*, cuya oficialidad (comandante, capitán de navío de primera clase Pedro de Aubarede; segundo comandante, capitán de fragata y coronel del Ejército graduado Alejandro Churruca; teniente de navío de primera clase Francisco Fernández Alarcón; tenientes de navío de segunda clase Mariano Torres, Enrique Sasquelly, Pedro Ruidaveti y Román López Lepeda, y teniente de Infantería de Marina, con grado de capitán del Ejército, Miguel Pelayo del Pozo) opuso cierta resistencia. Pocos minutos después, Gálvez subía a bordo y se izaba la bandera roja, acto que fue secundado por la corbeta *Ferrolana*, el vapor *Fernando el Católico* (comandante, capitán de navío de segunda Tomás Valarino), las fragatas protegidas *Tetuán* y *Méndez Núñez* (comandante, capitán de fragata Vicente Carlos Roca) y el resto de los buques de la escuadra y del resguardo marítimo. Uno de los últimas unidades en unirse a la sublevación sería la fragata blindada *Numancia* (en aquellos momentos en el dique seco del arsenal), cuya oficialidad (comandante, capitán de navío de primera clase Eduardo Rovira Bellón; segundo comandante, teniente de navío de segunda clase José Ferrándiz; alférez de navío Pedro González Valdés, y contador oficial primero de Administración Santiago Soriano Martínez), con la ayuda de parte de la guarnición de Infantería de Marina, llegó a presentar también cierta resistencia. Incluso se produjeron algunos disparos a bordo, hasta que el maquinista segundo Rafael Rodríguez consiguió desarmar a la oficialidad y a sus leales y detenerlos. Pocos minutos después, Gálvez subía a bordo y entregaba a los sublevados una bandera roja, que fue izada en una de las vergas de la fragata. La Fuerza Naval del Mediterráneo (que integraba a las unidades más poderosas de la Marina de Guerra española de la época) acababa de sublevarse en su totalidad y de unirse a la Sublevación Cantonal, y ni la presencia del ministro

(21) BALERIOLA, Gabriel: *Antoñete Gálvez*. Editorial Regional Murciana (biblioteca Básica Murciana, núm. 8), 1982, p.77.

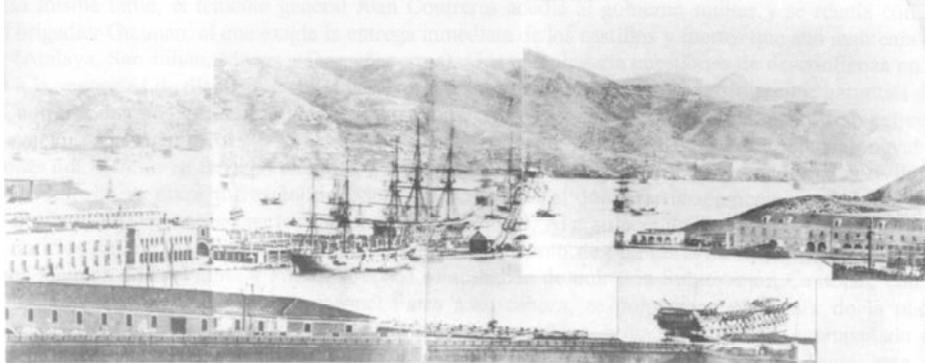
de Marina, ni la tímida oposición de la oficialidad de los buques habían conseguido evitarlo.

Tras su fracaso en la escuadra, el ministro Anrich arribó al arsenal, donde se reunió en junta de guerra con sus principales mandos (capitán general del departamento, contralmirante José Dueñas Sanguineto; comandante general «interino» del arsenal, capitán de navío de primera clase José M.^a de Soroa; mayor general de la Escuadra del Mediterráneo, capitán de navío de primera José Montojo Trillo, y coronel primer jefe del 3.^{er} Regimiento de Infantería de Marina, Félix Ortega Pavía). En aquellos momentos, el personal de la maestranza del arsenal (de donde procedía un importante número de Voluntarios de la República procantonales) se encontraba muy revuelto y alterado por los sucesos de la ciudad y de la escuadra, actuando como principales cabecillas de los revoltosos varios federalistas intransigentes que trabajaban en el propio arsenal, entre los que cabría destacar al maestro mayor de la Comandancia de Ingenieros de la Armada y capitán de Voluntarios de la República Antonio Roca Soto; al escribiente de primera clase de dicha comandancia y vocal de la Junta Cantonal recién nombrada Miguel Moya, y al escribiente de primera de la Mayoría General de Marina Ángel Casenave de la Peña.

Aunque la junta de mandos consideró indefendibles las instalaciones del arsenal, con la escuadra y los castillos sublevados y sometidas dichas instalaciones a sus potentes fuegos, caso de enfrentamiento, el arsenal contaba, no obstante, con una batería de cañones en su bocana, así como con importantes fuerzas del 3.^{er} Regimiento de Infantería de Marina y de Guardias de Arsenales (dos batallones, con cerca de 950 hombres) perfectamente pertrechadas, y con un reducido número de marineros del depósito del arsenal. Todavía existía, por tanto, la posibilidad de intentar una última resistencia en el arsenal, si conseguían mantener fieles al gobierno central dichas fuerzas y recibían rápidos refuerzos desde Madrid o Valencia.

Con esa intención, Anrich mandó formar en la plaza de armas a la marinearía y a las tropas de Infantería de Marina y de Guardias de Arsenales, a las que arengó y de las que demandó fidelidad al gobierno. La respuesta de las tropas fue tan fría y negativa que el ministro y el contralmirante Dueñas consideraron inútil toda resistencia. Volvieron a reunirse por última vez los mandos del arsenal, a todos los cuales (incluida toda la oficialidad) se les informó de la decisión de abandonar el arsenal y todas las dependencias de la Marina en la plaza, dándoles los correspondientes permisos para abandonar el departamento con los medios y formas que consideraran más rápidos y adecuados.

A primera hora de la tarde, el contralmirante Dueñas entregaba el mando del departamento a la junta cantonal, y pocos minutos después el ministro Anrich, sus ayudantes, el contralmirante Dueñas y varios mandos del departamento (entre ellos el comandante general «interino» del arsenal, capitán de navío de primera clase José M.^a de Soroa; el mayor general de la escuadra y del departamento marítimo, capitán de navío de primera clase José Montojo Trillo; el capitán de Artillería de Mar Carlos Molina García, y el capitán de fragata Juan Cervantes Courcelle) se embarcaban en un remolcador de la



El arsenal de Cartagena en los años setenta del siglo XIX. (Fotografía de la época.)

Marina y partían hacia Alicante, entre grandes gritos de júbilo de las tripulaciones de la escuadra sublevada. Acto seguido, las tropas de Infantería de Marina y de Guardias de Arsenales se unían a los voluntarios cantonales y se paseaban en son de triunfo por las calles de la ciudad.

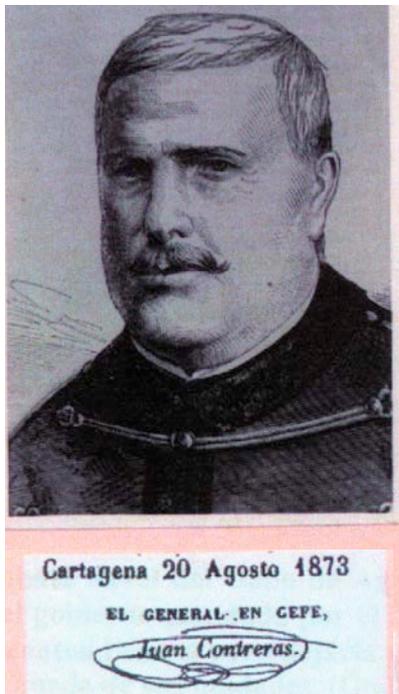
Esa misma tarde, el teniente general Juan Contreras acudía al Gobierno Militar y se reunía con su titular, el brigadier Guzmán, al que exigía la entrega inmediata de los castillos y fuertes que aún mantenía en su poder (Atalaya, San Julián, Moros y Despeñaperros). Guzmán expresaría sus dudas en lo referente a la seguridad de dichos fuertes si pasaban a manos de voluntarios; pero, tras recibir garantías del general Contreras de que quedarían protegidos por militares profesionales, accedió finalmente a su entrega. La Sublevación Cantonal había triunfado de pleno en la primera plaza fuerte del país, así como en su escuadra, arsenal naval e instalaciones del Ejército, en tan sólo tres días y sin apenas resistencia por parte de las autoridades civiles y militares, lo cual propiciaría que, afortunadamente, no hubiera que lamentar baja alguna en ninguno de los dos bandos (ni muertos, ni heridos). Al atardecer de ese mismo día, y mientras llegaban noticias de que las fuerzas del 2.º Batallón del Regimiento de Infantería de Iberia (acantonado en los vecinos pueblos de La Palma y Pozo Estrecho) se acababan de unir a la Sublevación Cantonal, con el coronel Fernando Pernas y el teniente coronel Parra a su cabeza, se preparaban para salir de la plaza (lo harían finalmente el día 15 por la mañana) el gobernador militar, brigadier Guzmán, acompañado de todas las fuerzas que no habían querido unirse a la sublevación (un batallón escaso del Regimiento de Infantería de África, con su jefe, el teniente coronel Miguel Rovira Medina, a la cabeza; 40 artilleros, y los jefes y la mayor parte de la oficialidad de Ingenieros, Artillería, Estado Mayor y Administración Militar). Igualmente, y a lo largo de los días 14 y 15 de julio, saldrían de la ciudad por ferrocarril, junto con sus familias y con nuevos pasaportes firmados personalmente por el teniente general del Ejército Juan Contreras Román, nombrado un día antes por los sublevados «General en Jefe del Ejército Cantonal», la mayor parte de

JULIO DE 1873: LA SUBLEVACIÓN CANTONAL TRIUNFA EN LOS BUQUES Y EN...



Tarde del 14 de julio de 1873: la marinería sublevada en la escuadra confraterniza con los voluntarios cantonales en el antiguo muelle de botes de las Puertas del Muelle o del Mar de Cartagena. (Grabado de la época.)

los mandos de la Marina, entre ellos el jefe interino de la Comandancia de Ingenieros, Eugenio Díaz del Castillo; el jefe de Armamentos, capitán de navío Rafael Alonso Sanjurjo; el jefe interino de la comandancia del parque de artillería del arsenal, teniente coronel de Artillería de la Armada Enrique Guillén Estévez; el ordenador del arsenal o jefe de acopios e intendencia de Marina del departamento marítimo, comisario ordenador de segunda clase Joaquín Martínez Illescas; el comisario de guerra del arsenal, Miguel Cabanellas Villamartín; el coronel 1.^{er} jefe del 3.^{er} Regimiento de Infantería de Marina, Félix Ortega Pavía, y el teniente vicario del departamento, Vicente Alcaide. De igual o parecida forma abandonarían sus puestos la gran mayoría de los jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada (incluida la oficialidad de los buques) y de otros cuerpos especializados (Ingenieros, Artillería Naval, Intendencia e Infantería de Marina, con la salvedad del personal médico, que voluntariamente decidió permanecer en la plaza), que actuaron con su tradicional «espíritu de cuerpo» y decidieron, casi masivamente, permanecer fieles al gobierno legalmente constituido de la nación y no unirse a la Sublevación Cantonal en marcha. Afortunadamente, la salida de la ciudad de todos estos mandos, junto con sus familiares, se produciría dentro de una razonable normalidad, sin que se tenga noticia de que se ejerciese contra ellos ningún acto de violencia, represalia o intimidación.

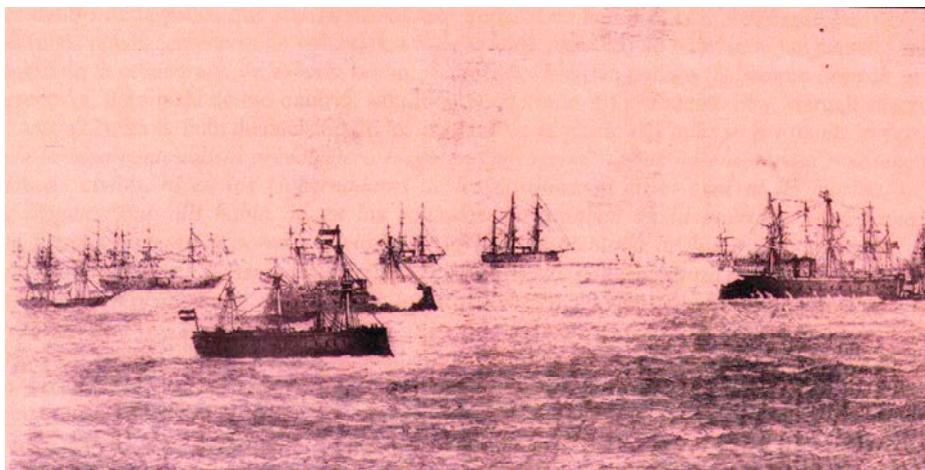


Teniente general Juan Contreras Román, general en jefe del Ejército Cantoral y presidente y ministro de Marina del Gobierno Provisional de la Federación Española, establecido en Cartagena el 28 de julio de 1873 (grabado de *La Ilustración Española y Americana* y firma de un documento del período cantonal procedente del Archivo General de la Zona Marítima del Mediterráneo [AGZMM]).



Nombramiento del general Juan Contreras Román como general en jefe del Ejército Cantoral, de fecha 13 de julio de 1873 y firmado por el presidente de la Junta Cantonal, Pedro Gutiérrez de la Puente (documento procedente del Archivo General de la Zona Marítima del Mediterráneo [AGZMM]).

A partir de este momento, los cantonales controlarían el Departamento Marítimo de Cartagena y la Fuerza Naval del Mediterráneo durante seis largos meses (entre el 14 de julio de 1873 y el 12 de enero de 1874), durante los que realizarían numerosas expediciones marítimas a lo largo y ancho de la costa mediterránea, con apresamiento de buques, desembarcos con incautación de contribuciones y bienes (Águilas, Torrevieja, Vera, Motril, etc.), bombardeos de ciudades (Almería y Alicante), combates navales (cabo de Aguas), conflictos con escuadras extranjeras (alemana y británica) y accidentes con pérdida de buques (vapor de guerra *Fernando el Católico* y fragata protegida *Tetuán*), hasta la rendición final de la ciudad el 12 de enero de 1874 (tras un duro sitio, con bombardeo de artillería incluido) y la huida a Orán de sus principales dirigentes a bordo de la fragata blindada *Numancia*. Una página de nuestra histo-



Combate naval del cabo de Aguas, en el que se enfrentaron, el sábado 11 de octubre de 1873, la escuadra cantonal y la del gobierno, mandada por el contralmirante Miguel Lobo Malagamba. El resultado no sería decisivo para ninguno de los contendientes, pero dejaría graves desperfectos en ambas escuadras y 19 muertos y 84 heridos de diversa consideración a bordo de sus unidades. (Grabado de la prensa inglesa. Editorial Áglaya, serie Sublevación Cantonal-Grabados Prensa Inglesa.)

ria naval y militar hasta la fecha no suficientemente conocida ni estudiada con profundidad, que sin duda reclama estudios más detallados que se sustenten en la valiosa documentación existente en los archivos navales de nuestro país.

Reflexión final

Como reflexión final de todo lo expuesto, cabría preguntarse lo siguiente: ¿hubo negligencia o indolencia a la hora de resistir en las actuaciones de los mandos militares de la plaza de Cartagena (tanto de la Marina como del Ejército), así como falta de instrucciones claras y oportunas por parte de las autoridades de Madrid (presidente del Ejecutivo y ministros de la Gobernación, Guerra y Marina), durante los sucesos de los días 12 a 14 de julio de 1873? Es evidente que sí, y así se desprende del análisis de la documentación manejada, que ha servido de base a lo expuesto a lo largo de este artículo.

Nadie estuvo de veras dispuesto a enfrentarse decididamente a la sublevación, pese a los poderosos medios de que todavía se disponía en los primeros momentos de aquella. Muy probablemente en ello influiría decisivamente la forma en que el gobierno de Madrid había llevado y resuelto los sucesos del mes de mayo anterior (motines a bordo de las fragatas *Vitoria* y *Almansa*). En esta segunda ocasión, la «sublevación negativa» (la falta de decisión y de resistencia) tuvo mayor importancia que la positiva, a lo que se unió otra serie de factores, como la debilidad del poder político (temeroso de que se produje-

ra un grave enfrentamiento armado entre militares y Voluntarios con múltiples bajas por ambas partes, lo que haría irreconciliables a ambos sectores del republicanismo y radicalizaría tanto a los intransigentes como a los militares), la falta de decisión de los mandos de la plaza (sin órdenes claras de su superioridad, y con poca seguridad en la fidelidad y eficacia de sus propias fuerzas) y ciertas actuaciones dudosas de algunos personajes clave en aquellos difíciles momentos (como, por ejemplo, la del ministro de la Guerra, el general monárquico Eulogio González Iscar).

Es evidente que la sublevación pudo haberse evitado o controlado en sus primeras horas, caso de que se hubiera actuado con la decisión y la eficacia requeridas. A las puertas de Cartagena se encontraban acantonados dos batallones del Regimiento de Infantería de Iberia (más de 800 hombres), el cual, de habersele ordenado entrar en la ciudad en la mañana del mismo día 12 de julio, habría podido evitar, con su sola presencia (y sin derramamiento de sangre), que los todavía indecisos Voluntarios intransigentes continuaran con su estado de insurrección. Con la ciudad controlada por las tropas del Ejército (a cuya acción muy bien podían haber colaborado las importantes tropas del Ejército y de Infantería de Marina y marinería disponibles dentro de la plaza, que superaban los tres millares de hombres, con abundante armamento), los sublevados (unos pocos centenares de voluntarios escasamente armados) no habrían ni tan siquiera intentado la sublevación de la escuadra y, de haberlo hecho, sus mandos hubieran podido fácilmente impedir el triunfo de la insurrección. Pero nada de eso ocurrió; más aún: sucedió todo lo contrario. El presidente Pi y Margall se escudaría, años más tarde (22), en la falta de decisión de los mandos de la plaza: «¿Podía yo presumir, ni por lo más remoto, que la idea cantonalista prevaleciera luego en Cartagena? ¿Que no encontrase resistencia ni en las autoridades civiles, ni en los Gobernadores de los castillos, ni en el general de marina, ni en las poderosas fragatas que allí había, ni en los soldados que estaban en la puerta? ¿Que tantas y tan invencibles fuerzas viniesen a ponerse al lado de la más desatentada de las insurrecciones? ¿Que la hubiesen preparado y fuesen luego a dirigirla generales de mérito y la templanza de Ferrer, y diputados que meses antes de la proclamación de la República tronaban en nuestras asambleas federales contra los impacientes?...».

Hoy, siglo y cuarto largo después de los hechos investigados, y a la vista de toda la documentación disponible y manejada, parece evidente que la Sublevación Cantonal de Cartagena pudo haberse evitado o sofocado sin mucha dificultad, y con ello atajar su extensión a otras zonas del país, con todo el perjuicio que de ello se derivó para la I República. Este primer eslabón de la cadena de sucesos evitables, muy posiblemente hubiera podido propiciar una situación histórica muy diferente de la que efectivamente acaeció, lo cual habría ahorrado graves problemas al gobierno de Pi y Margall y a sus sucesores, y evitado el recurso a una nueva intervención de los militares en la políti-

(22) PI Y MARGALL, Francisco: *El reinado de Amadeo de Saboya y la República de 1873*. Seminario Ediciones, S.A., Madrid, 1970, pp. 158 y 159.

JULIO DE 1873: LA SUBLEVACIÓN CANTONAL TRIUNFA EN LOS BUQUES Y EN...

ca del país. Con ello, muy probablemente, hubiera sido posible conseguir la estabilidad y el mantenimiento del régimen republicano, cuyo fracaso postero, aunque condicionado por muchos factores de diferente tipo (debilidad tras la ruptura con los radicales, presión creciente de los monárquicos, división de los propios republicanos, etc.), en buena parte se debió, precisamente, a la situación creada con la Sublevación Cantonal del verano de 1873.

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

LAS COFRADÍAS DE MAREANTES DE SEVILLA Y CÁDIZ: DISPUTAS JURISDICCIONALES

Por Esteban MIRA CABALLOS

Doctor en Historia de América

Introducción

Prácticamente hasta el siglo XVIII, las poblaciones sujetas a la jurisdicción de los distintos Estados no tenían la condición de ciudadanos, sino de súbditos. Tampoco existía nada que ni remotamente pudiera equipararse al moderno Estado del bienestar. Este último es una creación contemporánea, y hasta su advenimiento la previsión social se basaba íntegramente en un sistema privado de contraprestaciones.

La cobertura social de los españoles en el Antiguo Régimen se canalizaba de dos formas, en función de que el beneficiario hubiese «cotizado», o de que fuese pobre «de solemnidad». Por ello, Ruméu de Armas distingue entre asistencia y beneficencia (1). La población común normalmente se pagaba su propia asistencia privada, a través de las hermandades y cofradías. Prácticamente todos los cabezas de familia pertenecían a algún instituto, por lo común gremial, que hacía las veces de entidad de previsión social. Esta pertenencia era de hecho una verdadera póliza de seguros, cuya cobertura solía extenderse a todos los miembros del grupo familiar. Por tanto, casi todas las cofradías cumplían un doble cometido: el devocional y el asistencial, proporcionando a sus hermanos, por un lado, el consuelo espiritual de sus amados titulares, y por el otro, una asistencia en la enfermedad y un enterramiento digno. La pertenencia a una cofradía representaba una posibilidad excepcional, para muchas familias con recursos medios o bajos, de inhumación en el recinto de un templo y, para la sacralizada mentalidad de la época, esta eventualidad, por sí sola, suponía un gran alivio en el último trance de la vida.

Todos los que participaban en las hermandades y cofradías eran mutualistas que cotizaban durante toda su vida. Pero ¿qué ocurría con aquellas personas que carecían de recursos para cotizar? Pues bien; para ellos no había asistencia, sino beneficencia. Y ¿qué diferencia había entre ambas? Como afirma Ruméu de Armas, la asistencia era un derecho, mientras que la beneficencia era una gracia o limosna (2). Los enfermos, los mutilados, los pobres de solemnidad, los inválidos, los mendigos y los menesterosos en general eran

(1) RUMÉU DE ARMAS, Antonio: *Historia de la previsión social en España. Cofradías, gremios, hermandades, montepíos*. Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid, 1944, p. 165.

(2) *Ibidem*.

considerados un submundo marginal. Se les caracterizaba siempre de forma estereotípica como delincuentes, vagos, mentirosos, indignos e indeseables, cuando en realidad era la desesperación la que les había conducido a su miserable estado (3). Estos desheredados se mantenían a duras penas merced a la caridad, cristiana virtud que se suponía debían practicar los nobles, los burgueses ricos y, sobre todo, el estamento eclesiástico, al que se le presuponía un especial sentido del humanitarismo.

Esta caridad cristiana se canalizaba, por un lado, de manera informal a través de las limosnas que decenas de pedigüños obtenían a las puertas de las iglesias o en los espacios sociales más concurridos de cada localidad; y, por otro, mediante la fundación de una obra pía, fruto casi siempre de alguna manda testamentaria, en virtud de la que se legaba un capital cuyas rentas debían destinarse a alguna labor social. Las obras pías eran de muy diversos tipos: de redención de cautivos, de dotación de doncellas huérfanas (para su matrimonio o para que profesaran como monjas), de escolarización de pobres, de enterramiento de presos o de hospitalización de enfermos.

Pero, cualquiera que fuese la naturaleza de la obra que se realizase, toda la beneficencia y la asistencia sanitaria en el Antiguo Régimen se canalizaba directa o indirectamente a través de las diversas instituciones religiosas (4), y cuando los concejos colaboraban en alguna obra benéfica, lo hacían con una inspiración estrictamente cristiana, no laicista.

La asistencia social de los hombres del mar

Las cofradías de mareantes y, por supuesto, las de pescadores tenían una amplia tradición medieval tanto en los territorios de la Corona de Castilla como en los de la de Aragón. Sus inicios se remontan al siglo XII, cuando comenzaron a aparecer algunas corporaciones de mareantes sobre todo en distintos pueblos del País Vasco y de Cantabria (5). La primera de ellas fue probablemente la de San Sebastián, a la que siguieron pronto las de Laredo, Castro Urdiales, Santander y Bermeo. Años después ya existían cofradías de pescadores en decenas de puertos de todo el cantábrico, desde Galicia (Vigo o Tuy), Asturias (Llanes, Avilés o Gijón) y Cantabria (Laredo, Santander o San Pedro de la Barquera) hasta el País Vasco (Lequeitio, Fuenterrabía, San Sebastián, Bilbao o Bermeo) (6). Eran institutos gremiales que agrupaban a las personas dedicadas al mar en cada villa o ciudad costera. Su poder alcanzó tales cotas en la baja Edad Media que llegaron a declarar guerras y a firmar alianzas y paces. El mismo Eduardo III de Inglaterra se quejó al rey castella-

(3) Sobre la cuestión, puede verse la obra clásica de LIS, Catharina, y SOLY, Hugo: *Pobreza y capitalismo en la Europa preindustrial (1350-1850)*. Akal, Madrid, 1984, pp. 101 y ss.

(4) Para el caso de Sevilla, véase el trabajo de CARMONA GARCÍA, Juan Ignacio: *El sistema de la hospitalidad pública en la Sevilla del Antiguo Régimen*. Universidad de Sevilla, 1979.

(5) RUMÉU DE ARMAS: *op. cit.*, pp. 137-139.

(6) *Ibidem*, p. 142.

no Alfonso XI de las correrías de los marinos del Cantábrico por sus costas (7). Muchas de estas cofradías gremiales sobrevivieron en España hasta el siglo XIX, centuria que marca el comienzo de su languidecer, proceso que se aceleró a partir de 1861, con la promulgación de la Ley de Disolución de los Gremios (8).

A diferencia de lo que ocurría con otros gremios, como el de carpinteros, cuyo patrón acostumbraba ser san José, los marineros tenían advocaciones muy variadas. Dominaban quizá las consagradas a san Pedro, pescador de profesión, seguidas de las patrocinadas por san Telmo o por el Espíritu Santo. También encontramos algunas bajo la advocación de la Virgen, en el caso sevillano intitulada del Buen Aire y, en otros casos, del Buen Viaje. A continuación presentamos un pequeño muestreo de las advocaciones de algunas de las cofradías de mareantes de la España moderna:

Cuadro I. **Advocaciones de las cofradías de mareantes (9)**

<i>Asociación</i>	<i>Advocación</i>	<i>Localidad</i>
Cofradía de mareantes	Santa Catalina	San Sebastián
Cofradía de mareantes	San Pedro	Bermeo
Cofradía de pescadores	San Martín	Laredo
Cofradía de mareantes	San Pedro	Fuenterrabía
Cofradía de pescadores	Espíritu Santo	Zarauz
Cofradía de mareantes	San Pedro	Plentzia
Cofradía de marineros y barqueros	San Pedro	Tuy
Cofradía de mareantes	San Pedro	Lequeitio
Cofradía de mareantes	Nuestra Señora del Buen Aire, San Pedro y San Andrés	Sevilla
Cofradía de mareantes	Santísimo Sacramento	Cádiz
Cofradía de pescadores y armadores del río Gua- dalquivir	San Telmo y Nuestra Señora de Guía	Sevilla
Cofradía de mareantes	San Telmo	El Puerto de Santa María
Cofradía de pescadores	Nuestra Señora del Buen Viaje	Sanlúcar de Barrameda
Cofradía de mareantes	San Telmo	Las Palmas de Gran Canaria

(7) *Ibidem*, pp. 139-140.

(8) Las actuales cofradías de pescadores se diferencian de las antiguas gremiales en que se hallan tuteladas por el Estado, que autoriza su creación y regula su funcionamiento, y en que su principal y casi único cometido es dirimir los conflictos internos del sector. Véase, por ejemplo, el magnífico estudio de ALEGRET, Juan Luis: «Del corporativismo dirigista al pluralismo democrático: las cofradías de pescadores de Cataluña», <http://biblioteca.udg.es/gespm> [consultado el 26 de octubre de 2007].

(9) RUMÉU DE ARMAS: *op. cit.*, pp. 141-144; LÓPEZ MARTÍNEZ, Celestino: «La herman-

En Sevilla, como no podía menos de ocurrir en una ciudad de honda tradición marinera, tenían asiento numerosas cofradías de oficios relacionados con el mar:

Cuadro II. Cofradías sevillanas de oficios relacionados con la mar (10)

<i>Oficio</i>	<i>Intitulación</i>	<i>Ubicación</i>
Gremio de pescadores y armadores del río Guadalquivir	Hermandad de San Telmo y Nuestra Señora de Guía	Hospital y capilla propia, situada en la calle de la Victoria de Triana
Gremio de calafates	Hermandad de los Santos Mártires	Hospital y capilla situada en la calle Sol de Triana
Gremio de barqueros	Hermandad de Nuestra Señora de Guadalupe	¿?
Contratación de marineros	Congregación de Nuestra Señora de las Cuevas	En unos aposentos del Castillo de Triana
Capitanes de barcos	Hermandad de la Pura y Limpia Concepción de Nuestra Señora	¿?
Gremio de patronos de barcos	Hermandad de la Virgen del Rosario	¿?
Gremio de cargadores para las Indias y Flandes	Hermandad de Nuestra Señora de la Estrella	Residencia situada en la Puerta del Arenal
Capitanes, marinos y gentes de las flotas hispanas	Hermandad de la Sagrada Pasión de Nuestro Redentor Jesucristo	Residencia en el monasterio de Santa María de la Merced

dad de Santa María del Buen Aire de la Universidad de Mareantes de Sevilla», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. I. Sevilla, 1944, pp. 701-721; SANCHO DE SOPRANOS, Hipólito: «La cofradía de mareantes de San Telmo de El Puerto de Santa María», *Revista General de la Marina*, núm. 166. Madrid, 1964; BETHENCURT MASSIEU, Antonio de: «La cofradía de mareantes de San Telmo en Las Palmas de Gran Canaria: proyecto de un montepío textil (1781-1805)», *Espacio, Tiempo y Forma*, núm. 2. Madrid, 1989, pp. 243-268; ERKOREKA GERVASIO, José Iñaki: *Estudio histórico de la cofradía de mareantes de Portugalete: orígenes, organización y fundaciones*. Publicaciones del Excmo. Ayto. de Portugalete, 1993. DUO, Gonzalo: «Formas de navegación en el puerto de Plentzia a través de los documentos de la cofradía de mareantes de San Pedro (siglos XIII-XIX)», *Vasconia. Cuadernos de historio-geografía*, núm. 31. Bilbao, 2001, pp. 113-132; SERNA VALLEJO, Margarita: «Algunas cuestiones en torno a la cofradía de mareantes de San Martín y el concejo de Laredo», en *El fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión*. Excmo. Ayuntamiento de Laredo, 2001, pp. 405-450; CRUZ ISIDORO, Fernando: «Sobre el escultor Gaspar de Ginés y la Virgen del Buen Viaje del convento sanluqueño de Capuchinos», *Archivo Hispalense*, núms. 267-272. Sevilla, 2007, pp. 243-244.

(10) LÓPEZ MARTÍNEZ: *op. cit.*, pp. 702-705.

LAS COFRADÍAS DE MAREANTES DE SEVILLA Y CÁDIZ...

<i>Oficio</i>	<i>Intitulación</i>	<i>Ubicación</i>
Los Cómites del Rey la Reina	Hermandad de San Nicolás	Hospital y capilla en la collación de la Magdalena «cabe la puerta de Triana»
Señores de naos, pilotos, maestros y contra maestros que navegan en la Carrera de Indias	Cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire, San Pedro y San Andrés	Hospital a orillas del Guadalquivir, en la actual calle Betis.

Como puede observarse en el cuadro, en Sevilla había en el siglo XVI al menos una docena de cofradías gremiales de muy variados oficios relacionados directa o indirectamente con el mar, una prueba más de la importancia de estas actividades en la ciudad, que al menos desde el siglo XV era uno de los puertos más activos e importantes de la Península. Pues bien; de todas esas cofradías, las más influyente y poderosa económicamente fue sin duda la de los maestros, contra maestros y señores de naos, puesta bajo la advocación de Nuestra Señora del Buen Aire, de la que hablaremos a continuación.

La Cofradía y Hospital de los Mareantes de Sevilla

Antes de ocuparnos de esta cofradía de mareantes conviene dejar muy claro que esta corporación no tiene nada que ver con otra, establecida en la iglesia de Santa Ana de Sevilla, intitulada como Hermandad y Cofradía de Nuestra Señora del Buen Viaje. Ésta tuvo su sede en el templo de Santa Ana y aprobó sus primeras reglas en 1596, haciendo estación de penitencia, primero, en la noche del Miércoles Santo y, posteriormente, en la del Jueves Santo (11). Desde el último cuarto del siglo XVII empieza a languidecer, y la última noticia de su existencia data de 1704.

(11) Existía la tradición de que esta hermandad fue fundada por maestros, señores de naos y pasajeros a Indias a finales del siglo XVI, concretamente en 1596. Véase, por ejemplo, la obra de CARRERO RODRÍGUEZ, Juan: *Anales de las cofradías sevillanas*. Editorial Castillejo, Sevilla, 1991, pp. 591-592. Sin embargo, hemos leído detalladamente los estatutos fundacionales de la hermandad, aprobados en Sevilla por el ordinario el 24 de julio de 1596, y en ningún momento se alude en ellos a su vinculación con los maestros o pasajeros de la Carrera de Indias. De *Cofradías andaluzas*, hecho, no era una cofradía gremial, sino abierta. Para entrar como hermano sólo se requería ser cristiano viejo, «y no morisco, ni mulato ni indio», no ser negro y ser una persona honrada y «de buena vida y fama». Véase SÁNCHEZ HERRERO, José (ed.): *CXIX reglas de hermandades y cofradías, siglos XIV, XV y XVI*. Universidad de Huelva, 2002, pp. 545-556. Los maestros y señores de naos ya tenían su cofradía, por lo que más bien parece una confusión entre la Cofradía de Mareantes de la Virgen del Buen Aire y la de la Virgen del Buen Viaje, o una extrapolación de los datos de una a la otra.

En lo que respecta a la de los Mareantes de Sevilla, debemos decir que sus orígenes siguen siendo bastante oscuros dado que, a pesar de haberse conservado una parte considerable de su archivo (12), los primeros testimonios fehacientes acerca de la corporación datan de 1555. Pero precisamente en este último año se reconocía que la cofradía y hermandad de pilotos y maestros que hacen el «camino de las Indias» estaba establecida desde hacía «muchos años» en la entonces llamada calle del Espíritu Santo de Triana (13). Por tanto, es posible situar su fundación aproximada en algún momento del primer cuarto del siglo XVI.

En el tercer cuarto del siglo XVI se trasladó a orillas del Guadalquivir. La fachada principal de la nueva sede daba a la actual calle Betis, y la trasera, a la calle Pureza, ocupando el edificio un espacio de poco más de 358 m² (14). Su iglesia fue inaugurada el día de la fiesta de Nuestra Señora de la O de 1573 (15). Se denominaba oficialmente «Cofradía y Hospital de Nuestra Señora de los Buenos Aires», aunque se la conocía vulgarmente como Hospital de los Mareantes, según se explicaba en el encabezamiento de las actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla. Esta primitiva sede fue demolida para construir en su lugar la actual Casa de las Columnas, lo que no ha impedido que diversos historiadores hayan estudiado tanto la planta y la estructura del desaparecido edificio como las obras de arte que albergó (16). Finalmente, en 1704, tras casi un siglo y medio en la calle Betis, la cofradía volvió a trasladarse, en esta ocasión a su última sede, el Real Colegio y Seminario de San Telmo.

Los miembros de la corporación siempre se sintieron herederos de los privilegios del viejo Colegio de Cómities, pero lo cierto es que nada tenían que ver con esta institución bajomedieval. De hecho, ambos institutos coexistieron durante gran parte del siglo XVI (17).

Se trataba de una cofradía que funcionaba de manera gremial, pues no en vano reunía a un grupo muy determinado de profesionales, «los maestros, pilotos, capitanes y señores de naos de la navegación de las Indias». Lo más

(12) En el Archivo de la Universidad de Sevilla se conservan libros de cuentas desde 1682 y libros de recepción de hermanos desde 1556 hasta 1789.

(13) LÓPEZ MARTÍNEZ: *op. cit.*, pp. 707-708.

(14) Ollero Lobato aporta el dato de la extensión del solar en varas cuadradas, en total, 429. Teniendo en cuenta que una vara equivalía a 0,835 m, obtendríamos una cifra de 358,215 m². OLLERO LOBATO, Francisco: «El Hospital de Mareantes de Triana: arquitectura y patronazgo artístico», *Atrio*, núm. 4. Sevilla, 1992, p. 63.

(15) *Ibidem*.

(16) Tras el traslado a San Telmo fue utilizado por los clérigos menores y, luego, por los franciscanos de San Juan de Aznalfarache. En 1767 fue recuperado por la Universidad y Cofradía de Mareantes, que lo desacralizó y vendió. Sobre el edificio y sus enseres puede verse el ya citado trabajo de OLLERO LOBATO: *op. cit.*, pp. 61-70, y el de NAVARRO GARCÍA, Luis: «La casa de la Universidad de Mareantes de Sevilla (siglos XVI y XVII)», en *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*. CSIC, Sevilla, 2004, pp. 743-760.

(17) LÓPEZ MARTÍNEZ: *op. cit.*, pp. 702-708. OLLERO LOBATO: *op. cit.*, pp. 61-62.

granado de la marinería española relacionada con la Carrera de Indias perteneció a esta corporación (18). Su razón de ser no era otra que satisfacer las necesidades sociales y asistenciales de la gente de la Carrera.

Sus primeras reglas tuvieron una doble procedencia; una parte la aprobó el provisor del Arzobispado el 13 de marzo de 1561, y en dicha parte se regulaba la defensa de los intereses de los pilotos, maestros y señores de la nao de la Carrera de Indias; la otra, visada el 28 de diciembre de 1562, regulaba la cofradía propiamente dicha, es decir, los cultos y la mutualidad. Ambas recibieron aprobación real en Galapagar (Madrid), el 22 de marzo de 1569 (19). Posteriormente, en 1578 (20), se hizo una edición impresa de estas reglas, dado el interés sobre el particular manifestado por los hermanos.

Las reglas constan de 37 capítulos, en los que se regula con detalle todos los aspectos de la vida corporativa, articulada en una triple vertiente: devocional, asistencial y económica, siendo sus advocaciones titulares la Virgen del Buen Aire, san Pedro y san Andrés. Desconocemos el origen de esta intitulación del Buen Aire, aunque sabemos de la existencia en Cagliari (Cerdeña) de una antigua imagen que, con el título de «Nostra Signora de Bonaria», gozaba de gran devoción.

Como es lógico, el instituto celebraba muy especialmente la festividad de la Virgen del Buen Aire y la de Todos los Santos (arts. XII y XIII). En aquella época la religiosidad de la población era sincera y ferviente, pero más si cabe entre la gente del mar. Los marinos eran personas particularmente religiosas y aun supersticiosas, hasta el punto de que existían instrucciones para no dejar subir a bordo a ningún tripulante que no hubiese sido previamente oído en confesión y hubiera recibido la eucaristía (21). En trances apurados, al borde de la zozobra, su imaginación volaba hasta ver santos protectores, como san Telmo. Narraba Juan de Escalante que estas visiones en momentos críticos eran muy inoportunas porque, cuando más se necesitaba del esfuerzo de los marineros para mantener el navío a flote, éstos se quedaban «pasmados y embebidos y [dejaban] por entonces de acudir a la mayor necesidad» (22). Anécdotas al margen, la actividad religiosa de la corporación debió de ser muy importante, especialmente los cultos tributados en honor de su patrona, la Virgen del Buen Aire.

(18) Véanse los estudios de BORREGO PLA, M. Carmen: «Los hermanos de la cofradía de Mareantes de Sevilla en el siglo XVI», en *II Jornadas de Andalucía y América*, t. I. Sevilla, 1984, pp. 361-387, y de la misma autora, «Los hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el siglo XVII», en *III Jornadas de Andalucía y América*, t. I. Sevilla, 1985, pp. 237-252.

(19) Dicho instrumento fue localizado en el Archivo de Protocolos de Sevilla por el acucioso investigador LÓPEZ MARTÍNEZ: *op. cit.*, pp. 701-721. Fue reproducido casi tres décadas después en BORREGO PLA, M. Carmen, y NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla*. Diputación Provincial de Sevilla, 1972, pp. 295-308.

(20) LÓPEZ MARTÍNEZ: *op. cit.*, p. 709.

(21) PÉREZ-MALLAINA, Pablo E.: *Los hombres del océano*. Diputación Provincial de Sevilla, 1992, p. 247.

(22) *Ibidem*, pp. 252-253.

Pero tan importante como la devocional era la vertiente asistencial, centrada en el enterramiento de los hermanos. Prueba de ello es que las reglas dedican al asunto nada menos que diez de los 37 artículos que las componen. Al respecto, se regula absolutamente todo, desde la forma en que el muñidor debía avisar a los hermanos de un fallecimiento, hasta las hachas —doce— que habían de acompañar al difunto.

No obstante, las prestaciones de la corporación no se limitaban al enterramiento. También incluían el auxilio sanitario de los hermanos enfermos, para lo cual la cofradía disponía de un hospital propio. En él no sólo atendía a sus mutualistas, sino que su asistencia terminó extendiéndose a cualquier marinero de la Carrera de Indias, aunque no perteneciese al instituto (23). El único requisito para ser acogido en el hospital era que la persona en cuestión hubiese desempeñado su trabajo en algún buque de los que hacían la navegación con las Indias.

Y no sólo se ocupaba de la curación del enfermo, o de la asistencia espiritual en el caso de los terminales, sino que, llegado el caso, ayudaba económicamente a la familia del mutualista impedido. Esto constituía un verdadero privilegio en una época de la dureza de aquella, en la que cualquier persona, por una mala racha o simplemente por vejez, podía caer en la pobreza extrema. La mutualidad también se encargaba de la asistencia económica a los hermanos enfermos o a los hijos huérfanos de los mutualistas, así como al rescate de los apresados por franceses o moros (arts. III y IV). Y por añadidura destinaba un fondo especial para dotar a aquellas hijas de los cofrades que habían caído en la pobreza, o para socorrer con un real diario a los hermanos presos (24).

Finalmente, el tercer objetivo de la corporación era de carácter sociopolítico, pues también se articulaba como universidad, «para defenderse de cualquier persona o institución que lesionase sus intereses» (25). Los mareantes sevillanos se agrupaban en dos organismos vinculados entre sí: uno, la cofradía, que se dedicaba fundamentalmente a la labor asistencial, a través del hospital y de los enterramientos; y otro, la universidad, cuyo objetivo era la defensa gremial del universo de navegantes o mareantes de la Carrera de Indias (26).

Dado el poder del gremio de mareantes en Sevilla, en la misma proporción fueron poderosas las instituciones a él vinculadas, es decir, la Cofradía, el

(23) BORREGO PLA: «Maestres y pilotos de la Bahía Gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700», en *Andalucía y América*. Cajasur, Córdoba, 1994, p. 137.

(24) LOPEZ MARTÍNEZ: *op. cit.*, p. 718.

(25) BORREGO PLA: *op. cit.*, p. 135.

(26) Desde 1681, en que se creó el Colegio de San Telmo, la labor de la universidad se centrará en formar e instruir a niños huérfanos en el arte de la navegación y de la marinería. Sobre esta institución pueden verse los trabajos de HERRERA GARCÍA, Antonio: «Estudio Histórico sobre el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla», *Archivo Hispalense*, núm. 89. Sevilla, 1958, pp. 249-250, y el más reciente y minucioso de JIMÉNEZ JIMÉNEZ, Elisa María: *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1808): su contribución al tráfico marítimo con América y su significado en la historia de la ciudad en el siglo XVIII*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2002.

Hospital y la Universidad de Mareantes. Incluso se crearon hermandades filiales en América, como la que tenía su sede en el monasterio de San Francisco de Veracruz, en México (27). La cofradía disponía de importantes ingresos económicos provenientes de distintas fuentes; uno de los más importantes era la cuarta parte de la soldada que se cobraba a los maestros de los navíos de la Carrera (luego pasó a ser media). Entre los ingresos ordinarios y regulares figuraba también la cuota de ingreso de hermanos (dos ducados), así como la cuota mensual ordinaria que abonaban todos los mutualistas. Muy importantes eran también los donativos depositados en las alcancías que se colocaban en los lugares más visibles de los navíos, práctica que también llevaban a cabo la cofradía de la Virgen de Guadalupe y la sevillana de Nuestro Padre Jesús de la Pasión (28). Por último, otra fuente de ingresos provenía de las multas de un real que se imponían a los hermanos por incumplir los estatutos, es decir, no acudir a los llamamientos de la hermandad o acceder al cabildo con alguna arma, conducta que estaba expresamente prohibida.

En el último cuarto del siglo XVII, como ha quedado dicho, la sede de la mutualidad se trasladó al Colegio de San Telmo, cuya edificación había comenzado en 1682, bajo la dirección del maestro Antonio Rodríguez (29). A partir de 1772 las obras fueron proseguidas por el maestro mayor del Arzobispado, Leonardo de Figueroa, quien realizó la monumental fachada principal, así como la capilla (30). La hermandad continuó su vida corporativa en la capilla de San Telmo durante el siglo XVIII. Su anterior asiento en la calle Betis cayó en desuso, y se fue reduciendo a ruinas en la segunda mitad del siglo XVIII, hasta su total desaparición.

La Cofradía de Santísimo Sacramento de Cádiz

Tanto en el siglo XVI como en el XVII la mayor parte de los cofrades de la corporación sevillana procedían de distintos puntos de las actuales provincias de Sevilla y Huelva, siendo mucho menor la presencia de gaditanos (31), lo que evidencia que los pilotos y maestros gaditanos preferían asegurarse en las cofradías de su propia ciudad. En Cádiz no había una hermandad propiamente dicha de mareantes; sin embargo, la del Santísimo Sacramento, quizá buscando los suculentos ingresos de la cuarta parte de las soldadas y de las

(27) LÓPEZ MARTÍNEZ: *op. cit.*, p. 701.

(28) *Ibidem*, p. 717.

(29) MORALES, Alfredo J., y otros: *Guía artística de Sevilla y su provincia*, t. I. Diputación Provincial, Sevilla, 2004, pp. 306-307.

(30) *Ibidem*, p. 307.

(31) BORREGO PLA: *op. cit.*, p. 241. Esta autora citaba unos 15 pilotos gaditanos que pertenecían a la Cofradía de Mareantes de Sevilla, a saber: Francisco de Candía, Juan de Medina, Francisco del Castillo, Andrés García, Hernán García, Pedro Hernández Franco, Andrés Jiménez, Ambrosio Manuel, Juan Mejía, Juan Morales, Juan Palomino, Constantino Pérez, Alonso Ramos, Baltasar Rodríguez y Juan Vega. BORREGO PLA: *Maestros y pilotos de la bahía gaditana*, pp. 135-136.

alcancías de las naos de la Carrera de Indias, aspiraba a constituirse en tal. No llegó nunca a ser una hermandad gremial de mareantes, porque sus mutualistas no sólo eran pilotos y señores de naos. Sin embargo, sí que alcanzó un acuerdo con éstos para que, a cambio de la cuarta parte de la soldada y de las alcancías, se atendiese en la enfermedad a los mareantes y se les diese un enterramiento digno.

Y todo ello por el gran descontento que manifestaban los pilotos y maestros gaditanos. Los pocos que sí pertenecían a la corporación sevillana se quejaban de que, a causa de su residencia en Cádiz, no se podían beneficiar de las ventajas corporativas del instituto. Los que no eran cofrades de la sevillana solicitaban que los ingresos de las alcancías y la soldada de los buques que partían del puerto de Cádiz o entraran en él se destinasen a la cofradía gaditana y no a la sevillana. Según el propio testimonio del mayordomo de la cofradía del Santísimo Sacramento de Cádiz, ésta era muy pobre, y a duras penas podía atender por caridad a los pilotos, maestros y marinos de la Carrera de Indias que caían en la enfermedad o la pobreza. Y lo cierto es que, leyendo los documentos y alegaciones de la corporación gaditana, se echa de ver que a ésta no le faltaba razón en sus peticiones.

Aunque la correspondencia localizada por nosotros en el Archivo General de Indias está fechada en 1612, en ella se alude a una representación remitida al rey doce años antes donde se planteaba ya el problema. Según reza este documento, en el Hospital de Mareantes de Sevilla «no recibe beneficio ninguno la gente de las naos que se despachan en esta bahía» (32). Y se añade que, pese a las reivindicaciones dirigidas a los cofrades sevillanos, que en teoría debían responder en veinte días, jamás se obtuvo una contestación oficial. Estaba claro que el problema no era nuevo, y los cofrades sevillanos presagiaban una peligrosa escisión que podía restarles cuantiosos ingresos, habida cuenta el gran número de pilotos, maestros y dueños de naos que residían en la bahía de Cádiz. Por ello, no les faltaban razones para dar evasivas al asunto y responder con lo que hoy denominaríamos «silencio administrativo».

Pero en 1612 los cofrades gaditanos no estaban dispuestos a conformarse con dicho mutismo. Hartos de su situación de indefensión, pretendían alcanzar de una vez por todas una solución a la misma. En Cádiz residían muchos maestros, pilotos y gentes del mar que no recibían ningún beneficio de su pertenencia a la Cofradía de Mareantes de Sevilla. Por ello pretendían que la Cofradía del Santísimo Sacramento de Cádiz —probablemente ubicada en la catedral, aunque no se especifica— hiciese las veces de corporación gremial para las gentes del mar residentes en dicha localidad. Se trataría de ampliar el marco de acción de la primitiva cofradía sacramental. Obviamente, la idea gustaba a los hermanos de dicha cofradía, por lo que su mayordomo, Pedro Martínez Fortún, capitán del presidio, escribió también al rey para informar favorablemente de la propuesta. Como reconocía éste, la hermandad era muy pobre y estaba necesitada de recursos. Por ello, los hermanos de la sacramen-

(32) Véase el apéndice I.

tal se beneficiarían de los ingresos de los mareantes y, a cambio, darían respuesta a las necesidades asistenciales de éstos.

La sacramental pretendía beneficiarse de dos fuentes de ingresos: la media soldada que ahora se pagaba a Sevilla, y la proverbial práctica de colocar una alcancía para la hermandad en todos los buques que partieran de Cádiz. Al parecer, el juez Pedro del Castillo, invocando una autorización del secretario del Consejo, Pedro de Ledesma, había autorizado dicha práctica hacía años. Su sucesor, Juan Bautista de Baeza, pese a que jamás encontró dicha autorización, continuó permitiendo esta práctica por ser ya en Cádiz «costumbre y obra pía».

La hermandad tenía como cometidos ordinarios la asistencia a los pobres enfermos y la celebración de la fiesta del Corpus Christi. Además, según su mayordomo, como a Cádiz llegaban muchos «herejes, moros y judíos al trato y comercio», había gran necesidad de que los actos públicos tuviesen «más pompa y fasto que en otras partes».

A cambio de esos ingresos extra provenientes de los mareantes gaditanos, los hermanos del Santísimo se debían comprometer a prestar dos servicios muy concretos que especifican los propios armadores:

«Con obligación que ha de tener de dar las medicinas que hubieren menester los marineros, grumetes y pajes que de las tales naos enfermaren en esta ciudad para que se puedan curar en sus casas. Y con obligación de que todos los primeros domingos de cada mes diga dicha cofradía una misa rezada por los navegantes que nuestro señor les dé buen viaje» (33).

Por tanto, queda claro que la hermandad sacramental garantizaría a sus miembros un servicio espiritual y otro terrenal del que de hecho no gozaban con la cofradía sevillana.

El expediente no es mucho más explícito, así que no sabemos exactamente cómo acabo todo. La corporación sevillana se opuso hasta donde le fue posible. Pero las reivindicaciones de los gaditanos parecen tan justas que probablemente a la postre se verían atendidas. De esta forma, la Hermandad Sacramental de Cádiz, institución de rancia tradición asistencial, se convirtió también en la corporación gremial de los mareantes gaditanos.

Conclusión

Como puede observarse, esta cofradía gremial de los mareantes de Sevilla cumplió una función muy destacada en la edad moderna, al ejercer su cometido en la ciudad que era puerto y puerta de Indias.

Probablemente, en el siglo XVIII se inició su decadencia, debido fundamentalmente al trasladado de la Casa de Contratación a Cádiz. Si ya en el siglo XVII habían surgido disputas con los maestros y capitanes gaditanos, porque a

(33) Véase el apéndice III.

éstos les estaban vedadas las ventajas corporativas de la hermandad sevillana, en el siglo XVIII se debió de acentuar el problema. La hermandad sevillana fue perdiendo hermanos a medida que disminuía su trato con Indias, con el correspondiente descenso en los ingresos y las prestaciones.

Pese a ello, de la importancia que alcanzó dan buena cuenta los enseres que nos han quedado de ella. Especialmente la Virgen Sedente del Buen Aire, relieve tallado hacia 1600 por Juan de Oviedo el Joven, remozado en 1725 por el insigne imaginero Pedro Duque Cornejo (34). También son de destacar las imágenes de san Andrés y san Pedro cotitulares, que flanquean a la anterior y son obra de José Maestre, al igual que el propio retablo (35). En la capilla existen asimismo otras esculturas de Pedro Duque Cornejo, como la imagen de san Telmo o la de san Antonio de Padua, que presiden sendos retablos de los muros laterales. También se conservó en la capilla de san Telmo, hasta que pasó a manos privadas en 1845, un lienzo de grandes dimensiones de la Virgen del Buen Aire, obra de 1603 debida al pintor de Évora (Portugal) Vasco Pereira (36). Al parecer presidió la sala de juntas de la antigua sede del Hospital y Cofradía de Mareantes en Triana.

Finalmente, señalemos que el nombre de esta cofradía, hospital y universidad quedó inmortalizado nada más y nada menos que en la fundación de Buenos Aires. Al parecer, en honor de la corporación de la que era miembro, Pedro de Mendoza, en febrero de 1536, le dio el nombre de Buenos Aires a un pequeño asentamiento que él mismo fundó (37). Décadas después, concretamente el 11 de junio de 1580, Juan de Garay rebautizó la ciudad con el nombre de la Trinidad, aunque, eso sí, ubicada en el puerto de Santa María de los Buenos Aires. Como escribió Celestino López, pese a todo prevaleció el nombre de Buenos Aires, «para honra de la Universidad de Mareantes y gloria de Sevilla» (38).

(34) NAVARRO GARCÍA: *op. cit.*, pp. 749-750; MORALES: *op. cit.*, t. I, p. 308.

(35) MORALES: *op. cit.*, t. I, p. 308.

(36) VALDIVIESO, Enrique: *Historia de la pintura sevillana*. Ediciones Guadalquivir, Sevilla, 1992, p. 107.

(37) LÓPEZ MARTÍNEZ: *op. cit.*, pp. 720-721.

(38) *Ibidem*, p. 721.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Apéndice I

*Carta de Juan Bautista de Baeza a Su Majestad, Cádiz, 6 de junio de 1612
(AGI, Indiferente, 1129)*

«Señor: en carta del consejo Real de las Indias de Vuestra Majestad de 14 de mayo se me dice que por parte de Pedro Martínez Fortún, mayordomo de la cofradía del Santísimo Sacramento de esta ciudad se ha hecho relación en el Consejo, diciendo que presuponiéndose que en el hospital de los Mareantes de Sevilla, en Triana, se cura la gente de mar de la Carrera de las Indias y se da limosna a los oficiales que han venido necesitados de ellas le está aplicado y se cobra para el dicho hospital de cada nao que sale para las Indias una cuarta de una soldada que se quita a las dichas naos.

Y que habiendo representado habrá doce años a Vuestra Majestad que en aquel hospital no recibe beneficio ninguno la gente de las naos que se despachan en esta bahía y suplicado mandase que el cuartón que se obra de ellas para el dicho hospital se aplicase a la dicha cofradía del Santísimo Sacramento se mandó notificar al dicho hospital que dentro de veinte días respondiese a ello y se quedó en este estado sin que hasta ahora lo hayan hecho. Y ha suplicado a Vuestra Majestad atento a esto se mande aplicar el dicho cuartón que se cobra de las naos que salen de esta bahía a la dicha cofradía. Y manda vuestra majestad que yo diga lo que en esto pasa y si es así que no se cura en el dicho hospital la gente de mar que sale de esta bahía ni gozan de aquel beneficio y si en la pretensión que ha tenido la dicha cofradía se ha proveído alguna cosa antes de ahora o lo que se debería proveer y ordenar y quede todo envíe relación con mi parecer.

Lo que en esto se me ofrece decir es que habiéndome informado en esta ciudad de algunos dueños de naos y gente plática y que sabe lo que en esto pasa he entendido que la cofradía y hospital de los mareantes de Sevilla solía cobrar de todas las naos que van y vienen de las Indias media soldada de marinero de cada una y ahora de poco tiempo a esta parte se cobra real y medio por cada tonelada de las naos, aunque los dueños de ellas pretenden que se modere en un real. Y esto se consume en los enfermos del dicho hospital y también si hay algún dueño de nao que sea cofrade de la dicha cofradía y haya venido a necesidad lo socorren con algo para sus alimentos y de ello se gasta en ocasiones que se ofrecen de enviar hombres a esa corte a negocios de la Universidad de los Mareantes o en otras cosas tocantes a ella. Y muy pocas veces acaece curarse en aquel hospital hombre que navega en las naos de Cádiz y no tengo noticia cerca de lo que el dicho Pedro Martínez Fortún pide se haya proveído hasta ahora cosa alguna y parece que, siendo Vuestra Majestad servido se podría mandar notificar a los administradores del dicho hospital que diesen razón de lo que en esto pasa y en la forma que gastan lo que cobran de los dichos dueños de naos y del

beneficio que resulta de ello a la gente que navega en las que salen de esta bahía para las Indias para que Vuestra Majestad mande proveer lo que a su real servicio convenga, cuya Real Persona guarde nuestro Señor como la cristiandad ha menester. Cádiz, 6 de junio de 1612 años. Juan Bautista de Baeza.»

Apéndice II

Carta de Juan Bautista de Baeza a Su Majestad, Cádiz, 6 de junio de 1612 (AGI, Indiferente, 1129)

«Señor: por carta del Consejo Real de las Indias de vuestra majestad, de 14 de mayo, se me manda decir que por parte de Pedro Martínez Fortún, mayordomo de la cofradía del Santísimo Sacramento de esta ciudad, se ha hecho relación en el Consejo y dicho que cada uno de los navíos que salen de esta bahía para las Indias ha llevado y lleva una alcancía de la dicha cofradía y que, por carta del secretario, Pedro de Ledesma, se ordenó que el juez de esta dicha ciudad las diese y entregase en los dichos navíos que despachase y que asimismo las volviese a cobrar de tornaviaje porque los dueños de las dichas naos se solían quedar las más veces con ellas. Y manda Vuestra majestad que yo diga lo que cerca de esto pasa y si es verdad que se ha acostumbrado llevar las dichas alcancías y si hay orden para ello y que de todo yo envíe relación con mi parecer.

Lo que en esto tengo que decir es que, aunque he buscado con diligencia entre los papeles de este juzgado, la dicha carta del secretario Pedro de Ledesma no la he hallado, ni ninguna otra orden de vuestra majestad que cerca de esto trate. Y Pedro del Castillo, mi antecesor, acostumbró enviar las dichas alcancías en las naos que despachaba y, por hallar yo esto puesto en costumbre y ser obra pía, lo he continuado y encargado a los capitanes y dueños de naos estas alcancías y algunos las han vuelto al mayordomo de la dicha cofradía y otros que no lo han hecho ha sido por decir que no han sacado limosna o por haber entrado las naos que las traen en Sanlúcar o por haberlas echado al través en las Indias y no haber vuelto aquí los maestros ni dueños de ellas.

Y parece puesto en razón que no se innove esta costumbre, pues, por haber quedado muy pobre la dicha cofradía del Santísimo Sacramento después que la armada inglesa entró en esta ciudad tiene necesidad se lleven estas alcancías para que con la limosna que trajeren pueda tener el Santísimo Sacramento la cera y cosas necesarias para estar con la decencia que conviene. Vuestra majestad lo mandará ver y proveer lo que a su real servicio convenga cuya Real Provisión guarde nuestro señor como la cristiandad ha menester. Cádiz, 6 de junio de 1612 años. Juan Bautista de Baeza.»

Apéndice III

Carta de los armadores de Cádiz a Su Majestad, h. 1612 (AGI, Indiferente, 1129)

«Señor: los dueños de las naos que navegan la Carrera de Indias que cargan en la bahía de esta ciudad de Cádiz que abajo firmamos nuestros nombres, en vez y en nombre de los demás, decimos que a nosotros se nos quita media soldada de marinero de cada una de nuestras caos para la cofradía de los mareantes de la ciudad de Sevilla en Triana para la cura de los enfermos que la dicha cofradía hace en la dicha Sevilla. El cual beneficio no redunda en pro ni provecho de nos, ni de los marineros, grumetes, ni pajes que sirven y navegan con las dichas nuestras naos y en las demás que cargan en esta bahía porque no se curan por la dicha cofradía ninguno de ellos porque vivimos en esta ciudad que está veinte leguas del dicho hospital de Sevilla. Y cuando alguno enferma en esta ciudad de los dichos marineros, grumetes y pajes, y es pobre, que no tiene con qué curarse nos obliga la caridad a buscarles cura en ella y medicinas para ello.

Y así, teniendo atención a lo susodicho y considerando que la cofradía del Santísimo Sacramento de esta ciudad de Cádiz que sale a visitar los enfermos de ella tiene gran necesidad porque es muy pobre, por no tener renta ninguna con que pagar los gastos del ornato de ella y el de la cera que se gasta cuando sale por las calles a consolar los enfermos y atendiendo a ser esta ciudad puerto de mar, donde de cada día vienen y asisten muchos extranjeros y entre ellos herejes, moros y judíos al trato y comercio que en ella hay, tiene necesidad la dicha cofradía a acudir en las dichas salidas con más pompa y fasto que en otras partes, lo cual por ser pobre como es la dicha cofradía no lo puede hacer. Nosotros de nuestra voluntad, por servir a la divina Majestad, suplicamos a vuestra majestad mande adjudicar la dicha media soldada a la dicha cofradía del Santísimo Sacramento de esta dicha ciudad de Cádiz de todas las naos que cargan y cargaren de aquí adelante en la bahía de ella para cualesquiera partes de las Indias que fueren despachadas por el juez que reside en ella, mandándole que de aquí adelante haga pagar al mayordomo de la dicha cofradía del Santísimo Sacramento lo que importare la dicha media soldada para ayuda al gasto de la dicha cofradía, pues, es justo se haga así por ser de dinero nuestro la dicha media soldada, pues se debe hacer la limosna a donde fuere la voluntad de su dueño y la nuestra es que se dé a la dicha cofradía.

Con obligación que ha de tener de dar las medicinas que hubieren menester los marineros, grumetes y pajes que de las tales naos enfermaren en esta ciudad para que se puedan curar en sus casas. Y con obligación de que todos los primeros domingos de cada mes diga dicha cofradía una misa rezada por los navegantes que nuestro señor les dé buen viaje.

Y con esto, mandar vuestra majestad a la dicha cofradía de los Mareantes de la dicha ciudad de Sevilla que no pidan a las tales naos que fueren despachadas en ésta, por el juez de ella, la dicha media soldada, ni cosa alguna de

ESTEBAN MIRA CABALLOS

ella. Y al presidente, jueces y oficiales de la Casa de la Contratación de la dicha Sevilla que den el favor y ayuda que para la expresión de ello fuere menester en ella, que en ello hará vuestra majestad un gran servicio a Dios nuestro Señor y a nosotros muy gran merced y a los nuestros marineros mucha limosna con que tengan medicinas con que curarse. (*Firman*) Hernando Guerra, Pedro Ramos, Pedro Juan, Alonso de Meneses, Juan Gómez Maldonado y Gonzalo Bajales».

Apéndice IV

Certificación dada por Gerónimo de Cabra, colector de la catedral de Cádiz, 8 de junio de 1612 (AGI, Indiferente, 1219)

«Certifico yo Gerónimo de Cabra, presbítero colector de la santa Iglesia de esta ciudad de Cádiz, que por orden del capitán Pedro Martínez Fortún, entretenido por su majestad en el presidio de esta dicha ciudad de Cádiz y mayordomo de la cofradía del Santísimo Sacramento de ella se dice desde el año de mil y seiscientos a esta parte todos los primeros miércoles de cada mes una misa al espíritu santo por el Rey nuestro señor para que le guarde muchos años con vida y salud y le dé su santa gracia y paz y concordia con los príncipes cristianos y acrecentamiento de Reinos para mayor gloria de la Divina Majestad. Y para que de ello conste, di la presente que es fecha en la ciudad de Cádiz, a ocho de junio de mil y seiscientos y doce años. (*Firman*) Gerónimo de Cabra».

CRUZAR EL ATLÁNTICO AL CUIDADO DE LOS ENFERMOS: CIRUJANOS EN LA CARRERA DE INDIAS

Las flotas de Nueva España, 1574-1695 (1)

María Luisa RODRÍGUEZ-SALA
Doctora en Historia

Presentación

Los cirujanos que sirvieron en diferentes contextos institucionales y sociales novohispanos conforman un tema al cual he dedicado ya largos años de intensa labor investigadora. Fruto de ello han sido varias publicaciones, la primera de ellas estrechamente vinculada con los facultativos que viajaron en las diferentes carreras marítimas de la corona española (2). En ella incluimos desde aquellos cirujanos de las naos privadas que llegaron a tierras mejicanas, y permanecieron en ellas, a mediados del siglo XVI, hasta quienes, como miembros de la Real Armada, sirvieron en las postrimerías de la administración española en las posesiones americanas. Como es usual en todo proceso de investigación, en el curso de éste nos hemos tropezado con hallazgos inesperados. Y así, si en el trabajo antes mencionado conjeturábamos la existencia de documentación sobre cirujanos que realizaron viajes de ida y vuelta en la Carrera de Indias, en una reciente estancia de investigación en el Archivo General de Indias hemos tenido oportunidad de localizar abundante documentación sobre el particular. De su análisis rescatamos la presencia de un numeroso conjunto de cirujanos (en total, 58) que se embarcaron en las flotas de Tierra Firme (en número de 28) y Nueva España (en número de 29) y en la Armada de Barlovento (en este caso, sólo uno) durante los siglos XVI y XVII. Se trata de facultativos que presentaron fianza de embarque y que por esa razón se recogen en la documentación que registra ese tipo de contribuciones

(1) Este trabajo se desprende del proyecto «Personajes e instituciones partícipes en la formación de la ciencia mexicana», y está apoyado por el Programa PAPIIT, de la Dirección General de Asuntos Académicos de la UNAM y el CONACYT de México.

(2) RODRÍGUEZ-SALA, María Luisa, y otros: *Los cirujanos del mar en la Nueva España (1572-1820)*. Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, Universidad Autónoma de Nayarit, Instituto Veracruzano de Cultura y Academia Mexicana de Cirugía, México, 2004.

de las flotas (3). Las fianzas se entregaban como caución para el juicio de residencia a que se les sometía en el viaje de regreso por el uso y ejercicio de la respectiva plaza. Las prestaban los oficiales y la gente de mar: capitanes, contra maestres, pilotos, piloto principal, pilotos ayudantes, pilotines, alguaciles, carpinteros de ribera, carpinteros, toneleros, calafates, despenseros, grumetes, pajes, capellán, cirujano, buzos y marineros. A todos ellos se les adelantaban cuatro pagas para embarcarse, y sobre ellas tenían que rendir información a su regreso al puerto de llegada, Sevilla o Cádiz, según el caso.

Si bien carecemos de documentación de este tipo en relación con todas las flotas que realizaron la Carrera, sí la disponemos en abundancia respecto a las de los siglos XVI y XVII. Como es sabido, el siglo XVIII se caracterizó por otro tipo de tránsito marítimo; las flotas dejaron paulatinamente de funcionar como tales, de modo que la documentación relativa a ellas cambió de naturaleza. Por esta fundamental razón el presente trabajo se circunscribe a los hallazgos documentales correspondientes a los dos primeros siglos de período virreinal.

La atención sanitaria en las armadas y flotas españolas

La creación, desarrollo y funcionamiento del transporte naval militar y comercial efectuado por las armadas y flotas ha sido exhaustivamente estudiado, tanto de modo genérico como monográfico; y así, disponemos de trabajos que analizan el comercio, el contrabando, los ataques corsarios, el movimiento de las mercancías, la pérdida de navíos, las rutas y derrotas, la conformación naval, los mandos y el personal, la vida a bordo... Sin embargo, dentro de esta panoplia temática, el ámbito sanitario, es decir, el relativo a la salud y la enfermedad de las tripulaciones y de los pasajeros, es uno de los menos trabajados, de modo que es poco lo que sabemos acerca de los personajes que tuvieron a su cargo la prestación de esos servicios.

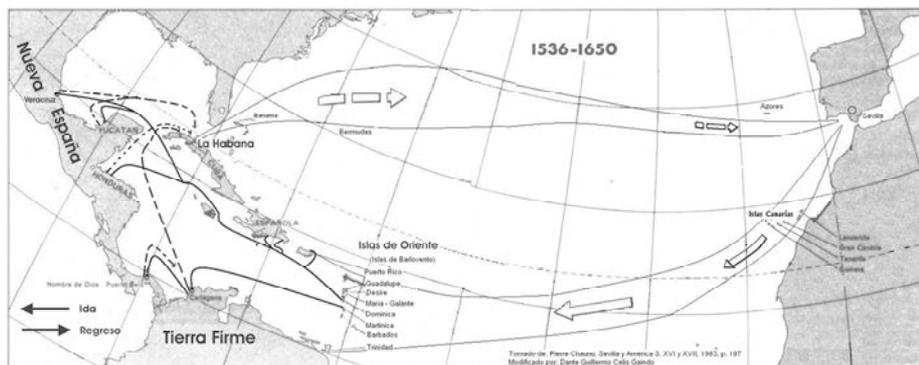
Las autoridades españolas se preocuparon permanentemente por brindar servicios médicos durante las travesías marítimas del floreciente litoral mediterráneo (4). Pero, hasta antes del reinado de Pedro IV de Aragón, no existió en los barcos una figura cuyo cometido específico fuese las tareas sanitarias. La normativa al respecto apareció tempranamente; y así, las Ordenanzas navales aragonesas de 1354 disponen la presencia obligatoria a bordo del médico y del cirujano. El siglo XIV se caracteriza por el paulatino declinar de la navegación de cabotaje y la ampliación de los horizontes de las travesías, así como por el incremento de las prestaciones sanitarias a causa de la muerte negra. Es

(3) AGI, Contratación, 43A, 43B, 44A y 44B: Fianzas de varios empleados de embarcaciones desde 1564 a 1705, con años intercalados; ramo 2, Las de otros dependientes, como contra maestre, guardianes, capellanes médicos, cirujanos, pilotos, condestables, toneleros, carpinteros, calafate, barberos, marineros, grumetes, pajes y alguaciles.

(4) El desarrollo histórico de la sanidad de las armadas proviene de CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *Historia del Cuerpo de Sanidad Militar de la Armada*. Tipografía de Fernando Espín Peña, San Fernando (Cádiz), 1925.

CRUZAR EL ATLÁNTICO AL CUIDADO DE LOS ENFERMOS...

en este momento cuando se toman las primeras medidas de profilaxis internacional, se crea la figura de los guardianes de la salud para las embarcaciones, y éstas, al igual que las ciudades, quedan sujetas a las cuarentenas para tratar de controlar la propagación de la temida peste.



Rutas seguidas por la flota de Tierra Firme y por la de Nueva España.

El siglo xv será testigo de las grandes exploraciones marítimas, que ampliarán no sólo las fronteras marítimas y territoriales de las coronas española y portuguesa, sino también las del conocimiento científico y técnico. A partir de los viajes colombinos, se hará obligatoria la presencia a bordo de un barbero, un cirujano o un médico, o de dos o de los tres simultáneamente, según la magnitud de la empresa marítima.

Los ataques corsarios a las flotas que se dirigían a Indias se iniciaron en la primera década del xvi, aunque durante este segmento cronológico tales ataques se centraron en el último tramo de los viajes: en el de ida, entre los puertos andaluces y las islas Canarias; en el de regreso, entre las Azores y los puertos de llegada. Pero, a partir de la segunda década del xvi, y en especial desde el inicio de la guerra con Francia (1521), los barcos corsarios holandeses y franceses ampliaron su campo de acción e intensificaron los ataques. Los productos que transportaban las naves de Indias eran de lo más apetecible para los enemigos de España. Así las cosas, los comerciantes de la Carrera pidieron protección a la Corona, y ésta respondió a la demanda con la creación de una pequeña escuadra, la cual fue el origen de la armada con base en Sevilla (5). Las ordenanzas correspondientes se formalizan el 14 de julio de 1522, y su objetivo central fue garantizar la seguridad durante los viajes marítimos, incluida la atención médico-quirúrgica. Sin embargo, en lo tocante a esta última, embarcaban los profesionales menos capaces: barberos y, excepcionalmente, cirujanos *plebeyos* o cirujanos *de heridas*, aptos tan sólo para curar afecciones leves.

(5) CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos xvi y xvii*. Instituto de Investigaciones Jurídicas (serie Estudios Históricos, núm. 70), UNAM, México, 1997, pp. 24-26.

Las flotas de Indias eran eminentemente comerciales; pero, dado que navegaban convoyadas por navíos militares, la presencia del facultativo a bordo era preceptiva. Sin embargo, la realidad fue bien distinta; en muy contadas ocasiones las flotas dispusieron de más de un facultativo, que se alojaba en la capitana o la almiranta. La atención sanitaria estaba dirigida ya no fundamentalmente a los combatientes, como en las armadas militares, sino a una tripulación mercante y a unos pasajeros civiles, hombres, mujeres y niños, que se dirigían a residir en los territorios americanos.

Con el correr del siglo XVI se fue mejorando la normativa, y para noviembre de 1554 se fijan las primeras reglas sobre la higiene de las embarcaciones, si bien éstas se reducían a ordenar que se barriera y limpiara una vez al mes sobre cubierta y bajo cubierta, y que se perfumase con romero una vez por semana (6).

Hasta 1555 no se hace preceptiva la presencia del barbero; un año después, se hace obligatoria la del boticario, ambos con sus respectivos utensilios de trabajo. En cuanto al médico, su figura no será imperativa en la Carrera hasta mucho más tarde, hacia 1598. Diez años antes, en 1588, se habían impuesto restricciones al hasta entonces inmoderado reparto de vino, se había prohibido la presencia de mujeres públicas a bordo, y se inicia la mejoría en la habitabilidad de las naves. La nueva distribución de los espacios y las preceptivas medidas de higiene, por rudimentarias que fuesen, repercutirán en una mejoría, por más que ésta fuera lenta, de las condiciones sanitarias de las navegaciones, tanto en los buques militares como en los mercantes.

Esta preocupación se incrementó a lo largo del primer cuarto del XVII, a consecuencia de las continuas campañas marítimas que demandaron las guerras con Holanda y Francia y el incremento de los ataques corsarios. La Corona, a sugerencia de sus principales almirantes, decretó por real cédula de Felipe IV, emitida el 26 de enero de 1622, trasladar a los enfermos y heridos, una vez en tierra, a hospitales especializados (7).

En 1633 se publicaron en Madrid las Ordenanzas de la Armada (8), valioso cuerpo normativo que refunde las profusas disposiciones sobre el particular dictadas durante los reinados de Felipe II y Felipe III, y evidencia ya una clara toma de conciencia de las apremiantes necesidades de reglamentación en materia sanitaria. Lo más destacable de ellas es que, por primera vez en la legislación española, se establece expresamente una cualificación profesional suficiente como requisito para la admisión y contratación de los cirujanos de la armada. Así, en el capítulo 222 se recomienda lo siguiente al veedor gene-

(6) CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *op. cit.*, p. 35.

(7) *Ibidem*, p. 42. Se encuentra en el documento titulado «De las cosas de la mar y refuerzo de la Armada del Océano y escuadras de ella y de lo demás tocante a la materia», Archivo del Museo Naval de Madrid, colección Vargas Ponce, leg. XX.

(8) *Ordenanças del buen gobierno de la Armada del Mar Océano de 24 de Henero de 1633, Barcelona. En casa de Francisco Cormellas, al Call, por Vicente Suriá, Año 1678.* Reedición facsimilar del Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1974. El original, en el Archivo del Museo Naval de Madrid.

ral: «También tendrá particular cuidado en no admitir ni asentar plazas de cirujanos, ni barberos de la Armada y su hospital a personas que no tengan suficiencia y partes que conviene para gozar de sus plazas, lo cual ha de constar por las cartas de examen que presentaren y aprobación del Protomédico de la Armada» (9).

Por lo que se refiere a las obligaciones del personal santario, se estipuló que deberían acudir a curar a los enfermos no sólo en los navíos y hospitales de la armada, sino también en las casas particulares donde estuvieran alojados (10). Se deja taxativamente establecido que por estas visitas no se podrá recibir remuneración extrasalarial alguna, so pena de despido, y que no se podría señalar sueldo alguno a facultativo que no fuera de la armada. Con esta medida oficial se protegía directamente la pertenencia institucional de médicos, cirujanos y barberos, e indirecta y derivadamente se sentaban las bases para la posterior formación de un cuerpo profesional. El sueldo del cirujano era proporcional al rango de la nave donde prestara servicio, de modo que cuando servía en la capitana recibía 12 escudos, y únicamente diez en caso de estar asignado a la almiranta. Su posición económica, expresiva del prestigio social de que gozaba, estaba por debajo de la del capellán y, desde luego, de la del médico, pero quedaba por encima de la del barbero y de las de otras ocupaciones manuales menores, como las de tonelero, calafate o escribano (11).

A lo largo del siglo XVII los cirujanos romancistas, quienes a menudo desempeñan simultáneamente el oficio de barberos, son los predominantes en las naves, aunque supeditados al cirujano mayor y al protomédico. Veamos quiénes fueron.

Los cirujanos que sirvieron en las flotas

A partir de 1529 comienza a manifestarse una planificación política en relación con la navegación a Indias, lo que se evidencia en el control de los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla. Sin embargo, durante esta primera época la composición de las flotas aún es nebulosa y, consecuentemente, carecemos de información detallada sobre la atención sanitaria. Pero a partir de 1535 dos hechos apuntan hacia la futura conformación de flotas: la aparición de la nave capitana, con algunos privilegios de carga y mando, y la incorporación de navíos de la Armada. La conducción masiva a España de los metales preciosos extraídos de las posesiones peruanas durante 1537 constituye un hito en la génesis de las armadas. Así, para proteger los navíos que saldrían de Indias se preparó una flota de 14 embarcaciones, con una tripulación total de 1.600 hombres, que se dirigió al puerto americano de Nombre de

(9) *Ibidem*, cap. 225, f. 30.

(10) *Ibidem*, f. 31.

(11) *Ibidem*, cap. 233, f. 30.

Dios a fin de recoger los metales (12). En los años siguientes se registrará un paulatino incremento en el número y la envergadura de las armadas que se dirigen a Tierra Firme y a Nueva España, proceso que ha sido ampliamente estudiado en dos obras capitales (13).

Carecemos por completo de fuentes primarias relativas al tema que nos ocupa para los primeros años de las navegaciones a Indias. Empezamos a hallar contrataciones de cirujanos a partir del último cuarto del siglo XVI, cuando ya se despachaban una o dos flotas anuales. Si bien la primera de las flotas con destino específico fue enviada a Tierra Firme en 1537, el primer registro de un cirujano corresponde a la otra vertiente de la Carrera, la que se dirigía a Nueva España, razón por la que iniciaremos el estudio de los cirujanos con esta flota. Por motivos de espacio tan sólo proporcionamos una información sumaria de cada personaje y de la flota en la cual embarcó, por ahora limitada tan sólo a la porción de la Nueva España, con la esperanza de que pronto podamos presentar un trabajo análogo para Tierra Firme.

Los cirujanos en la flota de Nueva España

Juan Bertín viajó en la armada de 1574, que estuvo al mando del general Antonio Manrique de Lara y llevó como almirante a Diego de Alcega. La flota se despachó desde Sevilla hacia el mes de abril, y antes de partir su general recibió varias recomendaciones relacionadas con la aprehensión de los desertores y la descarga de mercancías (14). En previsión de eventuales ataques corsarios, el viaje de regreso se realizó en convoy con la sección meridional a partir de su encuentro en La Habana.

El facultativo Bertín, junto con su fianza, presentó la licencia que le otorgó su mujer, Ana Núñez de Angulo, a fin de que pudiera pasar a Indias, para lo que el marido hubo de comprometerse a regresar a Sevilla. El matrimonio era vecino de esa ciudad, donde residía en el barrio de Santa Catalina, aún existente a día de hoy en el casco histórico de la capital andaluza (15).

Andrés de Arjona embarcó en la flota de 1585, a cargo del general don Juan de Guzmán. Como correspondía, el cirujano prestó su fianza en Sevilla en mayo de ese año, otorgada por un vecino de la ciudad, Juan Carrillo (16).

Los navíos partieron en mayo del puerto de Sanlúcar de Barrameda fuertemente pertrechados. La flota se componía de 19 naos oficiales y once de contratación (17). El general transportaba en su nave a Álvaro Manrique de

(12) CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico...*, p. 35.

(13) CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*. Universidad de Sevilla, 1983, y CABALLERO JUÁREZ, J. A.: *op. cit.*

(14) AGI, Indiferente, 1956, l.1, f. 198r.

(15) AGI, Contratación, 43A y 1789.

(16) AGI, Contratación, 43B.

(17) AGI, Patronato, 255, N.4, G.4, R.1.

CRUZAR EL ATLÁNTICO AL CUIDADO DE LOS ENFERMOS...

Zúñiga, marqués de Villamanrique, flamante virrey de Nueva España que, en su calidad tal, ejercía de capitán general de la flota. Esta duplicidad de mando suscitó en ocasiones desavenencias, lo que provocó que el rey recordara al virrey en cédula real que debería dejar obrar al general como éste considerase conveniente para llevar a feliz término el viaje (18).



La ciudad de Veracruz. (*Descripciones geográficas e hydrográficas de muchas tierras y mares del Norte y del Sur, en las Indias, en especial del descubrimiento del reino de California*, de Nicolás de Cardona, 1632.)

Ataques corsarios hubo que asaltaron a las flotas en los mismos puertos de salida. En 1596, la Armada inglesa atacó Cádiz y destruyó la armada que se aprestaba a salir hacia Indias al mando del general Luis Alfonso Flores. La partida hubo de posponerse hasta el año siguiente, y en esta ocasión el mando se confió al general Pedro Menéndez Marqués, a quien acompañó como almirante don Juan de Salas de Valdés. La flota partió de Cádiz en junio de 1597, y en ella sirvió como cirujano *Miguel de Estrada*, quien además de prestar fianza acompañó un testimonio de identificación (19).

Hasta el año de 1617 no volvemos a localizar un cirujano de las flotas. Éste fue *Domingo Sánchez*, que viajó en la nao capitana, que mandaba el general don Juan de Salas de Valdés. La fianza para poder embarcarse la otorgó el vecino de Cádiz Juan Sánchez de Vidaurri (20).

(18) AGI, Indiferente, 1952, leg. 3, f. 20

(19) AGI, Contratación, 43B y Contratación, 118.

(20) Salvo que señalemos lo contrario, la fuente primaria para los siguientes personajes es AGI, Contratación, 43A y 43B, razón por la cual no las mencionamos en cada caso.

Francisco Caballero y Sebastián de Antequera embarcaron en la flota de 1638, que mandaba el general Martín de Orbea. Ambos fueron ya cirujanos examinados, y el primero subió con el cargo de cirujano mayor en la nave capitana, mientras que el segundo quedó en la almiranta. Previamente entregaron sus respectivas fianzas de residencia, por 50.000 maravedís cada una (21). Se trata de los primeros personajes que localizamos con una preparación especializada, tal como exigía la normativa de entonces para quienes servían en las armadas españolas.

La flota partió del puerto de Sanlúcar de Barrameda en abril de 1638, y regresó a Cádiz en julio del año siguiente; en ella se registraron cuatro navíos:

- *Nuestra Señora de la Regla*, de 30 toneladas; su maestre, Roque de Figueroa;
- *San Pedro y Santiago*, de 270 toneladas; su maestre, Miguel de Iriberry;
- *Nuestra Señora de la Concepción*. Llevó como maestre a Alonso Hidalgo;
- *Nuestra Señora de la Victoria*, de 550 toneladas; su maestre, José de Palacios (22).

Benito Lorenzo subió a bordo de la nao *Nuestra Señora de los Reyes, San Cosme y San Damián*, que formó parte de la flota de 1651. Quedó bajo la conducción del general Luis Fernández de Córdoba y Lazo de la Vega, caballero de Santiago, y llegó a buen puerto en Veracruz en septiembre de ese año, para salir de regreso en abril del siguiente (23).

Durante el año de 1651 se despachó la flota que condujo los azogues al mando del general don Francisco de Ledesma. En el galeón *Nuestra Señora de la O* subió el cirujano latinista con grado de bachiller *Juan Guillermo*. La fianza que le correspondió entregar, que ascendió a 300 ducados de plata, se la proporcionó el vecino de Cádiz Claudio Silvestre. Al mismo tiempo, el cirujano presentó testimonio de otro vecino de que lo conocía desde hacía más de diez años (24). En el *Nuestra Señora del Buen Suceso* quedó alojado y sirviendo *Joan Marín*, quien cumplió con la fianza exigida y también presentó testimonio de conocimiento de más de doce años a la fecha. Este cirujano vuelve a embarcarse en la nave almiranta de la flota que salió durante los primeros meses de 1653, la cual estuvo al mando del general don Diego de Portugal y llevó como almirante a don Juan Castaño. Esta flota tomó puerto en San Juan de Ulúa en julio de ese año, y regresó en conserva con las naves de una flota posterior, que condujo también a la Nueva España el general don Juan de Urbina (25).

(21) AGI, Contratación, 43B.

(22) AGI, Contratación, 1926

(23) CABALLERO SUÁREZ: *El régimen jurídico de las armadas...*, p. 366.

(24) AGI, Contratación, 43A.

(25) CABALLERO SUÁREZ: *op. cit.*, p. 367.

Esta flota de 1653 llevó también a *Manuel de Aviña* y *Chavaría*, quien estando en posesión del título de médico embarcó sin embargo como cirujano mayor. Recibió una paga adelantada de cuatro salarios por un total de 264 reales de plata. Se comprometió a regresar a la Península, y para asegurar ese retorno otorgó una fianza que le proporcionó Pedro de la Graña, vecino de Cádiz. Es de reseñar que la flota de 1653 la conformaban 13 navíos, a pesar de lo cual sólo contó con los dos facultativos mencionados (26).

La flota de 1654 se despachó a Tierra Firme a cargo del general Luis Francisco Núñez de Guzmán, marqués de Monte Alegre, y llevó como almirante a Matías de Orellana, conde de Bornos, quien era gobernador del Tercio. El grupo de navíos llevó un buen equipo médico-quirúrgico, ya que embarcaron dos cirujanos: *Juan Ramírez de la Encina* y *Gabriel Moreno*, el primero de ellos, a bordo de la capitana, mientras que el segundo quedó alojado en el patache *La Margarita*. Ambos personajes presentaron sus correspondientes fianzas. Además de ellos, solicitó la plaza de médico un personaje con buenos antecedentes de formación de práctica profesional en ciudades andaluzas, Antonio Henríquez (27).

La flota, que salió de Cádiz, se vio obligada a cambiar de ruta durante la travesía, y en vez de tomar la derrota hacia Portobelo, tuvo que dirigirse y arribar al puerto de Veracruz, en la Nueva España, por encontrarse cerca de La Habana una armada inglesa. Ésta es la razón de que la consideramos en esta sección, y no en la de Tierra Firme.

Jerónimo de Araujo, Martín de Baeses y Jerónimo de Torres embarcaron en la armada del año de 1658 con destino a la Nueva España, cuyo general fue don Diego de Ibarra, gobernador del Tercio de la Armada General. Las naves realizaron los viajes de ida y vuelta en conserva con los galeones destinados a Tierra Firme. Ambas dispusieron de una buena dotación de cirujanos, distribuidos por varias de las naves. En la sección que tuvo como puerto final el de Veracruz y en su capitana embarcó Araujo; en el galeón *Nuestra Señora de la Porciúncula* sirvió Baeses. Uno y otro, así como Torres, otorgaron sus respectivas fianzas durante el mes de mayo, y en el caso de este último fue el médico de la armada, Antonio Henríquez, quien aseguró la fianza.

El general de esta flota fue un destacado profesional militar, miembro de distinguida familia vizcaína, otros dos de cuyos miembros (hermanos del anterior) sirvieron también en la Armada (28).

En el año de 1660 la flota quedó al mando del general don Adrián Pulido de Pareja, y en ella prestaron servicio los cirujanos *Diego Hernández* y *Juan Bueno*. El primero lo hizo como cirujano mayor en la capitana, en tanto que el segundo embarcó en la almiranta. Los dos, antes de la partida, en abril, entre-

(26) AGI, Contratación, 1200, N.1, R.1-R.13

(27) AGI, Contratación, 44A.

(28) Rica información sobre este general y otros se localiza en SERRANO MANGAS, Fernando: «Una historia por hacer: Generales y Almirantes vascos en la Carrera de Indias», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2000, pp.187-192.

garon sus respectivas fianzas de residencia, así como testimonios del ejercicio de su profesión.

Pedro Moreno fue un cirujano latinista con título de licenciado que embarcó en 1662 en la flota conducida por el general don Nicolás Fernández de Córdoba Ponce de León. Este facultativo era vecino de Sevilla y residía en el barrio de Triana; embarcó en el galeón *Nuestra Señora del Buen Suceso y San Francisco*, después de ofrecer como fiador a Juan Maestre, también cirujano y vecino del mismo lugar. La flota salió de tierras españolas en julio de ese año, y tomó puerto de regreso en Sanlúcar de Barrameda en octubre de 1663.

Juan Bautista Martínez sentó plaza en la capitana del año de 1666, integrada en la flota que comandó el general Juan Domingo de Echeverri, para esa fecha ya conde de Villalcázar por haber heredado el título de su hermano difunto, el también general don Juan de Echeverri. Este maestro de cirugía constituye el único caso documentado de un desertor de la flota (29). Una vez en tierra, el cirujano pronto encontró en la insalubre y fortificada población a un colega médico (Ventura Gracia, probablemente también cirujano como él) que le brindó alojamiento y, posiblemente, trabajo. El hecho fue que el cirujano no se presentó a su navío cuando la flota se preparaba para iniciar el viaje de retorno, en mayo de 1667. Denunciado por el general ante las autoridades locales, el desertor, tras ser aprehendido, juzgado y encarcelado, fue remitido a la Península, pero no en calidad de detenido, sino como miembro de la tripulación de la siguiente armada, la que como Armada de Barlovento salió del puerto bajo el mando del general vizcaíno don Agustín de Duistegui. Sin embargo, su causa criminal fue remitida a la Casa de Contratación, en Sevilla. El desertor, finalmente, sirvió otra vez como cirujano de una de las flotas de la Carrera de Indias, razón por la que lo incluimos en esta investigación (30).

En el año de 1667, la flota que cruzó el Atlántico perteneció a la Armada de Barlovento, la cual se creó con la finalidad específica de vigilar las costas caribeñas de los ataques corsarios (31). Estuvo al mando del general don Agustín de Duistegui, y en ella viajó para la atención en la enfermedad no un cirujano, sino un barbero: *Alonso Ruiz*, a quien, dado el período que nos ocupa, debemos considerar barbero-cirujano, ya que para ese último tercio del siglo XVII, por disposiciones oficiales, los barberos habían sido sustituidos por los cirujanos. Este personaje desembarcó de la flota durante la escala en La Habana (32).

Luis Cancino partió como cirujano en la nave capitana de la flota del año de 1668, al mando del general don Diego de Córdoba Lazo de la Vega, caba-

(29) ROBLES, Antonio de: *Diario de sucesos notables, 1665-1703*, t. I (ed. y pról., Antonio Castro Leal). Editorial Porrúa, S.A., México, 1972 (2.ª ed.), p. 24.

(30) Sobre este cirujano tenemos publicado un corto trabajo que analiza todos los aspectos de su conducta. La información original procede del Archivo Histórico de Veracruz, caja 1, vol. 1, ff. 475-484v.

(31) TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Escuela de Estudios Hispano-americanos, Sevilla, 1981, pp. 43-47.

(32) Archivo Histórico de Veracruz, caja 1, vol. 1, f. 484r.

llero de la Orden de Alcántara. Residía en la ciudad de Sevilla y figuró como su fiador su convecino Juan de Aroio (33).

Francisco Manzano o *Manlecio* embarcó en calidad de cirujano en el *San Felipe*, uno de los navíos de la flota que volvió a llevar a la Nueva España el general don Joseph Centeno Ordóñez, en 1670. El capitán de su embarcación fue don Andrés Ochoa de Zárate. La flota partió de la Península en julio y regresó, como era usual, un año más tarde, en octubre de 1671, reforzada con dos galeones adicionales ante la inminencia de un ataque corsario (34).

La flota que salió en septiembre de 1677 condujo los azogues y, sin duda, regresó con el tesoro real. Estuvo a cargo del general don Gabriel de Cuzalegre o de la Cruz Alegri, y en ella sirvieron los cirujanos *Pedro de Castro* y *Antonio García*, a bordo de la capitana el primero, y el segundo, cirujano latinista, en la almiranta, a pesar de su mayor rango profesional.

Doce años más tarde (1689) localizamos el personal médico de otra flota. Estaba bajo el mando del general Juan Baltasar de Fideriqui, conde de Villanueva, y pudo embarcar en junio a sendos cirujanos, como era usual, en la capitana y en la almiranta. Uno de ellos, *Juan Moreno*, en su calidad de cirujano de mayor rango prestó la fianza del otro, *Estaban Portales*.

Jacobo Fernández de Blaselahar y *Matheo Ximénez de Alanís*, los últimos cirujanos que mencionaremos, embarcaron en la flota de 1695, al mando del general don Ignacio Barrios Leal. Salió de Cádiz en julio, para regresar al mismo puerto en marzo de 1697 (35). En su nave capitana recibió plaza el primero de los mencionados, que era vecino de Sevilla y cuyo fiador fue Pedro Flor del Valle, vecino de la misma ciudad; además contó con dos abonadores, también residentes en Sevilla. En la almiranta embarcó Ximénez de Alanís, cuyo fiador fue Antonio Fernández.

Francisco Guerra Martínez, residente en el puerto de Veracruz, solicitó plaza de cirujano, el 22 de octubre de 1698, en la flota que estaba a punto de emprender regreso a la Península. Basó su petición en el hecho de que quien debería haberse embarcado en el galeón *Santo Cristo de San Román*, almiranta de la flota, no lo había hecho. El solicitante presentó su fianza, y el registro de la misma acredita que figuró como facultativo de esa flota en su viaje de regreso. Se trata del único caso que hemos localizado de un cirujano que prestara servicio en sólo una de las travesías. La armada donde sirvió estuvo al cargo del general don Juan Bautista de Mascarna, y había salido de Cádiz en agosto de ese año conduciendo azogues; regresó al puerto andaluz en enero de 1701 (36).

Hasta aquí la información acerca de los cirujanos que sirvieron en la flota a la Nueva España. Si bien los datos al respecto son escasos y esporádicos,

(33) AGI, Contratación, 44A.

(34) *Ibidem*.

(35) AGI, Contratación, 44B, y CABALLERO SUÁREZ: *El régimen jurídico...*, p. 371 (apéndice).

(36) AGI, Contratación, 43B.

atesoran el enorme valor de confirmar la presencia a bordo de estos facultativos y de evidenciar, en consecuencia, el cumplimiento de la normativa que ordenaba dicha presencia. Ahora, pasemos a ofrecer una información complementaria de la anterior, relativa a la caja de medicinas de la flota a cargo del general don Joseph Zenteno y Ordóñez, que navegó durante 1665 (37). Disponemos de dos interesantes listas de medicinas, una embarcada en la capitana, y la otra, en la almiranta; sólo enumeraremos el contenido de una de ellas, dada la similitud de ambas. Curiosamente, no hay registro documental de la presencia del facultativo en esta flota, pero por fuerza tuvo que haber uno a bordo, ya que la caja de medicinas sólo se confiaba al médico o al cirujano.

Memoria de lo que llevó la caja de medicinas de la capitana de flota del cargo del señor capitán general don Joseph Centeno (1665) (38)

<i>Lectuarios</i>	<i>Cantidades</i>	<i>Ungüentos</i>	<i>Cantidades</i>
Diacatholicon	Cuatro libras	Blanco	Seis libras
Jerapliega	Cuatro libras	De Atutia	Cuatro libras
Atriacca de Toledo	Una libra	De fuego	Cuatro libras
Confección de Jacintos	Media libra	Sacarias	Tres libras
Confección alchermes	Media libra	Egipcíaco	Tres libras
Conserva de Alexandría	Seis libras	De la Condesa	Cuatro libras
Casurca rosada	Seis libras	De minio	Tres libras
		Rubio	Tres libras
		Sandolino	Tres libras
		Rosado	Tres libras
Jarabes	[Cantidades]	Emplastos	[Cantidades]
Pérsico	Diez libras	Guillem seruen	Cuatro libras
Violado	Diez libras	Germinis	Seis libras
De arrayán	Diez libras	Contra ruptura de pelo	Seis libras
De Rosa seca	Ocho libras	Stomaticón	Cuatro libras
Miel rosada	Ocho libras	Diapalma	Seis libras
Ojimiél	Doce libras	Diachilon mayor	Seis libras
Rosado	Ocho libras	De ranas	Seis libras
Aceitoso	Doce libras	Confortatino de Vigo	Cuatro libras
De adormidera	Ocho libras	Ojierosi	Cuatro libras
Aguas	[Cantidades]	Aceites	[Cantidades]
De borrijas	Veinte libras	Rosados	Seis libras
Rosada	Doce libras	De manzanilla	Seis libras
De llantén	Quince libras	De arrayán	Seis libras
De colérico	Diez libras	De aparicio	Diez libras

(37) AGI, Contratación, 44B.

(38) Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid, Ms. 580, doc. 17.

CRUZAR EL ATLÁNTICO AL CUIDADO DE LOS ENFERMOS...

<i>Lectuarios</i>	<i>Cantidades</i>	<i>Ungüentos</i>	<i>Cantidades</i>
Vinagre rosado	Diez libras	De lombrices	Cuatro libras
De acetosa	Quince libras	De inciensios	Seis libras
De Almirones	Quince libras	De almáciga	Cuatro libras
De Escorsonera	Quince libras	De membrillos	Cuatro libras
		De almendras dulces	Dos libras

POLVOS	CANTIDADES	TROCISCOS	CANTIDADES
De contra caída	Dos libras	De jarabe	Una libra
De arrayán	Una libra	De tierra sellada	Media libra
De Alcaparra	Cuatro onzas	De piedra besoar	Dos onzas
De rosa	Una libra	Simple	Cantidades
Aromáticos rosados	Ocho onzas	Unto sin sal	Seis libras
Diamargaritón fío	Ocho onzas	Hoja de sen	Dos libras
Restrictivos	Una libra	Rosa	Dos libras
De incienso	Ocho onzas	Malvavisco	Dos libras
De Joanes	Una libra	Malvas	Dos libras
De ruibarbo tostado	Media libra	Manzanilla	Dos libras
De mirra bolanos tostado	Media libra	Cebada	Diez libras
De alumbre	Media libra	Albolvas	Una libra
Simple	Cantidades	Harinas	Doce libras
Linaza	Una libra	Ventosas	Docena y media
Estopas	Dos libras	Cardenillo	Una libra
Alumbre	Media libra		

Conclusiones

Las navegaciones trasatlánticas a las posesiones españolas durante los dos primeros siglos virreinales cubrieron, en el viaje de ida, dos destinos finales, los puertos de la Nueva España y los meridionales de Tierra Firme. Una vez que se concluían las últimas revisiones oficiales en Sanlúcar de Barrameda o en Cádiz, las naves arrumbaban hacia Canarias, donde hacían aguada y cubrían otras necesidades logísticas, la mayor parte de las veces en la isla de La Gomera. La velocidad de navegación la determinaban los buques más lentos. La nao capitana, en la cual solían embarcar los cirujanos, navegaba en la cabeza del convoy, formado por un número variable de navíos. De anochecida, dicha capitana encendía a popa un gran farol para servir de guía al resto de los barcos. La marcha la cerraba la nave almirante, en la cual solía ir otro cirujano cuando la flota contaba con más de uno. A barlovento de la flota se situaban los barcos artillados.

En su viaje de ida a Indias, después de la última aguada en las Canarias, la flota recalaba en la isla Dominica o en la Martinica, a unas 2.160 millas náuticas de Canarias y distantes de éstas unos 20 ó 30 días de navegación. Allí se hacía aguada y se renovaban los víveres, y a partir de este punto los buques se separaban. La flota de Tierra Firme se dirigía a Maracaibo, Santa Marta, Cartagena, Nombre de Dios o Portobelo, según el tiempo y las necesidades, para desde allí hacer el transbordo hacia Panamá y el virreinato del Perú. La flota de Nueva España atendía los puertos de las Grandes Antillas y México, Santo Domingo, Santiago, San Francisco de Campeche —en ocasiones—, para por último recalcar en San Juan de Ulúa, frente a Veracruz. Después de celebradas las ferias en las poblaciones del interior, especialmente Jalapa, se emprendía el regreso hacia principios de marzo.

En la travesía de retorno a la Península a partir de los puertos americanos de salida, en diferentes ocasiones las flotas se unían en La Habana para emprender el viaje en conserva. Desde este puerto se navegaba hacia el noroeste para atravesar el canal de las Bahamas, uno de los pasos más peligrosos, donde quedaron sepultadas numerosas naves, especialmente a la altura de la península de la Florida. El viaje proseguía cerca de las Bermudas, y luego se arrumbaba hacia el paralelo 38 en busca de los vientos de poniente, los alisios, para llegar a las islas Azores, donde se hacía escala. El objetivo esencial de esta parada era obtener información sobre la eventual presencia de enemigos y corsarios en la zona. Los barcos navegaban listos para el combate, arrumbando hacia la costa del Algarve y el cabo de San Vicente, para desde allí, por último, poner proa a la desembocadura del Guadalquivir (39).

Las dos rutas han sido ampliamente descritas en diferentes monografías, la más destacable de las cuales es la de Chaunu, de quien tomamos aquí uno de sus mapas, modificado especialmente para este trabajo.

En estas difíciles travesías de ida y vuelta, los tripulantes y los pasajeros contaron con atención médico-quirúrgica. Durante sus enfermedades y accidentes, nada inusitados dado lo penoso de las faenas cotidianas en las embarcaciones que los transportaban y las insalubres condiciones de éstas, los barberos, cirujanos y médicos los atendieron de acuerdo con sus respectivos conocimientos especializados.

Lenta pero inexorablemente, los barberos y barberos-cirujanos, con escasos conocimientos especializados, fueron cediendo su lugar a los cirujanos romancistas y latinistas, cada vez mejor preparados. Éstos, a su vez, quedaron bajo la supervisión de los médicos, quienes embarcaron bien como protomédicos, bien como cirujanos mayores en algunos casos, a pesar de tener título de médico. Pero unos y otros debieron acreditar ante las autoridades correspondientes poseer conocimientos suficientes, avalados por examen y título.

Los cirujanos de las flotas respondieron a uno de los requisitos estipulados en la normativa: ser vecinos de los puertos en donde embarcaban con prefe-

(39) ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo: www.mgar.net/var/flota.htm [consultado el 3 de julio de 2007].

rencia. Hemos comprobado, a través de las fianzas que entregaron, que todos ellos fueron residentes de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda o Cádiz, y que en esas poblaciones eran conocidos de sus vecinos, quienes se prestaron a otorgarles las fianzas necesarias para su embarque. En ocasiones sus vínculos excedían de la mera vecindad y pasaban a ser de parentesco. Los cirujanos y médicos de las flotas solían conocerse y recomendarse mutuamente, además de compartir los servicios a bordo. Estos hechos apuntan, sin duda alguna, a la existencia de un grupo de interés compacto. Si atendemos al segmento cronológico que nos ocupa, no sería aventurado decir que sus miembros empezaban a conformar un estamento profesional, por el hecho de compartir conocimientos y experiencias profesionales en tierra y, desde luego, a bordo.

Hemos podido comprobar que algunos cirujanos hicieron más de una travesía en las flotas; sin embargo, esto no parece haber sido lo corriente, presumiblemente por lo difícil y duro del servicio a bordo y la obligación de retornar al lugar de origen o residencia, lo que hizo que por lo general los cirujanos prefirieran residir y ejercer en tierra.

Los cirujanos, barberos y médicos en el servicio de la Carrera de Indias actuaron dentro de una estructura fuertemente institucionalizada: la Armada española y las flotas, estas últimas vigiladas y reguladas a través de la Casa de Contratación y del Consulado de los Mercaderes. La jerarquía naval, representada por el general y el almirante de la flota, los capitanes y maestros de navíos y, más inmediatamente, por el cirujano mayor o el médico, obligó con su férula a los cirujanos a un estricto cumplimiento de sus compromisos. El otorgamiento de la fianza aseguraba su retorno a la Península; el adelanto de cuatro pagas les obligaba a rendir juicio de residencia a su regreso y, en el caso de los cirujanos casados, el compromiso con la esposa constituyó un lazo, además de privado oficial, que les forzaba al retorno a su lugar de residencia. Fue difícil, por no decir que casi imposible, que los cirujanos embarcados en las flotas desertaran de ellas y permanecieran en alguno de los puertos de destino. Sin embargo, no fue del todo imposible, y como hemos expuesto en el cuerpo del trabajo sabemos de un cirujano de flota que desertó y quedó en el puerto de Veracruz durante algún tiempo, si bien fue obligado a reincorporarse en la siguiente flota. Lo que sí fue un hecho frecuente es que algunos cirujanos de flotas, enfermos, descendieran a puerto y fallecieran en él. Lo mismo sucedió con algunos de los altos mandos.

Los generales y almirantes de armada bajo cuyo mando viajaron los cirujanos pertenecieron a la élite social y militar española; miembros de distinguidas familias, con frecuencia ostentaron títulos nobiliarios. En virtud de sus trayectorias militares, se les concedió la distinción de ingresar en las más importantes órdenes militares; y así, muchos fueron caballeros de Santiago o de Alcántara, y otros obtuvieron cargos político-militares en las posesiones de ultramar. En otro orden de cosas, no fue extraño que las carreras militares lo fueran también familiares. Padres, hermanos, sobrinos e hijos asumieron cargos dentro de la flota. Los más influyentes intercedieron por que sus familiares cercanos ingresaran en ese organismo. Pero, al igual que sus subordina-

MARÍA LUISA RODRÍGUEZ-SALA

dos, los generales no se salvaron de sufrir enfermedades a bordo o en puerto y, por dicha causa, de fallecer lejos de la patria. El caso más dramático fue el de un destacado general que encontró sepultura en alta mar.

Generales y cirujanos, y sin duda maestros de nave y pilotos, constituyeron grupos corporativos fuertemente unidos. Compartieron normas, conocimientos, experiencia y extracción social, anudaron entre sí estrechos vínculos, se apoyaron y recomendaron mutuamente en el ejercicio de sus diversas actividades. Al mismo tiempo, el participar en una actividad mercantil, militar, náutica y social de la importancia de la Carrera de Indias, les confirió, sin duda alguna, una identidad profesional y gran prestigio social.

LA AYUDA MILITAR ALEMANA A LA MARINA ESPAÑOLA, 1942-1944 (II)

Lucas MOLINA FRANCO
Ldo. en Historia

El programa *Bär*

Todas las negociaciones económicas llevadas a cabo entre los gobiernos español y alemán desde el final de la guerra civil fructificaron en el denominado «programa *Bär*», verdadero vergel para las tres ramas del Ejército español y auténtico varapalo —en términos negociadores, se entiende— para los intereses de la Alemania hitleriana.

Si en 1953 se firmaron los Acuerdos de Amistad y Cooperación con los Estados Unidos de América, sólo diez años antes se pactaba con la Alemania nazi el denominado «convenio comercial», por el que España y Alemania se comprometían a profundizar sus relaciones comerciales de todo tipo. Aunque a algunos les parezca mentira, Alemania necesitaba este acuerdo para mantener su exangüe economía de guerra, pues España figuraba entre sus mejores proveedores de materias primas.

Pero en todas las negociaciones, aunque España mantenía el criterio de equilibrar el valor de los intercambios entre ambos países, Alemania solicitaba un margen de tolerancia que pudiera permitir un desequilibrio de 70 millones de marcos —en teoría recíproco, aunque la realidad impusiese que dicho desequilibrio fuese siempre a su favor— en las cuentas generales de importaciones y exportaciones.

Como la previsión del desequilibrio comercial a favor de España era muchísimo mayor, se llegó a la conclusión y al acuerdo de que dicho desbalance era susceptible de ser compensado con una partida que, de manera genérica, se podría denominar «Armamento». Pues bien; es aquí, precisamente, donde nace nuestro particular programa «oso», que tal es la traducción española de *Bär*. La partida de «Armamento» sería utilizada por las autoridades españolas como elemento regulador del principio de equilibrio del acuerdo comercial que se iba a negociar entre España y Alemania.

El material para la Armada en las negociaciones previas

La comisión «Antón»

El 10 de diciembre de 1942, la embajada alemana en Madrid remitía un oficio al Ministerio de Asuntos Exteriores en el que comunicaba que el

gobierno alemán había tenido conocimiento de la lista de peticiones de armamento que deseaba recibir el gobierno español. Por ello, dicha embajada proponía iniciar enseguida negociaciones verbales sobre este asunto, proponiendo que dichas conversaciones se celebraran en Berlín y que para este fin fuera enviada a la capital germana una comisión no muy numerosa de oficiales españoles expertos en las diversas materias. El hecho de elegir Berlín como lugar de las negociaciones atendía a que allí se disponía de los medios de información necesarios para facilitar y acelerar las conversaciones.

Esta comisión, presidida por un oficial de la Armada —el capitán de navío don Santiago Antón Rozas—, fue enviada a Berlín a finales de año y mantuvo conversaciones con sus homólogos alemanes, presentando las listas de material solicitado e iniciando tímidas negociaciones con las autoridades del *Reich*. Además del capitán de navío Antón, la Armada envió desde España al teniente coronel de Artillería don Lorenzo Pallarés, a los que se unió en Berlín el agregado naval, capitán de fragata Espinosa. El hecho cierto es que durante más de tres meses la delegación española vivió en Berlín, en una situación de *impasse*, dedicada al turismo, pues los responsables teutones no acababan de tener claro el uso que los españoles iban dar al material solicitado, y retrasaban *ad aeternum* la negociación, esperando una respuesta que consideraran satisfactoria por parte de las autoridades españolas.

Tras una reunión celebrada a su llegada a Berlín en el Ministerio de Asuntos Exteriores alemán, tuvieron lugar otras dos en la central de distribución de armamentos del *Reich*, donde los españoles fueron recibidos por su presidente, el general de Infantería Thomas, quien les expresó el deseo del gobierno alemán de proveer a España del armamento defensivo que más necesitara en esos momentos.

El material genérico, sin concretar todavía cantidades, que reclamaba el entonces Ministerio de Marina en las listas presentadas por la comisión «Antón» es el que se relaciona a continuación:

- equipos dobles de 10,5 cm (antiaéreos);
- equipos sencillos de 10,5 cm;
- equipos dobles de 8,8 cm (antiaéreos);
- equipos semiautomáticos de 3,7 cm;
- equipos de ametralladoras de 3,7 cm;
- equipos de ametralladoras de 2 cm;
- direcciones de tiro para cañones de 10,5 cm;
- direcciones de tiro para cañones de 12 cm;
- direcciones de lanzamiento de torpedos;
- minas submarinas tipo EMD;
- torpedos G-7;
- torpedos eléctricos;
- cargas de profundidad;
- equipos de cineteodolitos Askania;

- anteojos de observación y tijera;
- telémetros Zeiss y Georg;
- vidrio óptico Zeiss.

Además, la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares amplió la lista de necesidades, solicitando el material de acero necesario para la construcción de cuatro cascos de submarinos tipo G, con un peso total de unas 1.200 toneladas, motores diésel de 1.500 CV, motores eléctricos de 375 CV, periscopios, aparatos de navegación y otros aparatos espaciales para los mismos. Para completar los talleres de las factorías que tenía a su cargo, el Consejo apuntaba la necesidad imperiosa de adquirir una gran cantidad de máquinas/herramientas dedicadas a la construcción de buques de guerra, tales como tornos horizontales y verticales, mandriladoras universales, cepillos de 1 y 2 montantes, fresadoras, escoplos, limadoras, taladros, radiales fijos y portátiles, rectificadoras, máquinas de tallar engranajes, máquinas de equilibrar motores de turbinas, tornos de precisión, hornos, máquinas de moldear y, en general, todo lo referente a grandes talleres de construcción de máquinas alternativas, turbinas y motores diesel. Asimismo, se consideraba la compra de todo tipo de herramental para la construcción de cascos de buques de cualquier tonelaje, como planeadoras de chapa, sierras circulares, prensas hidráulicas, avellanadotas, punzones, etc.

Para completar los submarinos tipo D, se solicitaban a Alemania tres periscopios, aparatos de navegación, elementos de aire comprimido y otros aparatos especiales. Para la fábrica de artillería de La Carraca sería preciso adquirir una instalación para el torneado cónico de elementos de cañones hasta 20 cm, un laboratorio químico metalográfico y espectrográfico y taller de pruebas mecánicas, así como diversa maquinaria para completar los talleres de embutición, montajes, cañones, proyectiles, etc.

Por último, se especulaba con la posibilidad de adquirir sendas catapultas Heinkel con destino a los tres cruceros, grupos electrógenos, bombas, chigres, aparatos de gobierno, equipos de radio, sondadores, escuchas y aparatos de navegación para los buques en construcción por el Consejo, cuatro hidroaviones Heinkel 114 para los cruceros (uno de respeto), y equipos motobombas de la casa AEG para ampliar la casa de bombas del dique seco de Cartagena.

El agregado naval, capitán de fragata Espinosa, manifestaba en carta remitida al ministro de Marina el 22 de enero de 1943 su escepticismo en cuanto a la posibilidad de suministro del material solicitado por la Marina española, y que por noticias reservadas particulares tenía conocimiento de que las peticiones de la Armada eran las que más dificultades encontraban. El final de la misiva es elocuente respecto de la pasividad alemana: «... en el día de ayer la Comisión fue a visitar un polígono de tiro a unos 45 km de Berlín donde les enseñaron nuevos métodos de combate contra tanques. Por ahora no se sabe cuándo tendrá lugar la próxima reunión».

La presidencia de Martínez de Campos y el envío de armamento

El 21 de febrero de 1943, y tras dos meses de dilaciones en la negociación de armamentos, el gobierno español sustituyó al capitán de navío Antón por el general de división don Carlos Martínez de Campos y Serrano, duque de Latorre, competente artillero que daría un impulso decisivo a las negociaciones militares del programa *Bär*.

El general acudió a Berlín el 10 de marzo, dispuesto a sentarse con sus homólogos alemanes y alcanzar un acuerdo definitivo al asunto del armamento. La primera reunión se produjo el día 15, poniendo Martínez de Campos encima de la mesa las peticiones concretas del material militar requerido por las tres ramas del Ejército español. La lista de Marina era la más amplia, pues parte del material estaba ya en vías de contratación por el ministerio y la subcomisión de la Marina de Guerra en Berlín. Lo solicitado se trataba, en esencia, de lo siguiente:

- 64 ametralladoras antiaéreas en montaje terrestre móvil, de 20 mm;
- 40 cañones antiaéreos sencillos con montaje terrestre, de 37 mm;
- 10 baterías completas (40 piezas) antiaéreas de 105 mm;
- 160.000 proyectiles de 20 mm;
- 100.000 proyectiles de 37 mm;
- 32.000 proyectiles de 105 mm;
- 12 lanchas rápidas torpederas (reducidas a seis);
- 12 cañones dobles antiaéreos de 105 mm, para cañoneros (reducidos a seis);
- 8 motores de 3.000 CV para cuatro cañoneros;
- 34 cañones sencillos antiaéreos de 105 mm, para defensa de bases navales;
- 27.200 proyectiles de 105 mm para los cañones anteriores;
- 42 cañones antiaéreos Rheinmetall de 37 mm en montaje doble, para buques en servicio y nuevas construcciones;
- 51 cañones antiaéreos de 37 mm en montaje sencillo, para buques en servicio y nuevas construcciones;
- 102.000 proyectiles para los anteriores;
- 22 equipos de ametralladoras antiaéreas de 20 mm en montaje naval cuádruple, para armamento de buques en servicio;
- 176.000 proyectiles para las ametralladoras cuádruples;
- 40 ametralladoras antiaéreas de 20 mm en montaje naval sencillo, para armamento de buques en servicio;
- 80.000 proyectiles para las anteriores;
- 2 direcciones de tiro, cada una para 3 equipos antiaéreos de 105 mm en montaje doble para cañoneros;
- Sendas direcciones de tiro para 4 cañones sencillos de 105 mm de 4 cañoneros;
- 9 direcciones de tiro para los destructores tipo Le Fier;
- 5 direcciones de lanzamiento de torpedos para submarinos;

LA AYUDA MILITAR ALEMANA A LA MARINA ESPAÑOLA (1942-1944)

- 100 torpedos G-7a, con sus respetos y accesorios;
- 20 torpedos eléctricos;
- 1 equipo completo de regulación de torpedos eléctricos;
- 2.000 minas submarinas tipo EMC, un tercio con antena y el resto sin ella;
- 2.000 cargas de profundidad con 135 kg de carga;
- 1 equipo de cineteodolitos Askania;
- 20 anteojos de observación y tijera tipo 10x50, en montaje naval;
- 12 telémetros Goerz antiaéreos, de 2 m de base;
- 20 telémetros Zeiss antiaéreos, de 1,25 m de base y escala fija;
- 3.600 kg de vidrio óptico de diversas clases;
- 4 motores diésel de 1.000 CV, para remolcadores de alta mar;
- 30 radiotransmisores Lorenz de o.c. de 40 W, 18 a 100 m tipo S.18205/II, o de tipo análogo Telefunken con grupo motor, corriente continua de 24 V y 1 generador de alterna de 110 a 220 V;
- 880 válvulas rectificadoras;
- 20 receptores Telefunken tipo E.437S, de 12 a 200 m;
- 10 agujas giroscópicas Anschütz, con 4 repetidores;
- 5 elementos sensibles para giroscópica Anschütz;
- 10 radiogoniómetros Telefunken tipo 280S, para submarinos con instalación de cuadro especial 1000 NIX y receptor de radiogoniómetros T3 PLL;
- 4 equipos de carga de acumuladores, para bases navales;
- máquinas especiales para los talleres de artillería de La Carraca;
- 1.200 toneladas de material de acero, para la construcción de 4 cascos de submarinos tipo G;
- 8 motores diésel de 1.500 CV, para submarinos del tipo G;
- 8 motores eléctricos de 375 CV, para submarinos del tipo G;
- periscopios para 4 submarinos del tipo G;
- 4 hidroaviones de reconocimiento Heinkel 114 ,para los cruceros del tipo Cervera (las gestiones dependían de las noticias a recibir del Arma Aérea).

Tras una serie de reuniones —que se prolongarían otros dos meses y requerirían un segundo viaje de Martínez de Campos a Berlín—, el 29 de abril el general presidente de la comisión remitía al general Becker, jefe del Departamento de Economía de Guerra alemán, una carta que recogía las partidas de material bélico ofrecidas por el *Reich* que el gobierno español aceptaba, y mostraba la disposición de España de que se cumplieran los plazos de entrega propuestos por las comisiones alemanas.

En la misiva, Martínez de Campos insistía en la necesidad de que Alemania vendiera a España diverso material de radiolocalización; ampliaba, en sendos anexos, el material militar solicitado por Aviación y Marina, y comunicaba la composición de las comisiones de los tres Ejércitos presentes en Berlín, para proceder al estudio sistemático y detallado de los precios del material.

La comisión negociadora de Marina estaba compuesta de la siguiente manera:

- presidente, capitán de fragata don Manuel Espinosa Rodríguez;
- vocales: teniente de navío don Agustín Miralles de Imperial y Díaz, comandante de Intendencia don Edmundo Núñez Limón, teniente coronel de Artillería don Lorenzo Pallarés Cacha (eventual), ingeniero naval civil don Andrés Barcala Moreno (eventual).

Los encargos de la citadas comisiones, asignados a sus respectivos jefes, eran tres: firmar los contratos del material autorizado por el OKW con las sociedades designadas por el citado organismo, recibir el material cedido directamente de gobierno a gobierno, y proceder a las ampliaciones o nuevas peticiones que España considere necesario realizar.

Por otra parte, se posponía el nombramiento de varios equipos de jefes, oficiales y suboficiales especialistas de la Armada, que habrían de efectuar prácticas concertadas verbalmente con los organismos competentes alemanes, aunque ya por esas fechas, y desde octubre del año anterior, venía desarrollando su actividad una comisión de marinos españoles —integrada en la *Kriegsmarine*—, en la zona del mar Báltico, a bordo de buques de la Marina germana. Dicha comisión estaba al mando del capitán de navío don Pedro Fernández Martín, y sería relevada en marzo de 1943 por otra similar al mando del capitán de corbeta don Federico Fernández de la Puente.

Los suministros de material

El 20 de abril, una comunicación de la embajada alemana en Madrid, dirigida al ministro de Asuntos Exteriores, abría las puertas al suministro inmediato de cierta parte del material militar acordado, pese a que los técnicos de ambos países encargados de discutir los precios de los materiales todavía no se habían sentado a la mesa de negociación. La Marina de Guerra española fue la menos afortunada en estas primeras entregas, y sólo logró una pequeña parte del material solicitado. La comisión de Marina manifestó su deseo de enviar la parte asignada vía Irún.

Esta primera entrega del material militar alemán encuadrado en el programa *Bär* recibió la denominación oficial de *Sofortprogramm*, «programa de entrega inmediata». La parte destinada a la Armada se componía básicamente de cuatro piezas antiaéreas de 3,7 cm SK C/30, en montaje doble C/30, con estabilizador giroscópico; 8.000 proyectiles para las mismas, una decena de piezas antiaéreas de 2 cm Flak 38, en montaje C/30; 20.000 proyectiles de 2 cm; 16 piezas antiaéreas de 3,7 cm SK C/30, en montaje C/39, para submarino; 32.000 proyectiles para las mismas; 38 torpedos Whitehead-Wymouth (*); 500 minas EMC, y 100 cargas de profundidad F.

(*) Al final, los negociadores de la Armada decidieron prescindir de su adquisición, pues se trataba de torpedos procedentes de botín de guerra y su precio triplicaba el de los G-7a, adquiridos previamente.

Este material llegó en los meses de junio y julio de 1943, en diversos trenes recibidos por la frontera de Irún. Dicho material, y las correspondientes partidas asignadas a la Marina española por los responsables de la comisión extraordinaria para el material de guerra, se relacionan a continuación:

- Partida 1 (Marina): 4 Flak de 3,7 cm SK C/30, en montaje doble estabilizado;
- Partida 2 (Marina): 16 Flak de 3,7 cm SK C/30, en montaje C/39 de submarino;
- Partida 3 (Marina): .10 Flak 38 de 2 cm, en montaje C/30;
- Partida 4 (Marina): cañones de repuesto de 3,7 cm;
- Partida 5 (Marina): 20.000 proyectiles explosivos de 2 cm;
- Partida 6 (Marina): 48.800 proyectiles explosivos de 3,7 cm;
- Partida 7 (Marina): 500 minas tipo EMC;
- Partida 8 (Marina): 100 cargas de profundidad WBF.

Negociaciones en España. Los precios a debate

Quizás el aspecto más curioso y jamás tratado en la poca literatura que el programa *Bär* ha generado en el transcurso de los años, sea el debate mantenido por los negociadores españoles y alemanes en las jornadas en las que se intentaba llegar a acuerdos con respecto a un tema capital en las negociaciones: alcanzar unos precios satisfactorios para ambas partes. Es obvio que las propuestas alemanas —país vendedor— estaban tan infladas como su propia economía de guerra, con objeto de que los precios que pagaran las autoridades españolas compensaran ampliamente el desbalance de las cuentas germanas con la menor cantidad de material posible, pues sólo de esta manera podrían alcanzar cotas interesantes de contrapartidas españolas sin romper los pactos alcanzados con el acuerdo comercial de diciembre de 1942.

España, por otra parte, habría de intentar por todos los medios que los precios del material militar se adecuaran a los que en ese momento regían en el mercado internacional del armamento, pues sólo así tendrían la seguridad de que las negociaciones eran ventajosas para una economía como la española, exangüe tras la devastación de la guerra civil y castigada muy severamente por la segunda guerra mundial.

El material asignado a Marina en esta primera fase del programa fue valorado por los alemanes según se muestra en el cuadro V, y como también puede observarse en este cuadro, los precios solicitados triplicaban los normales de estas armas, de cuya validez daban muestra las ofertas recibidas en España sólo un año antes, firmadas por las casas constructoras germanas.

Cuadro V			
<i>Material</i>	<i>Precio unitario exigido por Alemania (*)</i>	<i>Precio normal (*)</i>	<i>Observaciones</i>
4 piezas de 3,7 cm SK C/30, en montaje doble C/30, con estabilizador giroscópico	442.200,00	154.400,00	Según contrato de 1942
8.000 proyectiles	98,70	32,90	Id.
10 piezas de 2 cm AA's Flak 38	98.000,00	22.800,00	Según oferta 31-7-41
20.000 proyectiles	29,05	7,85	Id.
16 piezas de 3,7 cm SK C/30 en montaje C/39 (submarino)	174.600,00	40.000,00	Precio estimado
32.000 proyectiles	98,70	32,90	Según oferta 31-7-41
38 torpedos Whitehead-Wymouth	87.500,00	25.000,00	No se adquirieron
500 minas E.M.C.	11.895,00	6.200,00	Aproximado
100 cargas de profundidad	2.800,00	1.000,00	Oferta de 1942 a la SECN
(*) Todas las cantidades vienen expresadas en <i>Reichmarks</i> . Fuente: AMAE R. 2006-4.			

Fuentes

- Archivo de la Fundación Nacional Francisco Franco, leg. 27.444.
- Archivo General Militar de Ávila, varias carpetas, fondos del antiguo Ministerio del Ejército.
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada española. Los años de la postguerra*. Aldaba ediciones, 1995.

LA VOCACIÓN NUMISMÁTICA DEL ARSENAL DE CARTAGENA

J. Antonio OCAMPO
Investigador Naval

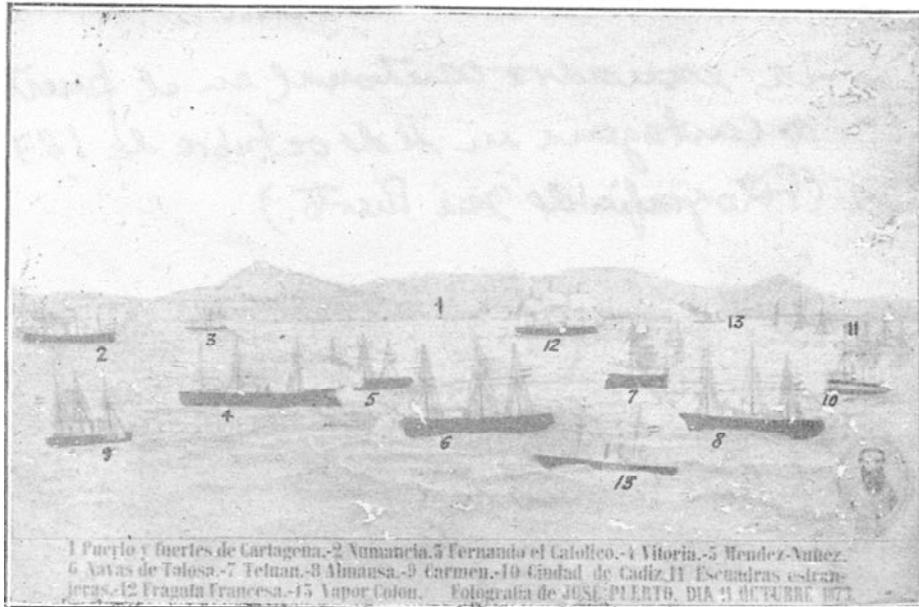
Cartagena es una ciudad con méritos históricos sobrados, base naval heredera de aquella de las galeras del siglo XVI, hoy sede de la Fuerza de Acción Marítima, con el mejor puerto del Levante español, visitado desde la antigüedad por buques de fenicios, cartagineses, romanos, árabes... Puerto del extraño reino de Cora de Tadmir (1), su solar está preñado de señales materiales de pasadas civilizaciones, que surgen con sólo hurgar levemente en el suelo. Visigodos, sirios de Damasco, árabes, magrebíes y renegados (muladíes), entre otros, no podían dejar de tener su pequeña historia en lo que a la acuñación de monedas autóctonas se refiere. Y sólo de pasada aludimos ahora a la profusión de monedas que aún hoy salen a la luz de la época ibérica, de la cartaginesa —cuando se batieron en Carthagonova espléndidas acuñaciones púnicas de plata de la época barquida (2)—, de la romana —sólo de cobre— y luego de la bizantina —cuya única ceca peninsular fue Cartagena, cuando Justiniano volvió a ocupar el sudoeste de la Península—. En la época árabe, durante veinticinco años se acuñaron en la ceca de Cartagena maravedíes lupinos con la plata del cabezo Rajado (3). Pero veamos una muestra de cómo el paso de los años no ha agotado la vocación numismática de esta ciudad marítima.

En las elecciones de mayo de 1873 triunfan los federalistas y se proclama la República federal en la Cortes, en Madrid, el 7 de junio de 1873, época relativamente reciente hablando en términos históricos. España se había quedado sin reina porque «la Gloriosa» había enviado a Isabel II al exilio cinco años antes. Se constituyó la I República (11 de febrero de 1873), con Estanislao Figueras al frente del gobierno, en la que algunos políticos del momento, como el primer ministro de la Gobernación y luego presidente del poder ejecutivo, Francisco Pi y Margall, eran decididos partidarios de un

(1) Así se llamó el reino feudatario cristiano de Teodomiro, quien, disfrazando a las mujeres de guerreros, logró pactar con Abd-el-Azis-ben-Muza esta situación después de la batalla en los campos de Lorca, el año 94 de la Hégira.

(2) Bajo el emirato de Muhamad-ben-Sad-ben-Mardenix, llamado «el Rey Lobo», o «Lope» (1147/542 de la Hégira), que los necesitaba para mantener a los mercenarios cristianos y con ellos expulsar a los almohades.

(3) Se refiere a la familia de los Barca, quienes dispusieron de las ricas minas de plata, especialmente del célebre «Pozo de Anfal».



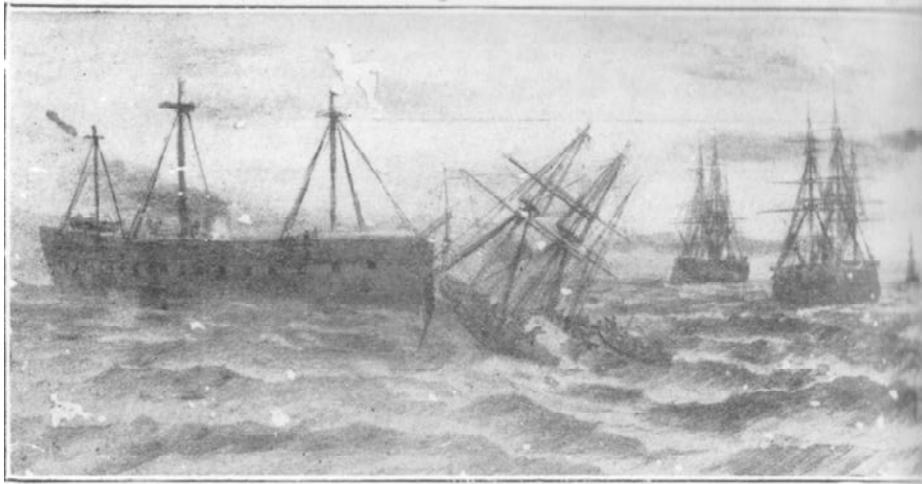
La escuadra cantonal en el puerto de Cartagena en 11 de octubre de 1873. (fotografía de José Puerto.)

sistema federativo, sistema que gravita sobre la nación española todavía hoy. Aprovechando la coyuntura, se desata un movimiento revolucionario por gran parte de la geografía española, encabezado por los llamados federalistas intransigentes, con la connivencia de bakuninistas y otros grupos, quienes iniciaron una escalada revolucionaria con disolución de ayuntamientos, creación de juntas revolucionarias locales, asaltos, agresiones y saqueos. Esta tempestad revolucionaria desembocó en la España cantonal, movimiento en el que toma parte Cartagena, donde Antonio Gálvez, *Antoñete*, proclama el Cantón Murciano, dentro de la República Federal Española, el día 12 de julio. Una junta de salud pública simultanea sus funciones con un ayuntamiento popular, ambos compartiendo sede en el edificio del cosistorio cartagenero, aquélla en el primer piso y éste en los bajos. Se logra formar un gobierno liderado por los generales Juan Contreras Román —el general más antiguo, que había pasado del Partido Progresista a las filas republicanas y a quien los sublevados nombran almirante, por lo que asume la cartera de Marina— y Felipe Ferrer —el mariscal Ferrer, que se hace cargo del Ministerio de la Guerra—, y el diputado nacional Antonio Gálvez, que se quedó con la cartera de Ultramar. El aventurero Colau (Nicolás), valenciano de nacimiento, manda las fuerzas de Marina y el arsenal, a las órdenes de Contreras; luego le nombrarían comandante de la fragata *Tetuán*. Estos personajes constituyeron la Junta Municipal de Salud Pública del Cantón General de Carta-

gena, que se alzó en armas contra el gobierno central. Se iza la bandera roja en todos los barcos y se arría la enseña nacional, lo que contraría a parte de las dotaciones. El comandante general del departamento marítimo, el contralmirante cartagenero José Dueñas Sanguineto, impotente, entrega el mando a la Junta Cantonal, y con el ministro de Marina, Antich, sus ayudantes y varios mandos del departamento embarca en un remolcador de la Armada y marcha para Alicante.

El gobierno, como era de esperar, reaccionó y en poco tiempo quedaron dominados los levantamientos de Andalucía, Valencia, Salamanca y Cataluña, y algún otro de menor importancia, como Lorca y Ferrol. Pero el Cantón de Cartagena resistió a las fuerzas enviadas por el gobierno central, al haber conseguido el apoyo de casi toda la fuerza armada de la plaza, del Ejército de Tierra y de la Marina de Guerra, cuya marinería despidió a sus jefes. La plaza no se rindió hasta el 13 de enero de 1874. El gobierno del Cantón disponía para la defensa de la ciudad de varios fuertes —los castillos—, con un número total de 533 cañones, y de los buques de la Fuerza Naval del Mediterráneo (Resguardo Marítimo) estacionados allí, la más importante fuerza de todas las españolas del momento, que hizo causa común con el Cantón: las fragatas blindadas *Numancia*, *Vitoria*, *Tetuán* y *Méndez Núñez* (antigua *Resolución*); la de madera *Almansa*; la corbeta *Ferrolana* (antigua *Isabel II*), y el vapor de guerra de 1.^a clase *Fernando el Católico* —ex *Francisco de Asís*, llamado también *El Despertador del Cantón Cartagenero* o, simplemente, *El Despertador*—, el de tercera *Vigilante* y la goleta de hélice *Caridad*. También se incorporaría la *Villa de Madrid*. Los primeros motines se produjeron a bordo de la *Vitoria* (25 de mayo), y el segundo intento, dos días después, en la *Almansa*. Ambas habían izado el estandarte rojo, emblema adoptado por los cantonales, con el lema «Federación Española. Justicia, Disciplina, Orden». Estos primeros conatos de motín fueron pronto reducidos, pero los posteriores alcanzarían el éxito.

Las fuerzas centralistas, al mando del general Martínez Campos, bombardean la ciudad desde el 16 de agosto, aunque su ataque, pese a la destrucción sembrada, no doblega la resistencia cartagenera. Martínez Campos sería relevado sucesivamente por los generales Francisco Ceballos y López Domínguez. El entonces ministro de Marina, contralmirante Jacobo Oreyro, nombra al también contralmirante Miguel Lobo y Malagamba comandante general de la Escuadra del Mediterráneo, y como mayor general de ésta, al capitán de navío Gabriel Pita da Veiga. Lobo logra reunir en Alicante una pequeña escuadra para combatir a los insurrectos, integrada por los vapores de ruedas *Ciudad de Cádiz* (ex *Isabel II*), *Ulloa*, *Lepanto* y *Colón*, y las goletas de hélice *Diana* y *Prosperidad*, todos de casco de madera y sin protección; más tarde, en Gibraltar, incorpora a la *Navas de Tolosa* y la *Carmen*, y recupera la *Almansa* y la *Vitoria*, que habían sido apresadas por buques extranjeros y entregadas al gobierno español de Salmerón, el cual las había declarado piratas. Con estos buques estableció el bloqueo del puerto de Cartagena, combatiendo frente a Portmán el 11 de octubre contra la flota cantonal, a la que obli-



La *Numancia* pasando por ojo al *Fernando el Católico* en la noche del 18 de octubre de 1873.

gó a retirarse a su base con graves averías y gran número de bajas. Todo esto aconteció en presencia de buques de guerra alemanes, ingleses, franceses e italianos, y del remolcador *Buenaventura*, de las Obras de Puerto de Cartagena, habilitado de ambulancia marítima, probablemente la primera ambulancia de su género del mundo. El no haber hundido a la fragata *Tetuán* cuando tuvo ocasión y la ida al peñón de Gibraltar, levantando el bloqueo, por necesidad de una base cercana para reparar y carbonear, hicieron que, por presión de la prensa, Lobo fuese relevado por el contralmirante Nicolás Chicarro, quien salió de Cádiz con su escuadra reforzada con la fragata *Zaragoza*, proveniente de Cuba. El 18 de octubre los cantonales pierden el *Fernando el Católico* con parte de su dotación, abordado por la *Numancia* 25 millas al noreste del cabo de Palos, y el 30 de diciembre la fragata blindada *Tetuán*, que mandaba Colau, explota y se hunde a causa de un incendio que afectó al pañol de municiones. Los buzos han de emplearse a fondo para eliminar el serio peligro que representaba para la navegación por el interior del puerto. Estas y otras secuelas de la revolución desbordaban la capacidad de las autoridades. El estrecho cerco vuelve muy penosa la vida de los sitiados, que no obstante resisten durante más de cuatro meses los embates del ejército sitiador.

La ciudad se encuentra en un momento de grave debilidad económica, bloqueada y semiparalizada, agotados los recursos del arsenal (plata de enseres, vestuario, metales varios...), los de la fábrica de desplatación de Figueroa (barras de plata) y los cargamentos de los vapores *Darro*, *Extremadura* y *Bilbao* (telas y paños de calidad, complementos de vestuario de lujo, joyas, víveres...), apresados en aguas de Valencia por los cantonales, que se limitaron a capturar a todos los buques españoles que estaban atracados al muelle del Grao, abarboándolos a las fragatas para trasvasar los víveres y el carbón.

También se habían gastado las recaudaciones obtenidas por los desembarcos en los pueblos de la costa: Calpe, Orihuela, Lorca, Almería —aquí los cantonales exigieron una aportación de 500.000 pesetas y, al negarse los almerienses, empezaron a disparar sobre la población, sin mayores consecuencias y sin conseguir el objetivo—, Torrevieja —saqueada por la dotación de la fragata *Vitoria*, que se apodera de los fondos de la Aduana, de los de las salinas y de la recaudación de contribuciones, unas 20.000 pesetas—, Vera, Motril, Alicante —donde Contreras solicitó 100.000 duros como contribución a los gastos de guerra y, fracasado el intento, decidió bombardear la ciudad—, Águilas —donde pidió 5.000 pesetas—, y otros. La Junta Municipal acuerda entonces la puesta en circulación de unos vales efectivos de anticipo forzoso para la compra de suministros y mercancías en general. Por otro lado, el gobierno cantonal había decretado que los gastos que originaban los barcos con sus salidas de puerto, así como con sus reparaciones, se cargasen al tesoro republicano y no a las cajas del Cantón Murciano —cuando de todos era sabido que el Tesoro en cuestión no existía— y procedía asimismo a disponer de los fondos de las cajas provenientes de las requisas hechas a las sucursales locales de los bancos nacionales.

Esta era la situación de Cartagena en agosto de 1873. La gente pagaba con trozos de plata, ya que los vales, como era de esperar dada la situación, faltos de la suficiente garantía, no eran admitidos fácilmente como medio de pago, lo que dio lugar a que la Junta Revolucionaria tomase medidas drásticas para forzar su aceptación. Aun así, los vales no circulaban con fluidez y, a medida que pasaba el tiempo y la situación no mejoraba, la moneda metálica empezó también a dejar de circular, porque los cartageneros preferían atesorar la plata, metal con valor intrínseco, antes que aquellos vales y bonos cuyo único valor, el valor facial, aunque estuviese respaldado por la Suprema Junta Revolucionaria, podía convertirse en papel mojado en cualquier momento.

Esta situación llevó a la Junta a reunirse para tratar de tan importante asunto; y así, en esta misma sesión se dictó la orden de acuñar monedas de plata de cinco pesetas (duros) y de 10 reales (medios duros) (4). La Junta decidió fundir toda la plata que pudo encontrar, la cual procedía casi en su totalidad de la fábrica de desplatación del marqués de Figueroa, padre del conde de Romanones —que quedó incautada por incumplimiento del pago de aduanas de la ciudad—, y de los tributos que cobraban los barcos del Cantón en los puertos ya citados del Mediterráneo. Mientras, las fuerzas del gobierno central seguían sitiando la ciudad y bombardeándola por mar con la escuadra del contralmirante Lobo, sin que por ello cediese la resistencia de los revolucionarios.

Las labores de acuñación se llevaron a cabo en los talleres de calderería de la maestranza de artillería del arsenal de Cartagena, donde estaban los cuños. A este respecto, se me ocurre recoger aquí una cita de los *Episodios nacionales*, de Benito Pérez Galdós («De Cartago a Sagunto») (5), que dice

(4) El decreto de 20 de octubre de 1873 pone en circulación los duros.

(5) CASTÁN, Carlos: «Las monedas y billetes de la Revolución cantonal», *El Eco Filatélico y Numismático*, núm. 546. Pamplona, abril de 1970, pp. 53-57.

así: «Elogiando la perfección de los cuños ante los amigos, uno de éstos, con su optimismo, que a veces resultaba un tanto candoroso, dijo: “Fíjese el buen Tito, en que este trabajo lo han hecho los buenos chicos que en nuestro presidio sufrían condena por monederos falsos”». De donde saca la consecuencia de que los encargados de abrir los cuños fueron los falsificadores de monedas presos en el penal de Cartagena y puestos en libertad a cambio de estos servicios (6). El número total de monedas fabricadas no debió de superar las 7.000, aunque hay autores que aseguran que se sobrepasó esa cifra (7): «... todos los días y se entregaba para meter en la caja, pero no en la caja del Cantón, sino en una caja que tuvo Pedro Gutiérrez y de la Puente, presidente de la Junta Soberana de Cartagena, a la que Mr. Luciano Combatz llamó la caja de Pandora»(8).

Las monedas de cinco pesetas (duro) aparecen en cuatro variantes, hechas con cuatro juegos de cuños diferentes; en tres de ellas el anverso y el reverso no son coincidentes, y tienen en la grafila 95 y 100 perlas, 90 y 86, y 87 y 89. La otra, coincidente en lo demás, varía en la grafila, que tiene en el anverso 85 perlas y en el reverso 80. De estas dos monedas de cinco pesetas, coincidentes y no coincidentes, las más raras son las segundas. La leyenda de esta moneda es:

- en el anverso, «Cartagena sitiada por los centralistas» (circular), y en el centro, «Septiembre 1873»; encima, flor de cinco pétalos;
- en el reverso, «Revolución (*entre dos adornos*). Cinco pesetas» (circular). En el centro, «Cantonal»; encima, flor de cinco pétalos, y debajo, un adorno.

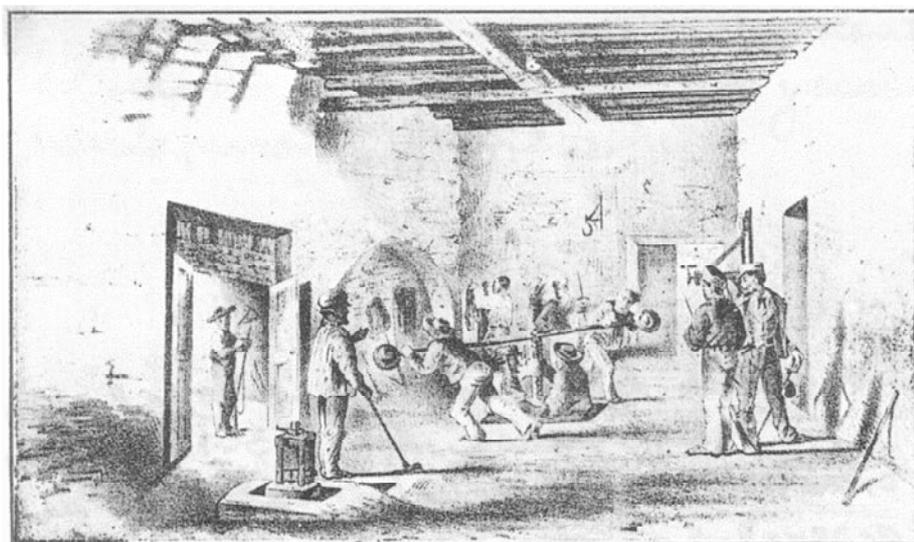
Las monedas son de plata, de 900 milésimas, más ley que las acuñadas por el gobierno central; de 30 mm de diámetro, pesan de 26 a 30 gramos y tienen el canto estriado.

Las monedas de 10 reales (medio duro) eran necesarias para facilitar las operaciones de cambio. Aunque el acuerdo de acuñación de la Junta es del mes de diciembre, la moneda lleva fecha de septiembre del mismo año, con idéntica leyenda en el anverso y en el reverso que las de cinco pesetas, obviamente con el cambio de denominación del valor. Son también de plata de 900 milésimas, 30 mm de diámetro, un peso de 14,5 g y el canto estriado. Se acuñaron muy pocas, por lo que es una moneda muy rara. Todas las piezas que se conocen proceden de un solo juego de cuños, y José María Aledón, en su *Catálogo básico de la Peseta*, de 1997, nos dice: «En todas las piezas examinadas se ha podido observar una rebaba longitudinal que atraviesa la superficie del anverso casi diametralmente desde la roseta que está sobre

(6) En 1908 se acometió una gran reorganización penitenciaria, por la que el penal de Cartagena —hasta hacía poco cuartel de marinería— se especializó en acoger a los condenados por delitos contra la seguridad del Estado, contrabando, fraude y falsificación, principalmente.

(7) Eduardo García Alcántara asegura en sus memorias que durante un mes, en el que no dejaron de trabajar, hubo días en que se acuñaron hasta 10.000 duros.

(8) GARCÍA ALCÁNTARA, Eduardo: *op. cit.*



Fábrica de la moneda cantonal. Durante la insurrección de 1873-1874 estuvo establecida en el taller de calderería del arsenal. Desapareció como consecuencia de la explosión de una granada que cayó dentro del edificio, destrozando troqueles y ocasionando muertos y heridos.

“cantonal” hasta el canto, pasando junto a la z de “diez”. Esta marca, debido a la rotura del troquel, puede servir como prueba de autenticidad».

¿Qué fue de los cuños? Carlos Castán, en su trabajo ya citado, dejó escrito que «el doctor Manuel Cárceles (9), personaje destacado durante la Revolución Cantonal, escribió a don Luis Gallego, en 13 de marzo de 1932 —a sus 82 años—, una carta en la que le decía que tenía en su poder los cuños de los duros. Y que luego circuló la noticia de que se los había dado a su amigo don Luis Inglada Ors, ilustre numismático español fallecido en 1952».

No se conocen falsificaciones hechas durante el sitio de Cartagena. Posteriormente, entre 1873 y 1878, circuló una moneda de cobre por el sur de España que, aunque carecía de valor facial, era aceptada por 10 céntimos a causa de su parecido con las acuñadas por el gobierno provisional. En el anverso tiene una dama sedente, alegoría de la República, con la leyenda «República Española»; en el reverso, la fecha de la proclamación de la República, 11 de febrero de 1873. Es una moneda mal grabada y, a pesar de ello, muy rara. Existen también numerosas falsificaciones, tanto en plata como en otras aleaciones, destinadas al mercado del coleccionismo.

Apareció asimismo una moneda de dos pesetas cuya acuñación nunca fue ordenada por la Junta del Cantón. Al parecer ha sido acuñada en Fran-

(9) Manuel Cárceles Sabater, *Manolo Cárceles*, era aquel joven estudiante cartagenero de veintitrés años que estudiaba medicina en Madrid y con su vibrante oratoria callejera pedía, con ocasión de la campaña electoral, la proclamación inmediata de la República federal.



Moneda del Cantón de cinco pesetas.

cia o en Bélgica, para fraude de los coleccionistas españoles. Es de plata, tiene 28,5 mm de diámetro y pesa 9,75 gramos. En el reverso aparece «Diciembre 1873», en dos líneas. Es moneda muy rara y aceptada por los coleccionistas. Todas las que se encuentran en el mercado numismático son falsas y carecen de valor alguno.

A pesar de la rareza de estas monedas, el coleccionista puede encontrarse con piezas de 10 reales que tienen una soldadura en el centro del reverso. Son aquellas que fueron empleadas posteriormente como botones o broches por simpatizantes del Cantón, a las que no se debe confundir con las llamadas «botones monetarios», piezas extrañas a la numismática, ya que no son ni monedas ni medallas; tampoco son taseras, porque carecen de valor adquisitivo, aunque algunas muestren señales de haber estado en circulación. No faltan aficionados que las tienen en sus colecciones.

El 12 de enero de 1874, el contralmirante Chicarro desplegó su fuerza frente a Cartagena en un arco que iba desde la isla de Escombreras hasta cabo Tiñoso, a fin de que no pudieran escapar los buques rebeldes. Pese a este dispositivo, la fragata *Numancia* se hizo a la mar aquel mismo día con 1.646 personas a bordo, rompiendo inexplicablemente el bloqueo y consiguiendo llegar hasta Mazalquivir perseguida por la *Vitoria* y la *Carmen*. A su bordo iban 10 miembros de la Junta, entre ellos, Gálvez, el general Contreras, el mariscal de campo Ferrer y el diputado Barcia. El 17 las autoridades francesas entregaron la *Numancia* al contralmirante Chicarro, y el 20 fondeaba éste en Cartagena, para entonces una ciudad liberada. En el fondo del arsenal podía verse la goleta de hélice *Caridad*, gravemente averiada.

Allá por los primeros años noventa, callejeaba yo por Cartagena, cuando observé en una calle peatonal que un grupo de personas se arremolinaba alrededor de la mesa de un buhonero. Espoleada mi curiosidad, me abrí paso para ver de cerca qué era lo que atraía el interés de aquellos paseantes desocupados. Lo corriente: multitud de objetos deslucidos por el tiempo y el uso, aguardando un comprador que los rescatara del olvido. Bastó un somero vistazo para que mi atención se quedara atrapada en un montón de monedas, colocadas cuidadosamente entre un desportillado tintero de cristal negro y una

pequeña y maltratada cafetera Moka. Cogí una. Se me pusieron los ojos como platos: ¡era una moneda cantonal! El buhonero, atento, me la quitó de las manos diciendo: «Son monedas del Cantón; son de plata». Aunque tenían buena pinta, apliqué inmediatamente la primera ley del coleccionista: no es posible que haya muchos objetos raros en una sola mano. Así que tenían que ser falsas. Pero resulta que las falsas de época también son raras, luego... Apremiado por el tiempo, sin poder detenerme en averiguaciones me retiré del grupo pensando en volver, cuando una voz a mi espalda dice: «¡Don José!, cuánto tiempo sin verle... He visto cómo miraba las monedas, son de plata y están hechas en el Ramo de Artillería del arsenal». El conocido era un especialista que había estado embarcado conmigo en mis ya lejanos tiempos de oficial, y de ahí la confianza.

Me retiré pensando que de ahora en adelante había que tener en cuenta otra moneda más del Cantón. No volví por allí y me quedé con la duda. Y supongo que ustedes también.

Bibliografía

- ALEDÓN, J.M.: *La Peseta. Catálogo básico*. Valencia, 1997 (2.ª ed.)
- ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE NUMISMÁTICOS PROFESIONALES: *Monedas en la historia. III Exposición Nacional de Numismática*. Madrid, 1987.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F.: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1868-1898*, t. II. Ministerio de Defensa-Editorial Naval, Madrid, 1995.
- CASTÁN, C.: «Las monedas y billetes de la Revolución Cantonal 1970», *El Eco Numismático*, núm. 546. Pamplona, 1 de abril de 1970.
- GARCÍA ALCÁNTARA, E.: *Memorias de la Revolución cantonal en Cartagena*. Editorial Áglaya, Cartagena, 2000 (2.ª ed.)
- MUÑOZ, Miguel L.: «Los botones monetarios en Hispanoamérica», *Gazeta Numismática*, núm. 33. Barcelona, 1974, p. 49.
- ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, M.: «Los primeros intentos de motín a bordo de buques de la Armada durante la I República. (De febrero a mayo de 1873.) (I)», *Revista de Historia Naval*, núm. 91. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1995, pp. 25-52.
- SENDER, Ramón J.: *Mr. Witt en el Cantón*. Alianza Editorial (El Libro de Bolsillo), Madrid, 1972.
- SOLER CANTÓ, J.: «El Cantón de Cartagena», *Revista General de Marina*, agosto-septiembre de 1962, pp. 208-212.
- VALVÉ, J.: «La Cora de Tadmír», *Al-Andalus XXXVII*, 1972.

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.

LA HISTORIA VIVIDA

Fernando de la GUARDIA SALVETTI
Capitán de Navío

Un incidente diplomático entre España y los Estados Unidos de Norteamérica

El movimiento insurreccional en Cuba empieza a despuntar a mediados del siglo XIX. Este movimiento se fue extendiendo por la isla con el apoyo moral y material de muchos de los cubanos emigrados a Estados Unidos, desde donde, a través de asociaciones revolucionarias, juntas de ciudadanos, prensa, colectas de fondos, etc., se organizaron numerosas expediciones en apoyo de las fuerzas independentistas en el contexto de la guerra de los Diez Años (1868-1878).

Organizada por Manuel Quesada (general mambise), la expedición del *Virginus* fue quizá una de las más importantes, habida cuenta el cargamento de armas y pertrechos y el número de insurrectos que llevó a Cuba, y en razón de los graves problemas diplomáticos que ocasionó a las autoridades españolas. El incidente llevó las relaciones hispano-norteamericanas al borde de un conflicto armado que, gracias a las buenas relaciones que el presidente de la República, don Emilio Castelar, mantenía con Washington, se pudo evitar a través de negociaciones políticas y reparaciones económicas a las familias de los afectados.

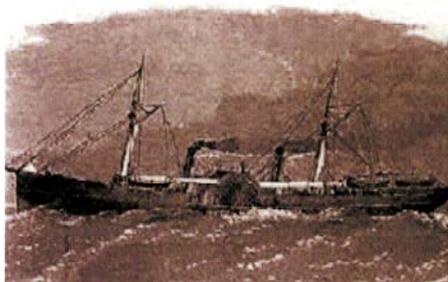
Todo comenzó cuando, a finales de octubre de 1873, el almirante Polo de Bernabé, embajador español en Washington, avisó de la posible salida hacia Cuba de un buque que, disfrazado de barco-correo regular con bandera americana, iba cargado con armas, municiones y pertrechos para los insurrectos cubanos y que podía llevar a bordo a altos dirigentes independentistas. Este barco no era otro que el *Virginus* (1), buque «filibustero» cuyas correrías, conocidas ya desde hacía algún tiempo (tres años), seguían las autoridades españolas.

Inmediatamente se ordenó extremar la vigilancia marítima para interceptar y detener la expedición filibustera. En efecto, el vapor de guerra español *Tornado*, al mando del capitán de navío Dionisio Costilla y Asensio, que ejercía misiones de vigilancia costera entre Cabo Cruz y Santiago de Cuba, reconoció al atardecer del día 30 de octubre, a 18 millas de distancia de la costa

(1) Construido para la Marina de los Estados Confederados en un astillero escocés (Clyde) en 1864, estaba destinado expresamente a efectuar los bloqueos de la guerra civil norteamericana. El buque era de vapor de ruedas laterales, medía 200 pies de eslora y desplazaba 490 toneladas. Alquilado más tarde por los rebeldes cubanos residentes en Nueva York, se utilizó para transportar armas y combatientes en apoyo de la insurrección en Cuba.



El *Tornado*



El *Virginius*

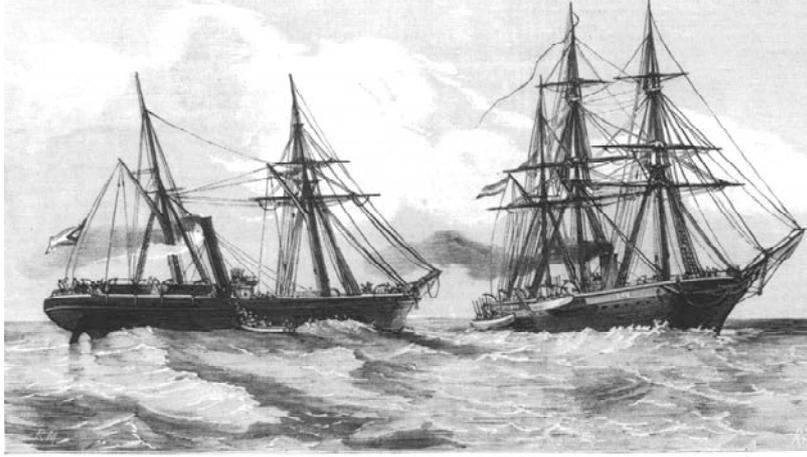
cubana, un vapor sospechoso que, al ser descubierto, cambió bruscamente de rumbo. Tras una dura persecución forzando las máquinas, el comandante consigue darle alcance, aunque ya fuera de las aguas jurisdiccionales cubanas. Sobre las 21.30, a seis millas de la costa, con las colinas de Guantánamo a la vista, el *Virginius* fue avistado. Conminado a detenerse, fue necesario disparar cinco salvas de cañón para que el buque parasesus máquinas y se pudiera proceder a su apresamiento.

Al momento, el *Tornado* (2) arrió dos botes que al mando de los alféreces de navío Ángel Ortiz Monasterio (jefe de expedición) y Enrique Pardo Millet se dirigieron al *Virginius*, donde arriaron la bandera americana y arbolaron la enseña española. Tras registrar la carga e incautarse de cuanto había a bordo, se llevaron a parte de la dotación prisionera al *Tornado*, dejando a bordo un importante contingente para trasladar el buque insurrecto a Santiago de Cuba. Entrando en puerto a continuación, y una vez dada cuenta a las autoridades militares españolas, se comprobó que el buque apresado conducía una importante expedición de guerra con destino al Ejército Libertador de Cuba.

El 6 de diciembre de 1873, el periódico ilustrado de Nueva York *Frank Leslie* publicó un artículo titulado «La caza del *Virginius*» que contenía un informe del comandante del *Tornado*, informe cuyos últimos renglones merece la pena transcribir: «... el entusiasmo de mi tripulación fue indescriptible y su alegría indecible, cuando al fin, el éxito coronó nuestros esfuerzos. Pero todos los prisioneros fueron tratados con la consideración que merecía su desgracia y hasta donde era compatible con la seguridad. Llegamos a Santiago de Cuba a las cinco de la tarde del 1 de noviembre donde también prevalecía el mayor entusiasmo».

Efectivamente, tan pronto fueron desembarcados los prisioneros, se comprobó que entre ellos figuraban caracterizados dirigentes independentistas

(2) Corbeta de hélice (antes *Texas*) construida en 1865, en el mismo astillero escocés que el *Virginius*, para la Marina chilena. Fue capturada el 23 de agosto de 1866 por la fragata española *Gerona*, durante la guerra del Pacífico entre Chile y Perú, e incorporada a la Armada nacional con el mismo nombre. Desplazaba 2.090 t, desarrollaba una potencia de 360 CV y alcanzaba los nueve nudos de velocidad. Como consecuencia del impacto de una bomba de un avión del bando nacional durante la guerra civil, finalizó su vida al hundirse en 1938.



Historia. ISLA DE CUBA.—Apresamiento del buque filibustero *Virginias* por el vapor de guerra español *Tornado*. Beruete.

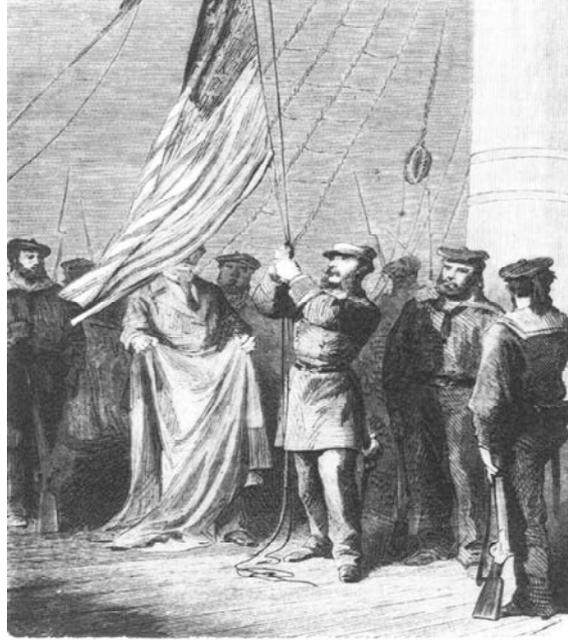
Isla de Cuba. Apresamiento del buque filibustero *Virginias* por el buque español *Tornado*.

como Bernabé Varona Rivero (*Bembeta*), el general Pedro María Céspedes Castillo (hermano de Carlos Manuel Céspedes, presidente de la República de Cuba en armas), el general Jesús del Sol y el brigadier general Alberto Claudio O’Ryan. Un total de 165 personas se encontraban a bordo, incluyendo la dotación y una fuerza expedicionaria lista para ayudar a la causa revolucionaria de Cuba.

Bajo una fuerte presión popular, y siguiendo las estrictas órdenes del comandante general militar, Juan Nepomuceno Burriel, sin mediar ninguna explicación fueron juzgados en la fortaleza de Los Dolores, el 2 de noviembre, por un tribunal militar que condenó a los líderes insurrectos a la pena de muerte. En la mañana del martes 4 de noviembre, ante un inmenso gentío que acudió a presenciar tan macabro espectáculo, los cuatro líderes expedicionarios mambises fueron fusilados.

El 8 de noviembre, después de haber sido sentenciados la víspera por consejo de guerra a bordo del buque de guerra *San Francisco de Borja*, fueron asimismo fusilados 37 miembros de la dotación, entre los que se encontraban ciudadanos norteamericanos e ingleses y el comandante del buque, Joseph Fry (que era ciudadano norteamericano). El 9 de noviembre, siguiendo el mismo procedimiento, fueron fusilados otros 12 expedicionarios mambises cubanos. La opinión generalizada fue que el gobernador militar Burriel se había precipitado en las ejecuciones.

Aunque en un primer momento el número de sentencias de muerte dictadas por la justicia militar española en estos procedimientos sumarísimos, según la prensa norteamericana, fue de más de 100, la cifra total de víctimas quedó en 53, que es el número que oficialmente figura en la mayoría de los documentos. Ello produjo una gran conmoción política, por cuanto el capitán



La bandera norteamericana es arriada en el *Virginus*.

general de La Habana, Joaquín Jovellar, se había enterado de las ejecuciones cuando éstas ya se habían consumado.

La noticia de la captura del *Virginus* y de las ejecuciones inmediatas fue recibida con mucha preocupación por las autoridades de Jamaica y por las norteamericanas, al sospechar que entre los miembros de la dotación existían ciudadanos británicos y norteamericanos que acudían en ayuda de los insurrectos cubanos, y que la captura se había verificado dentro de las aguas territoriales británicas.

El 8 de noviembre, el cónsul británico en Jamaica ordenó a sir Lambton Lorraine, al mando de la corbeta inglesa *Niobe*, dirigirse a Santiago de Cuba para trasladar personalmente al gobernador militar, general Burriel (3), la protesta oficial por las ejecuciones y exigir la puesta en libertad del resto de los ciudadanos ingleses. Entre el 8 y el 15 de noviembre, Lorraine y Burriel se intercambiaron un gran número de comunicados oficiales, sin que el gobierno español se comprometiera al cese de los fusilamientos. Sin embargo, sir Lambton consideró que su actuación fue decisiva y evitó que hubiera más ejecuciones.

(3) Hombre culto y con una brillante hoja de servicios, tomó parte en numerosas campañas de guerra: África, Filipinas, Cuba, etc. Su actuación, según el parte de campaña, fue correcta; no podía oponerse a las sentencias dictadas por el consejo de guerra, aunque quizá debió aplazarlas. El gobierno español lo relevó al poco de los trágicos sucesos.

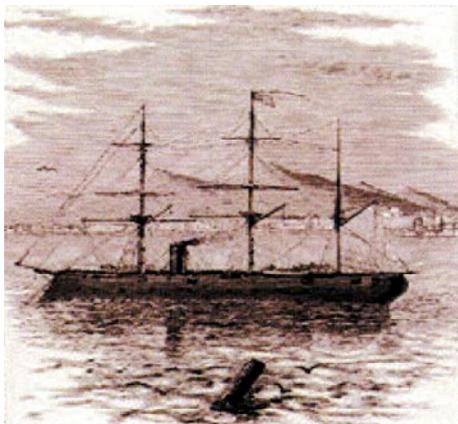


General Jesús del Sol General Alberto C. Ryan General Pedro Céspedes General Bernabé Varona

El Comité de Asuntos Exteriores de los Estados Unidos presentó el 22 de junio de 1874 ante la Cámara de Representantes un documento que describía lo ineficaz de la actuación de sir Lambton en el caso del *Virginius* y que, en consecuencia, echaba por tierra su versión. Los fusilamientos al parecer prosiguieron, pese a las protestas y amenazas. El documento no considera a sir Lambton Lorraine merecedor del agradecimiento del Comité de Asuntos Exteriores de los Estados Unidos, pues en su mensaje de protesta al general Burriel del 9 de noviembre de 1873, su petición de clemencia se ceñía a los ciudadanos británicos, y no la hacía extensiva a los ciudadanos norteamericanos prisioneros. El informe concluye que el merecedor del agradecimiento nacional era el Lt. Comander William Barker Cushing (4), que fue quien con su determinación y firmeza puso verdaderamente fin a las ejecuciones.

El historiador cubano Dr. Herminio Portel Vila, en *Historia de Cuba en sus relaciones con Estados Unidos y España*, hace mención de los hechos y relata que el 15 de noviembre de 1873 el Lt. Commander Cushing, al mando del USS *Wyoming*, fondeó en Santiago de Cuba y solicitó una entrevista con Burriel. En su mente rumiaba la posibilidad de bombardear la ciudad en caso de que su solicitud fuese denegada. En la entrevista cara a cara, Cushing pidió a Burriel que cesaran los fusilamientos inmediatamente. Como éste no le diera una respuesta afirmativa, Cushing le intimó: «Excelencia; si los fusilamientos prosiguen, ya puede ordenar que salgan de Santiago de Cuba las mujeres y niños...». Burriel lo pensó detenidamente, pues conocía el arrojo y la temeridad del Lt. Commander, y por último le dio su palabra y no hubo más fusilamientos. El comandante del USS *Wyoming* actuó con mucha sangre fría al amenazar a Burriel con bombardear Santiago de Cuba sin tener orden expresa de su gobierno pues, caso de pasar de la palabra a los hechos, tal bombardeo habría sido considerado por las autoridades españolas un acto grave de guerra contra un país amigo.

(4) Héroe de la marina de los Estados Unidos durante la guerra de Secesión. Nueve años antes del incidente del *Virginius*, había hundido en Plymouth (Carolina del Norte) al acorazado sureño *Albermarle*, hasta entonces considerado indestructible. Para ello empleó un torpedo de verga en una acción suicida al mando de un pequeño bote de motor. Falleció a la edad de treinta y dos años y fue enterrado con honores militares en la Academia Naval de Anápolis, Maryland.



La corbeta inglesa *Niobe*.



Sir Lambton Lorraine.

Definitivamente, fue la intervención del comandante del USS *Wyoming* lo que puso fin a los fusilamientos de ciudadanos cubanos, ingleses y norteamericanos, y no las protestas y amenazas que sir Lambton dirigió a Burriel a través de comunicados y mensajes. Sin embargo, la actuación de Cushing en Santiago de Cuba fue omitida en los documentos oficiales, sin que se conozcan bien las razones de esta omisión, de manera que, a tenor de muchos de los documentos existentes, sir Lambton Lorraine resulta ser el verdadero artífice del cese de las ejecuciones (5).

Corrían entonces por España los tiempos de la I República. La anarquía y el desbarajuste no podían ser mayores; la guerra carlista ardía en las provincias vascas y en parte de Cataluña; en Levante y en el sur los barcos de guerra españoles sublevados en el Cantón de Cartagena bombardeaban los puertos levantinos y andaluces. En tales circunstancias, cuando la patria se cuarteaba, repentinamente en la Península se tropezó con la sorpresa de la captura y apresamiento del vapor *Virginus* en aguas de Cuba.

En Washington, las autoridades norteamericanas protestaron enérgicamente, censurando la decisión tomada por el gobernador militar Burriel de proceder a las ejecuciones sin contar con las autoridades de Madrid. El suceso produjo consternación en la opinión pública, que lo tildó de atentado contra la soberanía de Estados Unidos. Bien es verdad que tampoco faltaron voces sensatas que abogaban por la prudencia en la respuesta, y aun hubo algunas que daban la razón a España, juzgando grave el apoyo prestado por las autoridades norteamericanas a los independentistas cubanos.

(5) En este punto algunos investigadores discrepan entre el documento de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos y otros documentos cubanos relacionados con el *Virginus*.

Si la situación en Estados Unidos no era propicia para embarcarse en una empresa bélica (la guerra de Secesión estaba demasiado cercana para emprender un nuevo conflicto), las circunstancias en España eran aún peores. Ante el temor de posibles represalias de terribles consecuencias para nuestro país, el presidente Emilio Castelar, que gozaba de grandes simpatías en Washington, buscó por todos los medios, a través de negociaciones políticas y fórmulas conciliadoras, calmar la ansiedad de la opinión pública norteamericana.

La gravedad de la situación imponía una tregua política y el comienzo de negociaciones. En Washington, el secretario de Estado, Hamilton Fish (que sostenía una postura proespañola en la guerra de independencia cubana), envió a su embajador en Madrid, el general Sickles, a que exigiera una reparación. Afortunadamente, la prudencia prevaleció y la crisis se superó el 29 de noviembre de 1873, al suscribir el embajador español en Washington, Polo de Bernabé, y Mr. Fish un protocolo por el que España se comprometía a devolver el buque *Virginus*, liberar a los supervivientes y hacer público desagravio a la bandera estadounidense, además de pagar 80.000 dólares a las familias de los ejecutados y asumir ciertas exigencias económicas norteamericanas (400.000 pesetas) que se pagarían durante el reinado de Alfonso XII.

Como consecuencia de los acuerdos suscritos entre ambos gobiernos, el 12 de diciembre de 1873 el *Virginus* partió de Cuba convoyado por los buques de guerra españoles *Tornado* e *Isabel la Católica*. Pero su destino no fue el puerto de La Habana para recibir los honores correspondientes, como se había acordado, sino otro de menos fuste: Bahía Honda, al oeste de La Habana, donde se hizo entrega del *Virginus* y de los supervivientes sin ninguna formalidad.

Allí, el buque de guerra USS *Juniata* se hizo cargo del *Virginus*, al que tripuló con su dotación. Lo remolcaba el cañonero norteamericano *Ossipee*, pero, antes de llegar a Nueva York, el 26 de diciembre de 1873 el buque se hundió a la altura de cabo Fear, en la costa atlántica. El misterio envuelve las causas de este inesperado siniestro, que nunca ha sido suficientemente esclarecido (6).

Los 102 supervivientes llegaron por fin a Nueva York, a bordo del *Juniata*, el 18 de diciembre de 1873. Los Amigos de Cuba les brindaron una aspaventosa recepción oficial, cuyas afectadas muestras de alegría y conmiseración se fueron diluyendo poco a poco.

Así se desarrollaron los dramáticos hechos del *Virginus* «incident», que a punto estuvieron de provocar una catástrofe y desatar una guerra entre Estados Unidos y España, guerra que un cuarto de siglo más tarde (1898) terminaría por estallar.

(6) Los rumores apuntan a que lo hundió su propia tripulación, avergonzada de presentarse en su país a bordo de un buque que había desempeñado un papel tan indecoroso en la defensa de los intereses nacionales.



Lt. C. William B. Cushing

Bibliografía

- AULT, J.: «The Spanish American War: The *Virginius* Incident», página *web* del centenario, p. 8.
- BACARDÍ MOREAU, Emilio: *Crónicas de Santiago de Cuba*, t. VI. Biblioteca Nacional, pp 345-368.
- BORDEJÉ MORENCOS, F. Fernando: *Vicisitudes de una política naval*. Editorial San Martín
- DOMINGO ACEBRÓN, M.^a Dolores: *Las expediciones a Cuba: apoyo a la insurrección cespedista (1865-1878)*.
- ESTRADA, Ramón (vicealmirante): «Recuerdos de Tiempo Viejo», *Revista General de Marina*.
- GÓMEZ MARTÍN, María: «El apresamiento del *Virginius*», *Revista de Historia Naval*.
- ROBERT, Juan B.: «La Marina romántica. El *Tornado*», *Revista General de Marina*.
- SUEIRO BONACHEA, Joaquín: *William Barker Cushing: héroe olvidado por la Historia*.
- VARONA, Bernabé; SOL, Jesús del, y RYAN, W.A.C. (jefes de la expedición filibustera): «La cuestión y la captura del *Virginius*», *La Ilustración Española y Americana*.

DOCUMENTO

Carta de Juan Prim al comandante del vapor *Isabel II*, días antes del alzamiento de Reus

En 1843, la incesante sucesión de gobiernos a cual más incapaz aumenta la oposición contra Espartero. Así las cosas, va fraguando un gran movimiento de oposición a su regencia que cristalizará el 11 de julio de ese año con una serie de alzamientos: en Reus se alza Prim, por aquel entonces coronel del Ejército y diputado por la provincia de Tarragona; Milans del Bosch y Serrano hacen lo propio en Barcelona, y Narváez y De la Concha en Valencia. Espartero embarca el 30 de julio en un buque inglés en Cádiz. Días antes, Prim dirige al comandante del vapor *Isabel II* —en aquel momento, el teniente de navío Luis Hernández Pinzón, que ejercía el mando con carácter interino— la carta que se presenta, donde manifiesta al destinatario su agradecimiento por el apoyo de éste al derrocamiento de Espartero. Después Prim pasa a lamentarse de que, por razones que no se le alcanzan, Pinzón haya retirado este apoyo inicial, y le expresa su deseo de que reconsidere su postura. El teniente de navío debió de atender el ruego de Prim, pues con su barco colaboraría con el gobierno provisional al que Narváez entregó el mando trasladando a Cartagena, el 30 de junio de dicho año de 1843, al general Manuel de la Concha y a un vocal de la Junta de Valencia, con los que partió de regreso hacia poniente el 1 de julio, para colaborar en el bloqueo de Cádiz hasta que éste cesó el 30 de julio. En reconocimiento a sus eficaces servicios, el citado gobierno provisional le confirió en propiedad el mando del *Isabel II* y le ascendió a capitán de fragata.

(Documento amablemente cedido por el capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón.)

Henry Junio 6/23

Quando por el Amigo Joa-
quin supo q-estaba U resuelto á
abrazar nuestras causas, le dediqué
á U mi corazon, pues con este inmenso
servicio, daba U un brillo incomen-
sable á nuestro emblema y aseguraba
U un Triunfo. Luego vi frustradas las
alegrías esperanzas, y repetando
las razones q- hubiere U tenido para
no humirse á nosotros, deplora' el echo
y me resigné á esperar, poniendo un firme
cimiento del corazon me estaba diciendo

y me dice ahora q' no tardará
a venir a abrazarnos y a reci-
bir las bendiciones de este heroico
pueblo?

Mutil es decir a' él q' la causa q'
es nacional y q' el que se oponga a' que
se salve, será considerado indigno
de serlo.

El Ejercito está por el pueblo por
que del pueblo ha salido. El proble-
ma está resuelto, quiero ser un
amigo de U y espero q' baje U
a' Salou y poniendo la pena consa-
cada recibirá U los auxilios q' nece-
sita.

Juan Prim

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

«Navegadores» en la filatelia portuguesa

Entre los numerosos papeles que han pasado por mis manos estos días, empeñados en la tarea de limpiar y dar brillo y esplendor a los modestos fondos de mi también modesta biblioteca, ha llamado mi atención un folletito del Ministerio de Ultramar portugués, fechado en Lisboa en 1952, dedicado a destacar, con una pequeña crónica y seis sellos de correos, a los navegantes que penetraron por primera vez en el golfo de Biafra y descubrieron las cuatro espléndidas islas de Fernando Poo, Santo Tomé, Príncipe y Annobón. Aunque el folleto, por su carácter divulgativo, es históricamente irrelevante, se puede espigar de él algún dato que complete nuestro conocimiento de los navegantes de la nación vecina que surcaron aquellas aguas. Pero lo más reseñable en cuanto a su contenido es que en él se recoge una colección de sellos que probablemente pillarán desprevenidos a los filatélicos navales. Por todo ello, lo damos a conocer, debidamente traducido, en esta sección de la REVISTA.

«El período enriquecido terminará en una fase heroica de los descubrimientos marítimos del Medievo, fase en la que el número de las navegaciones y de los secretos arrancados al mar parecía aumentar, día a día, en progresión geométrica. A esta tendencia *in crescendo* sucedió una pausa de unos pocos años en los que los tratos con Ultramar se reducirán a casi nada.

»A llegar a esta situación han contribuido factores de índole externa e interna. Así, el príncipe Alfonso, príncipe cristiano, desviará las líneas maestras de la expansión lusitana, orientándolas hacia el septentrión marroquí. Y a la par de esta política guerrera del Africano, surgirá la necesidad, el deseo de explorar los tramos menos distantes de las tierras ya descubiertas, una vez que el comercio con el litoral sahariano había entrado en la normalidad, no habiendo ya necesidad de hacer “aquellas entradas” y “saltos de robo de guerra” (como dice Azurara) que caracterizaran los primeros contactos del traficante luso con el indígena de aquellos parajes. Asimismo, la extensión de los viajes —y la consiguiente duración—, así como las aproximaciones al Ecuador —hasta donde llegaban los regimientos de navegación entonces conocidos—, exigirán que no sólo se estudiasen modificaciones en los tipos de embarcación, sino también que se descubriesen estrellas-guía y que se encontrasen corrientes eólicas dominantes.

»La conjugación de estos y otros factores menos “claros” provocó un parón que abarcó los seis años siguientes a 1463.

»Mas, llegado que hubo el año 1469, el Africano, necesitado de fondos para las empresas marroquíes que planeaba —instado por la burguesía—, resuelve ceder a la iniciativa particular las empresas marítimas del golfo de Guinea (1).

»En ese año, una persona adinerada de Lisboa contrata por un lustro (concesión regia aprobada por las Cortes) el monopolio de comerciar en la costa de Guinea (más allá de Sierra Leona), obligándose a descubrir, durante la vigencia del contrato, un total de 500 leguas de litoral africano (cabo Mensurado y más allá), así como a satisfacer anualmente una cantidad tasada

(2) y a observar determinadas exigencias y restricciones.

»Fernão Gomes, que así se llamaba el contratista, se rodeó de gente experta y sabia, a fin de dar prontamente cuerpo y acción a la empresa en la que acababa de arriesgar su capital.

»La totalidad de mareantes que lo servían, así como una acción pormenorizada por la mayor parte de éstos, es cosa bien difícil de saber debido a la escasez de noticias, escasez debida al poco interés de los cronistas por todo lo que se refería a empresas mercantiles.

»Fernão Gomes fue “tan diligente y afortunado” (3) que luego, en enero del cuatrocientos setenta y uno, se descubrió el rescate del oro, donde ahora llamamos de la Mina, por João de Santarém y Pero Escobar» (4).

»João de Santarém, caballero de la

Casa Real, participó en esta fructuosa empresa, cuyos laureles comparte con otro capitán, Pero Escobar, y con los pilotos Martín Fernandes y Álvaro Esteves. Él y sus compañeros sobrepasaron el cabo Mensurado, se aproximaron a la costa (parte de la cual ya había sido explorada el año anterior por Pero de Cintra y Soeiro da Costa), y se aventuraron a explorar el litoral, enviando sucesivamente de vuelta al Reino barcos de carga que acompañaban a la expe-



(1) En tiempos del infante don Enrique hubo una compañía, con base en Lagos, destinada a explorar el litoral africano, empresa que tenía como límite sur el «cabo dos Ruivos». SCHAFFER, Henri: *Historia de Portugal*, vol. III, cap. III.

(2) El montante anual era, según J. Barros, de 100.000 *reises*, y según Damián de Góis, 200.000 *reais* blancos. Fernão Gomes tenía que vender al monarca, por un precio fijado, la totalidad del marfil que adquiriese, y sólo podía rescatar cada año «un gato de algália».

(3) BARROS, J. de: *Asia*. Ed. Ag. Peral das Colonias, dic. I y II, cap. II

(4) *Ibidem*.

dición (5). Conforme avanzaban por el litoral desconocido, iban corrigiendo las cartas de marear que llevaban (6) y poniendo nombre a todos los accidentes costeros, orográficos e hidrográficos que encontraban.

»Así, entre otros, descubrieron y bautizaron la Costa Malagueta, el río de San Andrés, el río Santarém (homenaje a João de Santarém), la sierra de Santa Apolonia y el cabo de las Tres Puntas; comprobaron la existencia del Reino de Benín y alcanzaron una gran bahía (7), “el lugar de Samaa del cual lugar soy el primero que en esta tierra hizo el rescate del oro” (8). Sus descubridores lo bautizaron “de Mina”, nombre que se mantuvo por poco tiempo.

»El hecho —que en aquella época fue celebrado a causa de haber hallado el oro— tiene de notable para la posteridad el haber encontrado el régimen de vientos propicio para una más rápida progresión en las aguas del golfo de Guinea.

»A los pilotos de la empresa Martín Fernández (de la carabela de João de Santarém) se debe el célebre tornaviaje de forma caprichosa buscando acertadamente las corrientes eólicas más favorables a la navegación a vela. La derrota tuvo al principio un trazado curvilíneo (aproximado a una espiral), de manera que el rumbo fue sucesivamente Essudeste, Sudeste, Sursudeste, Sur, Sursudoeste, Sudoeste, Essudoeste, Oeste, hasta alcanzar las inmediaciones del Ecuador, donde viraron al Nordeste, saliendo entonces del golfo de Guinea rumbo a Portugal.

»Esta derrota pudo deberse también al propósito de descubrir islas en esa región, esfuerzo que resultó vano, aunque hubiesen pasado por las inmediaciones de Santo Tomé y Príncipe.

»El cronista João de Barros se refiere lacónicamente a los miembros de la expedición que llegó a Mina, con la excepción de Álvaro Esteves, del cual dice que es “el hombre más experto en su oficio que había en España” (9), afirmación ésta corroborada por Duarte Pacheco, quien dice: “Llevaban por pilotos a un Álvaro Estévez[,] natural de la villa de Lagos[,] y a Martín Este-



(5) FONTOURA DA COSTA: «Una carta náutica portuguesa anónima de c. 1471», pp. 18 y 19.

(6) *Ibidem*.

(7) La actual «Chama bay».

(8) PACHECO PEREIRA, D.: *Esmeraldo de situ orbis*. Ed. Epifanio, cap. IV del libro II.

(9) BARROS, J. de: *op. cit.*



vez (10)[,] con domicilio en Lisboa, el cual Álvaro Estévez fue el hombre más aventajado de su oficio que había en España” (11).

»Ser el primero en la Península significaba en aquellos tiempos ser probablemente el mejor de los pilotos de entonces.

»Transcurridos once años, Diogo de Azambuja fundará el castillo de San Jorge de la Mina, abandonándose Sama, el lugar primitivo del rescate, por este nuevo situado a seis leguas (según Fontoura, o tres leguas, según La Roncière) más al Este.

»Pero Escobar (Escovar o Escolar) tiene aquí sus primeros logros capitaneando uno de los navíos que arribaron a la costa de la Mina en aquellos venturosos días de enero de 1471. Este episodio es el primero de una serie en los que este personaje tuvo

protagonismo propio.

»Más tarde tomará parte en uno de los viajes (tal vez el segundo) de Diogo Cão a las tierras del río Congo (12), siendo su nombre uno de los grabados en las tan célebres y discutidas Piedras de Yelala. En 1497 partirá con Vasco da Gama en la expedición que descubrió el camino marítimo a la India, yendo como piloto da Berrio.

»Finalmente, en el año de 1500 —incluido en la escuadra con la que Pedro Álvares llegó a la tierra brasileña—, Pero Escobar encuentra una sepultura digna de una vida de navegante cuando la nave de la que era piloto desaparece en las aguas revueltas durante una tempestad.

»Durante el tercer año del contrato surge la figura de un hidalgo extremeño, Fernão do Pó, al navegar por el golfo de Guinea. El señor de Pó parte para arrancar a lo desconocido la tercera centena de leguas debida por Fernão Gomes en virtud del contrato suscrito con Alfonso V.

»Más allá del Reino de Benín —donde los portugueses vieran los primeros papagayos (13)—, y de la provincia de Mume donde, como dice Pacheco, “los negros de esta tierra son mala gente y comen hombres” (14), tierras ya

(10) Los patronímicos de los pilotos Esteves y Fernández, ora aparecen trastocados, ora repetidos.

(11) PACHECO, D.: *op. cit.*

(12) PRESTAGE, E.: *Descobridores portugueses*. Exposição Colonial Portuguesa, p. 200.

(13) LA RONCIÈRE, Ch. de: *La découverte de l’Afrique au Moyen Âge*, cap. VI.

(14) En *Esmeraldo*, cap. VI del libro II.

conocidas, intenta invadir el mar y la costa. Y fue tan inteligente y feliz en sus intentos que después de haber bautizado el cabo Formoso se aleja de la costa de los Camarones y viene a descubrir una gran isla cerca de la costa a la que llamó Formosa —que después tomó el nombre del descubridor—, y se aparta de la línea equinoccial 4° N (15).

»A la usanza de los mareantes de antaño, fue poniendo nombre a todos los accidentes geográficos que iba descubriendo, y mostraba una acentuada propensión a usar la palabra “formoso” (“sierra Formosa”, “isla Formosa”, “cabo Formoso”).

»Las otras islas (Príncipe, Santo Tomé y Ano Bom) que formaban la bisectriz del golfo de Guinea debieron de ser descubiertas en esta misma época (16), al tiempo que se comenzaba a acentuar la política de sigilo de las navegaciones portuguesas.

»Además de la de Fernão do Pó, la crítica histórica moderna acepta como buena la candidatura de Lopo Gonçalves a su descubrimiento.

»Éste, en el último año del arrendamiento de Fernão Gomes, navegando con rumbo Sur por el golfo de Guinea distinguió en el extremo de su navegación un gran cabo de ocho leguas de la desembocadura del río Gabão, hacia el mediodía, al que dio el nombre de su descubridor (17).

» “Y este cabo de Lopo Gonçalves —dice Duarte Pacheco (18)— está precisamente más abajo del círculo equinoccial, y en esta tierra habita mucha gente, que es tan negra que en ninguna parte del mundo la puede haber más (...) y ahora se puede saber si todos son engendrados por Adán”.

»Lopo Gonçalves y sus compañeros fueron los primeros europeos que —está comprobado— pisaron el hemisferio austral.

»En el transcurso de la expedición, desde la sierra de Fernam do Poo hasta el cabo de Lopo Gonçalves, costa que está muy poblada y es de mucho y muy denso arbolado (19), les da una primera impresión de una portentosa floresta virgen; servía también el paso del Ecuador para probar, como dice D. Pache-



(15) PACHECO PEREIRA: *op. cit.*, cap. X del libro II. La latitud media exacta es 3° 30' 30'' N, a una distancia de 6,5 leguas del continente.

(16) Valentín Fernandes Alemão declara que Santo Tomé fue descubierta en 1501.

(17) Hoy, abreviado y corrompido, «Cap Lopez».

(18) PACHECO PEREIRA: *op. cit.*, cap. X del libro II.

(19) *Ibidem.*



co, que siendo “esta tierra cercana al círculo equinoccial —de la cual los antiguos dijeran que era inhabitable—, nosotros por experiencia demostramos lo contrario” (20).

»Este viaje dio también a conocer las extrañas costumbres de embellecimiento de las gentes de Gabón, que iban desde la pintura bermellón y blanco de cuerpo y rostro desnudos hasta los perfumes y dilataciones labiales por medio de argollas y discos, cosas hasta entonces no observadas en las gentes ya conocidas (21).

»En este año venció el arrendamiento del burgués Fernão Gomes, sin que hubiese éste obtenido la renovación del contrato.

»Alfonso V recompensó sus servicios otorgándole nobleza de nuevas armas, y el noble Fernão Gomes “da Mina”, agradecido, empleó su muy nutrida hacienda —ganada en los tratos de más allá de Guinea— en empresas regias del norte africano.

»El grupo de mareantes que trabajaron con Fernão Gomes da Mina pertenece ya al número de los que navegando habitualmente por alta mar utilizaban sistemáticamente la navegación astronómica.

»En este episodio de los descubrimientos portugueses, Fernão Gomes fue el empresario y uno de los últimos abencerrajes de la colaboración, directa y constante, de la burguesía en las andanzas por alta mar.

(20) PACHECO PEREIRA: *op. cit.*, cap. X del libro II.

(21) LA RONCIÈRE, Ch. de: *op. cit.*

»Pasados unos años, subirá al trono el príncipe Perfecto, modelo de autócrata que llevará a la Corona la prioridad de las navegaciones, a las que un relieve y majestad que anuncia ya el apogeo manuelino.

»Por eso, las proezas náuticas llevadas a cabo desde el descubrimiento de la Mina hasta Lopo Gonçalves, son ya los primeros acordes de la talasocracia lusitana, sonoro poema sinfónico cuya maravillosa obertura dirigiera años atrás el infante de Sagres».

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

- | | |
|--|--|
| <p>1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
<i>ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN</i></p> <p>2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
<i>LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN</i></p> <p>3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
<i>LA GRAN ARMADA</i></p> <p>4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
<i>LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)</i></p> <p>5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
<i>LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)</i></p> <p>6.—<i>FERNÁNDEZ DURO</i> (Agotado)</p> <p>7.—<i>ANTEQUERA Y BOBADILLA</i> (Agotado)</p> <p>8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO</i></p> <p>9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
<i>LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES</i></p> <p>10.—<i>LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO</i></p> <p>12.—<i>MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)</i></p> <p>13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
<i>CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)</i></p> <p>14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
<i>CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)</i></p> <p>15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)</i></p> <p>16.—<i>EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA</i></p> <p>17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>18.—<i>EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992</i> (Agotado)</p> <p>19.—<i>EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEÓN.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ</i></p> <p>20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)</i></p> <p>21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
<i>LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO</i></p> <p>22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
<i>MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>23.—CICLO DE CONFERENCIAS
<i>LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA</i></p> <p>24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)</i></p> <p>25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-
TÍFICO</i></p> <p>26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMEN-
SIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD
COMPLUTENSE DE MADRID
(Agotado)</p> | <p><i>MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA</i></p> <p>28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO</i></p> <p>29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX</i></p> <p>30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)</i></p> <p>31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
<i>LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NA-
VALES Y SOCIOLÓGICOS</i></p> <p>32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
<i>VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98</i></p> <p>33.—<i>LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII</i></p> <p>34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
<i>HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I</i></p> <p>35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
<i>JUAN DE LA COSA</i></p> <p>36.—<i>LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817</i></p> <p>37.—<i>LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA</i></p> <p>38.—<i>TRAFALGAR</i></p> <p>39.—<i>LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)</i></p> <p>40.—<i>LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA</i></p> <p>41.—<i>ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES</i></p> <p>42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA</i></p> <p>43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA</i></p> <p>44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)</p> <p>45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)</p> <p>46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA</i></p> <p>47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR</i></p> <p>48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>EL COMBATE DE TRAFALGAR</i></p> <p>49.—<i>CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN</i></p> <p>50.—V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN</p> <p>51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
<i>DESPUÉS DE TRAFALGAR</i></p> <p>52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
<i>EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO</i></p> <p>53.—<i>VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO</i></p> <p>54.—<i>LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN</i></p> |
|--|--|

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
C/e: incn@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. A d e m á s ,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

NOTICIAS GENERALES

XII Jornadas de la Asociación de Amigos de los Museos Militares (AAMM), Palma de Mallorca (España)

Organizadas por la Asociación de Amigos de los Museos Militares, con la colaboración del Ministerio de Defensa, la Comandancia General de Baleares, la Universidad de las Islas Baleares y la Fundación Instituto de Empresa de Madrid, durante los días 24 a 28 de octubre de 2007, se celebraron en Palma de Mallorca las XII Jornadas de la Asociación de Amigos de los Museos Militares, cuyo tema central fue «La expedición del marqués de la Romana» (guerra de la Independencia). Prescindimos de los detalles de las presentaciones, acreditaciones, despedidas..., para recoger directamente lo que entendemos más interesante para nuestros lectores: el contenido de las jornadas. El programa se desarrolló así:

Jueves, 25 de octubre:

— La presentación y la apertura corrieron a cargo de la AAMM, las autoridades y de don Diego del Acázar y Silvela, marqués de la Romana.

— «Escenas diarias de los divisionarios en las acuarelas de los hermanos Suhr», por don Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, duque de Tetuán, de la Real Academia de la Historia.

— «La expedición del marqués de la Romana en Dinamarca y regreso a España», por don Rafael Durán Tapia, teniente coronel, director del Aula Weyler (Asociación de Amigos del Museo Militar de San Carlos).

Viernes, 26 de octubre:

— «El conflicto de lealtades en la expedición del marqués de la Romana», por don Miguel Deyá Bauza, catedrático de Historia de la Universidad de las Islas Baleares.

— «El marqués de la Romana como actor en la política europea y personalidad de su época», por don Magnus Mörner, catedrático emérito de la Universidad de Gotenburgo.

Sábado, 27 de octubre:

— «Historia de la división mallorquina», por don Miguel Ferrer Flórez, doctor en Historia por la Universidad de las Islas Baleares.

En el programa figuraba, asimismo, un plan de visitas de interés cultural a diversas instituciones y organismos civiles y militares, que relacionamos a continuación:

NOTICIAS GENERALES

- Catedral-Museo
- Presidencia del Gobierno balear (Consulado del Mar)
- Museo Militar (castillo de San Carlos)
- Museo de la Ciudad (castillo de Bellver)
- Ayuntamiento de Palma de Mallorca
- Museo de Mallorca (palacio Ayamns) y al palacio real de la Almudaina
- Centro de Historia y Cultura Militar
- Iglesia castrense
- Visita guiada al casco histórico de la ciudad de Palma de Mallorca.

Domingo, 28 de octubre:

Se reservó este día para asistir a la celebración de la Misa en la iglesia de San Miguel y para hacer una invocación a la virgen *Mare de Deu de la Salut*, patrona de la ciudad.

Las sesiones se desarrollaron en el Centro Deportivo Social, Cultural y Militar Es Forti, en la calle de San Miguel de los Santos, s/n., Palma de Mallorca.

Las conferencias serán publicadas en la revista de cultura militar *Militaria*. Para más información, dirigirse a:

Isabel Barrientos.
Asociación de Amigos de Museos Militares (AAMM).
XII Jornadas.
Calle Princesa, 36; 28008 Madrid.
Teléfono: 91 547 70 76.

XXXV Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 23, 24 y 25 de octubre de 2007 se celebraron en Madrid las XXXV Jornadas de Historia Marítima, con el tema central «La Marina en la guerra de la Independencia» (I). En el ánimo de los organizadores está que la participación de la Armada en el conflicto deje de ser una página desconocida de la historia del conflicto y se rinda a la Marina española el merecido homenaje al que se hizo acreedora en sus hombres y en sus hechos. Los aspectos navales de esta guerra, cuyo bicentenario está a punto de conmemorarse, no han sido tratados con la misma intensidad y énfasis que las operaciones en tierra. Sin embargo, la acción de la Marina fue pieza fundamental en el entramado bélico, y marinos muy destacados colaboraron con las fuerzas de tierra, e incluso se integraron en ellas y fueron parte esencial en acciones navales combinadas.

Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena, 7), según el programa que exponemos a continuación.

Martes, 23 de octubre:

La sesión de apertura corrió a cargo del contralmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Teodoro de Leste Contreras, quien citó a grandes personajes de la Armada poco conocidos que propiciaron el alzamiento contra los franceses.

— «Los antecedentes del conflicto. El escenario político», por José Calvo Poyato, catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Córdoba.

Miércoles, 24 de octubre:

— «La Marina en 1808», por el capitán de navío Mariano Juan Ferragut.

— «La rendición de la escuadra de Rossilly» por el coronel de Infantería de Marina Miguel Aragón Fontenla, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Jueves, 25 de octubre:

— «La Marina en las primeras operaciones terrestres», por el general de brigada de Infantería de Marina José Enrique Viqueira Muñoz.

— «Los marinos de José Bonaparte», por José Ramón Cervera Pery, general auditor del Cuerpo Jurídico Militar.

Como es usual, las conferencias serán publicadas en el cuaderno monográfico correspondiente del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1; 28014 Madrid.
XXXV Jornadas de Historia Marítima.
Teléfono: 91 379 50 50. Fax: 91 379 59 45.
C/e.: ihch@fn.mde.es

CONVOCATORIAS

II Certamen de pintura ISFAS 2007. Madrid (España)

Con el patrocinio del Banco Bilbao, Vizcaya y Argentaria (BBVA), el Instituto de las Fuerzas Armadas (ISFAS) convoca el II Certamen Nacional de Pintura, correspondiente al año 2007. Damos a continuación un resumen de las bases de esta convocatoria.

El certamen está abierto a todos los mutualistas, titulares y beneficiarios del ISFAS, así como al personal que presta servicios en este instituto y al que pertenezca a otras mutualidades de funcionarios, tanto titulares como beneficiarios.

NOTICIAS GENERALES

Las obras podrán estar ejecutadas en cualquier técnica pictórica y cada concursante puede presentar un máximo de dos, siempre que no hayan sido premiadas anteriormente en otros certámenes, de tema y técnica libres.

El certamen dispone de un fondo de 15.000 euros para la adquisición de obras entre las seleccionadas por un jurado nombrado al efecto. Tal adquisición se hará por orden de selección y conforme al precio establecido previamente por sus autores. Las obras quedarán en propiedad del instituto, incluida su reproducción, entendiéndose la dotación como precio de compra.

De la cantidad mencionada más arriba, se destinarán 6.000 euros para adquisición de obras de artistas pertenecientes a otras mutualidades.

Los premios no podrán declararse desiertos.

Las obras se presentarán sin firma, acompañadas de una fotografía en cuyo reverso se hará constar el título, la técnica, las medidas y el lema elegido, por tratarse del sistema de plica. Por esto, aparte se entregarán, en sobre cerrado, los datos de identificación del autor, el título de la obra, un resumen explicativo de ésta y su valoración.

El plazo de admisión de las obras terminará el 15 de enero de 2008, y la entrega se hará en la sede del instituto (calle Huesca, 31. 28020 Madrid), personalmente o por medio de cualquier empresa de transporte, cuyos gastos correrán por cuenta y riesgo del autor. El ISFAS no se hará responsable de su posible deterioro. El fallo del jurado se conocerá durante el mes de febrero de dicho año.

Para más información dirigirse a:

Instituto Social de las Fuerzas Armadas (ISFAS).
Certamen de Pintura ISFAS 2007.
Calle Huesca, 31; 28020 Madrid.

Jornadas sobre museos navales y marítimos. Madrid (España)

Organizadas por el Museo Naval de la Armada, durante los días 6 y 7 del mes de febrero de 2008 tendrán lugar en Madrid unas jornadas sobre museos navales y marítimos de España, cuya intención es reunir en Madrid a representantes, marítimos o instituciones que tengan relación con la mar, para debatir sobre asuntos relacionados en el estudio, la conservación y la exposición de su patrimonio.

La organización pensó orientar los contenidos de estas Jornadas con el fin de lograr un mejor conocimiento de la situación de dicho patrimonio, de su gestión y de la difusión que de él se hace para que llegue a todos los estamentos de la sociedad española, con el ánimo de despertar en el público el interés por la mar y por el conocimiento de su pasado histórico-marítimo. Al mismo tiempo, dichas jornadas tratan de establecer líneas de trabajo, cooperación e intercambio de información de cara al futuro, orientadas a la posible creación de una Asociación Nacional de Museos Navales y Marítimos, para facilitar y

agilizar sus tareas en el ámbito nacional y facilitar su proyección en el ámbito europeo.

Las jornadas que tuvieron lugar los días señalados más arriba se desarrollaron en sesiones de mañana y tarde, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, Juan de Mena, 7, Madrid, de acuerdo con el siguiente programa:

Día 6 de febrero: Museografía, gestión y redes.

Sesión de mañana. Contiene dos conferencias y cuatro comunicaciones.

Conferencias.

La apertura de las Jornadas estará a cargo del contralmirante director del Museo Naval Teodoro de Leste Contreras.

— «Formas de gestión para los museos. El caso de los museos navales y marítimos», por Roger Marcet Barbé, director general del Museo Marítimo de Barcelona;

— «El Museo Naval de San Sebastián y el proyecto del Museo Marítimo Vasco», por José María Unsain Azpiroz, director del Museo Naval de San Sebastián.

Comunicaciones

— «Posible Asociación Nacional de Museos Navales y Marítimos», por Marcelino González Fernández, capitán de navío, subdirector del Museo Naval de la Armada en Madrid.

— «Gestión de apertura de un nuevo museo», por Pablo Carrera López, director del Museo del Mar de Galicia.

— «Dispersión de Patrimonio en la Administración», por José Luis Casado Soto, director del Museo Marítimo del Cantábrico, Santander.

— «Estructuras de cooperación. La experiencia del Museo Marítimo de Barcelona», por Elvira Mata Enrich, directora técnica del Museo Marítimo de Barcelona.

Sesión de tarde. Mesa redonda de discusión y coloquio sobre los temas tratados por la mañana, moderada por María Luisa Martín-Merás Verdejo, y como ponentes Elvira Mata Enrich, Pablo Carrera López y Marcelino González Fernández.

Día 7 de febrero de 2008: Conservación y exhibición.

Sesión de mañana. Contiene dos conferencias y tres comunicaciones.

Conferencias.

NOTICIAS GENERALES

— «La restauración y conservación en museos navales», por Carmen Zamarrón Moreno, conservadora del Museo Naval de la Armada en Madrid.

— «El patrimonio arqueológico subacuático y su “museologización”», por Rafael Azuar Ruiz, director del Centro Nacional de Investigación Arqueológica Submarina. Cartagena (España).

Comunicaciones.

— «Patrimonio flotante», por José Ramón García López, director del Museo Marítimo de Asturias. Luanco.

— «La Armada y el patrimonio naval sumergido», por Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, jefe de la Sección Patrimonio Naval Sumergido del Instituto de Historia y Cultura Naval.

— «Investigar para difundir. Proyecto Trafalgar», por Carmen García Rivera, del Centro de arqueología de Cádiz.

Sesión de tarde. Mesa redonda de discusión y coloquio de los temas presentados por la mañana. Moderadora, María Dolores Higuera Rodríguez y los participantes. Carmen García Rivera, José Ramón García López y Miguel Aragón Fontenla.

Existe un boletín de inscripción en el que además de espacio para cumplimentar los datos personales de aquellos que tengan interés por participar en las jornadas, recoge todos los pormenores de trámites y pago.

Para más información dirigirse a:

Museo Naval de la Armada, Madrid.
Jornadas sobre museo navales y marítimos.
Calle Montalbán, 2. 28071 Madrid.
Fax: 91 379 50 56.
C/e.: dirección@museonavalmadrid.com

Información adicional:

Persona de contacto: Ana Isabel García García.
Internet: www.mudronsvalmadrid.com
C/e.: agarcgarc@fn.mde.es
Teléfonos: 91 523 86 01 - 625 06 64 07.

EXPOSICIONES

San Sebastián, ciudad marítima. San Sebastián (España)

En el Museo Marítimo de San Sebastián está abierta desde el 12 de junio de 2007 la exposición «San Sebastián, ciudad marítima», organizada por el

mencionado museo con la colaboración de la Diputación Foral de Guipúzcoa y el Departamento de Cultura del Gobierno vasco.

Desde la época medieval hasta el siglo XIX, San Sebastián ha tenido gran actividad marítima, algo que no es fácil imaginar observando las reducidas dimensiones de sus muelles. Hasta comienzos del siglo XIX el movimiento portuario pasaitarra se mantuvo bajo el control de esta ciudad, y el área de Pasajes-San Pedro formó parte de su término municipal. Allí se formó un foco de economía marítima, en cuyo seno se desplegó una amplia variedad de oficios y actividades ligadas al mar que cobró relevancia europea. El transporte y el comercio marítimos, la pesca de altura y bajura, la caza de la ballena, la construcción naval y la guerra y actividad corsaria fueron durante siglos el horizonte de vida y trabajo de la mayor parte de los hombres de Donostia, o cuando menos los que dieron su traza más característica a la historia de esta ciudad. A finales del XIX el turismo desplaza al comercio como actividad económica prevalente, pero el sector pesquero mantiene su pujanza, revitalizado con la llegada de los barcos de vapor.

En esta línea, la exposición propone un recorrido por la historia marítima de San Sebastián, desde los romanos hasta la actualidad. Su temática se divide en ocho secciones, que desgranamos a continuación:

- Naves de Roma en la bahía.
- Transporte y comercio marítimos.
- Cazadores de ballenas.
- La construcción naval.
- Ciudad corsaria.
- Empresas de Ultramar.
- Ciudad turística.
- Puerto pesquero.

La clausura de la exposición está prevista para el 28 de mayo de 2008.

El museo publicó en diciembre de 2007 un libro-catálogo que ampliará los contenidos de esta exposición.

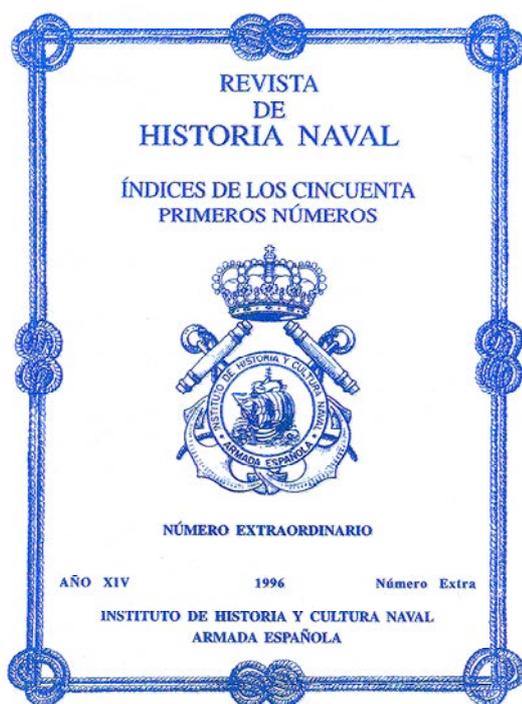
Los visitantes tendrán acceso a la Biblioteca Museo, previa consulta. Asimismo se tiene la oportunidad de girar una visita a la ciudad, concertando una cita previa.

Para más información dirigirse a:

Museo Naval.
Kailo Pasealekua, 24.
20003 San Sebastián (España).
Teléfono: 943 43 00 51. Fax: 943 43 11 15.
C/e.: mnaval@gipuzkoa.net
Internet: <http://um.gipuzkoakultura.net>

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

RECENSIONES

LÁZARO DE FLORES: *Arte de navegar*.— Edición facsimilar del Excmo. Ayuntamiento de Dos Hermanas, 2006 (ed. orig., La Habana, 1637), 396 páginas.

En el año 1673, un médico de notorio bagaje científico, Lázaro Flores, natural de Dos Hermanas pero residente en La Habana, dio a conocer su libro *Arte de navegar*, dedicado al conde de Medellín, presidente del Consejo Superior de Indias. Se trata, por tanto, del primer libro científico escrito en Cuba (aunque se publique ahora en España), y en él se describe con toda exactitud la técnica de la navegación y su orientación a través de la posición de los astros con los conocimientos de la época.

La obra, que cuenta con una excelente apoyatura crítica a cargo de los profesores Antonio García del Moral y Daniel Rodríguez Cibrián, se encuadra dentro de los títulos clásicos de náutica y navegación, sin que desmerezca en absoluto de los más prestigiosos de su género. El autor deja constancia de la intencionalidad didáctica de su estudio, cuyo objetivo, según él, es rectificar por erróneas las tablas antiguas de las declinaciones del sol, poniendo especial énfasis en que el establecimiento de reglas para la navegación obliga a estar exhaustivamente versado en astronomía, geometría y aritmética, disciplinas en las que Lázaro Flores evidencia ser un erudito.

Con indudable acierto y oportunidad histórica, el Ayuntamiento de Dos Hermanas ha rescatado la edición facsimilar del citado libro, cuya publicación encara dos objetivos muy concretos. De una parte, rendir un merecido homenaje a su autor, eximio hijo del pueblo que hoy le honra, y de otra, estrechar los lazos de hermandad con Hispanoamérica, habida cuenta que fue en La Habana, último lugar de residencia de Flores y donde a éste le sobrevino la muerte, el lugar original de edición de *Arte de navegar*; muestra de sabiduría que pueden compartir con idéntico orgullo España y Cuba.

GARCÍA DE LEÓN, Antonio: *Contra viento y marea. (Los piratas en el golfo de México)*.— Plaza y Janes, 2004, 208 páginas.

Piratas, bucaneros, corsarios y filibusteros, miembros todos de una gran familia de depredadores del mar, han ejercido siempre un atractivo irresistible en el campo de la literatura. Protegidos y amparados en todo momento por Francia e Inglaterra, para España significaron un elemento demoledor de su comercio en el Caribe y en el golfo de México.

Apoyándose en una extensa documentación histórica y un conjunto de gráficos de la época, el profesor mejicano Antonio García de León, doctor en Historia por la Universidad de París, aporta la interesante teoría de que los

RECENSIONES

piratas fueron impulsores de la globalización del comercio, y que sus rapiñas fueron en no pocos casos el origen del capital y la riqueza de algunas naciones poderosas.

El autor recrea con tino las correrías de corsarios y piratas de muy distinto pelaje, como Francis Drake y el apodado Lorencillo, durante los siglos XVI y XVII en la región del golfo de México, y va más allá de la visión romántica de la piratería al aportar una explicación clara y terminante de los términos marinos de la época, con especificación de los naufragios más significativos y poniendo de manifiesto la relevancia que la piratería tuvo en la historia y en la configuración de la moderna economía mundial.

Un enriquecedor apéndice y una excelente compilación de fuentes y bibliografía completan el armazón de la obra, que instruye y da que pensar.

ARBEX, Juan Carlos: *El dibujante de peces*.—Noray, 2007, 514 páginas.

La novela histórica atraviesa un momento dulce editorialmente hablando, aunque dentro de la profusión de títulos algunos no alcancen los niveles de calidad mínimos exigibles. No es este el caso de *El dibujante de peces*, sobre el que Juan Carlos Arbex, analista y consultor de política ambiental comunitaria y fondos europeos, pero también ágil y diestro narrador, ha «dibujado» una novela histórica en la justa acepción del término, ambientada en los últimos años del reinado de Carlos III, en el que todavía el imperio español se movía más entre luces que entre sombras.

El planteamiento ya es de por sí sugestivo. Un alto funcionario de la renta de Correos es comisionado directamente por el conde de Floridablanca para indagar las causas de la decadencia de la pesca en España. Aquél inicia sus investigaciones contratando a un acuarelista para que dibuje la colección de peces que viven en las aguas del Reino, y uno y otro, dibujante y funcionario, emprenden un viaje de más de tres años por las costas españolas, permanentemente acosados por agentes al servicio de intereses británicos y prusianos. La novela se basa en los hechos reales protagonizados por el comisario real de Marina Antonio Sañez Reguat y el pintor Miguel Cros, y a lo largo de las más de 500 páginas de que consta se ponen de manifiesto los esfuerzos por fomentar la pesca e incrementar el número de pescadores, tan necesarios en su momento para cubrir huecos en la matrícula de mar de la Real Armada.

Realidad y ficción se conjugan, pues, a lo largo del relato, cuyo vigor narrativo se mantiene de principio a fin y con el que la editorial Noray, a través de su cuidada colección de Narrativa Marítima, realiza otra meritoria contribución divulgativa de la historia y la cultura naval.

ORTIZ SOTELO, Jorge: *La cañonera América: cien años en la Amazonía*.—Municipalidad Provincial de Maynas, Lima-Iquitos, 2005, 98 páginas, ilustraciones.

El historiador peruano Jorge Ortiz Sotelo, que tantas pruebas de su buen hacer en el campo de la investigación nos tiene dadas, publica ahora este interesante estudio sobre el papel desempeñado por la cañonera *América*, nave emblemática en la historia de la Amazonía peruana (cuyos ríos navegó incesantemente) y cuyo recuerdo aún pervive en la memoria colectiva de los pueblos del oriente peruano.

La cañonera *América* no sólo actuó en el campo militar, sino que fue también un elemento importante en el proceso peruano de expansión territorial, resolviendo en no pocas ocasiones los conflictos a que éste dio lugar.

Con amenidad y soltura, Ortiz Sotelo repasa los hechos en que se vio inmersa la cañonera en el curso de su larga vida activa. No todos, como se ha dicho, son de carácter épico, pero las circunstancias que los enmarcan los convierten en ejemplares en cuanto a lo que debe hacerse al servicio de la nación.

Desde la construcción del buque y su primera llegada a Iquitos, el 11 de mayo de 1905, hasta el 27 de marzo de 1983, en que se dispone su conversión en museo, setenta y ocho años de ininterumpidas singladuras enriquecen los avatares de la cañonera, seguidos muy de cerca por la experta mirada de Ortiz Sotelo, que ha sabido plasmar perfectamente su «hoja de servicios».

Como subraya el autor, la *América* es un homenaje a la Marina de Guerra del Perú y a los hombres que pisaron su cubierta, que en distintas épocas y contextos participaron en el el proyecto de una Amazonía pujante, próspera y peruana.

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

- Evítase 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.