

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXVI

2008

Núm. 101

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, capitán de navío ing., 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: segundo trimestre de 2008.

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: 076-08-034-3 (edición en papel).

NIPO: 076-08-033-8 (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>Egina y la piratería sobre el Ática en la guerra de Corinto (395-386 a.C.),</i> por César Fornis	9
<i>Los capitanes generales del departamento marítimo de Cartagena durante la guerra de la Independencia (1808-1814),</i> por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	15
<i>El 2 de mayo en el Río de la Plata,</i> por Alejandro N. Bertocchi Morán	33
<i>In memoriam. El general Juan Antonio Suanzes y Fernández, marqués de Suanzes,</i> por Emilio Antón Miranda y Jaime Antón Viscasillas	49
<i>¿Qué fue de las viudas de los constructores traídos por Jorge Juan de Inglaterra?,</i> por José María Sánchez Carrión	73
<i>La Historia Viva: La sublevación del pailebote Isabel II, en aguas de Puerto Rico, el 20 de julio de 1846,</i> por Alfonso Ceballos-Escalera	83
<i>Documento: El libro historial en los batallones de Infantería y brigadas de Artillería de la Real Armada</i>	87
<i>La Historia Marítima en el Mundo: Los Anales de Aragón en la biblioteca del Museo Naval,</i> por José Antonio Ocampo	93
<i>Noticias Generales</i>	97
<i>Recensiones</i>	107

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Cesar Fornis es doctor en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla en el Departamento de Historia Antigua. Autor de cuatro monografías y de más de cuarenta artículos, publicados en revistas especializadas o presentados en congresos, tiene más de doce años de investigación reconocidos y quince de docencia. Actualmente es investigador principal del proyecto «Las sociedades griegas en la guerra de Corinto», del Ministerio de Educación y Ciencia (HUM 2004-02095).

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

Alejandro Nelson Bertocchi Morán, historiador naval uruguayo, es colaborador de la *Revista Naval*, publicada por el Club Naval de Montevideo, y de las sucesivas ediciones del *Diario Español* de dicha ciudad. Autor de numerosas obras de tema marítimo, siempre centradas en el estudio de la historia de la América meridional y principalmente en la de su país, en la actualidad está trabajando sobre la guerra en el Pacífico y la defensa de Chiloé. Profesor de historia de los conflictos armados. Egresó del Instituto Militar de Estudios Superiores. Miembro de las Academias Uruguayas de Historia Marítima y Fluvial y de Geopolítica y Estrategia y del Instituto Nacional Browniano.

Tiene siete libros editados y más de un centenar de artículos publicados en medios uruguayos y extranjeros, y colabora entre otras con la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, la *Revista de Marina* de Chile, la *Revista Marítima* brasileña, la *Revista Naval* uruguaya *Armas y Letras* y el *Diario Español* de Montevideo.

Emilio Antón Miranda es oficial patentado del Cuerpo de Ingenieros de Armas Navales, y especialista en Química y Explosivos. Con los empleos de capitán y de comandante fue ayudante personal (1952-1954) del general inspector de Ingenieros Navales don Juan Antonio Suanzes Fernández, ex ministro de Industria y Comercio y a la sazón presidente del Instituto Nacional de Industria, su suegro y tío en tercer grado. En octubre de 1954 se acogió a la situación administrativa de «al servicio de otros ministerios» y se incorporó al INI, organismo en el que prestó servicios como ingeniero durante más de treinta años en diversas empresas nacionales del sector del petróleo y la petroquímica, donde fue, sucesivamente, jefe de producción, subdirector y director del Complejo Industrial de Puertollano de la E.N. Calvo Sotelo (ENCASO); consejero-delegado y director general de CALATRAVA; consejero de ENPETROL, y presidente de Bioquímica Española.

Jaime Antón Viscasillas es licenciado en Derecho, máster en Paz, Seguridad y Defensa, y diplomado en Estudios Avanzados de Derecho Constitucional (doctorado). Titulado superior de Gestión y Servicios Comunes de la Administración del Estado, ejerce desde 2006 como profesor de la Escuela de Especialidades Fundamentales de La Graña (ESENGRA), de la Armada, en Ferrol. Ha sido oficial del Cuerpo de Intendencia de la Armada (MO) durante ocho años (1997-2006). Fue promovido al empleo de teniente en el año 2000, prestando servicios en varios destinos. Actualmente es alférez de navío de la Armada en calidad de reservista voluntario.

Aficionado a la historia y la cultura naval, es autor de diversos trabajos de investigación, publicados en la prensa y en revistas técnicas, sobre temas jurídicos, históricos y de actualidad.

José María Sánchez Carrión es licenciado en Ingeniería Naval por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la UPM. Trabajó en los Astilleros de Cádiz S.A.; después, en Barcelona, en empresas de diseño y suministros de equipamientos navales. Allí participó en el Colegio y en la Asociación de Ingenieros Navales, siendo actualmente el decano territorial de Cataluña de ambas instituciones. Es miembro de la Junta de Gobierno del Institut d'Enginyers de Catalunya (INEC) y pertenece al Consejo de Representantes del Instituto de Ingeniería de España (IIE) y del INEC. En la *Revista de Ingeniería Naval* ha publicado unos 20 artículos relacionados con la historia de la construcción naval y de los ingenieros navales. Ha presentado ponencias en diversos congresos de cultura marítima sobre los ingenieros de Marina, Trafalgar, y otros. Actualmente está desarrollando su tesis doctoral sobre el mismo tema, donde trata de aclarar los orígenes, implantación, academia(s) y número de individuos que compusieron el Cuerpo Patentado de Ingenieros de Marina (1770-1827).

NOTA EDITORIAL

Este número que el lector tiene entre sus manos alberga cinco atractivos trabajos de contenido variado e inédito, dos de ellos relativos a la guerra de la Independencia, de cuyo inicio se conmemora este año el segundo centenario. Confiemos en que sirvan de acicate para que los investigadores profundicen en el aspecto naval del conflicto.

Se abre el número con un trabajo que, por lo novedoso e interesante, no pasará inadvertido, pues la historia antigua no suele visitar nuestras páginas. Se trata de *Egina y la piratería sobre el Ática en la guerra de Corinto (395-386 a.C.)*, de César Fornis. Le siguen aguas dos artículos relativos a la guerra de la Independencia, diferentes en el contenido y «distantes» en cuanto a su contexto geográfico, Cartagena de Levante el uno y el Río de la Plata el otro. El primero de ellos, debido a la pluma del coronel de Artillería Juan Antonio Gómez Vizcaíno, versa sobre *Los capitanes generales del departamento marítimo de Cartagena durante la guerra de la Independencia (1808-1814)*; el segundo, enviado desde Montevideo por Alejandro N. Bertocchi Morán, lleva por título *El 2 de mayo en el Río de la Plata*.

Siguen los trabajos siguientes: In memoriam. *El general Juan Antonio Suanzes y Fernández, marqués de Suanzes*, de Emilio Antón Suanzes y Jaime Antón Viscasillas, los cuales rememoran la figura del insigne personaje, antiguo oficial del Cuerpo General de la Armada y creador del Instituto Nacional de Industria; cierra el capítulo de las colaboraciones José María Sánchez Carrión con *¿Qué fue de las viudas de los constructores traídos por Jorge Juan de Inglaterra?*

Completan este número las habituales secciones de La historia vivida, con *La sublevación del pailebote Isabel II, en aguas de Puerto Rico, el 20 de julio de 1846*, por Alfonso Ceballos-Escalera; el documento *El libro historial en los batallones de Infantería y brigadas de Artillería de la Real Armada*; *La Historia Marítima en el Mundo*, que glosa en esta ocasión *Los Anales de Aragón en la biblioteca del Museo Naval*, de la mano de José Antonio Ocampo, y cierran el número las acostumbradas Noticias Generales y las Recensiones.

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.

EGINA Y LA PIRATERÍA SOBRE EL ÁTICA EN LA GUERRA DE CORINTO (395-386 A.C.) (*)

César FORNIS
Doctor en Geografía e Historia

Egina, tradicional enemiga en la vecindad de Atenas, concretamente en el golfo sarónico, no desempeñó un destacado papel en la geoestrategia naval del Egeo en la primera parte de la llamada guerra de Corinto (395-386 a.C.), durante la cual las relaciones entre ambas *póleis* se mantuvieron intactas y no se redujeron a las meramente comerciales. A lo sumo en la isla encontraron refugio aristócratas laconizantes que, como el sifnio Trasíloco del *Eginético* isocrático (1), habían sido expulsados de las Cícladas o abandonaban éstas conforme se desmoronaban los regímenes oligárquicos ante la llegada de Farnabazo y Conón, victoriosos en Cnido (2).

La situación cambió radicalmente con la llegada del espartano Eteónico, nombrado *harmosta* (una especie de gobernador militar), probablemente en el verano del 390 (3), cuando Egina se convierte en base de operaciones desde

(*) El presente estudio se inscribe en el proyecto de investigación «Las sociedades griegas en la guerra de Corinto», financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia (HUM 2004-02095). Fue elaborado durante una estancia estival, en 2007, en la Università degli Studi di Roma 2 «Tor Vergata», donde disfruté de la afectuosa hospitalidad de los profesores Eugenio Lanzillota y Virgilio Costa.

(1) ISÓCRATES: XIX, *passim*. Por cierto que, a finales de los noventa, no parece haber impedimento alguno para que el rétor ateniense participe como logógrafo en un proceso judicial por reclamación de herencia ante los tribunales eginetas.

(2) FIGUEIRA: 1990, pp. 32-33.

(3) Es sabido que, por desgracia, Jenofonte no acostumbra precisar la fecha de toma de posesión y de cese en el cargo de los magistrados y oficiales espartanos. Seguimos a Figueira (1990: 33-36), que maneja además otros argumentos cronológicos que no hace al caso detallar aquí, en la presunción de que un año es un período de tiempo razonable para que las razias sobre el Ática causaran estragos y motivaran la respuesta bélica ateniense; también Funke (1980: 98) asume la misma fecha, aunque se tiende a admitir (p. ej., Brulé [1978: 129]; Hamilton [1979: 297]; Bravo [1980: 863]; Bauslaugh [1991: 179]; Pascual González [1995: 883]; Ferone [1997: 93]; Alonso Troncoso [1999: 66]) que Esparta no comenzó a utilizar Egina como base naval hasta el año siguiente, el 389. En cualquier caso, ¿por qué razón no lo hizo antes? Según Ferone (*ibid.*), por las dramáticas consecuencias de la batalla de Cnido y por los compromisos navales que tenía en el golfo de Corinto y el sur del Egeo; también Falkner (1992: 254) piensa que los lacedemonios tomaron Egina como base naval en sustitución de Rodas. Un interesante razonamiento jurídico-político y no militar es esgrimido por el contrario por Alonso Troncoso (1999: 66-69), para quien Esparta no se consideraría en estado de guerra abierta

donde se promueven actos de *lestéia* (piratería) privada sobre el Ática y, por esta razón, un importante teatro de operaciones en la etapa final del conflicto (4). Con el consentimiento de los éforos, lo que le confiere un carácter oficial, Eteónico promulgó un llamamiento a los ciudadanos eginetas y a otros amigos de Esparta —metecos y extranjeros asentados en la isla— para que, voluntariamente, realizaran incursiones de saqueo en las costas áticas (5). Jenofonte aclara que el recurso a la piratería, repudiado por el derecho de gentes helénico en cuanto acto de violencia injusto y no anunciado, es lícito «cuando existe una guerra declarada en el mar» (6). La depredación causada por esta suerte de «corsarios» (7) hubo de ser suficiente para que, aproximadamente un año después, en el verano del 389, Jenofonte afirme que los atenienses se sentían bajo asedio (*poliorkía*) e intentaran hallar una solución. En dicho verano del 389 mandaron al estratego Pánfilo de Ciriadas con 10

(*phaneròs pólemos*) con Atenas hasta este momento, lo que permitía a Egina mantener la *epimeixía*, es decir, la normalidad en los intercambios con Atenas, y hacía imprescindible la autorización de los éforos para un ataque directo sobre la costa y la *chóra* áticas. Para Bauslaugh (1991: 179-181), Esparta permitió que Egina fuera neutral durante los primeros años del conflicto para no hundir económicamente a la isla, que había sufrido enormemente durante la guerra del Peloponeso y era dependiente casi por completo del comercio marítimo, buena parte del cual tenía como origen y destino Atenas; sólo cuando Esparta se vio compelida por las nuevas necesidades de la guerra naval, revocaría el estatuto de su aliado.

(4) JENOFONTE: *Helénicas*, 5.1.1. Sobre los rasgos generales de este tipo de *lestéia* al servicio de los Estados beligerantes, con abundante casuística extraída del período clásico, puede consultarse el capítulo que le consagra Ferone (1997: 93-101).

(5) En línea con lo argumentado por Alonso Troncoso (véase n. 3), Bravo (1980: 844-845) ya había señalado que no regía un estado de guerra entre eginetas y atenienses, sino una relación que él denomina «estado de represalia entre ciudades», consistente en que una ciudad proclama la libertad de sus habitantes para que, a título individual, tomen bienes (y hasta personas) de la ciudad con la que rivaliza. Este autor (p. 863) cree que, en este caso concreto, los eginetas no aparecen en el relato jenfónico como una comunidad política, sino como un grupo étnico dependiente de Esparta (quizá merezca recordarse aquí el análisis que hace Figueira [1988: 525-526] del asentamiento en la Tireátide de los eginetas expulsados de su isla por los atenienses, a comienzos de la guerra del Peloponeso, que le lleva a concluir que los espartanos concedieron a estos «apátridas» el estatuto de periecos y, por tanto, de dependientes de la clase dirigente de los *hómoioi*). Por el contrario, para Figueira (1990: 35) la proclama de los éforos debió de efectuarse nada más comenzar el conflicto y sumarse Atenas a la coalición antiespartana, sin que hasta ese momento hubiera tenido efecto alguno sobre la población egineta. Totalmente especulativa es la sospecha del norteamericano de que Eteónico habría sido harmosta en Egina al estallar la guerra, pero que la población demandó su retirada para no verse inmersa en la misma y más tarde, cuando la isla decidió abandonar su neutralidad, reclamó su vuelta (lo que explicaría el «de nuevo» de Jenofonte); aparte del hecho de que Eteónico pudo ser harmosta cualquier otro año (lo sería una tercera vez, revelando con ello su estrecha vinculación con los isleños), tal hipótesis tiene en cuenta únicamente el punto de vista de los eginetas y no el de los espartanos, cuyos mecanismos imperiales eran suficientemente coercitivos para, de quererlo, procurar la permanencia del harmosta en una isla estratégicamente situada frente al Ática.

(6) Véase n. 4.

(7) Lo que entendemos por este término (que comparte con el de «pirata» el objetivo del enriquecimiento privado, sólo que éste no sirve al mismo tiempo a una comunidad), habitualmente aplicado a otros períodos históricos, queda también englobado en las voces griegas *IVst»j* y *peirat»j*, por lo que no incurrimos en un anacronismo (cf. BRULÉ, 1978: 131-133).

trirremes y un número indeterminado de hoplitas, a fin de practicar un *epiteichismós* en la isla, esto es, la fortificación de un enclave (8), y establecer un cerco terrestre y naval de la ciudad misma. El socorro de Teleutias, que se encontraba en una isla cercana, deshizo el asedio naval, aunque no pudo evacuar el fuerte (9).

Teleutias fue sucedido en el mando por Hiérax, probablemente el navarco del 389/8 (10), una transferencia de poderes que se llevó a cabo en Egina, demostrando con ello la creciente importancia de la isla como centro de operaciones navales de la alianza peloponésica en el Egeo, particularmente para el control de las Cícladas. Antes de partir para Rodas, Hiérax dejó en Egina doce de las 37 naves que integraban entonces la flota, y a Gorgopas, su *epistoleús* (secretario), como harmosta de la isla. Como ha visto bien Figueira, esta escuadra fondeada en Egina se autofinanciaba a través de las actividades piráticas en suelo ático, pues no puede ser casualidad que cuando éstas cesan eventualmente se produzca un conato de motín entre la marinería por falta de salarios (véase posteriormente) (11).

Con el establecimiento de la flotilla de 12 naves y el consiguiente fortalecimiento de las posiciones lacedemonias en Egina, los atenienses del fuerte pasaron de sitiadores a sitiados y fue necesario fletar «muchas naves», previa votación de un decreto en la *Ecclesia* —sin duda, una nueva *eisphorá* (12)—, para rescatarlos. Libres del *epiteichismós*, desde entonces lacedemonios y eginetas reanudaron la *lesteía* sobre el litoral ático bajo la cobertura de Gorgopas (13).

(8) Frente a las invasiones temporales de un territorio, la estrategia del *epiteichismós* resulta mucho más eficaz, pues supone tener al enemigo en casa de manera permanente, causando devastaciones de la campiña, acogiendo esclavos huidos o estableciendo contacto con elementos conspiradores en el interior de las ciudades. Se puso en práctica por primera vez en la guerra del Peloponeso, concretamente por el estratega ateniense Demóstenes en Pílos (Mesenia), con excelentes resultados, los mismos que dio a los espartanos el establecimiento del fuerte de Decelia, en el Ática, durante la guerra decélica. Véase WESTLAKE: 1983.

(9) JENOFONTE: *Helénicas*, 5.1.1-2.

(10) Como es sabido, la navarquía no permite la iteración. Hasta en tres ocasiones Jenofonte sitúa a Teleutias con responsabilidades en la flota, de las cuales sólo en la tercera, en el 387/6, lo identifica explícitamente como navarco (*Helénicas*, 5.1.13; cf. 4.4.19, 4.8.11 y n. 18 de este trabajo). Debemos asumir por tanto, con Pareti (1961: 98-101), que el resto del tiempo ejerció como *harmosta* u ostentó alguna clase de mando extraordinario, si bien ha de tenerse en cuenta que el historiador ateniense es con frecuencia impreciso y vago en la aplicación del término ναρχοί y que nos encontramos ante un individuo que por su parentesco y estrecha proximidad al todopoderoso Agesilao pudo ser excepción a la norma (así, Caroline Falkner [1992: 254, 317], que en su «Tentative List of Spartan Navarchs», un apéndice de su tesis doctoral, incluye por tres veces a Teleutias).

(11) FIGUEIRA: 1990, pp. 37, 39-40, para quien, antes de la llegada de esta escuadra, en Egina serían pentecónteros y triacónteros los encargados de ejecutar las incursiones desde la isla; pero Jenofonte, más interesado en las operaciones de la flota de trirremes, pasa por alto este hecho.

(12) BRUN: 1983, p. 27.

(13) X. *HG.* 5.1.5. Como consecuencia de su fracaso militar, Pánfilo fue procesado en Atenas por el cargo de κλοπή (malversación de fondos públicos), posiblemente antes del término de su mandato, y condenado a pagar una multa de cinco talentos que, no pudiendo satisfacer, se tomó de sus propiedades (Escolio a Aristófanes, *Pluto*, 174; DEMÓSTENES: XL.20, 22).

Los atenienses aprovecharon que el nuevo navarco del 388/7, Antálcidas, tomó la escuadra de Egina como escolta en su viaje a Éfeso para mandar a Éunomo con 13 trirremes a atacar la isla —posiblemente en una acción de represalia que devastara la campiña, más que para intentar un nuevo asedio de una ciudad amurallada—, pero fue interceptado por Gorgopas, a quien Antálcidas había ordenado regresar rápidamente a Egina con las 12 naves. El espartano, sin embargo, rehuyó el enfrentamiento con Éunomo y se refugió en el puerto de Egina, de donde zarpó enseguida, apenas sus hombres hubieron cenado, con la intención de seguir a las naves atenienses al abrigo de la noche. Cuando Éunomo llegó a la costa ática, en la zona del cabo Zoster, Gorgopas sorprendió a los atenienses por completo y capturó cuatro trirremes, mientras los demás huían hacia el Pireo (14).

El fracaso de Éunomo concienció a los atenienses de la necesidad de un mayor esfuerzo en la lucha contra las incursiones y saqueos organizados desde Egina. Así que, de camino a Chipre, adonde se dirigían para ayudar a Evágoras (15), una fuerza combinada de hoplitas y peltastas a las órdenes de Deméneto (16) y Cabrias, respectivamente, desembarcó por la noche en Egina y, aplicando las tácticas que tan buen resultado habían dado a Ifícrates contra la *móra* lacedemonia, vencieron a Gorgopas y a los suyos, de modo que en principio parecía ponerse fin a la temida *lesteía* y a la vez se asestaba un duro golpe al fondo de guerra espartano, del que salía la paga de los marineros, según se desprende del subsecuente amotinamiento en el seno de la flota lacedemonia. Por primera vez en muchos años, asegura Jenofonte, los atenienses podían «surcar los mares como en tiempos de paz» (17).

La inmediata llegada de Teleutias como navarco (18), y su promesa de una acción urgente con que nutrir el maltrecho fondo de guerra lacedemonio,

(14) JENOFONTE: *Helénicas*, 5.1.5-6, 8-9. Estos hechos deben situarse en el verano del 388 (FUNKE: 1980, p. 99, n. 99). Figueira (1990: 38) subraya la familiaridad con las costas áticas que expresa la acción nocturna de Gorgopas.

(15) Beloch 1922: 93 y 1923: 225 y Meloni (1949: 190) datan la expedición en la primavera del 387, pero Accame (1951: 139) y Funke (*ibidem*) creen que los atenienses partieron antes del cierre de la estación naval en el otoño del 388.

(16) Presumiblemente el mismo hombre que, según las anónimas *Helénicas de Oxirrinco* 6, en vísperas del conflicto fletó una nave del Estado ateniense para unirse a Conón, una acción que pretendía movilizar a las sociedad de Atenas contra el dominio espartano (cf. Fornis 2007: 208-209). Meses después de la campaña egineta, Deméneto y otros colegas estrategos serían víctimas de una treta de Antálcidas en el Helesponto (JENOFONTE: *Helénicas*, 5.1.26-27).

(17) JENOFONTE: *Helénicas*, 5.1.10-13; POLIENO: III.11.9, 10 y 12. Sobre este episodio, véase FORNIS: 2004, pp. 83-84.

(18) Jenofonte le llama aquí explícitamente naÚarcoj (almirante), con lo que, si aceptamos su entrada en oficio en primavera (cf. Sealey 1976; Bommelaer 1981, pp. 75-79), Teleutias lo fue del año 387/6, como sucesor de Antálcidas (388/7); quienes optan por seguir a Beloch (1879) en creer que la transferencia de poderes tenía lugar en otoño, se encuentran sin embargo con que Teleutias y Antálcidas se solapan en el ejercicio de un cargo que no es colegiado (no tiene ningún arraigo en las fuentes la hipótesis de Falkner [1992: 255, n. 73] de que pudo haber de hecho dos navarcos, uno, elegido por Agesilao, para el Egeo oriental, que continuaría concentrando el poder militar terrestre y naval desde 394, y otro, nombrado en Esparta, para el occidental).

apaciguó momentáneamente las reivindicaciones (19). Teleutias ideó y ejecutó con 12 *triéres* una audaz e inesperada incursión sobre el Pireo que, al despuntar el alba, cogió totalmente desprevenidos a los atenienses. En medio de la confusión provocada por el ataque, los lacedemonios inutilizaron todas las naves de guerra atenienses que pudieron, remolcaron las mercantes de menor calado, con mercancía incluida, y se adueñaron de las mayores tras dominar a las tripulaciones; algunos hombres, incluso, saltaron al muelle y capturaron a unos pocos mercaderes y armadores. Para cuando los hoplitas y caballeros atenienses acudieron a sus casas a buscar las armas, en la creencia de que el Pireo había sido tomado, Teleutias se había retirado ya, no sin antes aprehender a la salida del puerto pequeños pesqueros llenos de hombres que venían de las islas y, luego en cabo Sunio, barcasas repletas de grano. Una vez en Egina, con la venta del botín capturado —tanto bienes como hombres— Teleutias pagó los atrasos a los remeros y les adelantó el salario de un mes, garantizando de aquí en adelante el entusiasmo y obediencia de sus hombres (20). Que las actividades predatorias de *lesteía* contra territorio ático se reanudaron hasta el final de la guerra es claro porque, entre las razones que Jenofonte atribuye a los atenienses para aceptar la paz del rey, menciona explícitamente que se sentían acorralados por los *leistaís* o piratas de Egina (21). La isla no había dejado de ser «la legaña del Pireo», como la definiera Pericles (22).

(19) Teleutias es un buen ejemplo de los lazos creados entre jefe militar y soldados, sustentados en una relación simbiótica por la cual éstos muestran una lealtad hacia aquel que les procura botín y sustento, lealtad que a menudo supera la debida a la polis (cf. Lengauer 1979: 116-117).

(20) JENOFONTE: *Helénicas*, 5.1.13-24; cf. MARINOVIC: 1988, pp. 39-40 y WESTLAKE: 1966, pp. 251-253 (= WESTLAKE, 1969: 208-209), para quien esta espectacular acción fue la única digna de ser destacada de todas las emprendidas por Teleutias, una «figura secundaria», «mediocre», a la que Jenofonte dio en su narrativa un encomiástico tratamiento de favor por ser hermanastro de Agesilao (Delebecque [1957: 283-284] pensaba de hecho que estos pasajes fueron redactados a la muerte de Teleutias, en homenaje a él y como consuelo para el rey espartano). Figueira (1990: 41-44) trae a colación las distintas tradiciones —aunque inverosímiles en algunos de sus detalles— sobre la venta de Platón en el mercado de esclavos de Egina ese mismo año de 388/7, tras ser capturado durante su regreso de Sicilia, como un testimonio más del constante pillaje sobre ciudadanos y bienes atenienses por parte de los eginetas y sus aliados.

(21) JENOFONTE: *Helénicas*, 5.1.29. Este bloqueo de Teleutias en el golfo Sarónico debió de afectar a la llegada del grano que alcanzaba el Ática desde Egipto, en virtud de la alianza concertada en el 390/89 (para la cual la única fuente es ARISTÓFANES: *Pluto*, p. 178), situación que, sumada a las operaciones de Antálcidas en el Helesponto, agravaba la tradicional carestía ateniense de este alimento básico.

(22) PLUTARCO: *Pericles*, 8.7; ARISTÓTELES: *Retórica*, 1411 a 15; Ateneo III.99 D atribuye la frase a Demades.

Bibliografía

- ACCAME, S.: *Ricerche intorno alla guerra corinzia*. Nápoles, 1951.
- ALONSO TRONCOSO, V.: «395-390/89 a.C., Atenas contra Esparta: ¿De qué guerra hablamos?», *Athenaeum*, núm. 87, 1999, pp. 57-77.
- BAUSLAUGH, R.A.: *The Concept of Neutrality in Classical Greece*. Berkeley, 1991.
- BELOCH, K.J.: «Die spartanische Nauarchie», *Rheinische Museum*, núm. 34, 1879, pp. 117-130.
— *Griechische Geschichte*, III, 1. Berlín-Leipzig, 1922 (2.^a ed.)
— *Griechische Geschichte*, III, 2. Berlín-Leipzig, 1923 (2.^a ed.)
- BOMMELAER, J.-F.: *Lysandre de Sparte. Histoire et traditions*. París, 1981.
- BRAVO, B.: «Sítlan. Représailles et justice privée contre des étrangers dans les cités grecques», *Annali Scuola Normale Superiore di Pisa*, núm. 10, 1980, 675-987.
- BRULÉ, P.: «La piraterie crétoise hellénistique», *Annales Littéraires de l'Université de Besançon*, núm. 223. París, 1978.
- BRUN, P.: *Eisphora-Syntaxis-Stratitika. Recherches sur les finances militaires d'Athènes au IV^e siècle av. J.-C.* París, 1983.
- DELEBECQUE, E.: *Essai sur la vie de Xénophon*. París, 1957.
- FALKNER, C.: *Sparta and the Sea. A History of Spartan Sea-Power, c. 706-c. 373 B.C.* Universidad de Alberta (tesis doctoral), 1992.
- FERONE, C.: *Lesteia. Forme di predazione nell' Egeo in età classica*. Nápoles, 1997.
- FIGUEIRA, T.J.: «Four Notes on the Aiginetans in Exile», *Athenaeum*, núm. 66, 1988, pp. 523-551.
— «Aigina and the Naval Strategy of the Late Fifth and Early Fourth Centuries», *Rheinische Museum*, núm. 133, 1990, pp. 15-51.
- FORNIS, C.: «Ifícates y la revolución subhoplítica», *Habis*, núm. 35, 2004, pp. 71-86.
— «Las causas de la guerra de Corinto: un análisis tucidídeo», *Gerión*, núm. 25, 2007, pp. 187-218.
- FUNKE, P.: «Homónoia und Arché. Athen und die griechische Staatenwelt vom Ende des Peloponnesischen Krieges bis zum Königsfrieden (403-387/6 v. Chr.)», *Historia Einzelschriften*, núm. 37. Wiesbaden, 1980.
- HAMILTON, C.D.: *Sparta's Bitter Victories. Politics and Diplomacy in the Corinthian War*. Ítaca-Londres, 1979.
- LENGAUER, W.: *Greek Commanders in the 5th and 4th Centuries B.C. Politics and Ideology: A Study of Militarism*. Varsovia, 1979.
- MARINOVIC, L.P.: «Le mercenariat grec au IV^e siècle avant notre ère et la crise de la polis», *Annales Littéraires de l'Université de Besançon*, núm. 372. París, 1988 (original ruso, 1975).
- MELONI, P.: «Il contributo di Dionisio I alla operazioni di Antalcida del 387 av. Cr.», *Rendiconti dell'Accademia dei Lincei*, núm. 4, 1949, 190-203.
- PARETI, L.: «Ricerche sulla potenza marittima degli Spartani e sulla cronologia dei nauarchi», en *Studi minori di storia antica*. Tomo II: *Storia greca*, Roma, 1-131 (publicado originalmente en *Memorie dell'Accademia delle Scienze di Torino*, núm. 59, 1908-1909, pp. 71-159), 1961.
- PASCUAL GONZÁLEZ, J.: *Tebas y la confederación beocia en el periodo de la guerra de Corinto (395-386 a.C.)*. Universidad Autónoma de Madrid (tesis doctoral microfilmada), 1995.
- SEALY, R.: «Die spartanische Nauarchie», *Klio*, núm. 58, 1976, 335-358.
- WESTLAKE, H.D.: «Individuals in Xenophon», *Hellenica. Bulletin of the John Rylands Library*, núm. 49, pp. 246-269, 1966 (reimpreso en *Essays on the Greek Historians and Greek History*. Manchester, 1969, pp. 202-225).
— «The Progress of Epiteichismos», *The Classical Quarterly*, núm. 33, 1983, pp. 12-24 (reimpreso en *Studies in Thucydides and Greek History*. Bristol, 1989, pp. 34-49).

LOS CAPITANES GENERALES DEL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DURANTE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (1808-1814)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel de Artillería (R)

La presencia de hombres de la Armada en los acontecimientos de la guerra de la Independencia (1808-1814) es muy notable. Sin ir más lejos, en una plaza como la de Cartagena, cabecera de departamento marítimo, contribuyeron de una manera decisiva en el desarrollo de los acontecimientos, formando parte de la Juntas de Gobierno, Guerra y Observación y Defensa.

Cartagena se mantuvo libre de la presencia de tropas francesas y dedicó toda su energía y posibilidades a ser base logística de las unidades combatientes, contribuyendo con unidades y material hasta el límite de sus existencias. En estas actividades tuvieron un especial protagonismo y responsabilidad quienes ejercieron el mando del departamento marítimo, cuyas biografías expondremos en este trabajo.

Introducción

La presencia de la Armada en el mando del gobierno político y militar de la plaza de Cartagena en el primer cuarto del siglo XIX, fue asunto de un anterior artículo que publicamos en esta misma revista, lo que nos dio ocasión para trazar la semblanza de marinos de la talla de Ciscar y Ciscar, Uriarte y Borja y Serrano Valdenebro, heroicos e ilustres donde los haya (1). En el presente trabajo extendemos en lo posible dichas semblanzas de los personajes que desempeñaron el mando de la capitanía general del departamento marítimo de Cartagena durante los seis años duró la guerra de la Independencia.

Todo comienza el 24 de mayo de 1808, con la destitución del capitán general Francisco de Borja de Borja y Poyo, que ejercía por entonces dicho cargo, destitución que desemboca el 10 de junio en su funesto asesinato, perpetrado

(1) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «Marinos en el gobierno político y militar de la plaza de Cartagena (1809-1822)», *Revista de Historia Naval*, núm. 92, 2006.

por las turbas con una particular saña y, lo que es más grave aún, ante la inacción e impotencia de las autoridades que lo presenciaron (2).

Cartagena se mantendrá, durante los aproximadamente seis años de conflicto bélico, en plena efervescencia pues, aunque las tropas francesas no hollarán el territorio de su jurisdicción, sí harán sentir en varias ocasiones su amenaza con su presencia en otros lugares del reino de Murcia, lo que obligará a la plaza a mantener su sistema de defensa plenamente operativo. Además, su situación privilegiada, en el sureste de la Península, con un excelente puerto abierto al Mediterráneo, y su característica de cabecera del 2.^o Departamento de Artillería (3) y de departamento marítimo, la convertirán en base logística que desde los primeros momentos proporcionará unidades y material a los ejércitos en campaña.

La eficacia de todo este esfuerzo reveló la profesionalidad, experiencia y dedicación, hasta límites insospechados, de los hombres que desempeñaron el gobierno de la plaza y departamento, los cuales, pertenecientes en su mayoría a la Armada, gestionaron en circunstancias muy adversas los escasos recursos disponibles. No sólo hubo que mantener en pie de guerra a la plaza, durante el largo período en que la presencia de las tropas francesas en el territorio lo demandó, sino que, además, frente a la adversidad añadida de las epidemias y a la penuria de medios económicos, se debieron tomar severas disposiciones para mitigar sus consecuencias. Entre estos personajes trazamos la semblanza de aquellos que sucesivamente desempeñaron la máxima representación en el Departamento Marítimo de Levante, haciendo especial hincapié en el período de este conflicto bélico que les correspondió vivir.

Baltasar Hidalgo de Cisneros y de la Torre

Nacido en Cartagena el 5 de enero de 1758 (4), deseando seguir la carrera de su padre sentó plaza de guardiamarina en Cádiz el 3 de marzo de 1770 (5). Realizados sus estudios, se incorporó al servicio embarcando en 1772 en el navío *San Rafael*, donde efectuó sus primeras navegaciones en aguas de los cabos de Santa María y San Vicente. Hizo un viaje al Perú en la fragata *Industria*, al regreso del cual fue promovido a alférez de fragata el 22 de noviembre

(2) *Idem*: «Marinos ilustres en la Cartagena del siglo XVIII. El capitán general de la Armada don Francisco de Borja de Borja y Poyo», *Revista de Historia Naval*, núm. 87, 2004.

(3) Desde la Ordenanza de Artillería de 1802 atenderá a los reinos de Valencia, Murcia y Aragón, situándose en esta ciudad la Subinspección y la Maestranza de Artillería.

(4) APSMG (Archivo Parroquial de Santa María de Gracia en Cartagena), libro de bautismos, año 1758.

(5) AHN (Archivo Histórico Nacional), exp. 1330; y VÁLGOMA, Dalmiro de la, y FINESTRAT, Barón de: *Real Compañía de Guardias Marinas, y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes*. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943. Su padre fue Francisco Hidalgo de Cisneros, natural de Orrio, capitán de fragata, casado con Manuela de la Torre, natural de Ceuta; sus abuelos paternos, Antonio Hidalgo de Cisneros, natural de Astorga, brigadier, y Francisca de Seijas Alday, natural de Santa María de Guisano; sus abuelos maternos, Juan de la Torre, natural de Cádiz, capitán de fragata, y Antonia Galindo de Espinosa, natural de Zafrá.

de 1773, y en calidad de tal participó en las operaciones de socorro a la plaza de Melilla y en la expedición contra Argel de 1775. Ascendió a alférez de navío en 16 de marzo de 1776 y estuvo embarcado en los navíos *Vencedor* y *Peruano*, de la escuadra que mandaba Miguel Gastón.

Ascendido el 23 de mayo de 1778 a teniente de fragata, hizo su primera campaña contra los ingleses en el canal de la Mancha a bordo del navío *Vencedor*, de la escuadra del general Córdova. El 28 de enero de 1780 tomó el mando de la balandra *Flecha*, con la que, junto a la también balandra *Activa* y al bergantín *Ardilla*, se constituyó una pequeña división bajo sus órdenes que, navegando por el Cantábrico, apresó al bergantín corsario inglés *Rodney*, del porte de 14 cañones. Como premio a sus servicios, ascendió a teniente de navío el 27 de mayo del mismo año.

Cuando escoltaba un convoy que se dirigía de los puertos de Vizcaya y Ferrol, fue atacado por la fragata de guerra inglesa *Cerbero*, de 40 cañones. Tras un duro combate que se prolongó durante tres cuartos de hora, consiguió salvar al convoy y que su escolta saliera indemne. Poco tiempo después Cisneros apresó, valiéndose únicamente de la *Flecha*, a la balandra inglesa corsaria *Nimbre*, del porte de 8 cañones y 22 pedreros.

El 15 de noviembre de 1781 tomó el mando de la balandra *Resolución* y fue comisionado con pliegos para el conde De Guichen, que estaba estacionado en la isla de Madera al mando de una escuadra combinada. En 1783 y 1784 tomó parte en las expediciones contra Argel que al mando de Barceló zarparon de Cartagena; en la primera lo hizo al mando del jabeque *Mallorquín*, de 34 cañones, y ya ascendido a capitán de fragata, el 20 de octubre participó en la segunda al mando de 34 lanchas cañoneras y seis de abordaje.

El 10 de marzo de 1785 tomó el mando de la fragata *Loreto* y el 13 de marzo de 1787 embarcó como segundo comandante en la fragata *Santa Florentina*, de la escuadra de evoluciones de Lángara, para transbordar posteriormente al navío *San Ildefonso*, también como segundo comandante, en el que realizó otra campaña de evoluciones. El 16 de abril de 1790 fue nombrado comandante de la fragata *Santa Florentina*, realizando con ella diferentes comisiones por el Atlántico y el Mediterráneo, en el curso de las cuales contra-jo méritos que le valieron el ascenso a capitán de navío el 1 de marzo de 1791. En abril de este mismo año se le confirió el mando de una división compuesta por las fragatas *Diana*, *Soledad* y *Perla*, que después de algún tiempo de operar con independencia se incorporó a la escuadra del general Borja.

El 4 de junio de 1792 se le dio el mando de una división compuesta por las fragatas *Diana* y *Santa Florentina*; los jabeques *Mariano*, *Gamo*, *Leandro* y *Felipe*; los bergantines *Cazador*, *Galgo* y *Vivo*, y tres galeras. Con estas fuerzas bloqueó varios puertos de Francia hasta finales de julio de 1792, en que se incorporó, con las fuerzas de su mando, a la escuadra de Lángara arribada a aquellas costas.

Tomó el mando del navío *Terrible* el 15 de octubre de 1794, y con él operó en la evacuación de Rosas; después, unido a la escuadra de Lángara, cruzó ante las costas africanas, para desarmar por último en Cartagena. Ascendido a

brigadier el 5 de septiembre de 1795, se le otorgó el mando del navío *San Pablo*, de la escuadra de Lángara, pasando posteriormente a Cádiz incorporado a la de José de Córdova, con la que asistió al combate de San Vicente, donde dio pruebas de singular arrojo.

Del navío *San Pablo* pasó Cisneros a mandar el *Santa Ana*, que arbolaba la insignia del general Domingo de Grandallana, de la escuadra del general Mazarredo. Con este buque formó parte de la división que por dos veces salió de Cádiz para rechazar a los ingleses. Con ocasión de salir la escuadra para reunirse con la francesa del almirante Bruix, el *Santa Ana* varó en el bajo de las Puercas, percance del que le libró de todo cargo el consejo de guerra en el que fue examinada su actuación.

Tras la expedición de azogue que comandada por él se realizó a Palermo, llegó a Cartagena en la noche del 15 de octubre de 1800 con la división de su mando, compuesta de los navíos *Miño* y *Astuto* y la fragata *Santa Rosa*. Dada cuenta por vía reservada de Marina del desempeño de la comisión, S.M. quedó muy satisfecho y reconoció la nueva acreditación de la actividad y conocimientos de este benemérito oficial (6).

Desembarcado en Cartagena el 29 de octubre, por desarme de los buques, se le confió por real orden de 13 de mayo de 1801 el mando del navío *Oriente*, del que tomó posesión el 14 de agosto para desembarcar el 21 de noviembre, al haber sido dispuesto por orden de 17 anterior que pasase a Madrid a las órdenes del teniente general Domingo de Grandallana (7).

Ascendido a jefe de escuadra el 5 de octubre de 1802, y tras una corta permanencia en el Estado Mayor de la Armada en Madrid, es nombrado por real orden de 22 de abril de 1803 comandante general del arsenal de Cartagena, cargo del que se posesionó el 1 de junio. Ejerce dicho cargo hasta el 9 de febrero de 1805, en que por orden de S.M. es destinado en comisión a la escuadra que se alistaba en Ferrol, arbolando su insignia en el *Neptuno*. El 12 de agosto salió con la escuadra combinada y, al llegar a Cádiz, transbordó su insignia al navío de tres puentes *Santísima Trinidad*. Gravemente herido el 21 de octubre en el combate de Trafalgar, permanece en su puesto hasta que, desarbolado y cubierto de cadáveres, el navío se hundió. Rescatado de las aguas por los ingleses, fue conducido a Gibraltar, donde se le colmó de consideraciones por el heroísmo demostrado en la jornada. Fue puesto en libertad el día 29, pasando a Cartagena a curarse de sus heridas (8). El 9 de noviembre fue ascendido a teniente general y cesó oficialmente en su destino de comandante general del arsenal de Cartagena.

En esta situación vivió la tumultuosa jornada del 23 mayo de 1808 en Cartagena, asistiendo a la convocatoria popular y formando parte de la flamante Junta Suprema de Gobierno. Tras la destitución del general Borja,

(6) El texto íntegro de la citada comisión, fechado en Cartagena el 18 de octubre, se publicó en la *Gaceta de Madrid* de 28 de octubre de 1800.

(7) ANC (Archivo Naval de Cartagena), PIA, C-17, L-15, libro 67.

(8) En la lista de los virreyes de Buenos Aires figura con el apodo de *El Sordo*, porque su capacidad auditiva quedó bastante mermada de resultas del combate.

fue nombrado por el pueblo, el 24 de mayo de 1808, capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, prestando el juramento exigido por el pueblo de unirse a él en la defensa de la causa de Fernando VII. Designado también miembro de la Junta Militar de Guerra, contribuyó en la toma de las primeras decisiones tanto para la defensa de la plaza como para el apoyo a las operaciones de campaña, organizando para ello unidades con los batallones y brigadas de Marina que pasaron a formar parte del Ejército de Murcia.

Los documentos oficiales, refiriéndose a Borja, recogen el hecho de la siguiente forma: «Cesó en el mando de la Capitanía General de este departamento en 25 de mayo de 1808 con motivo de indisposición de su salud, según lo avisa la Intendencia General del departamento en dicha fecha, con expresión de haber nombrado al teniente general Baltasar Hidalgo de Cisneros por Comandante General interino del mismo» (9).

Así quedó también recogida en los documentos oficiales la toma de posesión de Hidalgo de Cisneros: «Encargóse del mando de este departamento, interinamente, en 25 de mayo de 1808 por haberlo nombrado el Capitán General de él, con motivo de indisposición de su salud...»; y en otro apunte: «Por título expedido con fecha 6 de agosto de 1808 por la Junta de Gobierno de esta plaza pasado por la Intendencia General del departamento a esta Contaduría Principal, consta ha determinado la misma Junta, que respecto a que el general comprendido en este asiento se halla en posesión de la dignidad de Capitán General de Marina del propio departamento desde 24 de mayo antecedente por terminante nombramiento del pueblo y aprobación de la Suprema Junta de Valencia, se le satisfará el sueldo correspondiente a la legítima condecoración que obtiene en propiedad desde la citada fecha de 24 de mayo, que se halla en posesión de interinidad, y hasta tanto que establecida la autoridad Soberana, se despache la Patente que es propia de dicha dignidad...» (10).

Las fuerzas navales del departamento eran las siguientes: navíos *San Carlos* y *Reina María Luisa*, de 112 cañones; *Guerrero*, *San Lorenzo*, *San Joaquín*, *San Pablo*, *Ángel de la Guarda* y *San Francisco de Paula*, de 74 cañones, y *San Ramón* y *Asia*, de 64; fragatas *Sirena* y *Proserpina*, de 38 cañones; 1 corbeta, 2 urcas, 8 bergantines, 9 goletas y embarcaciones menores (11). En cuanto a unidades en tierra, se hallaban de guarnición la 6.^a, 7.^a, 15.^a, 16.^a, 17.^a y 18.^a Brigada del Real Cuerpo de Artillería de Marina, con un total de 782 hombres, con su Plana y Estado Mayor (12), y el 4.^o Batallón del Real Cuerpo de Infantería de Marina, con 1.970 hombres, creado en 1806 (13) y al

(9) ANC, PIA, libro 68, de 1 de julio de 1805 a fines de abril de 1809. Lista de los Generales, Brigadieres, Capitanes de Navío y de Fragata de este departamento.

(10) ANC, PIA, C-17, L-15, libro 68.

(11) *Reina María Luisa*, *San Francisco de Paula*, *Guerrero*, *San Pablo*, *Asia* y *San Ramón* se encontraban en Mahón.

(12) Se hallaban a las órdenes del capitán de navío Francisco Millau, como comisario provincial del departamento.

(13) Articulado en 6 compañías, con 4 oficiales y 168 efectivos de tropa cada una, 2 de plana mayor, 2 capellanes, 1 cirujano, 8 músicos, 1 tambor mayor y 1 maestro armero. El 1 de junio, sus efectivos presentes en la plaza sumaban 297 hombres. AMC, CH 79-2.

mando del coronel Francisco Villamil, aunque le faltaba su compañía de granaderos, que se encontraba en Madrid para la guardia del serenísimo señor príncipe generalísimo almirante. Tras los sucesos del 2 de mayo, se le ordenó regresar a Cartagena, pero al pasar por Molina del Segura recibió la orden de incorporarse al Ejército de Valencia, encuadrada en el 2.º Batallón de Reales Guardias Españolas (14).

La jornada del 10 de junio es una de las páginas más trágicas de la historia de la ciudad; en ella se consumó el asesinato del general Borja a las puertas del arsenal militar, tragedia que Hidalgo de Cisneros no pudo evitar con su presencia. De estos infaustos momentos nos queda el relato de su ayudante, el subteniente de Artillería Ignacio López Pinto:

«... resueltos a salvar a todo trance al desdichado general, nos dirigimos inmediatamente a su casa, pero ¡ya era tarde! Cuando llegamos frente a ella, supimos que la guardia había sido atropellada por las turbas, y una vez la víctima en poder de éstas, la habían arrastrado despiadadamente por las calles (...). La presencia, algunos momentos antes, del jefe nombrado por el pueblo, no hubiera podido ya impedir la catástrofe, y quizá hubieran atentado contra su misma persona y reciente autoridad, si no usara de gran prudencia y cordura, pues no hay intentos más expuestos a malograrse que aquellos que se fundan en los afectos populares. De todos modos la presencia de Cisneros y del marqués de Camarena en aquel sitio de horror contribuyó a disminuir la culpabilidad de los perpetradores de aquel crimen horrendo, los cuales, después de consumado éste, querían entregarse a toda clase de profanaciones con el que ya era cadáver...» (15).

Lo único que pudo lograr Hidalgo de Cisneros con su presencia fue preservar el cadáver de Borja de los ultrajes a que pretendía someterlo la multitud, y ordenar su recogida. Los culpables fueron encausados y deportados a Mahón y La Carraca, castigo que no era proporcionado a la magnitud del delito cometido. Este trágico acontecimiento quedó recogido para la posteridad en los documentos oficiales de forma anacrónica y desvirtuada: «Falleció en la noche del día 10 de junio de 1808. Constó su noticia a la Mayoría General el 13 del mismo» (16).

No fue Cartagena el único lugar donde acontecieron sucesos tan graves, luctuosos y sangrientos (17), pues en la tarde del 27 de mayo, en Sevilla, el

(14) SUANZES, Ángel: «La Marina en la guerra de la Independencia», *Revista General de Marina*, nov. 1921. Al frente de esta unidad iba el capitán de fragata Guillermo Scoti, y como segundo, el teniente de navío Gregorio Zaporito.

(15) *Fragmentos de las Memorias del general de Artillería D. Ignacio López Pinto*. Memorial de Artillería, junio de 1924, pp. 664-666.

(16) ANC, PIA, libro 68, de 1 de julio de 1805 a fines de abril de 1809. Lista de los Generales, Brigadieres, Capitanes de Navío y de Fragata de este Departamento.

(17) CANGA ARGÜELLES, José: *Observaciones sobre la Historia de la Guerra de España que escribieron los señores Clarke, Southey, Londonderry y Napier*. Madrid, 1833-1836: «El número de los asesinatos cometidos por la inflamación del pueblo no excedió de 30...»

conde del Águila, cuando se dirigía a parlamentar con la Junta de Gobierno como procurador de mayor edad de la ciudad, vio asaltado su carruaje por una multitud airada que lo condujo a fuerza de golpes e improperios a la torre de la Puerta de Triana, donde fue atado a la barandilla de un balcón y acribillado a balazos; también en la mañana del día 29, en Cádiz, sede por entonces de la Capitanía General de Andalucía, el marqués del Socorro y de la Solana, Francisco María Solano Ortiz de Rozas, que acababa de regresar de Badajoz para hacerse cargo del mando que le correspondía en propiedad, fue asaltado por la multitud en la sede de la capitanía general, sin que pudiera evitarlo la guardia mandada por el capitán José de San Martín. La turba logró apresarle en su huida, y cuando lo conducía a la plaza de San Juan de Dios con el propósito de ahorcarlo, una mano, aleve o enemiga, le infirió una herida mortal que le libró de sufrir la pena afrentosa reservada a los reos de derecho común. Igualmente en Badajoz, el 30 de mayo, al conde de Torre del Fresno, que se había refugiado en el cuerpo de guardia de la Puerta de las Palmas, un soldado le atravesó de parte a parte con una estaca aguzada y los demás lo remataron a machetazos. Su cadáver fue llevado a rastras hasta la puerta de su casa, donde se le abandonó; el mismo día, en Granada, el brigadier Pedro Trujillo, antiguo gobernador de Málaga y casado con Micaela Tudó, hermana de la amiga íntima de Godoy, acusado de mantener correspondencia con Murat fue sacado violentamente de la cárcel, donde la Junta había dispuesto su confinamiento, apuñalado y, ya cadáver, arrastrado por las calles de la ciudad (18). En Valladolid, el 10 de junio, el mariscal de campo Miguel Ceballos y Ruíz de Vergara fue también víctima del furor popular, acusado de no haber evitado la entrada de los franceses en Segovia; en Villafranca del Bierzo, el 24 de junio, el ex capitán general de Galicia Antonio Filangieri fue asesinado a manos de unos soldados borrachos del Regimiento de Navarra. Estos cruentos hechos llegan hasta el 16 de diciembre, cuando en Badajoz dos prisioneros franceses, un súbdito portugués, el coronel Tiburcio Carcelén y Antonio Noriega de Bada son linchados, y sus cadáveres, arrojados al río Guadiana; y en Ferrol, ya en pleno conflicto bélico, el 12 de febrero de 1810, en un ambiente de indecisión de la autoridad fue víctima de la ira popular, so pretexto de los atrasos que se debían a la maestranza, el comandante general del departamento, jefe de escuadra José de Vargas y Vargas.

La serie de los *Desastres de la guerra*, realizada por Francisco de Goya, nos ha proporcionado dos estampas que recogen castigos infligidos por el pueblo español a compatriotas colaboracionistas. Son las tituladas «Populacho» y «Lo merecía», rótulos que, en el primer caso, parecen repudiar a la plebe que comete el acto, y en el segundo, justificar el castigo. En ellos se recogen, respectivamente, las imágenes del trato dado en Madrid al marqués de Perales, que fue acusado de rellenar con arena los cartuchos repartidos entre el pueblo, y la decapitación en Valencia del coronel de Milicias Miguel de Saavedra y Jofré, barón de Albalat.

(18) AGUSTÍN PRÍNCIPE, Miguel: *Guerra de la Independencia*, t. II. Madrid, 1846: «Igual suerte sufrieron el Corregidor de Vélez Málaga y Bernabé Portillo, víctimas del furor de la multitud, instigada por algunos malévolos».

La primera contribución de la Armada fue el destacamento de las brigadas de Artillería de Marina que, al mando del teniente de brulotes Juan Bautista Angioloti (19), con cuatro piezas salió de la plaza, el 29 de junio, con destino al Ejército de Murcia, que mandaba el general Llamas. Muy ilustrativo del espíritu patriótico y desprendimiento del general Hidalgo de Cisneros es el apunte siguiente: «Por oficio pasado por este Capitán General a la Intendencia de este departamento en 19 de agosto de 1808 y por ella a esta Contaduría en la misma fecha, consta haber hecho cesión a favor del fondo público de esta ciudad del crédito que resulta de la formación de este asiento» (20).

El 21 de noviembre se ordena la formación en el departamento de tres batallones de Marina para el servicio de campaña y uno para la dotación de los buques, los cuales, por real decreto de 16 de enero de 1809, sirvieron de base para la formación del 4.º y 5.º Regimiento de Marina; pero la falta de personal sólo permitió la formación de un batallón para el 4.º Regimiento y de otro, en cuadro, para el 5.º (21).

Por su parte, el arsenal comunica a la Junta de Gobierno haber formado un batallón de ocho compañías de individuos de la maestranza y otro con los oficiales de mar, nombrándose a los mismos sus respectivos oficiales y que aquella se titule «Batallón de la Milicia Honrada del Real Arsenal», que deberá usar el propio uniforme asignado a la de esta ciudad, con la sola distinción de que tenga un ancla en el cuello de la chaqueta, ofreciéndose alternar en el servicio y fatiga con la del pueblo en los días festivos (22).

Una real orden de 16 de enero de 1809 dispone que dos brigadas de Artillería de Marina del departamento pasen a formar parte del Ejército de Aragón; pero la manifiesta falta de artilleros en la plaza tras la marcha del Regimiento de Artillería del Ejército, que había sido sustituido por dos

(19) Días antes, el comisario provincial se había dirigido a la Junta solicitando la salida a campaña de las unidades a su cargo, dejando cubiertas las necesidades del departamento con regular número de tropa, más la agregación de los inválidos de Artillería útiles y de la Compañía del Comercio de la ciudad, hacía poco instruida por ellos. Este destacamento tomará parte en la batalla de Tudela y en los dos sitios de Zaragoza. Prisionero de los franceses tras la rendición de la plaza, la mayor parte de sus miembros fueron conducidos a Francia.

(20) ANC, PIA, C-17, L-15, libro 68.

(21) MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *La Marina en la guerra de la Independencia*. Madrid, 1974. El 4.º Regimiento fue enviado al ejército de la derecha, y el 5.º, a guarnecer algunas plazas. El 1.º Batallón del 4.º Regimiento se batió en Cataluña a las órdenes de Blake y, después, de O'Donnell, distinguiéndose en el socorro de Gerona y en las acciones de Collsupina, al mando del capitán de fragata Ángel Jover, que falleció posteriormente a consecuencia de las heridas recibidas, lo que le hizo merecedor del aprecio y distinción del general responsable de esta última acción. Participó en la defensa de Tortosa, donde el 9 de julio de 1810 rechazó un ataque de los franceses, y el día 13 efectuó una salida, acciones en que se distinguieron el teniente de fragata Rafael Morales, el teniente de navío Alejandro Marín y el subteniente Albalat. El 3 de agosto efectuó una nueva salida, en la que sobresalieron el teniente de navío Francisco Izquierdo y los subtenientes Balcázar y Lirio. También son reseñables la acción del 13 de octubre; la del 20, al mando del alférez de fragata José Carlos de la Fuente, y la del 23, al del sargento Juan López. El batallón capituló finalmente el 2 de enero de 1811, quedando prisioneros todos sus integrantes con su jefe, el capitán de fragata Francisco Beranguer.

(22) AMC (Archivo Municipal de Cartagena), CH-92, carpeta 26.

compañías, una de ellas de las Milicias de Ávila, había dejado mal guarnecidas las 262 piezas que artillaban su defensa, así que se consiguió que tan sólo saliera de la plaza, el 11 de febrero, la 6.^a Brigada, con 150 hombres (23).

Una de sus últimas actuaciones será dar cumplimiento a la orden de la Junta Suprema de Gobierno del Reino de poner la plaza en su mejor estado de defensa (24). Y así, con fecha de 6 de febrero entra en vigor el plan general de defensa (25). La redacción de este plan suscitó ciertas dudas en cuanto a quién correspondía la responsabilidad de su ejecución, ya que el gobernador militar había recibido de la Junta Central, por conducto del ministro de la Guerra, una real orden de 27 de diciembre de igual tenor, «procediendo de acuerdo con el Capitán General del departamento de Marina» y solicitando a la Junta Provincial del Reino cuantos auxilios necesite. Lo que hizo presente a la Junta de Gobierno de la plaza y se acordó solicitar de S.M. «se sirva aclarar si esta junta es responsable o corresponde al cargo de los jefes de ella». Todo quedó aclarado cuando se tuvo conocimiento del reglamento que el 1 de enero establecía las facultades de las Juntas de Gobierno, de manera que el citado plan quedó aprobado en la sesión de 1 de febrero (26).

Por una real orden de 11 de febrero de 1809 Hidalgo de Cisneros es nombrado virrey de Buenos Aires, provincia del Río de la Plata, lo que no fue aceptado por nuestro protagonista de buena gana, al apartarlo de la defensa de una plaza muy importante en el desarrollo de la guerra (27). Pero ni esto ni la oposición mostrada por las autoridades y el pueblo de Cartagena fueron suficientes para evitar que se cumpliera otra real orden, ésta de 6 de marzo, por la que se instaba a su cumplimiento.

El teniente general Hidalgo de Cisneros cesó en el mando de la capitanía general del departamento el 11 de marzo de 1809, para entregarlo al también teniente general Félix Berenguer Marquina (28), que lo ejercerá con carácter interino hasta el 20 de junio, junto con la presidencia de la Junta Suprema de Observación y Defensa, fecha en que se presentó su titular, el teniente general Manuel Núñez Gaona (29).

En efecto; en el cabildo municipal del día 20, tras la lectura de una real orden de 6 de marzo de la Junta Suprema Gubernativa del Reino por la que se insta a marchar a América para hacerse cargo del virreinato de Buenos Aires

(23) MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *op. cit.* Esta unidad, cuyo mando ostentaba el teniente de navío Carlos María de Selleri, se incorporó en Tortosa al ejército del marqués de Lazán y, una vez ocupada Zaragoza por los franceses, fue enviada a Valencia, en cuyo ejército se mantuvo hasta la ocupación por aquéllos de la capital, el 9 de enero de 1812.

(24) AMC, CH-104, carpeta 51.

(25) AMC, CH-46.

(26) AMC, LH-290.

(27) Alegando los mismos motivos, se había negado con anterioridad a la designación el también cartagenero teniente general Antonio de Escaño.

(28) AMC, CH-104, carpeta 51, «Debe ejercer también la presidencia de la Junta de la plaza»

(29) ANC, PIA, libros 68 y 73, de 1 de julio de 1805 a fines de abril de 1809, «Lista de los Generales, Brigadieres, Capitanes de Navío y de Fragata de este Departamento».

al teniente general Hidalgo de Cisneros, dada la reticencia mostrada por las autoridades de la plaza en su cumplimiento.

Tomó posesión del virreinato el 14 de julio de 1809, en unos tiempos difíciles en que soplaban vientos de emancipación jalonados de un cúmulo de revueltas. Lejos de satisfacer las legítimas aspiraciones del movimiento criollo reformista, mayoritario y ya pujante, encauzando sus pretensiones de modo acorde con los intereses generales españoles, provocó el levantamiento armado y la total ruptura con España, que resultaría ya irreversible. El 25 de mayo de 1810 se constituía la primera junta de gobierno independiente, en tanto Hidalgo de Cisneros era embarcado por la fuerza en una balandra mercante cuyo capitán le condujo a Canarias, a pesar de sus reiteradas solicitudes para que lo desembarcase en Montevideo.

Al llegar a España el 4 de septiembre, quedó en estas islas a fin de restablecer su quebrantada salud, para pasar luego a Cádiz, donde fue juzgado por su conducta. Lejos de atribuirle alguna responsabilidad en lo ocurrido, el gobierno le nombró el 7 de abril de 1812 vocal de la Junta Superior de la Armada, y el 1 de enero del año siguiente, comandante general del Departamento de Cádiz, comandancia que cuatro meses después se elevará al rango de capitán general.

Como consecuencia del escandaloso suceso de los barcos comprados a Rusia, que arribaron a Cádiz el 21 de febrero de 1818, fue nombrado ministro de Marina el 14 de septiembre, y ocupó la cartera hasta el 13 de septiembre del año siguiente. Nombrado el 22 de diciembre director general de la Armada, simultaneó el cargo con el mando de la Capitanía General de Cádiz, puesto desde el cual intervino activamente en los preparativos de la expedición a ultramar que preparaba el conde de La Bisbal, llamada a restablecer la soberanía española, cuyo embarque fue impedido por el pronunciamiento de Riego en enero de 1820. Detenido Hidalgo de Cisneros, cuyas ideas absolutistas eran notorias, fue encerrado en el arsenal de La Carraca y no recuperó la libertad hasta que Fernando VII hubo jurado la Constitución de 1812. El gobierno reconoció los méritos de Hidalgo de Cisneros y le concedió los honores del Consejo de Estado y la situación de cuartel en el departamento de Cartagena.

Designado capitán general del departamento de Cartagena con carácter interino, por el capitán general de esta provincia, el 6 de noviembre de 1823, tomó posesión al día siguiente y, por real orden de 20 de diciembre, fue confirmado por S.M. (30). En su condición de tal, fue el principal responsable de la dura represión antiliberal desatada en el distrito bajo su mando, de la que existen inequívocos testimonios, comportamiento que le valió ser designado consejero de Estado por real decreto de 3 de junio de 1825, sin perjuicio de permanecer al frente de esa capitánía hasta su muerte, el 9 de junio de 1829.

El teniente general Hidalgo de Cisneros, consejero de Estado honorario, gentilhombre de cámara de S.M. con ejercicio, gran cruz de Isabel la Católica,

(30) CERVERA JÁCOME, Juan: *El Panteón de Marinos Ilustres. Historia y biografías*. Madrid, 1926. Entre los citados en dicha relación no estaba incluido el capitán general Baltasar Hidalgo de Cisneros.

de San Hermenegildo y de Carlos III pensionada, condecorado con el Escudo de Filadelfia y la Flor de Lis de Francia, consagró todos los días de su vida a su patria y dejó en el mundo huella imborrable.

A su memoria se le rinde tributo en el Panteón de Marineros Ilustres, en San Fernando (Cádiz), dando continuidad a aquella real orden de 21 de septiembre de 1870 en la que se disponía «fueran trasladados al mismo todos los generales fallecidos desde 1700» (31), colocándose piedras conmemorativas de aquellos que se hiciera imposible o difícil su conducción. El acto de colocación de una placa de mármol con su nombre tuvo lugar el 16 de marzo de 2007, a iniciativa de la Asociación de Descendientes de Marineros de Trafalgar y en un acto presidido por el almirante de la Flota.

Manuel Núñez Gaona

Nacido en Rioseco en 1741, sentó plaza de guardiamarina en el departamento de Cádiz el 8 de junio de 1758 (32). Presta sus primeros servicios embarcado en el navío *Princesa*, de la división del marqués de Vega Florida, protegiendo a los navíos que, procedentes de las Indias, llegaban a las aguas de los cabos de San Vicente y Santa María. Tras su permanencia en la escuadra del marqués de la Victoria para traer a la Península al rey Carlos III, pasó a realizar acciones de corso en los navíos *Tigre* y *Héctor* y a proteger el tráfico mercante entre los puertos de Galicia y el mar Cantábrico, bloqueados por los ingleses.

Alférez de fragata desde el 29 de junio de 1761, ascendió a alférez de navío el 17 de septiembre de 1767 y a teniente de fragata el 13 de enero de 1771, y por su distinguido comportamiento al mando de la goleta *San Carlos*, realizando importantes acciones de corso, como apresar a una goleta y a una escampavía argelinas, ascendió a teniente de navío en 28 de abril de 1774.

Al mando de la urca *San José* realizó transporte de azogue a Veracruz. Posteriormente, ejerció el mando del jabeque *Garzota*, y ya ascendido a capitán de fragata, el de la *Santa Mónica*, formando parte de la división mandada por Antonio de Ulloa, en la escuadra de Luis de Córdova. A bordo de este buque, el 13 de mayo de 1779, cuando navegaba por las Azores, separado de los demás buques a causa de un temporal, fue atacado por la fragata inglesa *Perla*, que lo rindió después de dos horas y media de reñido combate. Las pérdidas humanas deparadas por el choque fueron de 35 muertos y 58 heridos, y el buque, totalmente desarbolado, fue conducido con toda su dotación a Plymouth. De regreso a España, fue sometido a un consejo de guerra, del que salió absuelto con todos los pronunciamientos favorables.

(31) VÁLGOMA, Dalmiro de la, y FINESTRAT, Barón de: *op. cit.* Sus padres, Juan Núñez, intendente de Cuenca, y María de Gaona.

(32) ANC, PIA, C-17, libro 68, de 1 de julio de 1805 a fines de abril de 1809, «Lista de los Generales, Brigadieres, Capitanes de Navío y de Fragata de este Departamento».

En mayo de 1782 embarcó de segundo comandante en el navío *Trinidad*, de la escuadra de Luis de Córdova, a bordo del cual toma parte en el bloqueo de Gibraltar y, posteriormente, en el combate frente a los ingleses en cabo Espartel. Ya como capitán de navío, participa el 21 de diciembre en las operaciones de bloqueo y ataque a Gibraltar al mando del navío *Santa Isabel*, misión que no abandonará hasta la firma de la paz con los ingleses. En 1784 fue nombrado mayor general del departamento de Cádiz, para luego pasar a mandar el apostadero y fuerzas navales de Algeciras, fuerzas con las que llevó a cabo ataques contra las baterías de Argel y las costas de Berbería.

Ascendido a brigadier el 26 de mayo de 1787, fue nombrado mayor general de la Armada, cargo que siguió desempeñando tras su ascenso, el 8 de enero de 1793, a jefe de escuadra. El 5 de octubre de 1802 fue ascendido a teniente general, y por real orden de 26 de marzo de 1809 es nombrado capitán general del departamento marítimo de Cartagena, cargo del que tomó posesión el 20 de junio (33). Durante su mandato asumió la presidencia de la Junta Suprema de Gobierno y de la de Observación y Defensa de la plaza.

El 5 de agosto, el 1.º Batallón del 4.º Regimiento de Marina sale de la plaza, al mando de su coronel, Antonio Ruiz Mateos, con destino al Ejército de Cataluña; pero, tras las primeras operaciones de campaña en Tortosa y Reus, hubo de entregar el mando por enfermedad y regresar a su destino (34). El departamento no cesa de enviar unidades al combate, pero también es preciso contribuir a las necesidades de la plaza en cuanto al alojamiento de prisioneros por cuanto, siendo insuficiente el cuartel de Artillería, es preciso alojar a los 150 que, de orden del gobernador de Tarragona, se remitieron a la plaza a bordo de la fragata *Venganza*, prisioneros que serán recluidos en la fragata *Santa Catalina* (35).

El débil estado de salud y los achaques que durante todo el tiempo de la guerra ha padecido el brigadier Vicente Imperial Diguero, comandante de Ingenieros de la plaza, unido a las diferencias que mantiene con los miembros de la Junta, que «se atreven a desaprobar lo que se hace considerándolos proyectos míos», le obliga a solicitar su relevo, a lo que accede la Junta el 20 de enero de 1810 nombrando interinamente a una comisión dirigida por el teniente coronel del Real Cuerpo de Artillería de Ejército Ignacio Vargas, el capitán de brulotes Tomás Gil como ingeniero detall, el alférez de navío e ingeniero extraordinario de Marina José Sanz y el teniente de fragata graduado y arquitecto de Marina Simón Ferrer en clase de ayudante (36). Esta comisión, al poco de iniciar sus trabajos, quedó reducida a los nombrados en último lugar, pues el teniente coronel Vargas, «aunque con sentimiento[,] tuvo que separarse de aquella fatiga, para recuperar su salud por los achaques que

(33) FERNÁNDEZ GAYTÁN, J.: «Actuación de los batallones de Marina en la guerra de la Independencia», *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 1965.

(34) AMC, LH-306, año 1810.

(35) AMC, CH-96-1, carpeta 35.

(36) AMC, CH-94-1, carpeta 29.

padecía y el capitán Tomás Gil por tener que desempeñar además de las funciones del Cuerpo de su instituto, el particular destino que se le confirió de la enseñanza de jóvenes de las Reales Brigadas» (37). Y a partir de octubre quedará reducida exclusivamente a Simón Ferrer, por enfermedad del ingeniero hidráulico José Sanz (38).

En los primeros días del año habían llegado noticias sobre la proximidad del Ejército francés, así que era preciso adoptar todas las medidas precisas ante la eventualidad de un ataque, a fin de poner a la plaza en el mejor estado de defensa, lo que indudablemente se consigue pues, aunque el general Horace François Bastien Sebastián llegó a entrar en Murcia sin apenas resistencia, no se atrevió a continuar a Cartagena y se retira del reino a finales de abril (39).

Esta circunstancia obligó a la Junta Superior de Observación y Defensa a tomar el acuerdo de declararse Junta Superior de Cartagena y Reino de Murcia, «mediante haberse disuelto la de Murcia y entrada de los enemigos en aquella capital del Reino y la ciudad de Lorca» (40).

Desaparecido el peligro de incursión enemiga, es necesario mantener la tranquilidad, por lo que la Junta Superior de la plaza, el 25 de abril, hace público un bando en el que se señalan los castigos que se impondrán a los que la alterasen, creando para ello una comisión militar que sustancie y resuelva cuantas causas se incoen, aunque estén sujetos a otro fuero más privilegiado, mientras durasen las circunstancias bélicas (41).

Una real orden de 25 de julio había dispuesto que se trasladase la Compañía y Academia de Caballeros Guardias Marinas a su nuevo cuartel, situado frente a la bahía, en la avenida formada al construirse la Muralla del Mar. Pero el traslado no se hará efectivo hasta septiembre (42), ya que con anterioridad, a finales de abril, el capitán general del departamento había ordenado al arquitecto Simón Ferrer que entregase las llaves del nuevo edificio, para alojar en él a la Plana Mayor y a los oficiales de la 1.^a División del Ejército del Centro (43).

En Cartagena, a pesar de la falta de artilleros, no fue desatendida la defensa de la plaza; y así, en esta época los mandos del despliegue eran los siguientes: primer trozo de muralla, comprendiendo tres reductos del monte de Galeas, caballero y medio baluarte, brigadier de Marina Juan Piña y capitán de fragata Juan Rivera como segundo jefe; segundo trozo de muralla, baluartes 1-3 y 4, brigadier de la Armada Pedro Ruiz Mateos y capitán de fragata Félix Gutiérrez Varona como segundo jefe; tercer trozo de muralla, baluartes 5 y 6 y Puerta de Madrid, brigadier de la Armada José Guimbarda y, como segundo

(37) AMC, CH-96-1, carpeta 35.

(38) AMC, CH-97, carpeta 37.

(39) AMC, LH-270, sesiones de 24 y 26 de abril de 1810.

(40) AMC, CH-96-1, carpeta 35.

(41) AMC, CH-97-1, carpeta 38.

(42) AMC, CH-97-1, carpeta 37.

(43) AMC, LH-267, sesión de 25 de agosto.

jefe, capitán de fragata Alonso Marín; cuarto trozo, baluartes 7-9 y Los Molinos, capitán de navío Nicolás Meca, y segundo jefe, coronel de Artillería Eusebio Urrutia; quinto trozo, baluartes 10 y 11, Puerta de San José y cerro de la Cruz, brigadier de la Armada Félix Onill y, como segundo jefe, teniente coronel graduado de Artillería José Ojeda; sexto trozo, baluarte 12, batería de San Carlos y San Rafael, hasta la rampa de la plaza, brigadier de la Armada Antonio Bonéu y capitán de fragata Francisco Baldasano como segundo jefe. El jefe de escuadra José Adorno quedará como jefe de la bahía y de las lanchas de fuerza (44).

En septiembre se declaró en la plaza una epidemia de fiebre amarilla, por lo que hubo de recabarse la asistencia del inspector general de Epidemias, el doctor Miguel Cabanellas Caldera, que se desplazó desde Valencia. La Junta de Sanidad, de la que era vocal nato, redactó un plan que, merced a la experiencia de este facultativo, resultó muy eficaz. Císcar, que continuaba al mando de la plaza, en un principio precavido en exceso, llegó a denegarle a Cabanellas el permiso para atravesar el cordón establecido; pero, superadas estas renuencias iniciales, tomó todas las providencias necesarias y estableció lazaretos que visitaba todos los días (45).

Aunque en ese año la defensa de la plaza ya no era tan perentoria como en los primeros momentos, de lo que da cuenta el hecho de que, con el de Galicia, este departamento fue el único de entre los de Artillería que no estuvieron en manos de los franceses, la tranquilidad se ve alterada por una epidemia de fiebres palúdicas, que ya había azotado la plaza durante tres meses el año anterior, y que rebrota en julio, aunque los facultativos la denominen en esta ocasión de «fiebres pútridas». Hay que trasladar la población al campo, de suerte que la ciudad queda despoblada. A pesar del cordón sanitario establecido, que corre por el Albuñón, la Aljorra y Campo Nubla, la epidemia se extiende a Santa Ana, la Palma, Pozo Estrecho, Alumbres, Pozo de los Palos y Perín. También los regimientos de Infantería Guadalajara y Almansa, pertenecientes a la guarnición, sufrirán numerosas bajas de resultas de esta peste, lo que hará necesario establecer un lazareto en el Cuartel de Antiguones, pues se culpa a la tropa llegada a la ciudad de ser portadora de la epidemia.

Una de las primeras preocupaciones del general Núñez Gaona, desde su toma de posesión del mando del departamento marítimo, será revestir de la dignidad necesaria las dependencias de la capitania general, por lo que solicita para su morada y secretaría la casa que estaba destinada a la Intendencia; sin embargo, el director general de la Armada desatenderá esta petición, alegando por real orden de 12 de marzo de 1811 escasez de caudales. A cambio se dispone proceder a lo solicitado en el Cuartel Viejo de Guardias Marinas, tal y como se había resuelto el 12 de agosto de 1806 (46). A la postre, las depen-

(44) CLONARD, Conde de: *Historia orgánica de las Armas de Infantería y Caballería españolas*, 1853.

(45) ANC, PII-G, L-50, Reales Órdenes.

(46) *Revista General de Marina*, septiembre 1958.

dencias de capitanía se trasladarán en agosto al nuevo edificio de la muralla, abandonando su antigua residencia en la casa propiedad de la marquesa de Casa Tilly, no más que «en el preciso aseo y a su costa» (47).

El 25 de mayo queda disuelta la Junta de Observación y Defensa, constituyéndose una comisión de la Junta Provincial que asume sus funciones (48). Como consecuencia de la asfixiante falta de caudales, dicha comisión ordena en junio la suspensión de todas las obras de fortificación (49), y que se atiendan tan sólo aquellos pequeños reparos que fuesen necesarios (50).

De mayo a noviembre de 1812, aquejado de una grave enfermedad, hubo de entregar el mando del departamento al teniente general Nicolás Estrada, que lo ejercerá con carácter interino (51). El 28 de febrero de 1813, por el mismo motivo, lo entregó al jefe de escuadra José Serrano Valdenebro, para fallecer el 9 de marzo.

Francisco Montes Pérez

Nació en San Mamés-Polaciones (Santander) en 1753, en el seno de la familia constituida por Pedro Montes Calora y Ángela Pérez Alonso, se le formó asiento en la Real Compañía de Guardias Marinas el 2 de enero de 1768. Una vez finalizados sus estudios, navegó por el Mediterráneo y el Atlántico, embarcado sucesivamente en los navíos *Terrible* y *Atlante*. Ascendido a alférez de fragata el 22 de agosto de 1770, embarcó el 5 de diciembre de 1772 en la fragata *Palas*, con la que efectuó un viaje a Filipinas.

Asciende a alférez de navío el 28 de abril de 1774, y el 6 de diciembre embarca en la fragata *Astrea*, con la que emprende un nuevo viaje a Filipinas, al regreso del cual desembarca para ascender a teniente de fragata el 16 de marzo de 1776.

Al crearse las nuevas Compañías de Guardias Marinas en Cartagena y Ferrol en 1777, se le destina a esta última como primer ayudante, y allí permanece hasta su ascenso a teniente de navío, el 23 de mayo de 1778. El 21 de septiembre embarca en el navío *Arrogante* y, posteriormente, hará lo propio en el *San Vicente*, insignia del general Arce, encuadrada en la escuadra del general Luis de Córdova, que en unión de la francesa del conde D'Orvilliers realiza una campaña en el canal de la Mancha.

(47) AMC, LH-302 y 305. La constituyeron don Francisco de Uriarte, gobernador militar y político; don Bernardino Rolandi, cura propio de la única iglesia parroquial; don Francisco Miguel Antón, abogado de los Reales Consejos de la ciudad; don José Rosique Carrión, labrador; don Juan Bautista Bofarull y, como secretarios, don Ramón Díez y don José Mir. Ejercerá sus funciones hasta el 8 de noviembre, en que quedará disuelta por ser sus funciones incompatibles con las señaladas a los ayuntamientos.

(48) AMC, libro 302.

(49) AMC, leg. 98.

(50) ANC, PIA, C-17, L-15, libro 73.

(51) VV.AA.: *Historia social y económica del Caribe*, 1994.

En 1780 embarcó en el jabeque *Mallorquín*, del departamento de Cádiz, y fue destinado a Algeciras como ayudante de órdenes del comandante del bloqueo, general Barceló. Arbola su insignia en el jabeque *Nuestra Señora del Pilar*, con el que lleva a efecto importantes comisiones, como batir a los buques ingleses fondeados en Gibraltar, el 26 de junio, con las goletas *Golon-drina* y *Concepción*, y hacer lo propio con algunas lanchas cañoneras que se acercaron a sus objetivos en el fondeadero, manteniendo el fuego durante dos horas, y en la noche del 16 de julio, durante tres.

El 30 de octubre cesa en este destino y el 5 de diciembre embarca en el navío *San Pascual*, de la escuadra del general Córdova, con el que navegó por las aguas de los cabos de San Vicente y Santa María. Al año siguiente, a bordo del mismo buque, formó en la expedición para la conquista de Menorca como ayudante del general Buenaventura Moreno y Jayme, para pasar con posterioridad al navío *Atlante*, a bordo del cual se distingue en los ataques al castillo de San Felipe que finalmente rinden la fortaleza para España el 4 de febrero, por lo que fue recompensado con el ascenso a capitán de fragata el 2 de marzo.

Regresó a Algeciras con su general embarcado en la fragata *Juno*, escoltando a los buques mercantes que transportaban a las tropas victoriosas. Pasa a tomar parte en las operaciones del ataque a Gibraltar embarcado en la batería flotante *Pastora*, insignia de su general, con la que sufrió en la noche del 13 de septiembre las dolorosas y tristes consecuencias del bombardeo inglés que incendió su embarcación, en el que resultó herido.

Embarcado en el navío *Rayo*, de la escuadra del general Córdova, toma parte el 20 de octubre en el combate de cabo Espartel, por lo que es recompensado el 21 de diciembre con el ascenso a capitán de navío.

Después de haber ostentado desde el 11 de abril el mando del navío *San Justo*, con el que llevó a cabo misiones de protección de las naves procedentes de Indias, y posteriormente incorporarse a la mayoría general del departamento de Ferrol, el 17 de febrero de 1789 se le da el mando de la fragata *Santa Elena*, en la escuadra de evoluciones al mando del general Félix de Tejada.

Embarcado como comandante en el navío *San Ramón*, de la escuadra del general Aristizábal, comenzará, desde que zarpa de Cádiz el 11 de junio de 1793, un largo período de servicios en Ultramar en el curso del cual asistirá, en enero 1794, a operaciones en Santo Domingo y Puerto Rico. En ellas se distinguirá en el ataque y rendición del fuerte de Bahía, que pactó el día 29. Fruto de estos servicios será su ascenso a brigadier el 16 de diciembre de 1794.

El 20 de julio del año siguiente fue nombrado comandante de marina de los puertos de Acapulco y San Blas por el virrey de Nueva España, dedicándose a la organización de las fuerzas navales en aquella zona. El 26 de septiembre de 1800 cesa en el cargo y asume el mando del navío *San Pedro*, de la escuadra de La Habana; pero, atacado por la enfermedad, hubo de desembarcar poco después.

De nuevo en España, pasó a formar parte de la escuadra del general Graviña ostentando el mando del navío *San Rafael*, con el que participó en la campa-

ña de la Martinica y, posteriormente, en el combate de Finisterre de 22 de julio de 1805. Como consecuencia de la dureza de éste, resultó con heridas múltiples y quedó prisionero de los ingleses, que le condujeron a Plymouth, puerto donde el buque, dado lo lastimoso de su estado, se hundió. Aprobada por la superioridad su actuación en combate, fue ascendido a jefe de escuadra el 9 de noviembre.

En junio de 1808 se encontraba en Cádiz participando en su defensa ante el ataque de la escuadra francesa al mando de Rosilly en lo que puede considerarse el primer hecho de armas de la guerra de la Independencia, combatiendo en las baterías del arsenal de La Carraca.

El 6 de abril de 1809 fue nombrado comandante general del virreinato de Nueva Granada y gobernador político y militar de Cartagena de Indias, cargos de los que tomó posesión el 7 de octubre. En 1810, la situación de la metrópoli tuvo su repercusión en los territorios ultramarinos, siendo Cartagena de Indias la primera ciudad en que, al calor de las reivindicaciones de autonomía política que solicitaba la burguesía criolla, se constituyó en nombre del pueblo, el 22 de mayo, una junta gubernativa integrada por el gobernador y dos asesores del cabildo para asuntos político-militares, en tanto que los asuntos de mayor importancia quedaban reservados a las decisiones del ayuntamiento en pleno. La situación fue transitoria, pues Montes se negó a aceptarla, por lo que el 14 de junio fue destituido y deportado a La Habana. Dos meses después se constituía una Junta Suprema de Gobierno con autonomía política y administrativa, sin que por ello ésta dejara de declarar su adhesión al Consejo de Regencia.

Regresó a España y fue designado vocal de la Junta de Asistencia de la Dirección General de la Armada. Por real orden de 6 de mayo de 1813 fue nombrado comandante general del departamento de Cartagena, y en este destino se mantuvo hasta el 21 de agosto de 1814, ya que por real orden de 10 de agosto se le nombra comandante del apostadero de Mahón con la comisión de conducir la escuadra surta en aquel puerto a los departamentos de Cartagena y Cádiz, misión que cumplirá con acierto a pesar de la precaria situación de los buques, medio desarmados y carentes de algunos elementos. Ascendió a teniente general por real orden de 14 de octubre. Se encontraba en Madrid cuando se produjo su fallecimiento, el 12 de noviembre de 1817.

La *Gaceta de Madrid* de 26 de agosto de 1819 finalizaba su necrológica resaltando que «el conjunto de cualidades recomendables que reunía, siempre amante de las ciencias y la gloria, e infatigable en el trabajo, hacen sensible su pérdida y grata su memoria».

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

EL 2 DE MAYO EN EL RÍO DE LA PLATA

Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
De la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial

Introducción

Trafalgar abrió la senda hacia la globalización a escala mundial de la rivalidad entre las potencias europeas, el eje de cuyas disputas será, a partir de entonces, el dominio de las vías de comunicación marítima. En este escenario novedoso, serán los británicos quienes, a fuerza de velas, impongan su hegemonía controlando progresivamente grandes espacios geográficos, vitales para dar cabida a su comercio en expansión cuando alboreaba la Revolución industrial.

Y así, con vastas regiones del planeta sujetas a la férula británica, Napoleón buscó poner coto a la talasocracia anglosajona activando un bloqueo que tuvo cierto éxito, mal que les pese a esa legión de epígonos de Mahan, ciegos ante el papel estelar que en esta historia representan los azares de la navegación o la misma veleidosa fortuna.

Así pues, en esta primera década del siglo XIX, en contraste con los siglos precedentes, la lucha europea cobra dimensiones mundiales. Planteadas así las cosas, el vencedor de esta puja entre potencias podría, por así decirlo, diseñar un mundo casi a su medida.

España, inmersa de pleno en este conflicto, hubo de asumir la condición de aliada de Francia —que poco después devendría en enemiga e invasora—, alianza que se tradujo en el desastre de Trafalgar y que le condujo a un atolladero cuyo corolario fue la pérdida de la porción más estimable del imperio. Dado el contexto internacional de los hechos, entendemos que no procede empeñarse en buscar en factores internos, como la línea de política exterior por la que se optó a partir de la Revolución francesa pues, como señalamos, en estos turbulentos años una intrincada red de factores conforma el trasfondo de los acontecimientos tanto en la Península como en Ultramar.

Para entender cabalmente el asunto que nos ocupará en este artículo, no deberemos incurrir en el anacronismo, muy común entre algunos analistas históricos, de no reparar en el tamaño relativo del mundo que están examinando a tenor de los medios de comunicación disponibles a la sazón. Ejemplos sobran de este aserto pues, hasta la aparición del vapor en la propulsión naval, la comunicación postal dependía de la vela y el caballo, de manera que las noticias recabadas en Europa tardaban semanas y hasta meses en arribar a las mesas de los despachos de las autoridades americanas.

Con arreglo a lo dicho, fue más determinante la barrera física que oponían las inmensas distancias a salvar y las limitaciones técnicas de la navegación que los bloqueos «efectivos», tan mitificados por los relativistas históricos probritánicos. Los registros portuarios españoles y americanos investigados en relación con los movimientos de buques desarrollados a la vista de la Royal Navy reflejan la desconexión entre los distintos puntos del imperio ultramarino, si bien dichas fuentes no recogen la navegación informal, cualquiera que fuese su bandera, dedicada al contrabando o a la pesca ilegal, magníficas fuentes de información para los medios locales indianos por su constante y solapada acción en el Atlántico sur y el Pacífico.

Por ello, cualquier análisis que se precie de riguroso ha de tener bien presente este importante factor, que está en la raíz de la secuencia de sucesos que, como eslabones de una misma cadena, se registran en territorio americano en el intervalo entre el motín de Aranjuez, y el consiguiente levantamiento general propiciado por el madrileño 2 de mayo, y el arribo de estas noticias allende el Atlántico.

Ni el Río de la Plata ni la ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo, donde pocos años atrás se había rechazado al invasor inglés, pudieron sustraerse a esta dinámica, que cristalizó en la primera manifestación juntista de la América española, con el telón de fondo de un enfrentamiento fratricida entre las dos márgenes del estuario del Plata.

Río de la Plata: de marzo a septiembre de 1808

Los acontecimientos rioplatenses en estos pocos meses siguen un curso estrictamente paralelo a los hechos desarrollados en España entre el tratado de Fontainebleau y el 2 de mayo. Pero el enfrentamiento portuario decimonónico entre Buenos Aires y Montevideo también subyace en lo acontecido. Sólo así podrá entenderse de modo cabal el cariz que cobrarán los sucesos, sobre los que también influirá la presencia en el Brasil de la corte de los Braganza, dinastía unida en «fraternal alianza» con Gran Bretaña, a la sazón aún enemiga de España.

La influencia de los factores personales tampoco es desdeñable. El virreinato se encuentra bajo la égida de un francés de origen, pero firmemente vinculado al Plata en cuanto héroe número uno en la lucha contra el Inglés: don Santiago de Liniers. Por su parte, la gobernación de Montevideo está en manos del navarro don Francisco Xavier de Elío, figura controvertida pero cuya lealtad a la metrópoli está fuera de toda duda razonable. La rivalidad entre esta última ciudad y la capital platense, hondamente arraigada en el sentir popular, era un germen de discordia cantonalista, tan característica por otra parte de los pueblos ibéricos.

Este intrincado trasfondo hará que los sucesos cobren aquí una fisonomía peculiar respecto de las restantes posesiones hispanas en América.

Por si fuera poco, en la frontera norte de la Banda Oriental acecha la amenaza de un poderoso y avezado ejército portugués al servicio de la prince-

sa Carlota Joaquina de Borbón, cuyos derechos a la corona de la ahora invadida España, en cuanto esposa del príncipe regente lusitano, se invocarán en todos los cabildos y contubernios que agitarán al Plata aun después de la vuelta de *El Deseado* al trono.

Así, este vibrante tiempo histórico echa a andar cuando arriba a finales de marzo desde el Brasil la noticia de que la corte lusitana se halla en bloque en Río de Janeiro. Con esta noticia llega una carta del ministro de Asuntos Exteriores, Souza Coutinho, donde se expresa que, «ante la sujeción de la monarquía española a la Francia» (1), al virreinato del Río de la Plata no le quedaba otra opción que buscar amparo en don Juan de Portugal. Justificando dicho escrito se hacía nota de que se enviaba al Plata al brigadier Francisco Curado para cerrar las negociaciones con vistas a la instauración de un protectorado.

Liniers se opone resueltamente a tal iniciativa, y cuenta para tal oposición con el apoyo de todos los estamentos locales, habida cuenta la tradicional inquina rioplatense contra el Luso por sus continuas intrusiones en el territorio del virreinato. El prestigio del héroe de la reconquista cobrará así mucho más realce, circunstancia que el virrey sabrá explotar convenientemente.

Los acontecimientos se precipitan. En medio del desasosiego general, en las postrimerías de mayo, cuando aún no había arribado Curado y las miradas de alerta se concentraban en los movimientos portugueses en la frontera norte, llegan de repente las noticias de la entrada de tropas francesas en la Península, del motín de Aranjuez, de la caída de Godoy y de la abdicación de Carlos IV. Las calles y los campos son un hervidero de rumores, llegados en su mayoría por vía terrestre, a través de los viejos y destartados caminos del norte argentino y el Alto Perú, provenientes de Lima merced a sus contactos con Tierra Firme y el Caribe (2). El bloqueo de las comunicaciones marítimas en ese momento es absoluto.

El 15 de junio arribaba por fin a Montevideo Curado. Llegaba cuando el momento no podía ser más grave, ni más favorable a los intereses de Río de Janeiro. Elío recibe al brigadier en el Fuerte, y éste le hace el favor de informarle sobre la situación en la Península con un lujo de detalles tal que el militar cobra conciencia precisa de la gravedad de la hora que vivía España, cuyo destino no podía ser más incierto. Elío, como era presumible, no atiende ninguna de las pretensiones de Curado, quien permanecerá en Montevideo

(1) MARTÍNEZ MONTERO, Homero: *El Apostadero de Montevideo*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1968, p.108.

(2) La penetración hispánica en América del Sur siguió dos vías: el Perú y el Río de la Plata. Por ello las rutas de comunicación terrestres discurrían por el interior continental hasta enlazar con el Alto Perú y, de allí, con Lima, desde donde, vía Panamá, arribaban al mar Caribe aprovechando que los burladores del bloqueo obtenían éxito en sus travesías desde Ferrol y los puertos cántabros. La magnífica carrera de postas establecida desde Buenos Aires, vía Córdoba, Tucumán, Jujuy y Humahuaca, hasta los caminos peruanos, resultó un portento, pues los chasques conducían sus pliegos en una forma tan rápida como el correo marítimo que conectaba la Península y el Plata. De tal forma, en muchas oportunidades las notificaciones desde España arribaban primero por los enlaces con el Perú, aunque esto sólo se dio, entrecortadamente, en horas del bloqueo.

más de dos meses; pero es indudable que el portugués atizó la inquietud del gobernador y el recelo de éste hacia Liniers, que por otro lado no era nuevo, dada la nacionalidad francesa de éste y la sospecha de que mantenía contactos con Napoleón.

El 2 de agosto, ante la confusión reinante, el cabildo de Montevideo solicita perentoriamente a Elío que se proceda a jurar lealtad a Fernando VII con todas las solemnidades establecidas en el ceremonial:

«Así lo decidió el Cabildo, disponiendo en el mismo acuerdo los detalles de la jura real, según los procedimientos de las fiestas de proclamación de Carlos IV en 1789. Tres tablados se erigirían con sus respectivos reyes de armas; uno en la Plaza Mayor, frente a la Casa Capitular, otro en la plazuela del Fuerte y un tercero en la de San Francisco. Comisiones de vecinos correrían con la construcción de arcos en calles, y de faroles y bombas para la iluminación durante tres noches sucesivas, así como para el arreglo y adorno de las avenidas por donde pasarían las autoridades y comitiva que aclamaría al nuevo rey Fernando VII» (3).

Apenas iniciados los preparativos de la ceremonia, Elío recibe varias comunicaciones del virrey Liniers en las que éste le expone la conveniencia de demorar la jura, dado que se estaban recibiendo constantes nuevas (por vía terrestre, desde Lima y el Brasil) acerca de la protesta de Carlos IV y del caos resultante en la dirección del reino. Algunos historiadores señalan que este es el momento en que despuntan las primeras dudas del gobernador montevideano sobre la lealtad del virrey, en quien ve atisbos de «afrancesamiento». En tales sombras de sospecha, no obstante, también influyen la idiosincrasia de Elío y la confusión e incertidumbre que gravitaban sobre los dominios españoles de Ultramar, casi desconectados de la metrópoli. Repárese en que, para muchos, Francia en ese momento es aún aliada de España, y ello ha de tenerse bien presente para entender el devenir de los sucesos.

Retomando el hilo del relato, el 10 de agosto, un fatigado chasque entrega a Elío una minuta donde se le comunica que veinticuatro horas antes, en la ensenada de San Fernando de Maldonado, había echado el ancla el bergantín de bandera francesa *Le Consolateur*, añadiendo que se hallaba en viaje por tierra hacia Montevideo un enviado napoleónico de alto rango. No hay duda de que estas inesperadas novedades contribuirían a aumentar el desconcierto del navarro.

De lo acaecido en el arribo del buque francés se infiere la presencia en aguas atlánticas de buena parte de la Royal Navy, en este caso unidades desprendidas de aquellas que se hallaban surtas en el Brasil en apoyo de la autoridad portuguesa. Al anclar *Le Consolateur* en la ensenada fernandina, en arribada forzosa a causa de un fortísimo pampero, el emisario de Napoleón, el

(3) BLANCO ACEVEDO, Pablo: *El gobierno colonial en el Uruguay y los orígenes de la nacionalidad*. Barreiro & Ramos, Montevideo, 1935, p. 208.

marqués de Sassenay (4), desembarcó y se dirigió a la ciudad de Maldonado para pernoctar e informar a la autoridad española de la razón de su llegada. Transcurridas apenas unas horas, desde la torre del vigía se divisaron dos velas que resultaron ser navíos británicos. A la vista de ello, el teniente de navío M. Dauriac, comandante de la unidad, resolvió hacerse a la mar inmediatamente con la tripulación restante, buscando escapar hacia Montevideo.

Empero, el fuerte viento en contra hizo que las bordadas del bergantín francés no fueran suficientes para enderezar su andar; mientras, desde los buques ingleses se arriaban varias pinazas con tripulaciones de presa que fueron poco a poco recortando distancias. Tras un breve cañoneo, el francés se arrimó peligrosamente a la costa de la Banda Oriental, zona erizada de arrecifes donde finalmente Dauriac ordenó embicar, para pegar luego fuego a la embarcación. La tripulación hubo de ganar la playa a fuerza de remos, cuando no a nado (5).

Sassenay debió reemprender su camino ora en carruaje, ora a caballo, siguiendo hacia Montevideo con una escolta del Cuerpo de Blandengues. Sin duda, el francés, baqueteado hombre de mundo, presentía que su encuentro con la autoridad local no sería fácil. Tenía amplios conocimientos sobre la región, dada su vieja amistad con los hermanos Liniers, y quizá presumía que, pese a todo, su misión rendiría frutos puesto que sus conocimientos sobre el estado general de los negocios europeos eran más frescos que los de los españoles. Sassenay conocía perfectamente los detalles del levantamiento del día 2 en Madrid y su cruento colofón, y por supuesto obraba en su poder la información vital: la abdicación de Bayona y la imposición de un Bonaparte en el trono hispánico.

«Ajeno a todo designio político, Sassenay, a mediados de mayo, recibió órdenes de Napoleón de trasladarse a Bayona sin pérdida de tiempo, presentándose al mismo el día 29. El corso le recibió con su habitual brusquedad, preguntándole si conocía a Liniers y qué clase de vínculos le unían a él. Bonaparte, oído que hubo cuanto le interesaba al respecto, dijo a Sassenay que se preparase para marchar de inmediato a Buenos Aires en una comisión de servicio. Como el antiguo expatriado solicitase del emperador un tiempo, el imprescindible para restituirse a su casa y arreglar sus asuntos, Napoleón le concedió veinticuatro horas, agregando en son de despedida: “Haced vuestro testamento, el ministro Maret se encargara de remitirlo a vuestra familia”. Sassenay fue en busca de Champagne, ministro de Asuntos Exteriores, quien le aseguró sería despachado inmediatamente. Luego pasó a ver a Maret, quien le cumplimentó y del que recibió alentadores vaticinios. Al siguiente día, le fue entregado un pliego secreto que debía abrirse ya iniciado el viaje. Además, se le adjuntó un

(4) Claudio Enrique Bernard participó en los Estados Generales, pero luego cayó en desgracia y hubo de emigrar a EE.UU. durante el Terror. Estuvo dos veces en el Plata (1799 y 1803), donde conoció a su coterráneo Liniers.

(5) El bergantín francés embicó a la altura de la desembocadura del río Solís Grande, sobre la playa de Jauregiberry. Los restos del saqueo inglés fueron recobrados por la autoridad española. El buque conducía más de 600 mosquetes y bastimentos varios para el bando rioplantense partidario de «Pepe Botella».

legajo con copias de documentos que reflejaban el estado de cosas en España, a saber: la reivindicación de la corona por Carlos IV y la conformidad de Fernando VII en que su padre ocupara el trono, las renunciaciones posteriores de ambos en favor de Bonaparte, el anuncio del traspaso que éste iba a hacer en su hermano José, y el de la próxima reunión de Cortes en Bayona para exigir el consentimiento de la nación, bajo promesa de conservar su independencia e integridad. Complementaban el legajo diversas provisiones del Consejo de Castilla y órdenes de los ministros O'Farrill y Azanza a los virreyes de América y Asia para que acataran lo dispuesto. Lo precipitado de la partida del emisario hizo que algunos de estos documentos se le entregaran sin firma. Maret, para disimular la improvisación de Sassenay, le expidió un nombramiento de secretario de una de las reparticiones de su gabinete y sin comunicarle que en pos de él se pensaba enviar un contingente de 3.000 soldados españoles, destinados a apoyar en el Plata el reconocimiento de José Bonaparte, lo despidió para su destino» (6).

El encuentro de Sassenay con Elío se verificó el día 10, bien entrada la tarde. Inicialmente, el francés informó en forma somera de los hechos de Bayona, pero cometió la imprudencia de preguntar el porqué de tanto alboroto en la ciudad. Como quiera que el gobernador le respondió que todo era para jurar lealtad a Fernando VII, expresó a éste: «Sería de cordura detener el acto, pues tal vez a esta hora esté gobernando España otro soberano» (7).

No bien pronunciadas estas palabras, Elío, atónito, estalló, como señalan las fuentes. No obstante esta intempestiva reacción, el gobernador montevideano no impidió a Sassenay ir a Buenos Aires, pues ello le permitiría comprobar la reacción del virrey y al paso aclarar sus propias ideas al respecto, pasado el inicial estupor provocado por las noticias sobre la situación en España.

Una vez alejado el emisario galo, Elío decidió, *motu proprio*, continuar con la jura del rey Fernando VII (8), a despecho de cualquier eventualidad y de los soliviantados ánimos de los pobladores de Montevideo, conmocionados al enterarse de que un intruso podía estar ocupando el trono nacional. Y así, el día 11 por la mañana, Sassenay y su escolta parten rumbo a Colonia, adonde llegan el 13 para ser recibidos por el teniente de navío Luis Liniers, hijo mayor del virrey. Por último, embarcados en la zumaca *Belén*, arriban a Buenos Aires.

La entrevista entre Sassenay y Liniers ha sido objeto de interpretaciones de toda índole, en muchos casos contrapuestas, en lo tocante a su incidencia en los hechos. Es evidente que la ambigua posición del virrey frente a la magnitud de los hechos peninsulares levantó una unánime sombra de sospecha, lo cual terminó de convencer a Elío de que debía «tomar el toro por las guampas», acelerando los acontecimientos en un grado tal que el ritmo de éstos en el Río de la Plata casi se acompasó al de los que se vivían en España.

(6) BAUZÁ, Francisco: *Historia de la dominación española en el Uruguay*, t. IV. Biblioteca Artigas, Montevideo, 1967, p. 179.

(7) *Ibidem*, p. 180.

(8) Realizada el 12 de agosto.

Lo cierto es que Liniers despachó a Sassenay sin dilación, e hizo pública una convocatoria para jurar a Fernando VII, pese a la incertidumbre acerca del estado del conflicto desatado por la intromisión napoleónica, dejando abierta una puerta para aguardar los hechos puesto que «aún no estaba enteramente decidida la suerte de la monarquía» (9).

Para todo hombre existe un día crucial en que se ve acuciado a tomar decisiones perentorias que moldearán el curso venidero de su existencia y de la de aquellos sujetos a su arbitrio. Para el gobernador de Montevideo, tal día fue el 19 de agosto de 1808. En la amanecida de esta jornada memorable, echa el ancla en el puerto de la plaza la goleta *Carmen*, comandada por el alférez de navío Eugenio Cortés. De inmediato desembarca el brigadier José Manuel Goyeneche, enviado de la Junta Suprema de Sevilla, quien a bombo y platillo penetra en la ciudad y a «grito pelado» comunica a los expectantes montevideanos las nuevas de la Península: el sacrificio de los héroes del 2 de mayo, el armisticio con Gran Bretaña y las primeras victorias de los españoles. La reunión de Goyeneche con Elío no se hace esperar, y tendrá una influencia decisiva en el desarrollo posterior de los acontecimientos, pues el emisario hace saber al navarro que la Junta sevillana aconsejaba constituir en el Plata un poder político de nuevo cuño a semejanza del peninsular, con lo que el brigadier dejaba traslucir que Liniers, a diferencia de Elío, no gozaba de la entera confianza de la Junta.

«Todas estas seguridades, sin embargo, no eran más que palabras vacías. Goyeneche venía buscando fortuna a la sombra de una conducta equívoca. Murat le había comisionado en Madrid para pasar a América, y cuando iba de marcha acertó a detenerle la Junta de Sevilla, dándole comisión en servicio de España, con la circunstancia, además, de elevarlo al grado de brigadier, desde simple capitán de milicias. El alférez de navío Cortés, que lo había conducido en su buque, sabía todo esto, reservándose decirlo oportunamente, pues no contaba ser creído si se aventuraba a revelarlo en medio del entusiasmo reinante. Goyeneche aprovechaba aquel entusiasmo para informarse de cuanto le convenía, adquiriendo nociones exactas sobre la situación política. De sus primeros consejos fue el que se jurase a Fernando VII, y cuando supo haber tenido lugar el acto, quedó admirado. Por último, adoptando un aire protector como si dependiese de su arbitrio arreglarlo todo, expresó que en llegando a Buenos Aires hablaría con Liniers para hacerle renunciar al mando, y de no conseguirlo pondría de su parte al Cabildo y la Audiencia para que lo destituyesen: “Porque Liniers —dijo— no debe continuar en el ejercicio del Virreinato, por sólo ser francés, aun cuando no mediasen otros motivos”» (10).

Y en esta misma jornada, apenas dos horas después de la reunión entre el gobernador y el flamante brigadier, penetra por la Puerta de San José la comi-

(9) Según señala Bauzá, la proclama de Liniers se dictó el día 15 de agosto, fecha justamente de la onomástica de Napoleón (¿mera casualidad?).

(10) BAUZÁ: *op. cit.*, p. 191.

tiva que conducía a Sassenay de regreso desde Colonia. Era la guinda que faltaba para coronar el postre. Conducido al Fuerte, a presencia del gobernador —mientras en la habitación contigua, agazapado tras la puerta, Goyeneche era «todo oídos»—, se le declaró prisionero de guerra, ordenándose su confinamiento extramuros en total aislamiento, pese a las lastimosas protestas que en nombre del virrey manifestó el atribulado francés.

Para garantizar la ejecución de dicha orden, y obrando ya en su poder todos las comunicaciones remitidas por Liniers a Europa —entre ellas, una minuta al propio Napoleón—, Elío ordenó incoar un sumario de cuya instrucción encargó al sargento mayor de la plaza, al teniente de navío Diego Ponce de León y al capitán de fragata José de Posadas. Con ello, entre otras consecuencias de no menor alcance, el gobernador de Montevideo desataba un grave conflicto interno entre las autoridades de la Real Armada, pues el apostadero de Montevideo se hallaba a la sazón a cargo del mismísimo virrey Liniers. Era el abrupto inicio de los conflictos que sacudirán al Plata hasta junio de 1814.

«Sassenay al arribo a Montevideo llevaba buenas recomendaciones de Liniers para que Elío le tratase satisfactoriamente, y cartas para el agente particular de éste a fin de conseguir dinero. El primer acto de Sasseany fue dirigirse a Elío, quien le recibió de un modo violento, diciéndole que era su prisionero, pues la guerra entre España y Francia estaba declarada y todos los franceses residentes en la Península habían sido pasados a cuchillo. En seguida le mandó encerrar en una antigua panadería de la Aguada, donde el francés se encontró con Dauriac, comandante del *Consolateur*, y prisionero como él. Luego de la Aguada trasladaron a Sassenay para un calabozo de la Ciudadela, donde pasó todas las penalidades que él mismo ha narrado en su biografía, hasta ser remitido a Cádiz en Diciembre de 1809» (11).

Al término de esa turbulenta jornada, si bien aún no existían motivos para una ruptura total entre Liniers y Elío, el gobernador de Montevideo se ve atenuado entre la presión de Goyeneche y la inquietante presencia en la ciudad del brigadier Curado, hasta ese momento al margen de los acontecimientos, pero muy atento a su desarrollo.

Los factores emocionales también cumplen un papel en tales tesituras, y en Elío simplemente anidaba un sentimiento de ira ante el invasor simétrico al que reinaba en España. Por otra parte, los papeles que portaba Sassenay, unidos a la ambigüedad y neutralidad de Liniers, le persuadieron de que el Río de la Plata no podía seguir bajo control de un francés. Y tampoco faltaban quienes impelieran al gobernador a actuar así, pues el Cabildo montevidiano, verdadero catalizador de todos los odios contra Buenos Aires a causa de la finisecular guerra de puertos, le acuciaba a obrar en ese sentido.

(11) *Ibidem*, p. 189. Sassenay fue canjeado en 1810.

El día 20, a la mañana, circulaba ya una proclama firmada por el gobernador que declaraba no existir otro camino que la guerra contra Napoleón, para combatir «al inicuo Monstruo que ha quebrantado las leyes de los hombres» (12). Es de presumir cómo inflamaron los ánimos montevideanos tales líneas, cuyo contraste con las tibias proclamas del virrey es palmario.

«Frente al estilo ambiguo de la proclama del Virrey y el apocamiento de ánimo que demostraba su circular reservada ahora echa pública, aparecía el gobernador de Montevideo lleno de fe en la causa española y decidido a guerrear contra Napoleón sin medir las exigencias del sacrificio. Las posiciones estaban definidas: Elío rompía con Liniers para siempre. El partido netamente español o “empecinado” de ambas orillas del Plata recibió la noticia con júbilo. No sucedió lo mismo con los criollos de Buenos Aires, quienes adeptos hasta entonces a Liniers juzgaron la conducta de Elío como un acto punible. A esta última opinión se plegó Goyeneche, que desde el día 23 estaba en la capital y gozaba gran predicamento con el Virrey» (13).

La capciosa conducta del brigadier Goyeneche ha sido afeada por la historia, pero sus intrigas tuvieron cierta influencia en los asuntos platenses. Quede el juicio de su proceder a cargo de sus biógrafos, si es que los tiene. Empero, es de subrayar que, al saberse en Montevideo la doblez de este personaje, por conducto del alférez de navío Cortés —quien, informando a Elío de los entresijos del nombramiento de Goyeneche por los sevillanos, confirma al navarro más aún en su posición—, la suerte ya está echada (14).

A principios de septiembre los acontecimientos han tomado un curso irreversible. El brigadier Curado resuelve dar por concluida su estadía rioplatense y eleva a Liniers una carta que no hace pública, para luego abandonar precipitadamente Montevideo, sin previo aviso, el día 5 y dirigirse al Brasil por vía terrestre. Elío parte a su encuentro al día siguiente, con una partida de caballería en son de guerra, y logra alcanzarlo a la altura de la guardia de Pando. El «careo» entre ambos hace que el navarro cobre conciencia del seísmo que se avecinaba, pues el lusitano le revela que ha transmitido al virrey, según las intenciones del Janeiro, que a causa de las circunstancias que vivía España y del cautiverio de la familia real era imperioso deber de don Juan de Braganza proceder a la defensa del Plata contra los franceses y, por ende, sugería que toda la Banda Oriental se entregase a Portugal (15).

(12) *Ibidem*, p. 197.

(13) *Ibidem*.

(14) Cortes relató cómo Goyeneche había jugado dos papeles a un tiempo, siendo enviado de Napoleón antes de partir y transformándose en emisario de la Junta de Sevilla al poner los pies a bordo. BAUZÁ: *op. cit.*, p. 198.

(15) Curado debe de haber sido informado de los asuntos europeos justo durante su estadía montevideana, dado que la entrada de buques portugueses en la plaza fue constante, cifrándose en 39 los arribados desde el Brasil sólo en este año de 1808. Los lusitanos, probablemente, conocían de primera mano, a través de la Royal Navy, los sucesos de la Península.

El visceral gobernador montevideano explotó ante las revelaciones de Curado (16), recelando de que sobre la plaza se estuviera estrechando un cerco; pero las insinuaciones vertidas por aquél —que señalaban a Liniers como proclive a un arreglo con los franceses—, aunque poco verosímiles, convencieron a Elío de que había que alejar sin demora a don Santiago de los asuntos rioplatenses, con vistas a evitar un mal mayor. El horizonte que se abría ante Elío no podía ser menos halagüeño: en guerra con Napoleón, enfrentado sin remedio con el virrey y con una amenaza de invasión cerniéndose por el norte brasileño.

Acto seguido, el Cabildo de Montevideo requiere de su homólogo bonaerense que exija al virrey su renuncia. Mientras tanto, entre el pueblo empezaba a prender un sentimiento de furia hacia el Francés análogo al de la Península.

Cerrando ya este capítulo de los sucesos, el día 17 el virrey Liniers ordena la inmediata destitución de Elío, enviando para que ejecute tal orden y tome el mando de la díscola plaza al capitán de navío Juan Ángel de Michelena. Arribado éste a Montevideo en la siguiente jornada (17), el único fruto de su gestión —amén de su célebre enfrentamiento «mano a mano» con el gobernador y de la memorable algarada nocturna de la casi totalidad de los ciudadanos (18)— fue remachar la separación de ambas autoridades rioplatenses y servir, asimismo, como detonante de la aparición en el territorio ultramarino español de la primera junta legitimista de la América española (19).

Conclusión

El hecho de que San Felipe y Santiago de Montevideo fuera marco de la memorable Junta del 21 de septiembre de 1808 no obedeció al azar, ni fue tan sólo una secuela de lo acaecido el 2 de mayo en la Península. En ello concuerrieron factores locales específicos que pasamos a enumerar.

Los intereses vitales de Montevideo, principal puerto de la región platense, enfrentado tradicionalmente a la competencia bonaerense y base de la Real

(16) El brigadier Curado estaría al mando de un cuerpo del ejército portugués que en 1816 invadiría la Banda Oriental desde las Misiones Orientales, el mismo que en cuatro años lograría vencer al ejército patrio acaudillado por el general Artigas, y anexionar la denominada «Provincia Cisplatina» al Imperio del Brasil. Empero, en 1825, el levantamiento encabezado por los «treinta y tres orientales», detonante de la guerra entre argentinos y brasileños, provocó la consagración de una novel nacionalidad.

(17) BERTOCCHI MORÁN, Alejandro N.: «Don Juan Ángel de Michelena en el Río de la Plata», *Revista de Historia Naval*, núm. 81. Madrid, 2003.

(18) La noche del 20 al 21 de septiembre fue para el capitán Michelena la más larga de su vida. Fuera del recinto donde se hallaba oculto se gritaba: «¡¡Junta !!, ¡¡Junta como en España!!», así como mueras al virrey y al mismo marino. De madrugada logró huir furtivamente de la ciudad.

(19) En el transcurso de 1809 se crearon diversas juntas que proclamaron a Fernando VII, como la del Alto Perú, en mayo de ese año, y la de Quito, en agosto.

Armada desde el establecimiento del apostadero por Carlos III, estaban mucho más ligados a la defensa del Cono Sur atlántico que los del resto del territorio hispanoamericano. Amén de ello, desde la misma fundación de la plaza por el mariscal Zavala, en 1724, se fue fraguando en la región una mentalidad «de frontera» como consecuencia de la constante penetración portuguesa y de las amenazas británicas a su integridad marítima y territorial.

Esta amalgama de factores alumbró entre los pobladores de la Banda Oriental un sentimiento diferencial respecto de sus coterráneos de la margen opuesta, que halló en los hechos que nos ocupan cauce donde expresarse. Factores de corte personal, presiones exteriores e intrigas solapadas coadyuvieron asimismo a enconar los ánimos en este señalado episodio de la historia del imperio.

Las noticias del 2 de mayo y de la prisión de la familia real arribaron al Plata a trompicones, entrecortadas, estando como se hallaban las comunicaciones marítimas cortadas en virtud del bloqueo inglés, y la incertidumbre de ello derivada es un factor cuya incidencia en los eventos objeto de estas líneas es notoria.

Liniers y Elío, máximas autoridades en la zona, actuaron compelidos por esta circunstancia de hallarse ayunos de información, inmersos en la incertidumbre y emplazados en una encrucijada. Por añadidura, las primeras e inciertas noticias de lo que acontecía en la metrópoli llegaron filtradas a conveniencia por fuentes ajenas al interés nacional y desleales hacia el orden institucional vigente.

Los manejos de Curado, Sassenay y Goyeneche, valedores respectivos de los intereses de Portugal y Gran Bretaña, la Francia napoleónica y España, evidencian la importancia estratégica del Río de la Plata en el marco del conflicto desatado por Napoleón, y dentro de este espacio geoestratégico, Montevideo fue a su vez centro de gravedad de los eventos que venimos glosando.

Liniers y Elío, forzados por el desarrollo de los sucesos metropolitanos, por momentos inconcebibles, sólo entraron en crisis cuando todo parecía dirigirse sin remedio hacia la disolución y la ruina nacional. Uno, buscando una imposible equidistancia, condicionado por sus orígenes franceses, equidistancia que menoscabó irremisiblemente su prestigio; el otro, atrapado en una vorágine de intrigas, malas noticias y amenazas de invasión por el vecino lusitano, se vio empujado a su pesar a desencadenar un conflicto fratricida que partió en dos mitades antagónicas el espacio platense.

Sería vano acusar a Liniers de proceder en interés de Napoleón, cuando en esa fatal hora notorias personalidades en España se sumaban al bando de los «afrancesados», aceptando la usurpación; y de igual modo sería absurdo tachar a Elío de «empecinado», habiéndole deparado el destino la inmensa responsabilidad de hallarse al frente de la primera fortaleza militar rioplatense en tan convulso trance.

Uno y otro obraron con gallardía y nobleza, y si la escalada de tensión remató en tan trágico desenlace, ello se debió a los factores de incomunicación señalados y a los manejos urdidos en la sombra.

Para la historia uruguaya, la «Junta del 21» es el pórtico del proceso independentista de la Banda Oriental. Con ello quizá se desee tributar un homenaje a aquellos montevidianos que resolvieron seguir el curso que marcaban las antiquísimas leyes ibéricas, las cuales disponían que, en ausencia del Rey, la soberanía residía en el pueblo.

Pero, en nuestra opinión, el sentido de los hechos contradice esta interpretación canonizada por la historiografía uruguaya, y el proceder de aquella Junta se ajustó en todo momento a las leyes del imperio hispánico. Lo confirman los propios acontecimientos desarrollados en las calles de Montevideo una vez llegadas de la Península las noticias que a todos encogían el alma. Las gentes, a voz en cuello, proferían vivas a Fernando VII y a su gobernador, mostrando a Buenos Aires el camino a seguir, haciendo honor al regio título, ganado con sangre dos años atrás, de «muy fiel y reconquistadora ciudad».

Y si examinamos las políticas que condujeron a la aparición en América del juntismo, vamos a observar inmediatamente que la asamblea de cabildantes montevidianos que el día 21 declararon su fidelidad a Fernando VII, difiere sustancialmente de las restantes juntas indianas. Las juntas de Nueva España, Quito, La Paz y Charcas fueron ocasión para que los criollos tomaran en sus manos las riendas de los asuntos públicos, y su actuar fue germen del caudillismo, antesala del separatismo. El cuadro que ofrece el Río de la Plata es simétricamente inverso. Mientras en Buenos Aires los peninsulares defienden —eso sí, vacilantemente— al virrey, en Montevideo tanto criollos como peninsulares son valedores de la Junta sevillana, legítima representante de la soberanía nacional y encarnación de la fiera resistencia ante el intruso. Y por cierto aquí subyace el enfrentamiento institucional, social y económico entre ambos puertos rioplatenses.

Empero, nadie puede decir que un mismo espíritu esencial no sacudió América al conocerse el exacto alcance de los sucesos del 2 de mayo de 1808. Lo señalan las sucesivas fases del proceso que cristalizó en la emancipación, siempre al compás que marcaban las vicisitudes en la metrópoli.

Así, a la intromisión napoleónica se contestó con la proclama general que bebía de las fuentes tradicionales de la monarquía hispánica, sin sombra de segregacionismo; luego, cuando ya se transitaba por la senda independentista, se trató al menos de instaurar monarquías indianas dependientes de la Casa de Borbón, tal como Aranda había propuesto a Carlos III (20), y hasta se logró en su momento la jura de la Constitución liberal de 1812; pero a la postre, tras más de tres siglos de unión, América del Sur se fragmentó en un mosaico de repúblicas en una suerte de «balcanización»; no obstante, el mapa político del subcontinente tras la emancipación evocaba las divisiones administrativas de los tiempos coloniales.

Hay que subrayar esta evidencia histórica, so pena si no de que quede desfigurada nuestra alma colectiva: ninguna Junta hispanoamericana acaricia-

(20) El progenitor de esta idea, luego sugerida al rey por Aranda, fue el padre Pedro de Calatayud, afanoso misionero jesuita y notable pensador.

ba la esperanza de apartarse del regazo imperial en 1808, y si años después la segregación de España echó a andar, a expensas del juramento de lealtad a Fernando VII, lo hizo a impulsos de los avatares políticos emanados desde la misma España.

Ya lo había señalado Humboldt a finales del siglo XVIII: las Indias hispánicas conformaban un mundo esplendoroso unido bajo un trono. Quizá si hoy existe una Comunidad Iberoamericana de Naciones, con peso específico en el concierto internacional (21), se deba a esa cohesión que supieron defender aquellas abnegadas gentes del pasado hasta ese año fatídico de 1808, suerte de gozne del destino para el Imperio.

Pero aquellos meses reseñados muy someramente nos dejan sorprendidos por el hecho de que el espíritu de Daoíz y Velarde se proyectase sobre tales distancias, las mismas que salvaron los buques del Descubrimiento y que no fueron óbice para que el levantamiento del 2 de mayo hallara eco en el Río de la Plata en aquella memorable jornada primaveral de 1808.

Bibliografía y fuentes

- Archivo General de la Nación, Correspondencia del Cabildo de Montevideo, año 1808, doc. 797.
- ARES PONS, Roberto: *Las vísperas de la primera independencia*. Casa del Estudiante, Montevideo, 1971.
- BAUZÁ, Francisco: *Historia de la dominación española en el Uruguay*. Biblioteca Artigas, Montevideo, 1967.
- BLANCO ACEVEDO, Pablo: *El gobierno colonial en el Uruguay y los orígenes de la Nacionalidad*. Barreiro & Ramos, Montevideo, 1935.
- CRAWFORD, Leslie: *Uruguay atlanticense*. Editorial Monteverde, Montevideo, 1973.
- DESCOLA, Jean: *Historia de España*. Editorial Juventud, Barcelona, 1974.
- GARAY UNIBASO, Francisco: *Correos marítimos españoles*. Ediciones Mensajero, Bilbao, 1978.
- H.D.: *Historia patria*. CNEP, Montevideo, 1950.
- KÖNKE MIRANDA, Alfredo: *Los naufragios en costas de Pan de Azúcar*. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Montevideo, 2003.
- MARTÍNEZ MONTERO, Homero: *El Apostadero de Montevideo*. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1968.
- *Montevideo nació en el mar*. Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos, Montevideo, 1977.
- PARRY, J.H.: *El Imperio español de ultramar*. Editorial Aguilar, Madrid, 1950.
- SECCO ELLAURI, Omar: *Historia universal*. Editorial Kapelusz, Buenos Aires, 1955.
- THOMAS, Eduardo: *Compendio de historia nacional*. Editorial Monteverde, Montevideo, 1949.
- VILLEGAS MAÑE, Juan (S.J.): *Puerto de Montevideo. Naves arribadas desde Santa Catalina, 1908-1817*. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Montevideo, 2001.
- ZORILLA DE SAN MARTÍN, J.L.: *Historia de América*. Editorial Nascimento, Santiago de Chile, 1950.

(21) En 1892 se celebró en Madrid un Congreso Jurídico de España, Portugal y la América española que dio nacimiento a la Unión Iberoamericana. En 1900, al rebufo del fin de la dominación española en Cuba, se reunió un congreso hispanoamericano, también en la capital peninsular, que prosiguió su andadura reuniéndose en 1901 en Montevideo. Fueron los pioneros de la Comunidad Iberoamericana.

Anexo documental

Creación de la junta gubernativa de 1808

«En la Ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo a veinte y un días del mes de Septiembre de mil ochocientos ocho: hallándose juntos y congregados el M. I. C. J. y Regimiento de ella en su sala Consistorial, con asistencia del Señor D. Francisco Xavier de Elío y presencia de mí el infrascrito Escribano de S.M., siendo como las diez de la mañana, concurrió a las puertas de las casas capitulares un inmenso Pueblo que se difundía por toda la extensión de la Plaza mayor repitiendo los clamores de la noche anterior, e insistiendo en sus pretensiones y en la celebración del Cabildo abierto que se les había otorgado, y como el negocio imperiosamente exigiese una pronta resolución, para no irritar más al pueblo exaltado, los Señores Presidente y Capitulares a ejemplo de lo que en iguales apuros ha practicado la Capital, adoptaron el temperamento de permitir, que eligiese a su albedrío un determinado número de sujetos por cuyo medio explicasen sin confusión sus instancias, y con su acuerdo quedasen libradas en ese acto: y en conformidad de estos principios recayó la elección en los Señores D. Juan Francisco García de Zúñiga, coronel comandante del Regimiento de Voluntarios del Infantería de esta Plaza, D. José Manuel Pérez, clérigo Presbítero, Reverendo P. Guardián del Convento de San Francisco, Fray Francisco Xavier Carballo, D. Mateo Magariños, D. Joaquín de Chopítez, D. Manuel Diago, D. Ildefonso García, D. Jaime Illa, D. Cristóbal Salvañach, D. José Antonio Zubillaga, D. Mateo Gallego, D. José Cardoso, D. Antonio Pereira, D. Antonio de San Vicente, D. Rafael Fernández, D. Juan Ignacio Martínez, D. Miguel Antonio Vilardebó, D. Juan Manuel de la Serna y D. Miguel Costa y Tejedor, todos Vecinos antiguos de esta Ciudad notoriamente acaudalados, del mejor crédito y concepto, de los cuales la mayor parte han obtenido en esta ciudad cargos de República, estando los más de ellos actualmente empleados en calidad de oficiales de los Regimientos de Milicias de Artillería, Caballería e Infantería de esta Plaza; todos los cuales suscriben a una con la Clerecía, único Orden Religioso establecido en la Ciudad, Jefes de militares y de Rentas de ella, que se hallan unidos y congregados para el enunciado fin. A virtud de lo dicho se abrió la sesión leyéndose por mí el actuario una orden del Exmo. Sr. Virrey, su fecha en Buenos Aires a diez y siete del corriente, y su Real Rescripto dado en veinte y nueve de Enero último, en que la Majestad del Señor D. Carlos IV fue servida aprobar el nombramiento de Gobernador Interino hecho por la Superioridad en la persona del Sr. D. Xavier Elío, siendo el tenor de ambas piezas como a la letra sigue:

Real Rescripto. “El Exmo. Sr. D. Antonio Olaguer Feliú Ministro de la Guerra me dice con fecha del veinte y nueve de Enero de este año lo siguiente.

”El Rey se ha servido aprobar el que debiendo restituirse al Dominio Español la Plaza de Montevideo haya V. E. nombrado para sirva interinamente el

Gobierno Militar y Político de ella al Coronel D. Francisco Xavier de Elío, según lo ha manifestado el Señor Príncipe Generalísimo Almirante en treinta y uno de Julio último, y de orden de S. M. lo avise para su inteligencia.- Dios guarde a V. S. muchos años. Buenos Aires, diez y seis de Julio de mil ochocientos ocho- SANTIAGO LINIERS- Sr. D. Francisco Xavier de Elío.

”Oficio de la Superioridad.- Por convenir al mejor servicio del Rey, he tenido por conveniente el relevar a V. S. de la comisión que le tenía encargada del Gobierno Político y Militar de esa Plaza, y nombrar en su reemplazo al Capitán de Navío D. Juan Ángel de Michelena, quién ha prestado en esta Real Audiencia y delante de mí el juramento y pleno homenaje, y a quién entregará V. S. la Plaza y Archivo, transfiriéndose V. S. sin demora a esta Capital precisamente en la zumaca del Rey EL BELEN que a eso sólo se dirige a Montevideo—Dios guarde a V. S. muchos años. Buenos Aires, diez y siete de Septiembre de mil ochocientos ocho.- SANTIAGO LINIERS.- Sr. D. Francisco Xavier de Elío”.

»En consecuencia, luego que los concurrentes quedaron impuestos en lo principal de las novedades que habían convocado el Pueblo y que importaba resolver con madurez y prontitud sobre la deposición o permanencia en el mando del Sr. D. Francisco Xavier de Elío, les insinuó éste, que para precaver que su presencia les quitase la libertad de votar o se presumiese que sus ideas tenían algún influjo en el Acuerdo, trataba de retirarse a esperar las resultas del Congreso; pero las instancias de éste se lo impidieron, protestando con uniformidad que cada cual explicaría su opinión y dictamen sin otros miramientos que los debidos a la Justicia, a la utilidad pública y a lo que cada uno concibiese ser más conforme a la voluntad expresa o presunta del Soberano.

»Allanado pues y convenido así, y exhortado el Pueblo a que guardase moderación, despejase las puertas de la casa del Ayuntamiento y esperase tranquilo como lo efectuó, el resultado de la Junta; después de varias discusiones, oída la opinión de los representantes del Pueblo, de la Clerecía, Orden Religioso, Jefes militares y de Renta, Asesor de Gobierno Dr. D. Eugenio Elías, e interino de Marina Dr. D. Lucas José Obes, declaró la Junta por unánime consentimiento, voto y dictamen de aquellos vocales, que para salvar al Pueblo de los disturbios y desastres que le amenazaban, para mejor conformarse con la voluntad del Soberano expresa en el Diploma Indiano, y demás Códigos Generales de la Nación, y en atención finalmente a la precipitada ausencia que en la madrugada de este día acaba de hacer el referido D. Juan Ángel de Michelena sin noticia del Cabildo, y dejando entregado a sí mismo el vecindario, debía obedecerse pero no cumplirse el citado orden Superior del 17 del corriente: que el Sr. Gobernador elevase por su parte los recursos que la Ley le franquea en estos casos, bien a la Real Audiencia Territorial, sin cuyo acuerdo procedió el Exmo. Virrey a su deposición del mando, o bien tentando a este arbitrio al mismo Soberano en la Suprema Junta erigida por la Nación en la Capital de Sevilla el 19 de Mayo del presente año, sin apartarse de esta Ciudad por interesar así a la tranquilidad pública por tener este vecindario

cifrada en él su esperanza caso de realizarse alguna invasión por los Enemigos de la Corona, esperanza que con fundamento le ha hecho concebir la notoria aptitud, actividad y valor de este Jefe, de que tiene dadas las mas relevantes pruebas, igualmente que de su ascendrado [acendrado] Vasallaje al mejor de los Monarcas, y finalmente por ser este el voto del Pueblo, a cuyas instancias se han congregado en este día; que en el entretanto y hasta que con mejor acuerdo se establezca aquel de Gobierno más adaptable a las circunstancias y resoluciones sucesivas de la Capital, se reconozca esta Junta presidida por el indicado Sr. Gobernador D. Francisco Xavier de Elío, como la particular y subalterna de este Pueblo, formada a ejemplo de las que se han mandado crear por la Suprema de Sevilla en todos los Pueblos del Reino que contengan el número de 2.000 vecinos, desde el momento en que llegaron a entenderse las siniestras miras del Emperador de los Franceses, la prisión de nuestro Rey y Señor muy amado D. Fernando el Séptimo, y las violentas abdicaciones de la Corona a que fueron obligados las personas Reales. Que se elijan por asesores de la misma Junta a los referidos Doctores Elías y Obes, y por Secretario a mí, el infrascrito Escribano.

»Que mediante a ser estas providencias tomadas en la estrechez del tiempo, instancias del Pueblo, y su general contraste, se entienda facultada para corregir, ampliar o modificar tanto el número de individuos que la componen, como cualesquiera otras deliberaciones relativas a erección y procedimientos consiguientes, de los cuales particularmente no ha tratado en este acuerdo: que todos los Jefes militares que son presentes quedan obligados a consultarla cualesquiera género de órdenes, que directamente se les comunique por el Exmo. Sr. Virrey D. Santiago Liniers, o bien por otra autoridad de la Capital, ínterin las cosas subsisten en el estado que hoy tienen, y que el objeto de la presente determinación no se entienda, ni interprete por motivo alguno ser otro que el de evitar conmociones populares y conservar esta parte del Virreinato en la debida obediencia a su legítimo Soberano el Sr. D. Fernando 7, defenderlo hasta donde nuestras fuerzas alcanzan, y en un todo y por todo servirle como fieles vasallos. Todo lo cual convenido y declarado así se leyó íntegramente a todos los concurrentes, quiénes (*sic*) enterados de ello lo reprodujeron en la más bastante forma, firmándolo en su virtud conmigo el Escribano, que de todo ello Doy fé. (*sic*)- Xavier de Elío- Pedro Feliciano Sainz de Cavia, Escribano de S.M.-»

IN MEMORIAM.

EL GENERAL DON JUAN ANTONIO SUANZES Y FERNÁNDEZ, MARQUÉS DE SUANZES

Emilio ANTÓN MIRANDA
Teniente Coronel de Ingenieros de Armas Navales.
Ex presidente de empresa del INI

Jaime ANTÓN VISCASILLAS
Alférez de navío de la Armada (RV)

Cuando acaba de cumplirse el trigésimo aniversario del fallecimiento, el 6 de diciembre de 1977, del general inspector de Ingenieros Navales de la Armada don Juan Antonio Suanzes y Fernández (1891-1977), primer marqués de Suanzes, resulta a todas luces de justicia honrar su memoria. La magnitud de su obra —el diseño de la política industrial de la posguerra y del INI, que es tanto como decir la industrialización de España, partiendo de unas circunstancias especialmente difíciles, lo que hace su obra todavía más meritoria—, su enorme talento y su extraordinaria talla humana convierten a Suanzes, sin duda alguna, en una de las figuras más importantes de la historia de España de todo el siglo xx.

Su condición de marino e ingeniero naval de la Armada justifica con creces que evoquemos su relevante y señera personalidad desde las páginas de esta nuestra querida REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Tal evocación es al mismo tiempo una deuda de gratitud y, en nuestro caso, viene motivada asimismo por una profunda admiración y un inmenso cariño. Comprendiendo la dificultad que entraña resumir en pocas líneas una trayectoria vital como la suya, tan intensa y extensa en todos los órdenes, y por supuesto sin el menor ánimo de ser exhaustivos —pues para eso ya existen estudios y libros mucho más autorizados que abordan la gestión pública de nuestro protagonista—, sólo pretendemos modestamente, ahora que tanto se habla de «memoria histórica», recordar a este gran patriota español, cuya brillante ejecutoria no merece caer en el olvido sino, todo lo contrario, ha de ser para todos los españoles de bien un ejemplo permanente de entrega y abnegación al servicio de España.

Origen y primera vocación: la Armada

Juan Antonio Suanzes y Fernández había nacido en «El Ferrol» —así denominado entonces— el día 20 de mayo de 1891, en el seno de una stirpe tradicionalmente vinculada a la Armada por ambas ramas familiares. Fueron sus padres

Saturnino Suanzes y Carpegna, y Blanca Fernández Antón, quienes contrajeron matrimonio en 1890, siendo Juan Antonio el mayor de sus seis hijos (1).

Saturnino Suanzes (2), que perteneció al Cuerpo General de la Armada y participó durante casi tres años en la guerra de Cuba, compaginó su carrera con la enseñanza, al crear en Ferrol una academia de preparación militar. En ella se formarían futuras y destacadas personalidades, como el mismo Francisco Franco —año y medio más joven que Juan Antonio y amigo de éste desde la infancia—, quien, debido a la interrupción de las oposiciones a la Escuela Naval (3) por decisión del Gobierno, se vio obligado a escoger otra arma, viendo así truncadas sus aspiraciones de ser marino.

Juan Antonio Suanzes había cursado el bachillerato propio de su época en el conocido Colegio de don Jesús —que se reducía a una escolarización de dos años— y también realizó estudios en la Escuela de Artes y Oficios de Ferrol. La edad de incorporación a la Escuela Naval (4) estaba comprendida entre los catorce y los dieciséis años, aunque podía variar según la convocatoria. Su padre pudo hacer valer su influencia para conseguir la incorporación de su hijo a las oposiciones, a pesar de que tan sólo contaba doce años y de que su baja estatura hacía todavía más patente su corta edad. Sobre esto escribió: «No comprendo cómo se las arregló mi padre». También posibilitó su acceso la ampliación de la convocatoria de 24 a 58 alumnos. Este hecho facilitó el reenganche de candidatos que, habiendo aprobado el ingreso anteriormente, se habían visto excluidos por la limitación de plazas. Algunos incluso estaban cursando otras carreras y contaban ya diecisiete o dieciocho años, dándose el caso de que uno de ellos estaba en el seminario, de donde salió para incorporarse a la Escuela.

Juan Antonio Suanzes fue pues, con mucha diferencia, el más joven de su promoción (5) e ingresó como aspirante el 1 de septiembre de 1903. En seis semestres completó los estudios navales, que comprendían materias básicas

(1) Los cinco hermanos de Juan Antonio Suanzes fueron: Amalia (que murió con tan sólo dos años), José María (capitán de Infantería, que murió en el frente de Villarreal [Álava] durante la Guerra, padre del almirante general Saturnino Suanzes de la Hidalga, antiguo AJEMA), María del Carmen (casada con Juan Cervera y Jiménez-Alfaro, ingeniero naval), Luis (ingeniero de caminos, canales y puertos, soltero) y Blanca (casada con Jesús Fontán Lobé, vicealmirante, que llegó a ser segundo jefe de la Casa Militar del Generalísimo).

(2) Don Saturnino Suanzes y Carpegna alcanzó en activo el empleo de capitán de fragata. Su academia, que adquirió gran prestigio, estaba situada en el mismo lugar que hoy ocupa el Colegio Tirso de Molina, de los padres mercedarios, en Ferrol.

(3) Desde 1907 y hasta 1912 no se convocó oposición alguna de ingreso en la Escuela Naval. La primera promoción de la nueva Escuela Naval Militar de San Fernando (la 315.^a) se incorporó el 1 de enero de 1913.

(4) La Escuela Naval Flotante estaba instalada en la fragata *Asturias*, atracada en la dársena de la Fosa del arsenal ferrolano. Creada por decreto de 10 de septiembre de 1869, la primera promoción se incorporó en 1871.

(5) Promoción 312-A (24 plazas). La real orden de 31 de julio de 1903 amplía las plazas (promoción 312-B). Fueron sus compañeros de promoción, entre otros, Francisco de la Rocha y Riedel (también compañero de promoción del Cuerpo de Ingenieros), Emilio Antón Palacios, Fausto Escrigas Cruz, Francisco Guimerá Bosch, Ramón Díez de Rivera y Casares y Luis Bustamante de la Rocha.

—como física y química— y otras específicas —como instrucción militar y marinera, o manejo de máquinas de vapor—. En la Escuela destacó siempre por su inteligencia y sentido del deber, aunque sin esforzarse demasiado, circunstancia que le censuraba su padre, quien entendía que podía ser el primero de su promoción si quisiese.

Su etapa como alumno se enmarca en un contexto adverso para la Armada, debido a lo reciente de la guerra hispano-norteamericana de 1898, que había producido la casi completa destrucción de la Flota; pero es ésta también una época animada de un intenso debate en pro de la reconstrucción del poder naval perdido, durante el cual se formularon proyectos importantes que se pondrían en marcha años después.

En el verano de 1904 tuvo su primer contacto con la dotación de un buque, el aviso *Giralda*, donde se alojó varios días, mientras la nave permanecía atracada en San Sebastián, invitado por su primo hermano Francisco Moreno (6), entonces alférez de navío. En julio de 1906 fue promovido a guardiamarina, embarcando en el guardacostas *Numancia*, en el que permaneció casi un año realizando diversas navegaciones por España. Pasó destinado al acorazado *Pelayo*, con el que navegó por la Península y el norte de África y en el que permaneció —salvo un intervalo de poco más de un mes a bordo del crucero *Carlos V*— hasta septiembre de 1908, cuando ascendió a alférez de fragata. Con su nuevo empleo embarcó en buques torpederos hasta julio de 1909. El día 31 de ese mes y año realiza los exámenes finales para el empleo de alférez de navío, que aprueba sin dificultad, siendo ascendido por real orden de 1 de septiembre de 1909 con tan sólo dieciocho años. Se sitúa en el escalafón con el número 13 de una promoción de 29 miembros, entre Manuel Garcés de los Fayos y Trinidad Matres García. Desde esa fecha quedó afectado a la comandancia de artillería del apostadero de Ferrol.

El 25 de febrero de 1910 embarca en el recién entregado crucero *Reina Regente*, en el que, como parte de su primera dotación, permanecerá durante dos años. El buque, el 19 de enero de 1912, encontrándose a la altura de Yazanen, en el norte de África, sufrió una seria avería en las máquinas que, provocando una vía de agua, hizo que se inundasen pañoles y calderas. El accidente recordó a la dotación el trágico destino del primer crucero *Reina Regente*, hundido frente a Tánger en marzo de 1895, naufragio en el que perecieron sus más de 390 tripulantes.

La ayuda del cañonero *Laya*, y la pericia y serenidad de los mandos del *Regente*, dirigidos por su comandante, el capitán de navío don Augusto Miranda y Godoy (7), permitieron salvar la situación haciendo encallar el

(6) Los hermanos Moreno Fernández, entre ellos los futuros almirantes Francisco y Salvador, eran hijos del vicealmirante Salvador Moreno Eliza y de María Fernández Antón, hermana de Blanca Fernández Antón, la madre de Juan Antonio Suanzes.

(7) El después almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), hoy marino ilustre, sería cinco veces ministro de Marina, consejero de Estado y senador vitalicio del Reino. Su eficaz gestión ministerial influiría notablemente en la futura trayectoria profesional de Suanzes, pues éste se incorporaría como alumno a la Academia de Ingenieros, que creada por aquél en octubre de 1914, se instaló en Ferrol. La primera promoción se incorporó en 1915. Posteriormente, Suanzes dirigiría, como ingeniero de la SECN, gran parte de las construcciones del programa naval de la Ley Miranda (submarinos, destructores y cruceros).

buque en una playa próxima. Por último, el *Reina Regente* pudo ser remolcado hasta Cartagena al día siguiente.

Por su valerosa intervención, y a propuesta de su comandante, el alférez de navío Suanzes, que no tenía más que veinte años, sería recompensado con la Cruz del Mérito Naval y del Mérito Militar con distintivo rojo, la primera de ellas posteriormente declarada pensionada.

En febrero de 1912 pasó destinado al cañonero *Marqués de Molins*, tan sólo por un mes, siendo transferido en el mes de marzo al aviso *Giralda*, entonces yate real y posteriormente buque escuela, donde tuvo ocasión de conocer y tratar personalmente a S.M. Alfonso XIII (8) y en el que permaneció hasta febrero de 1913. A partir de esa fecha quedó asignado a la Comisión Inspector de Nuevas Construcciones de Ferrol, para luego formar parte de la primera dotación del acorazado *España*, primero de la serie de los tres de la Ley Ferrándiz, de 1908. Su construcción fue llevada a cabo por la Sociedad Española de Construcción Naval (9) (SECN, conocida como «la Naval»), en Ferrol, entre 1909 y 1913. A bordo del *España* participó, en octubre de 1913, en el solemne acto de despedida al presidente de la República Francesa Raymond Poincaré, que embarcaba en el buque *Diderot* al finalizar su visita oficial a España. En octubre de 1914 se le destina de nuevo al crucero *Reina Regente*, donde permanecerá hasta marzo de 1915, fecha en que iniciará una nueva e ilusionante etapa de su intensa vida profesional.

El impulso de la construcción naval que propició la Ley Ferrándiz y, más adelante, la Ley Miranda (de 1915) hizo necesario replantear por completo la formación de los ingenieros de la Armada, que hasta esta última cursaban sus estudios en universidades extranjeras, debido al cierre definitivo de la antigua Escuela Especial en 1896. El ministro de Marina, almirante don Augusto Miranda, ordenó en 1914 la reapertura de la Escuela, incorporándola a la de Máquinas, ya existente en Ferrol y que a partir de entonces pasó a denominarse Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada. A través de varias reales órdenes se desarrolló la normativa y planes de estudio de la nueva Academia, en la que se admitió el ingreso de oficiales del Cuerpo General de la Armada mediante exámenes de geometría descriptiva y mecánica, lo que posibilitaba obtener el título de ingeniero con dos cursos de estudios. También, y debido a la falta de aspirantes, se amplió la convocatoria a oficiales del Arma de Ingenieros del Ejército, los cuales debían también cursar dos años.

(8) Con S.M. Alfonso XIII Suanzes mantendría una relación de gran respeto y afinidad de ideas durante muchos años. La última vez que se entrevistaría con él sería en el exilio del monarca, en Roma, en 1940, pocos meses antes de la muerte de aquél, con ocasión de uno de los viajes oficiales de Suanzes a Italia como director de Construcciones Navales del Ministerio de Marina.

(9) La Naval, constituida en 1908, estaba participada en un 60 por 100 por firmas españolas y en un 40 por 100 por las firmas inglesas Vickers, Armstrong-Whitworth y John Brown. Gestionaría, entre otros centros y factorías, los astilleros de Cartagena y de Ferrol. Las firmas inglesas gozaban además de contratos de asistencia técnica, lo que les otorgaba un gran poder como «casas de garantía».

Así, en febrero de 1915 se accedió a la solicitud de Suanzes para cursar estudios, y con él ingresaron en la Academia otros dos oficiales de Marina, Francisco de la Rocha y Nicolás Franco Bahamonde. Entre los oficiales del Ejército figuraban Augusto Miranda y Maristany (hijo del ministro), Carlos Godino Gil, Áureo Fernández Ávila, Luis Ruiz Jiménez y Jesús Alfaro Fournier, entre otros. En total, 13 alumnos (tres de Marina y diez del Ejército), que en 1917 formaron la primera promoción de ingenieros navales salida de la flamante Academia. Todos ellos tendrían gran proyección posterior en sus carreras profesionales.

Durante su formación en la Academia de Ingenieros, donde también destacó por su carisma, inteligencia y compañerismo, Suanzes se alojó en la residencia oficial de su tío el almirante don Salvador Moreno y Eliza, a la sazón comandante general del arsenal de Ferrol. Con ocasión del relevo de este último por el almirante don Pedro de Mercader y Zufiá, conoció a una de sus hijas, Joaquina (Tina), con quien inició una relación que culminó con su boda en la iglesia castreña de San Francisco el 28 de julio de 1917.

Antes de finalizar sus estudios, obtuvo el título de ingeniero torpedista electricista y, en junio de 1917, el de ingeniero naval. Por varias reales órdenes causa baja en el Cuerpo General y, correlativamente, es dado de alta en el de Ingenieros, donde se le promueve al empleo de capitán con antigüedad de 28 de junio. Quedó escalafonado con el número 2, entre Francisco de la Rocha y Nicolás Franco. Posteriormente realizó prácticas durante cuatro meses en diversos organismos (Inspección de Bilbao, Laboratorio Central de Ingenieros del Ejército e Inspección de Barcelona). Finalizadas las mismas, en diciembre de 1917 pasó destinado a la Escuela Naval de San Fernando (Cádiz), ciudad en la que se establecería el matrimonio Suanzes de Mercader. Como profesor, se encargó de la asignatura de máquinas, y con dicho cometido también embarcó en el acorazado *Alfonso XIII* durante varios meses al año.

El 4 de julio de 1919 ascendió a comandante de Ingenieros, continuando como profesor de la Escuela Naval hasta enero de 1920, en que pasó destinado a la comisión inspectora del arsenal de Cartagena, con objeto de realizar un curso de especialización en submarinos. Y es precisamente en Cartagena donde la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), conociendo su prestigio, le ofrece la dirección del astillero de esta ciudad, ofrecimiento que Suanzes acepta, iniciándose así una intensa relación profesional que duraría catorce años (1920-1934). Al principio su situación, desde el punto de vista jurídico-administrativo, sería un tanto atípica, pues se mantendría en activo como militar —aunque sin mando— y al mismo tiempo trabajaría como directivo de la Naval.

En agosto de 1921, con tan sólo treinta años, ascendió al empleo de teniente coronel. En septiembre de 1922 viajó a Londres, donde disfrutó de un mes de licencia por asuntos propios, y en noviembre de ese año finalmente se accedió a su solicitud de pase a la situación de «supernumerario». Tras diecinueve años en la Armada, no volvería al servicio activo como militar hasta bien avanzada la Guerra.

Ingeniero director de los astilleros de Cartagena y Ferrol, y otras responsabilidades

Entre 1922 y 1926 dirigió la factoría naval de Cartagena, donde desarrolló numerosos proyectos de buques y submarinos en lo que sin duda constituyó uno de los períodos de mayor apogeo de la construcción naval española.

Durante la década de los veinte, tanto en Ferrol como en Cartagena se entregaron gran parte de las unidades fijadas en los dos programas navales de la Ley Miranda, cuyos plazos de construcción debieron ser prorrogados por la Ley Cortina, de 1922, debido a los retrasos que la primera guerra mundial había provocado en el suministro de materiales por parte de la Vickers, una de las firmas propietarias de la Naval. La fuerte influencia de los ingleses, que ostentaban también las garantías técnicas, y sus frecuentes «usos colonialistas», provocarían serias discrepancias por parte de Suanzes. Éste defendía conseguir una mayor independencia de la Vickers, lo que permitiría a la empresa desarrollar proyectos propios más modernos, y reducir las importaciones fomentando la fabricación española y el autoabastecimiento.

Durante su mandato en el astillero de Cartagena se entregaron los siguientes buques: los submarinos B1-B6 tipo Holland, y los destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*. Se inició la construcción de los submarinos C1-C6 (entre 1923 y 1925), que se entregarían entre 1928-1930; y también la segunda serie de destructores de la Ley Miranda, que fueron los tres primeros de la clase Churruca (de los que se construirían 16 unidades).

En 1926 Suanzes fue trasladado a Ferrol como director del astillero de la Naval, en el que permaneció hasta 1932. En esta época pasó a encargarse de otro tipo de buques: los cruceros *Príncipe Alfonso*, *Almirante Cervera* (pertenecientes a la segunda serie de cruceros de la Ley Miranda, entregados en 1927 y 1928, respectivamente) y *Miguel de Cervantes* (construido merced al Plan Cornejo y entregado en 1930). Desarrolló asimismo la construcción de los nuevos cruceros tipo Washington, el *Canarias* y el *Baleares* (también del Plan Cornejo, que se entregarían en 1936), además de otros buques menores.

En Ferrol, Suanzes se hizo una persona muy querida por todos, en especial por los obreros y empleados de niveles modestos, pues demostró una gran sensibilidad por su situación. Esa preocupación social le acompañaría durante toda su vida y se traduciría en la toma de numerosas decisiones al respecto.

La proclamación de la II República, en abril de 1931, con la que Suanzes se mostraría crítico desde el principio, supuso un frenazo en los planes de construcción naval militar. El decreto de 23 de junio de 1931 ofreció a los oficiales de la Armada condiciones ventajosas para pasar a la situación de segunda reserva y retiro, con vistas a reducir lo que se consideraba un exceso de personal. Suanzes, que vivía con preocupación los acontecimientos que se estaban desarrollando, pensó que su vuelta al servicio activo sería imposible, por lo que solicitó su retiro, al igual que casi todos sus compañeros ingenieros de promoción. Pocos años después, los hechos demostrarían lo contrario.

En enero de 1932 fue nombrado inspector general de Construcciones de la SECN, lo que supuso trasladarse a Madrid y asumir la responsabilidad máxima sobre la totalidad de los proyectos de construcción de la empresa en el conjunto de sus factorías.

Durante la etapa de Suanzes en la Naval, el porcentaje de materiales y piezas elaboradas que se importaban —básicamente de la Vickers— pasó del 80 por 100 en 1920 a sólo un 5 por 100 en 1933. Por poner un ejemplo, en los cruceros tipo Baleares la aportación industrial española se elevó al 95 por 100 del total. Todo ello supuso un mayor protagonismo para la industria y profesionales españoles en detrimento de la influencia británica.

La salida de la Naval al mercado internacional en competencia directa con la Vickers, la sensible reducción de los programas navales por decisión gubernamental, y otras causas de gestión empresarial provocaron una seria crisis que culminó con el enfrentamiento de Suanzes con la gerencia inglesa. El 23 de febrero de 1934 abandonó definitivamente y de forma violenta la empresa, dejando bien patentes los motivos que le obligaban a tomar esa decisión. Sin duda fue ésta su experiencia profesional más traumática.

Creó entonces una pequeña empresa de asesoramiento técnico que se llamó EPYR (Estudios, Proyectos y Reparaciones), a la que se incorporó algún otro ingeniero cesante en la Naval; pero lo convulso de esos años no favoreció la iniciativa. En estas circunstancias, recibió la oferta de la empresa Boetticher y Navarro S.A. (BYNSA), fabricante, entre otras cosas, de ascensores, de asumir el cargo de director general.

Desde las funciones ejecutivas que asumió en la empresa, Suanzes puso un gran énfasis en la mejora de la productividad, a través de un complicado sistema de incentivos económicos. Aquí también destacó por su gran capacidad de trabajo, de lo que es expresivo el hecho de que escribiera de su puño y letra largos y complicados informes. Quizá por las circunstancias políticas y sociales del momento, quiso adoptar una actitud de menor notoriedad que en sus responsabilidades anteriores. La sucesión de huelgas y conflictos laborales, acentuadas a partir de febrero de 1936, propició que los propietarios de la empresa (Gómez Navarro y la familia Boetticher, de origen austriaco) decidieran recurrir al cierre patronal en junio siguiente. Tras la denuncia de los sindicatos, Suanzes y otros directivos fueron detenidos e interrogados en la Dirección General de Seguridad.

Al inicio de la Guerra, el Ministerio de Defensa se incautó de BYNSA, que no sería devuelta a sus propietarios hasta finalizada la contienda. En 1943 se realizaría una ampliación de capital para dar entrada al INI, con lo que Suanzes volvió a vincularse con la empresa, esta vez de manera indirecta.

La guerra civil y el nuevo régimen. La Comisión de Salvamento de Buques (1937-1938)

El asesinato de Santiago García de Vinuesa Díez, vecino de la familia Suanzes, el 25 de julio de 1936, les llevó a abandonar su casa de la calle

Tambre, en la colonia de El Viso (pocos días después requisada por la CNT), y a trasladarse a casa de su madre, en la calle Ramón de la Cruz. A los pocos días, un pelotón de milicianos irrumpió en el domicilio donde se había refugiado la familia, llevándose consigo a Suanzes, así como a su hermano Luis y a Francisco Dopico, militar ferrolano casado con una prima de la familia. Al cabo de dos días sin noticias de su paradero, aparecieron sigilosamente por la noche. Habían sido liberados gracias a la gestión del general Masquelet, amigo de Francisco Dopico, que se responsabilizó de los tres detenidos ante el comisario de la *checa* en que estaban reclusos. Años después, como muestra de gratitud, Suanzes gestionaría personalmente la repatriación a España de los restos de Masquelet, muerto en París.

El drama familiar de la guerra se vio acentuado por el hecho de que Tina, esposa de Suanzes, se encontraba en el octavo mes de gestación de su décimo hijo (María Jesús, *Machús*), que nacería el 3 de noviembre de 1936 mientras su padre estaba refugiado en la embajada de Polonia. Perseguido por las terriblemente famosas «brigadas del amanecer» —de las que incluso tuvo que escapar saltando por los tejados—, y tras varios registros en su domicilio, Juan Antonio Suanzes, en compañía de su hermana María del Carmen y del marido de ésta, Juan Cervera, se refugió en la embajada polaca en octubre de 1936. Tras numerosas vicisitudes, el 23 de marzo de 1937 pudieron salir de la legación las personas no movilizadas (niños, mujeres y hombres de cierta edad), entre ellas, Suanzes y su hermana. Como cientos de refugiados en otras embajadas, tras una peripecia con tintes de odisea consiguieron llegar a Valencia y embarcar rumbo a Marsella, donde fueron recibidos por delegados franquistas y conducidos a Irún el 31 de marzo. Desde San Sebastián, Suanzes se trasladó a Salamanca para presentarse ante Franco, con quien le unía una amistad que se remontaba a la infancia. Ese momento marca el inicio de una estrechísima relación personal y de una colaboración política y militar de enorme trascendencia. Pocas personalidades tuvieron con Franco un entendimiento tan perfecto como Suanzes, entendimiento que se mantendría activo durante los veinticinco años siguientes.

En Salamanca, Suanzes pasó a prestar servicios en el Estado Mayor de la Armada, participando activamente en los planes navales que se llevaron a cabo durante esa etapa de la Guerra. Entre otras cosas, informó favorablemente sobre el rearme del crucero *República* (ex *Reina Victoria Eugenia* y futuro *Navarra*), que se encontraba en San Fernando con serios daños.

Entretanto, y afortunadamente, después de numerosas gestiones Suanzes consiguió que su esposa e hijos (once en total) obtuviesen los pasaportes necesarios para salir de Madrid y, desde Valencia, embarcar en el destructor británico *Haddock*, que les conduciría a Marsella. Finalmente, llegaron el 27 de agosto de 1937 a San Sebastián, donde con gran emoción se reencontraron con el cabeza de familia y se trasladaron a Puentedeume (La Coruña), lugar de veraneo de los Suanzes.

El 31 de octubre de 1937 Suanzes fue «habilitado» de coronel de Ingenieros de la Armada, y casi un año después, confirmado en ese empleo,

situándose de nuevo en el escalafón entre Francisco de la Rocha y Nicolás Franco. Durante el verano de 1937 formó parte del círculo de personas próximas al Generalísimo que recibieron el encargo de reflexionar sobre la estructura del Estado que había de surgir de la victoria en la Guerra. Suanzes tuvo un papel decisivo, redactando informes sobre los más variados temas: Administración, trabajo, industria, justicia, familia y hogar, enseñanza, religión... En cuanto a la Administración, por ejemplo, defendió una reorganización a fondo, un sistema cerrado de función pública, el fomento de la moral en el trabajo y la necesidad del «cumplimiento del deber con firmeza, pureza, disciplina, urbanidad y alegría». Más extenso e importante fue el capítulo dedicado a la industria, pues en este campo Suanzes accedería después a las más altas funciones. En él ya dejaba patente, entre otras muchas consideraciones, su ideario respecto a la necesidad de nacionalizar, por motivos estratégicos, las industrias militares, la energía y las comunicaciones.

El 30 de octubre de 1937 el Generalísimo ordenó, a través del jefe de Estado Mayor de la Armada, vicealmirante don Juan Cervera Valderrama, el salvamento del destructor *Císcar*, que bajo mando republicano se había hundido unos días antes en Gijón —el 21 de octubre— al ser bombardeado por la Legión Cóndor durante la toma de la ciudad por las tropas nacionales. En el mismo escrito se nombró en comisión a Suanzes director de los trabajos, proveyéndole de todos los medios necesarios, personales y materiales, para llevar a cabo la operación. El eventual rescate del *Císcar* se consideró valiosísimo —debido a sus características de buque de guerra moderno entre los de su clase—, dada la penuria de unidades de la flota nacional. Al frente de una comisión técnica, formada por un equipo de trabajo altamente cualificado y seleccionado personalmente por Suanzes, se emprendió una labor titánica para verificar la operación. La técnica utilizada y el entusiasmo que infundió en todos sus colaboradores hicieron posible que, a pesar de la enorme dificultad que entrañaba, el salvamento del destructor fuese un éxito, hasta el punto de considerarse un hito de la tecnología naval.

Después de tres meses de intenso trabajo, y cuando ya quedaban sólo unos días para efectuar la definitiva maniobra de reflotamiento, el 30 de enero de 1938 Juan Antonio Suanzes fue nombrado ministro de Industria y Comercio en el que sería el primer gobierno de Franco. Sustituido al frente de la comisión de salvamento por el también ingeniero naval Luis Santomé, Suanzes asistió —en compañía de numerosas autoridades— a la segunda y solemne fase de la maniobra, el 1 de marzo, con ocasión de la cual pronunciaría su célebre y memorable invocación: «Por la Virgen del Carmen, ¡levántate, *Císcar!*».

El éxito del salvamento del *Císcar* animó a la comisión a proseguir sus actividades de reflotamiento de buques y submarinos en otras zonas del litoral español, a medida que iban siendo conquistadas por los ejércitos nacionales, sumando más de cien, a finales de 1940, las unidades recuperadas.

Dos veces ministro de Industria y Comercio (1938-1939, 1945-1951)

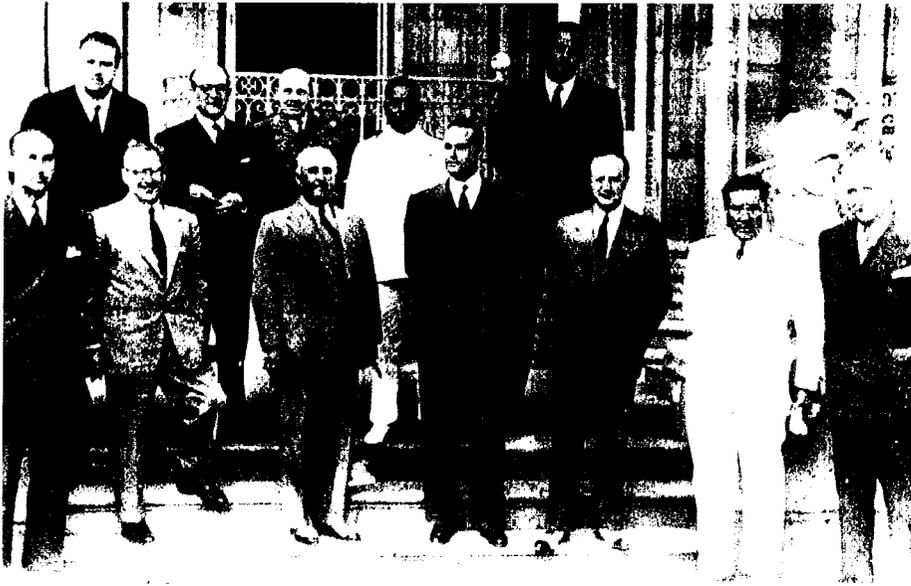
Todavía en plena guerra, Franco decidió la constitución de su primer gobierno, que sustituyó a la Junta de Defensa Nacional en aplicación de la Ley de Organización Administrativa del Estado, promulgada precisamente por dicho órgano el 30 de enero de 1938.

La composición del Consejo de Ministros fue estudiada cuidadosamente por Franco, para acoger en su seno a los diferentes sectores de oposición al Frente Popular (tradicionalismo, Falange, Renovación Española, simpatizantes de la CEDA, Bloque Nacional, militares y técnicos). Para Franco, la tarea de reconstrucción nacional debía comenzar de inmediato, y por ello la cartera de Industria y Comercio resultó decisiva en el nuevo gobierno. A la admiración que profesaba a Suanzes por su talento e inteligencia, se unió la confianza existente entre ambos —que echaba raíces en la infancia— para encomendarle tan eminente tarea ministerial.

En esta primera etapa como ministro de Industria y Comercio (de 30 de enero de 1938 a 10 de agosto de 1939), Suanzes se fijó como tarea prioritaria la recuperación de las industrias en los territorios que iban incorporándose a la zona nacional. Instaló la sede del ministerio en Bilbao (Palacio de la Diputación), sin duda por mor de la tradición industrial de la capital vizcaína. Su departamento asumió los servicios de industria, comercio y política arancelaria, minas y combustibles, tarifas de transporte, comunicaciones marítimas, pesca, y finalmente incorporó también el Servicio de Abastecimiento y Transportes, asuntos estos últimos clave y que inicialmente dependieron de Vicepresidencia del Gobierno.

Se rodeó de un notable equipo de colaboradores (José María de Areilza, Agustín Marín, Jesús Alfaro o el marqués de Valterra), que realizó una labor ingente. Desde el primer momento, Suanzes se guió en su política por el principio de que el Estado tenía que asumir un papel protagonista en la industria, tanto en tiempo de guerra como de paz. En el primer caso, serviría para defender la independencia nacional, y en el segundo, aseguraría una óptima situación de la balanza comercial. Defendía, pues, una autarquía parcial, sobre todo en lo relativo a las industrias militares y a aquellos sectores con mayor peso en las importaciones. No una autarquía más amplia pues era consciente de la necesidad de otras importaciones que hacían imposible una independencia total. Durante este primer mandato preparó las leyes básicas en materia de protección a la industria nacional, legislación que se ejecutaría una vez que abandonó el cargo, en agosto de 1939. En definitiva, su «ideología autárquica» estaba motivada por el contexto general de la guerra civil, la coyuntura internacional y los antecedentes históricos próximos, entroncando directamente con un regeneracionismo que hundía sus raíces en la Restauración.

Por otra parte, debido a las insuficiencias de la iniciativa privada, Suanzes pensó en disponer de un instrumento idóneo para canalizar con eficacia y financiar la tarea de la reconstrucción nacional. En este sentido, recabó información sobre los estatutos del Istituto per la Ricostruzione Industriale



El sexto gobierno de Francisco Franco reunido en el palacio de Ayete (San Sebastián) en 1945. De izquierda a derecha, 1.ª fila: Rein, Suanzes, Franco, Pérez, Fernández-Cuesta, González Gallarza y Fernández-Ladreda; 2.ª fila: Martín Artajo, Ibáñez Martín, Dávila, Regalado y Girón.

(IRI, de Italia) y de la Banca Nazionale del Lavoro. Pensó que el Banco de Crédito Industrial (BCI, creado en 1917), bajo tutela del Ministerio de Hacienda, podía ser esa vía. Pero la idea no prosperó, posiblemente por el rechazo de Hacienda a ceder su control, por lo que se planteó crear un nuevo organismo, que sería el futuro Instituto Nacional de Industria (INI). Su cese en el ministerio impidió que lo llevara a cabo en ese momento.

Pero en esta época Suanzes no se limitó a su función técnica, sino que fue uno de los ministros más activos políticamente. Entre otros asuntos, participó en la elaboración del Fuero del Trabajo, en su calidad de presidente de la comisión especial que se ocupó de su redacción, cuerpo legal que fue aprobado el 9 de marzo de 1938. También formó parte de la ponencia que estudiaría la Ley de Bases de la Organización Nacional-Sindicalista.

Por diversas y complejas circunstancias, en agosto de 1939 Franco decidió remodelar a fondo su gobierno, de cuyos miembros sólo mantuvo a dos en el siguiente gabinete. Suanzes, que habría de mantener intacta su amistad con el Generalísimo, recibía no sólo un merecido reconocimiento a su gestión, sino también la seguridad de que habrían de corresponderle en el futuro «nuevas tareas de inmensa importancia». No en vano, Franco ya tenía previsto que Suanzes se hiciese cargo de las construcciones navales militares, que se encontraban en situación crítica, asumiendo la que sería la nueva Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares en el seno del Ministerio de Marina, reestablecido en agosto de 1939.



La botadura del crucero *Canarias*. Ferrol, mayo de 1931.

Con rango de director general y dependencia directa del ministro de Marina —que era su primo hermano Salvador Moreno—, Suanzes ejerció el cargo desde el 23 de septiembre de 1939 hasta el 1 de julio de 1941, en que dimitió por discrepancias con el ministro y otros altos cargos. Las funciones fundamentales de la Dirección de Construcciones eran: desarrollar proyectos de construcción, planear el desenvolvimiento de las factorías y someter planes de ejecución de buques. Antes incluso de tomar posesión de su cargo, Suanzes consideró imprescindible nacionalizar la industria naval militar, lo que implicaba la rescisión del contrato con la SECN, que seguía gestionando los astilleros de Ferrol, Cartagena y San Fernando, y liquidar así el régimen anormal imperante en la Naval durante la guerra. Se constituyó el Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares, cuyo primer presidente fue Suanzes, formando su consejo diversos vocales designados por los Ministerios de Marina, Hacienda e Industria y Comercio. No obstante, la Naval, por cuenta del Estado, continuó gestionando los astilleros en régimen transitorio hasta el 28 de febrero de 1940 (en San Fernando, hasta octubre de 1941).

En septiembre de 1941 Franco, recogiendo las ideas de Suanzes sobre crear un organismo similar al IRI italiano pero con características propias, decidió instituir el INI. Suanzes será su primer presidente (1941-1963) y, al



Visita al Instituto Nacional de Industria del emperador de Irán, Reza Pahlevi, en 1947.

propio tiempo, volverá a asumir la cartera de Industria y Comercio en el sexto gobierno del Generalísimo, desde el 20 de julio de 1945 hasta el 19 de julio de 1951.

Desde su nombramiento como presidente del INI (10), Suanzes se acogió a la situación de «disponible forzoso», que permitía a los altos cargos de libre designación provenientes del estamento militar disfrutar de reserva de plaza, abono de tiempo servido y progreso en los escalafones. Tal situación administrativa ni siquiera era obstáculo para optar a otros cargos. Así, Suanzes ganó por concurso las plazas de ingeniero inspector de Buques Mercantes de Vizcaya y Santander (1943), y después, mediante concurso de traslado, las de Barcelona, Tarragona y Gerona (1944), pero no ocuparía ninguna de ellas por obtener excedencia.

Su ambicionado ascenso a general subinspector (GB) del Cuerpo de Ingenieros lo obtuvo el 31 de mayo de 1944. En su despacho oficial del INI se organizó un acto de homenaje, siendo el general Dávila (antiguo ministro de Defensa Nacional y compañero de Suanzes en el primer gobierno de Franco) quien procedió a imponerle la faja.

Por decreto de 10 de noviembre de 1950 —y siendo Ministro—, Suanzes ascendió al empleo de general inspector (GD) del Cuerpo de Ingenieros Nava-

(10) El de presidente del INI era considerado, además de alto cargo, puesto de interés militar, por cuanto su titular era el máximo responsable de las industrias militares.

les de la Armada. Pasaría a la reserva por cumplir la edad reglamentaria (sesenta y ocho años) el 20 de mayo de 1959, después de permanecer quince en el generalato.

Su gran obra y legado: el INI y la industrialización de España

El Instituto Nacional de Industria, el INI, fue creado por ley de 25 de septiembre de 1941 como «entidad de Derecho Público, que tiene por finalidad propulsar y financiar, en servicio de la Nación, la creación y resurgimiento de nuestras industrias, en especial (...) la defensa del país, o que se dirijan al desenvolvimiento de nuestra autarquía económica, ofreciendo al ahorro español una inversión segura y activa» (art. 1).

Se creó, pues, por decisión personalísima de Franco —animado por el entusiasmo y las ideas de Suanzes— a través de una ley de la Jefatura del Estado, dictada directamente por su titular, pues su promulgación fue anterior a la creación de las Cortes Españolas. El preámbulo de este texto legal hacía referencia a «la necesidad de un organismo que, dotado de capacidad económica y personalidad jurídica, pueda dar forma y realización a los grandes programas de resurgimiento industrial de nuestra Nación, (...) que permitirá que el Estado recoja y canalice el ahorro, convirtiéndolo en un auxilio vivo de la economía del país».

La depresión económica que había padecido España durante la II República (1931-1936), unida a la devastación dejada por la guerra civil (1936-1939) y a la pérdida de las reservas de oro del Banco de España (entregadas a la URSS y no devueltas por ésta), justificaron la política intervencionista del Estado en la actividad industrial sobre bases autárquicas. En cualquier caso, la segunda guerra mundial (1939-1945), la posguerra y el subsiguiente aislamiento internacional de España no dejaron otra opción.

El INI se convirtió en el principal instrumento de intervención en la economía española, con el objetivo de crear una industria fuerte y autosuficiente —meta que se consiguió— en aquellos sectores que se consideraron estratégicos. Era un «ente de gestión» que aseguraba un criterio unitario en la administración de sus participaciones en diversas empresas. Sin duda alguna, el INI transformó la vida económica y técnica de España. Por iniciativa suya se crearon monopolios estatales como Campsa, Renfe, Endesa o Tabacalera, y productos genuinamente españoles como la fábrica de automóviles Pegaso, partiendo de la extinta Hispano-Suiza.

El INI español se diferenciaba sustancialmente del IRI italiano, porque no sólo preveía medios para financiar las inversiones privadas a largo plazo y en condiciones ventajosas, sino que además empleó el poder del Estado para crear directamente empresas estratégicas.

A menudo se criticó que el INI entrara en competencia con los empresarios privados, pero lo cierto —y ésa fue su filosofía— es que este ente público sólo actuaba en caso de que los particulares se inhibiesen. Por ejemplo, cuando se creó Ensidesa (Empresa Nacional de Siderurgia), el INI propuso a todas las compañías siderúrgicas participar en el proyecto. Éstas no sólo no secun-

daron la idea sino que se opusieron, pues preferían vivir tranquilamente sabiendo que toda su producción se iba a vender en un mercado subabastecido. El INI tuvo que llevar adelante su proyecto por sí solo. Como afirmó un catedrático universitario, «si Suanzes no hubiera creado ENSIDESA, España sería hoy un país de zulúes».

Don Juan Antonio Suanzes fue el fundador del INI, cuya presidencia ocupó desde el 17 de octubre de 1941 hasta el 30 de octubre de 1963, es decir, nada menos que veintidós años de ejercicio ininterrumpido del cargo.

Fue con Suanzes cuando se estructuró el armazón industrial y empresarial del grupo, y el de su presidencia es el período en que el INI alcanzó mayor protagonismo en la economía española. El hecho de haber compaginado durante seis años la cartera de Industria y Comercio (en su segundo mandato, 1945-1951), que le otorgaba también la presidencia del Instituto Español de Moneda Extranjera, con el cargo de presidente del INI, le convirtió en una de las personalidades más influyentes de la política económica e industrial española, en uno de los períodos más trascendentales de la historia de España del siglo xx.

La dependencia orgánica del INI de Presidencia del Gobierno —que se mantuvo desde su creación, en 1941, hasta 1968, en que pasó a depender del Ministerio de Industria— procuraba a Suanzes acceso directo al presidente del gobierno (que era el propio jefe del Estado, generalísimo Franco), y en los períodos en que no fue titular de Industria, contó con la adhesión a su política industrial de dicho ministerio, a cuyo frente se halló, entre 1951 y 1962, don Joaquín Planell (11), alto cargo del INI.

La dependencia directa del INI de Presidencia del Gobierno era, además, un modo de garantizar su autonomía y de propiciar la necesaria coordinación entre sus diversos sectores, vinculados a diferentes departamentos ministeriales.

Con Suanzes, la organización interna del INI estaba, en los primeros años, muy centralizada, por lo que todos los asuntos importantes llegaban a Presidencia. Las decisiones las tomaba el presidente, siendo los órganos de dirección un mero apoyo a la toma de decisiones. A pesar del aumento de departamentos, a lo largo de los años se mantuvo lo esencial de esta estructura organizativa, si bien la responsabilidad de la gestión se repartía entre el Consejo de Administración y el resto de los órganos de dirección (Comité de Dirección, de Gerencia, Comisión Ejecutiva). Suanzes condujo el INI con estilo personalista e independiente, y buscó siempre para ocupar los altos cargos del instituto profesionales acreditados de su entera confianza, elegidos en función de sus capacidades y no de sus tendencias políticas.

Durante el largo mandato de Suanzes se crearon las principales empresas del INI, algunas de las cuales han quedado como referentes del desarrollo español: Seat (fabricación de vehículos de turismo), ENDESA y ENHER (electricidad), ENSIDESA (siderurgia), ENCASO (después REPSOL, refino de petró-

(11) Don Joaquín Planell Riera fue gerente del INI (1946-1947), vicepresidente de éste (1945-1951), ministro de Industria (1951-1962), presidente de ENCASO (1944-1956), consejero de ENHER (1951-1967) y presidente de Bioquímica Española (1951-1956).

leo), ENASA (fabricante de los camiones Pegaso), ENCE (celulosas), Iberia y Aviaco (líneas aéreas), ENFERSA (fertilizantes), ENTURSA (turismo, promotora del Hostal de los Reyes Católicos, en Santiago, y del de San Marcos, en León, entre otros), CASA (aeronáutica), EN Bazán (construcciones navales militares), Santa Bárbara (armamento), Elcano (marina mercante), Extebank (Banco Exterior de España), por citar sólo algunas de las más importantes.

Durante décadas, el INI fue el máximo exponente del desarrollo económico e industrial de España, el artífice que sentó las bases del llamado «milagro económico español», que elevó al país, en los años sesenta, al rango de novena potencia industrial del mundo. El enorme prestigio del INI hizo que la sede de su Presidencia, en la madrileña plaza del Marqués de Salamanca, fuese durante muchos años escala obligada en las visitas oficiales de jefes de Estado extranjeros.

A partir de 1958, el nuevo rumbo fijado a la política económica del gobierno conllevó que el INI dejara de nutrirse de los Presupuestos Generales del Estado y que debiera recurrir a la financiación privada, lo que menoscabó su autonomía. El ministro de Hacienda Mariano Navarro Rubió puso coto a la financiación pública del INI, por considerarla un factor inflacionista. Llevó a cabo una serie de medidas que se derivaban de una interpretación personal de las recomendaciones del informe del Banco Mundial. El Plan de Estabilización y el I Plan de Desarrollo fueron la concreción de esta nueva tendencia. El problema empeoró a partir de 1962, con el nombramiento de Gregorio López Bravo como ministro de Industria. López Bravo apoyó a grupos privados que tenían contactos políticos en el gobierno. Suanzes, que desde el principio no se entendió con él, no pudo resistir que el ministro hiciese concesiones de refino a grupos privados en colaboración con petroleras extranjeras, y por eso presentó su dimisión irrevocable. Además, López Bravo perjudicó a Ensidesa frente a la privada Uninsa.

Una vez que Suanzes abandonó el INI, en octubre de 1963, el Instituto comenzó a perder independencia. En los años siguientes, se dedicaría en algunos casos a administrar curas a empresas enfermas pues, según el principio de subsidiariedad, el ente debía contener la hemorragia en pérdidas de las empresas deficitarias, y al par mostrarse generoso privatizando sus grandes beneficios. Como ejemplos de misiones de salvamento ruinosas se pueden citar dos casos: la entrada en Uninsa (Siderurgia Asturiana), en 1966, y la creación de Hunosa, en 1967, para evitar el cierre de las minas de carbón asturianas más importantes.

Tras más de cincuenta años de actividad, el Instituto Nacional de Industria (12) se suprimió por el real-decreto ley 5/1995, que también puso término al

(12) Se pueden distinguir tres etapas históricas en la actividad del INI desde el punto de vista de la política industrial del país, de la coyuntura económica e internacional y de la mayor o menor influencia de sus presidentes:

- 1941-1963: *constitución y crecimiento*. Creación de grandes empresas industriales, estrategia autárquica, primacía de los aspectos técnicos sobre los económicos, estabilidad de los cuadros directivos.
- 1963-1976: *ampliación y reorganización*. Liberalización de la economía y de las inversiones, mayor protagonismo del sector privado, sometimiento a la aplicación de los Planes de Desarrollo, reordenación de participaciones accionariales.

Instituto Nacional de Hidrocarburos (INH), creado en 1981 para gestionar las actividades empresariales públicas en materia de hidrocarburos, integradas hasta ese momento en el INI.

La entrada de España en la Comunidad Europea en 1986 supuso la adaptación del sector público al derecho comunitario. En 1992 se crea TENEO (participaciones industriales del INI en sociedades en régimen de libre competencia) y se mantiene el INI con las empresas sujetas a planes de reestructuración o reconversión. En 1995 se suprime el INI y se crean la Agencia Industrial del Estado (AIE) y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI). Posteriormente la SEPI agrupó a Teneo y a otras participaciones del Estado en Repsol, Enagás y Gas Natural (INH). En 1997 se suprime la AIE, transfiriéndose a la SEPI todos sus activos.

Otros cargos, títulos y honores

Pocas personalidades han desempeñado tantas y tan importantes responsabilidades como Suanzes, cuya vida pública fue intensa y fructífera donde las haya. Pero lo que todavía resulta más singular y extraordinario es la unanimidad existente —al menos en vida sí la concitó— en reconocerle su contribución al bien común. Sin duda, Suanzes figura entre los pocos elegidos que han concitado tal unanimidad.

Además de los relevantes y numerosos cargos hasta aquí referenciados, Suanzes desempeñó a lo largo de su vida otras responsabilidades públicas de no menor enjundia. Fue consejero nacional y procurador en Cortes por designación directa del jefe del Estado, durante muchos años y desde su creación, en 1943; presidente de su Comisión de Industria; vocal (desde 1940) y presidente del Patronato Juan de la Cierva de Investigaciones Técnicas (1942-1963) del CSIC, y vocal del propio Consejo Superior de Investigaciones Científicas; primer presidente del Comité Nacional Español de la Conferencia Mundial de la Energía (cargo que, de forma ejecutiva, ostentó entre 1956-1963, y nominalmente, hasta su muerte en 1977, pues delegó en el vicepresidente); consejero de Economía Nacional; fundador y primer presidente de la Escuela de Organización Industrial (EOI, 1957-1963). En el ejercicio de todas estas responsabilidades desarrolló también una magnífica labor, destacando particularmente en el logro de conseguir fondos del Presupuesto General del Estado con destino a la investigación técnica y científica.

Pero si impresionante es su trayectoria profesional pública, no lo es menos el capítulo de títulos, honores, condecoraciones y distinciones recibidas, tanto nacionales como extranjeras, cuyo número supera el centenar.

— 1976-1995: crisis económica y reconversión industrial. Incorporación de empresas en dificultades, búsqueda de la competitividad, segregación de la división petroquímica, privatización de empresas, creación de subgrupos industriales.

El más importante de dichos honores fue sin duda el título nobiliario de marqués de Suanzes (13), que le fue otorgado por decreto de 1 de octubre de 1960 y con el que Franco quiso manifestar público reconocimiento a su figura y labor. En el preámbulo de dicho decreto, el Caudillo describía a Suanzes como «propulsor de la ingente obra de industrialización de la nación desde los altos cargos que desde hace veinte años viene desempeñando, y que con clara visión, inteligencia, hondo sentido social y tenaz esfuerzo ha contribuido al resurgimiento y prosperidad nacionales, le hacen acreedor del reconocimiento de la patria, y que su nombre sea honrado y enaltecido». Este honor conmovió a Suanzes en lo más hondo.

Fue, asimismo, gentilhombre de cámara, con ejercicio, de S.M. Alfonso XIII, título honorífico de la Real Casa.

Por su enorme prestigio intelectual y técnico, Suanzes accedió a la condición de miembro numerario de la Real Academia de Ciencias de España, y fue nombrado doctor ingeniero industrial *honoris causa* por la Universidad de Madrid.

Consejero de honor del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, socio honorífico del Instituto de Ingenieros Civiles de España, miembro de la Association technique maritime et aeronautique de París, y premio Juan March 1961 de Ingeniería de Aplicaciones Técnicas e Industriales.

Recibió el título de hijo predilecto de Ferrol, su ciudad natal (12 de mayo de 1952), y de hijo adoptivo de diversas ciudades de España, en las cuales el INI desarrolló importantes proyectos.

Por lo que se refiere a las condecoraciones, nacionales y extranjeras, cabe destacar entre ellas las siguientes:

- diecisiete medallas de oro de ciudades y provincias de España (Madrid, Barcelona, Sevilla, Cádiz, Málaga, Huelva, Lugo, Lérida, Baleares, Tarragona, Pont de Suert, Avilés, Motril, Santiago de Compostela, Ponferrada, Ferrol y Puertollano);
- trece grandes cruces de órdenes y al mérito, nacionales y extranjeras, y entre las primeras, las más altas condecoraciones españolas (Carlos III, Isabel la Católica, Mérito Agrícola, Alfonso X el Sabio, Cisneros, Mérito Militar, Mérito Naval, Mérito Aeronáutico, San Hermenegildo, Orden al Mérito de la República Italiana, Orden del Águila Alemana, Mérito Agrícola e Industrial de Portugal, Orden del Cruzeiro del Sur de Brasil);
- Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo;
- Medalla de Oro de *Lettres, Arts-Sciences*;
- Medalla de Oro del Instituto Nacional de Industria (INI);
- Medalla de Oro del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC);
- comendador de la Orden de la Legión de Honor, de Francia.

(13) Título del Reino, con la denominación de marqués de Suanzes, «a favor de Don Juan Antonio Suanzes y Fernández, para sí, sus hijos y sus sucesores legítimos, con carácter perpetuo y por el orden regular de sucesión» (art. 1.º del decreto de 1 de octubre de 1960).

IN MEMORIAM. *EL GENERAL DON JUAN ANTONIO SUANZES Y FERNÁNDEZ...*



El general don Juan Antonio Suanzes y Fernández, ministro de Industria y Comercio, y presidente del Instituto Nacional de Industria (1944).



Juan Antonio Suanzes recibe la felicitación de S.M. el Rey tras ser investido doctor *honoris causa* en Ingeniería Industrial por la Universidad de Madrid (febrero de 1976).

Llevan su nombre plazas, calles y avenidas de diversas ciudades españolas, que afortunadamente todavía se conservan en el nomenclátor urbano. En Madrid existe el parque público Marqués de Suanzes, y un instituto de educación secundaria y un colegio público también llevan por nombre su título nobiliario. En Ferrol, la antigua Escuela de Maestría Industrial —hoy Instituto de Enseñanza Técnica— se denomina asimismo «Marqués de Suanzes» desde 1965, y con ocasión del descubrimiento de la placa conmemorativa, se le rindió un homenaje presidido por el ministro de Educación y Ciencia don Manuel Lora Tamayo. Y en Avilés (Asturias), otro instituto de enseñanza secundaria lleva el nombre de «Juan Antonio Suanzes».

Adscrita a la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) de la Universidad Politécnica de Madrid, se creó en 1979 la Fundación Marqués de Suanzes. Se trata de una institución benéfico-docente cuyos fines son promover el desarrollo de la tecnología española en el ámbito naval, así como contribuir al perfeccionamiento científico y técnico de los ingenieros navales.

Desde su dimisión como presidente del INI —presentada por motivos de disconformidad con la política económica e industrial del gobierno y aceptada finalmente por Franco—, Suanzes se apartó completamente de la vida pública, y ni siquiera volvió a reunirse o entrevistarse con quien había sido su gran amigo y valedor de tantos años. En una emotiva carta de contestación/aceptación de la renuncia de Suanzes, que contenía evidentes muestras de cariño, Franco, sin embargo, discrepaba sobre las razones que le hacían presentar su dimisión, pero

entendía sus argumentos. Y llegaba incluso a decirle: «Yo hubiese querido que nos hubiéramos caído de viejos en esta trascendente colaboración de tantos años».

Coherente con su ideario sobre lo honesto y moralmente correcto, Suanzes se negó en rotundo a aceptar nuevos cargos públicos y rechazó todo tipo de ofrecimientos de colaborar con empresas nacionales y extranjeras, que no faltaron en los años siguientes. Cumplidos los setenta y dos años, se dedicaría en lo sucesivo exclusivamente a su mujer, a la que adoraba, y a la gran familia que habían creado, con 11 hijos y más de 50 nietos. Muchas personas dudaron de que esta decisión de alejarse de toda responsabilidad oficial fuera a ser definitiva, pero lo cierto fue que se mantuvo firme en ella.

El único acto público al que acudió desde entonces, ya anciano, se celebró el 13 de febrero de 1976. Se trató de su solemne investidura como doctor ingeniero industrial *honoris causa* por la Universidad de Madrid, ceremonia que presidió S.M. el Rey. La iniciativa se remontaba a un año antes, y en principio el acto estaba previsto para octubre de 1975. Suanzes aceptó el honor, pero se negó a asistir a la ceremonia, argumentando que Franco podría malinterpretar el hecho de que, repentinamente, decidiera asistir a un acto oficial después de tantos años de ausencia de la vida pública. La enfermedad y muerte de Franco motivaron un aplazamiento. Posteriormente, Suanzes fue convocado a una audiencia privada por el recién proclamado rey don Juan Carlos I, quien aprovechó la ocasión para persuadir a Suanzes de que aceptara la investidura.

Su padrino en la ceremonia, el ingeniero Alejandro Hidalgo de Caviedes, en su discurso laudatorio atribuyó a Suanzes el mérito de «abrir en el horizonte industrial de España la nueva perspectiva de la macroindustria, y ello con absoluto desinterés personal y mirando tan sólo a la prosperidad nacional». En su turno de intervención, Suanzes solicitó la venia del rey para que su discurso fuera leído por su hijo Salvador (*Pilé*), sacerdote y doctor ingeniero industrial, porque su visión era muy deficiente y le embargaba la emoción. En dicho discurso señaló que «al participar en este acto —después de estar doce años apartado de la vida activa— viene a mi memoria el recuerdo de tantos ingenieros industriales, que fueron mis colaboradores, bajo la guía y estímulo del Generalísimo Franco, en el empeño común de hacer una España mejor, con una industria que conocimos endeble y raquítica, y que hoy es pujante, madura y más que prometedor». Con estas palabras, Suanzes quiso dejar patente para la historia su lealtad a la figura y la obra de Franco, y su servicio a España a través de la industrialización del país.

Poco tiempo después, el 6 de diciembre de 1977, rodeado de todos sus seres queridos y a los ochenta y seis años de edad, don Juan Antonio Suanzes fallecía en Madrid.

Una personalidad extraordinaria

Si apasionante fue la vida de don Juan Antonio Suanzes, ello sin duda obedeció a su extraordinaria y singular personalidad. Su biografía debería

abordarse desde perspectivas diversas; pero éstas, en esencia —como no podía ser de otro modo—, se reducen al plano privado, íntimo, delimitado por el círculo de sus familiares y amigos, y a su faceta pública.

Por cualquiera de sus facetas —y, por supuesto, por su monumental obra— es evidente que Suanzes fue un hombre excepcional y que su vida no fue una de tantas. Como resumen de los retratos que de él se han hecho, se puede afirmar que, ante todo, fue un hombre de fuerte personalidad y profundas convicciones.

Hombre de unas preclaras dotes de mando, en sus responsabilidades públicas se mostró poco condescendiente con los errores o la incompetencia. Fue persona comprensiva, pero al mismo tiempo temperamental, lo cual le habría de ocasionar en algunas ocasiones enfrentamientos con altos cargos y otras personalidades de la vida pública.

Su pericia y competencia profesional eran sin duda reflejo de su portentosa inteligencia y de una gran clarividencia a la hora de buscar solución a los problemas. Su inteligencia e intuición constituían la base de sus decisiones. Escuchaba y se informaba cumplidamente antes de decidir, y participaba abiertamente en los debates, por más que no fuese partidario de las decisiones colegiadas.

Trabajador infatigable, no ahorra esfuerzos cuando de ocuparse de cuestiones que él consideraba trascendentes o importantes se trataba. Su personalista estilo de trabajo le llevaba incluso a tener una atípica jornada laboral. No destacaba como madrugador, pero era frecuente encontrarle en su despacho a altas horas de la madrugada. A pesar de ello, jamás eludiría los rigores de los innumerables viajes que realizó.

Como gran hombre de acción, le gustaba estar en el lugar oportuno y en el momento preciso, de manera que no dudaba en desplazarse allí donde su presencia fuese necesaria. Comunicador y extrovertido, era un líder carismático en toda regla. Su capacidad de persuasión hacia los demás respecto de sus ideas y teorías era notable. Su potencial como político fue, pues, extraordinario.

Entusiasta y optimista sin límites, creyó en el resurgimiento industrial de España en un momento de profundo pesimismo económico, por los terribles acontecimientos históricos que precedieron la puesta en marcha del INI. Con frecuencia se le criticaba por diseñar y poner en marcha planes industriales que, aparte de ambiciosos, se consideraban desproporcionadamente onerosos. Y es que, para él, la valoración de lo que los economistas llaman «coste de oportunidad» no era prioritaria. Pensaba más en el fin último y en los efectos a largo plazo.

Quizá las cualidades más singulares de su espíritu fueron la honradez y la honestidad, sin duda fruto de sus profundas convicciones religiosas. En su mente, los conceptos de Dios, patria y familia irían siempre indisolublemente unidos. Aunque no se le puede calificar de «beato», sí fue un devoto creyente, que llegó a fomentar entre sus colaboradores la práctica de retiros espirituales. Apasionado por España, anteponía siempre los intereses nacionales a cualquier otra consideración, hasta el punto de mostrarse muy crítico con aquellas perso-

nas que, en su opinión, se comportaban con dudosa rectitud. Como señala Alfonso Ballester, biógrafo de Suanzes: «En muchos casos se asocia la permanencia en el poder con el enriquecimiento personal. En el caso de Suanzes, después de una trayectoria como la suya, y sin que se le pudiera apreciar nunca un afán de dispendio que hubiera entrado en conflicto con sus principios básicos, transmitió a sus herederos un modestísimo patrimonio. En cambio transmitió a toda España una obra gigantesca e irrepetible».

Pero el sentimiento más profundo de Suanzes era su inmenso patriotismo. Ello le llevaba al convencimiento de que su destino era la realización de una labor sobremanera trascendental: la industrialización de España y la mejora del nivel de vida de los españoles. Su acusada preocupación social derivaba de ahí, y su sincera lealtad a Franco era consecuencia de la identificación plena de ambos con ese eminente objetivo. Su sueño fue siempre el de una España mejor.

En el plano personal y familiar, Suanzes fue un hombre afectuoso. El gran amor de su vida fue su mujer, Tina, con la que compartió más de cincuenta años de convivencia y cuya muerte —el 6 de septiembre de 1973— le afectó de veras. Sus 11 hijos, más sus hijos políticos, nietos y bisnietos, es decir, toda su familia, fueron también su devoción, y a ellos se entregó con gran generosidad durante toda su existencia. Para quienes constituimos su familia y lo quisimos en vida, su memoria será imborrable.

De amigos duraderos, era un conversador ameno y persuasivo. Gran aficionado a los deportes (tenis, natación), los practicó hasta edad avanzada y supo transmitir a sus hijos y nietos la afición a los mismos. Le gustaba también la caza y le apasionaba el *bridge*.

La lectura era otra de sus pasiones. Fue un lector rápido e infatigable, tanto de textos clásicos como modernos. Como escritor destacó por su estilo fluido, redactando durante su dilatada vida profesional cientos de discursos, proyectos, informes y tratados técnicos, e incluso textos legislativos (órdenes, decretos y proyectos de ley) de su ámbito de actuación. Fue autor, entre otras obras, de *La industrialización en España*, publicada en 1949.

Militar vocacional, por su formación y trayectoria, su mentalidad y su carácter eran muy castrenses. Amó profundamente a la Armada, y sin perjuicio de ostentar durante muchos años cargos políticos, vestía con frecuencia el uniforme, máxime en actos oficiales. Una de las mayores alegrías de su vida fue precisamente alcanzar el generalato.

El Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando acoge en su seno, además de los sepulcros con los restos de los marinos que dieron gloria a nuestra Patria, también lápidas conmemorativas en honor de otros insignes miembros de la Armada que destacaron en el servicio a España en otros campos. Sin duda, por sus méritos extraordinarios, el nombre del marqués de Suanzes merece estar entre ellos.

Por ello, y desde la expresión de nuestro respeto a las autoridades del Ministerio de Defensa, queremos desde estas páginas formular al AJEMA la propuesta de que la Armada, como institución, rinda homenaje a la figura de

su ilustre general don Juan Antonio Suanzes y Fernández mediante la colocación de una placa conmemorativa en el Panteón de Marinos Ilustres, para ejemplo de las generaciones futuras.

Por último, y para concluir esta semblanza sobre don Juan Antonio Suanzes, a quien en ocasión memorable Franco llamó «nuestro Julio Verne», y al que en resumen podemos calificar como el ministro de Industria más eficaz que ha tenido España en toda su historia, el siguiente párrafo de la obra de Schwartz-González se perfila meridianamente elocuente en relación con su figura:

«Un historiador podrá criticar este o aquel aspecto del ideario industrializador de Suanzes. No hay duda sin embargo de que los hechos parecieron darle la razón a él más que a los pesimistas: en veinte años, de 1940 a 1960, el producto industrial iba a crecer un 150 por 100.

»Quizá sea así como haya que recordar la obra de Suanzes: como el reflejo de una fe sin límites en las posibilidades de España».

Fuentes documentales

- Archivos personales de los autores.
- Archivo personal del Excmo. Sr. Marqués de Suanzes.
Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, hoja de servicios del Excmo. Sr. D. Juan Antonio Suanzes y Fernández, expedientes AGMAB 3409/19 y AGMAB 3408/66.

Bibliografía

- BALLESTERO, Alfonso: *Juan Antonio Suanzes (1891-1977). La política industrial de la posguerra*. LID Editorial Empresarial (Historia Empresarial), 1993.
- DAHL, Carlos, y FERNÁNDEZ, Pedro: *Promociones de alféreces de navío nombrados durante el siglo XX*. Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada, abril 2004 (1.ª ed.)
- ESTADO GENERAL DE LA ARMADA, varios números.
- LARUELO RUEDA, Elena: *Los fondos históricos del INI. Fuentes para el estudio de la Empresa Pública Industrial*. Centro de Documentación, Archivo y Registro General de la SEPI, Madrid, 2005.
- SCHWARTZ, P., y GONZÁLEZ, J.M.: *Una historia del INI, 1941-1976*. Tecnos, 1978.

¿QUÉ FUE DE LAS VIUDAS DE LOS CONSTRUCTORES INGLESES TRAÍDOS POR JORGE JUAN?

José María SÁNCHEZ CARRIÓN
Ingeniero Naval

La misión de espionaje de Jorge Juan

La injustificada desconfianza del marqués de la Ensenada hacia los constructores navales españoles, y la atención con que seguía las actuaciones francesas (viaje de Blaise Ollivier en la época de Maurepas), le hicieron diseñar un plan de espionaje para analizar y copiar la tecnología y los materiales de construcción de Inglaterra, cuya flota doblaba en tamaño a la española y la francesa juntas (Inglaterra tenía en 1750 un total de 115 navíos y 117 en 1755, frente a los 54 y 15 de España y Francia en el primer año citado y los 57 y 39 en el segundo). Por consiguiente, urgía conocer las causas de la superioridad de la arquitectura naval inglesa, como requisito para vencerla en la mar.

La llegada de Jorge Juan, finalizada su comisión para la medición del meridiano en el Perú —expedición de La Condomine—, coincide con la ultimación del mencionado plan; y el marqués, impresionado por la capacidad analítica y científica del joven e inexperto marino, encuentra en él un ejecutor ideal de su proyecto y pone en sus manos la mayor operación de espionaje jamás realizada por la Armada española.

Sobre el plan diseñado por el marqués y ejecutado por Juan sólo diremos, ya que este artículo versa sobre los cónyuges de los constructores, que el enfado de la mujer de uno de ellos, Bryant, con dos sobrinos pudo haber dado al traste con la operación milimétricamente diseñada por el de Novelda, ya que el plan fue denunciado al duque de Bedford, lo que acarrió el arresto del padre Lynch.

Muchas veces nos hemos preguntado dónde pudo adquirir Jorge Juan sus conocimientos sobre construcción naval, si cuando fue llamado a la Corte no pasaba de ser un guardiamarina cuya experiencia náutica se reducía a las preceptivas singladuras de «correr a los moros» a que le obligaba su pertenencia a la Orden de San Juan de Jerusalén. Por añadidura, cuando se le encomendó la misión de espionaje que nos ocupa, como ha quedado dicho, estaba recién llegado del Perú, donde es de suponer que no tuviera mucho tiempo de estudiar. Mi conclusión es que el marqués «mató dos pájaros de un tiro», le encontró acomodo a un estudioso e inteligente oficial con la ejecución del plan de espionaje que ya estaba diseñado tres años antes de la llegada de Juan.

Bien es verdad que en la mencionada expedición al Perú Jorge Juan coincidió con el afamado profesor y científico Pierre Bouguer; pero la diferencia de edad entre ambos —aquél, un joven oficial de veintitrés años; éste, un maduro profesor de treinta y ocho—, sus dispares personalidades y, sobre todo, el hecho de que se integrasen en equipos de trabajo distintos, en crestas opuestas separadas por un amplio valle y sin comunicación posible, hace dudar de que el francés ejerciera algún magisterio con el marino. Es innegable que Bouguer escribe en las cumbres andinas su *Traité du Navire*, pero opino como el profesor Larrie D. Ferreiro que el francés era «demasiado orgulloso para desear que le ayudara otro hombre, especialmente un joven, y muy especialmente un español», a lo que nosotros añadimos que, dado que el orgullo de Jorge Juan tampoco era escaso, éste tampoco se habría brindado a verse reducido a mero ayudante.

Posiblemente Juan conociera por su amigo Ulloa los trabajos que durante las heladas noches andinas, azotadas por vientos huracanados, realizara Bouguer, pero de ahí a existir comunicación va un abismo. La supuesta amistad entre ambos sabios es, por tanto, poco verosímil.

Bouguer, en una de sus publicaciones de 1749, ensalza a Juan, «joven pero muy inteligente oficial», pero también lo critica por su falta de rigor en sus mediciones y cálculos posteriores. Años después el marino, en sus cartas a Romero Landa, censurará duramente el trabajo del francés. Sirvan de muestra estos párrafos, extraídos de una de dichas cartas, fechada el 29 de julio de 1766 y cuya fotocopia se conserva en el Museo Naval:

«... no hay más libros en Francia sobre el asunto que los que Vm tiene, Bouguer y Duhamel, aquél teórico y éste medio práctico: el primero creo que parte sobre principios falsos, y aun me parece tenerlo demostrado; y el segundo los sigue. Sobre los mismos principios parte el docto Euler, que escribió (*sic*) en latín dos tomos en guardo, cuya especulativa tiene algunos quilates más que la de de Bouguer, y por lo tanto no creo que para Vm pueda ser de gran uso...

»El cálculo para averiguar el volumen que ocupa el Navío dentro del agua es el único que Bouguer y Duhamel tratan cierto; pero también es más viejo que sus abuelos, lo demás todos son falsos: ni el Metacentro sirve para servir el aguante de la vela, por que [porque] les falta atenciones à que atender: ni por último otras muchas theorías que añaden son lo que se piensan...».

Pero, volviendo a la misión de espionaje, el contenido de ésta se detalla en una «Instrucción reservada de lo que por orden del Rey debe observar el Capitán de Navío don Jorge Juan en los encargos del servicio de S.M. que se hacen, y se explicarán aquí, cuyo desempeño se fía a su inteligencia, prudencia y conducta», fechada el 27 de octubre de 1748. En síntesis, al marino ilustrado se le encomendaba lo siguiente:

- conocer la técnica de construcción naval y sus bases científicas;
- identificar y comprar modernos instrumentos de navegación;

¿QUÉ FUE DE LAS VIUDAS DE LOS CONSTRUCTORES INGLESES TRAÍDOS POR...

- adquirir o copiar planos y modelos de los barcos;
- aprender la fabricación de velas, cordajes y pertrechos y lacre;
- estudiar la organización de los astilleros ingleses, y dentro de este apartado:
 - obtener planos de sus instalaciones;
 - averiguar las condiciones sociales de los trabajadores de los arsenales;
 - reclutar entre los constructores ingleses a los de más prestigio;
 - obtener información sobre el comercio marítimo de la corona inglesa.

La operación fue un éxito en líneas generales, pero adolece de dos lagunas en nuestra opinión fundamentales:

- A Jorge Juan le pasó inadvertido que el método de construcción de los seis o siete navíos de 74 cañones que vio en el astillero de Deptford era una versión evolucionada del de Gaztañeta, mejorado por Autrán y empleado en la fábrica de los navíos *Princesa* (construido en Guarnizo en 1730) y *Glorioso* (en La Habana, 1738). Estos navíos, perseguidos y apresados por los ingleses, fueron llevados a astilleros donde, tras procederse a su despiece, sirvieron de modelo para el *Real Jorge* (1765) y el *Britania* (1769), «padre» del *Bellona* —del que se construyeron más de 40 unidades en Inglaterra y 200 en toda Europa— y precursor del *Victory* (1765), navío de 100 cañones que luchó en Trafalgar al mando del almirante Nelson. Por esta razón, el sistema traído por Juan, el «sistema a la inglesa», era conocido por «sistema tradicional» o «sistema a la española».
- El marino tampoco supo apreciar que el verdadero secreto del poderío naval inglés residía en las tripulaciones, fijas, estables y entrenadas por expertos y avezados oficiales. Estas condiciones prolongaban notablemente el período de operatividad de los navíos de una flota ya de suyo más numerosa que la española.

Los constructores que vinieron de Inglaterra con Jorge Juan

Este autor presentó en el congreso internacional *Technology of the Ships of Trafalgar*, celebrado en Madrid los días 3 y 4 de noviembre de 2005, el trabajo «François Gautier in Spain, 1765-1782: Seventeen Years that transformed Spanish Naval Engineering and Construction», donde recogía la lista completa, con nombres y profesiones, de los 82 constructores, contra maestros y operarios venidos con Jorge Juan o llegados con posterioridad, pues dos años después del retorno de la misión aún se presentan en Ferrol 15 operarios ingleses pidiendo trabajo (se ha excluido a Margarita Farel y Leonor Garvey, las dos criadas que trajo consigo la mujer de Rooth). Reproducimos ahora en castellano la mencionada lista, que hemos actualizado con nuevos datos adicionales:

Nombre	Categoría	Destino	Sueldo rs.vn.	Observaciones
Adams (1)	Maestro de jarcia			
Archbould, Joseph (2)	Carpintero de ribera	Cádiz	5.400	Despedido
Archedeacon, Joseph	Carpintero de ribera	Ferrol	4.300	
Barnidell, Guillermo	Carpintero de ribera	Guarnizo	4.300	
Baxter, Diego	Contramaestre construcción	Cádiz	9.000	Despedido
Bent, Thomas	Aserrador	Cádiz	5.400	
Biggs, David	Barrenero	Cádiz	7.200	Despedido
Bolaños, Santiago (3)	Carpintero de ribera			
Boswille, Thomas	Carpintero de lo blanco	Ferrol	6.700	
Bradi, Ricardo	Carpintero de lo blanco	Ferrol	5.400	
Brown, Thomas	Carpintero de ribera	Ferrol	3.250	
Bryant, Eduard	Constructor	Cartagena	300 Libras/ año	Muere accidente Cartagena en 1768
Cahel, William	Maestro armar y aparejar			
Canon, Juan	Carpintero de lo blanco	Cádiz	5.400	
Clark, Guillermo	Mastro de jarcia			Despedido
Comons, Walter	Carpintero de lo blanco	Guarnizo	5.400	
Conam, Diego	Oficial de lonas			
Conway, Diego	Aserrador	Cádiz	4.500	
Conway, Santiago	Aserrador	Cádiz	3.285	
Cooke, Juan	Carpintero de lo blanco	Cádiz	3.285	
Corne, Thomas	Contramaestre construcción	Cádiz		
Duff, Eduard	Carpintero de lo blanco	Cádiz	13.500	
Evans, John	Carpintero de ribera	Ferrol	5.400	
Faullert, William	Maestro de armar y aparejar	Cádiz	7.200	Despedido
Fenell, Edward	Maestro de armas y aparejar	Ferrol	5.300	
Fenell, William	Maestro de armas y aparejar	Ferrol	5.400	
Fleming, Thomas	Intérprete	Cádiz	2.400	
Francklein, Christian	Calderero	Cádiz	7.200	Despedido
Galway, Esteban	Maestro de armas y aparejar	Guarnizo	9.000	
Gerad, Jeremías	Motonero	Cádiz	5.400	Despedido
Gormond, Miguel	Carpintero de ribera	Ferrol	5.400	
Graugham, Thomas	Aserrador	Cádiz		
Graham, Raimundo	Herrero	Ferrol	5.700	
Ghuillems, Thomas	Contramaestre construcción	Ferrol	13.560	
Harris, James	Maestro de lo blanco	Ferrol		
Harris, Juan		Ferrol		Deserta

(1) Escocés.

(2) Los trabajadores cuyo origen no se especifica debe entenderse que son ingleses.

(3) Irlandés.

¿QUÉ FUE DE LAS VIUDAS DE LOS CONSTRUCTORES INGLESES TRAÍDOS POR...

Nombre	Categoría	Destino	Sueldo rs.vn.	Observaciones
Heveret, Francisco	Carpintero de ribera	Ferrol	2.200	
Heder, Jaime	Carpintero de ribera	Ferrol	6.700	
Hewet, Patricio	Carpintero de ribera	Ferrol	5.000	
Hill, Almond	Ayudante de constructor	Cádiz		Vuelve en 1761
				después de ser pro-
				fesor de la Acade-
				mia de guardiama-
				rinas de Cádiz
How, Samuel	Escultor	Cádiz	10.800	
Howell, David	Constructor	Cádiz		Muere en 1769
Hughs, John	Carpinteros de ribera	Guarnizo	1098r.v. 14 m	Muere en 1786
Hule, Thomas	Ayudante constructor	Ferrol		
Jacques, Henry	Contraestrate construcción	Ferrol	9.000	
Knight, Edmundo	Oficial de lonas	Ferrol		Despedido
Larhey, Patricio (4)	Maestro de lonas		150 £	Muere en 1768
Lawles, David	Intérprete	Cartagena	4.800	
Layons, Miguel	Carpintero de ribera	Cádiz	4.300	
Linch, Jaime	Carpintero de ribera	Ferrol	6.700	
Longham, Thomas	Contraestrate construcción			
Macabe, Juan	Carpintero de lo blanco	Cádiz	5.400	
MacDonnell, Jorge	Carpintero de ribera	Ferrol		
Mankhouse jr,				
Francisco	Barrenero	Cádiz	1.825	Despedido
Mankhouse,				
Francisco	Calderero	Cádiz	7.200	Despedido
Marston, Thomas	Carpintero de lo blanco	Cartagena		Despedido
Morris, Ricard	Agente de Root			
Muger, Diego	Aserrador	Ferrol	5.400	
Mullan, Mathew	Constructor	Cádiz		
Ogen, Nicolás	Aserrador	Ferrol	3.600	
Orams, Thomas	Maestro de armas y aparejar	Cartagena	5.400	
Otever, James	Maestro de ribera	Ferrol		
Parel, Baltasar	Herrero	Ferrol	2.500	
Pepper, Diego	Escultor	Ferrol		
Pepper, James	Escultor	Ferrol	18.000	
Priels, Thomas	Aserrador	Cádiz	4.600	

(4) El sueldo de Rooth equivale a 55.000 reales, importe que supone aproximadamente el 40 por 100 del del intendente general de Cádiz y presidente de la Casa de Contratación, y sólo el 85 por 100 del que asignarían a Gautier como director de Construcciones y Carenas.

Nombre	Categoría	Destino	Sueldo rs.vn.	Observaciones
Reynolds, Juan	Carpintero de ribera	Guarnizo	4.300	
Reynolds, Ricardo	Carpintero de ribera	Ferrol	4.300	
Ricards, Esteban	Carpintero de lo blanco	Cartagena		
Richards, Williams	Ayudante constructor			
Rooth, Richard (5)	Constructor	Ferrol	1 Guinea /día	Muere en 1767
Sawyers, Henry	Maestro de jarcia	Ferrol	300	Murió en Santiago antes de llegar en 1750
Sears, Juan	Contraamaestre de construcción	Cádiz	9.000	Despedido
Shanon, Jaime	Carpintero de lo blanco	Ferrol	5.400	
Staford, Juan	Carpintero de lo blanco	Ferrol	5.400	
Stringer, Samuel	Motonero	Cádiz	9.000	Despedido
Stringer, Thomas	Aserrador	Cádiz		Despedido
Towler, Guillermo	Maestro de armar y aparejar	Cádiz	7.200	
Tuner, William	Ayudante de constructor			
Wells, James	Contraamaestre de construcción	Cádiz	9.000	
Whelan, Eduard	Maestro de armar y aparejar	Cádiz	7.200	
Wilsk, Juan	Carpintero de ribera	Ferrol	2.900	

Pero la misión empieza con un fracaso, con la negativa a venir a España de Byrd, quien era «sin contradicción el mejor [constructor] que tiene la Inglaterra» y al que trata de convencer tentándolo con un suculento empleo en Nueva Inglaterra, táctica que también empleará luego con Alexander French y Edgard Bryant. Al no aceptar Byrd, Juan se centra en Rooth, mucho más persuadible, por su condición de católico en la anglicana Inglaterra, y porque su astillero había quedado fuera de los más sustanciosos contratos con la Royal Navy.

En el capítulo económico, la cantidad de los fondos asignados a la operación podría haber superado los 400.000 reales. De lo cuantioso de tal dotación económica da muestra el hecho de que, en uno de los envíos remitidos a Londres en junio de 1749, a bordo del navío *La Corona*, Jorge Juan exigió disponer de siete carros para el transporte de moneda hasta la embajada, lo que debió de ocasionar un problema logístico de fuste.

Por último, es de señalar que antes de 1770 cinco constructores habían muerto, uno había desertado y trece habían sido despedidos por diversos motivos, lo que hace un total de 19 bajas, es decir, casi un 24 por 100 de los llegados. Huelga decir que Juan no es responsable de las muertes de los constructores, pero sí

(5) Hemos recurrido a la casilla en blanco cuando no disponíamos de datos concluyentes sobre sueldos o destinos.

se le puede achacar no haber reparado en el estado de salud de éstos, pues sus muertes repentinas, por enfermedad, alcoholismo o accidentes laborales, supusieron graves trastornos en la ejecución de los trabajos planificados, así como costes adicionales considerables para Hacienda y la Corona cuando todavía no se habían podido aprovechar convenientemente sus conocimientos.

¿Qué sabemos de sus viudas?

Personalmente desconozco las características personales de los «constructores ingleses», y tampoco se me alcanza quiénes vinieron casados, aparte de Rooth, Bryant y Sawyer, y quiénes solteros. A continuación, el autor va a exponer las referencias a las viudas de dichos trabajadores con que incidentalmente se ha tropezado en el curso de sus investigaciones en los archivos históricos.

Ana Sawyer, viuda de Henry Sawyer

Sawyer disfrutaba un sueldo de 300 libras al año, y por real orden de 24 de junio de 1750 a su viuda se le concede una pensión de 9.000 reales de vellón anuales. Cuando se casa con William Turner en segundas nupcias, se le mantiene la pensión, aunque reducida a la mitad por real orden de 15 de septiembre de 1768, sin perjuicio de que, si enviudase otra vez, su cuantía quedaría restituida a la inicial, circunstancia que no se dio, ya que Turner sobrevivió a su mujer.

Como anécdota, hemos de señalar que una hija habida de este último matrimonio, Elena, casa en Cartagena con licencia, el 20 de junio de 1783, con el ingeniero de Marina Honorato Bouyón. Padre, hija y yerno no se separan desde ese momento, ya que Turner siguió al matrimonio, a requerimiento de su hija —que quería cuidar a su padre, ya entrado en años—, en el peregrinar profesional de Bouyón por los arsenales de Mahón y La Habana. En esta última villa conocerá la muerte el 13 de marzo de 1799, al regresar de los baños de Madruga, siendo capitán de fragata e ingeniero de segunda.

Ana Rooth, viuda de Richard Rooth

A la muerte de su marido se le otorgan tres pesos diarios de pensión.

María Holdem, viuda del maestro tejedor Patricio Larhey

Larhey gozaba un sueldo de 150 libras esterlinas al año, que equivalían a 13.500 reales de vellón. A su viuda, por real orden de 30 de enero de 1768, se le concede una pensión de 4.000 reales de vellón anuales.

En la misma orden se le asigna a su sobrina María Ana Holdem una pensión de 2.000 reales de vellón al año.

Ana Bryant, viuda de Edward Bryant

Edward Bryant deja a su muerte, ocurrida el 28 de abril de 1768, viuda encinta y seis hijos. El Rey le concede a ésta, el 7 de mayo de dicho año, una pensión de 900 pesos sencillos anuales y el disfrute de la casa en el arsenal, hasta que 10 años después, en 1778, es invitada a abandonarla para que pueda ocuparla el comandante del arsenal; en compensación se le abonan 10 pesos mensuales para el alquiler de otra.

Por su parte, la antigua casa del comandante y las dependencias anexas servirán como primera sede de la Academia de Guardias Marinas de Cartagena, una vez decidido que academia y cuartel estén unidos, con entradas independientes pero emplazados ambos en el recinto del arsenal. La orden que el secretario de Marina, González Castejón, transmite al intendente general de Cartagena, Alfonso de Albuquerque, el 25 de marzo de 1777 dice entre otras cosas: «El Rey ha resuelto que [a] Dña. Ana Bryant, viuda del Constructor Dn. Eduard Bryant se le abonen 10 pesos mensuales, para que pueda pagar casa en que vivir en esta ciudad, y desocupe la que habita dentro del Arsenal con su dilatada familia, que inmediatamente se mude el Comandante del propio Arsenal, con el despacho de su instituto, a la habitación que ocupa y todas las piezas del piso bajo [queden] desembarazadas para establecer en ellas la Academia de Guardiamarinas».

Bryant falleció a causa del accidente laboral que describe la carta de Reggio a Arriaga que transcribimos a continuación. Al día siguiente del fatal percance fue enterrado en las bóvedas de la cartagenera iglesia de San Agustín.

Carta de Reggio a Arriaga, 30 de abril de 1768

«Excmo. Sr.

»Muy señor mío:

»Para hacer en la fragata de Marruecos las obras que ha mandado el rey, se dispuso varar este buque en una de las nuevas gradas de este arsenal, y en esta faena, el día 27 á las diez del día ó poco más, hallándose ya la fragata como a la mita[d] de la corredera por donde subía, faltó el cable aud hacia la mayor fuerza, á tiempo que el constructor Don Eduardo Bryant se hallaba entre las dos cuadernales que le abozaban, de suerte que, desgraciadamente, una gran trinca que lo sujetaba, retirándose repentina y violentamente hácia (*sic*) los cabrestantes que viraan, le arrojó con tal ímpetu contra el pavimento de la grada, que dando de cerebro en él, quedó luego sin sentido; no obstante que inmediatamente se le sangró y no se ha omitido cuanto podía contribuir a su recobro, falleció al día siguiente á las seis y media de la tarde.

»Todo este pueblo ha sentido la tragedia, porque sobre las amables prendas personales del difunto, es notorio á todos que ha perdido el rey un vasallo tan leal como pudiera serlo el mejor español, y el estado un constructor tan hábil en su profesión como el mejor de Inglaterra, á más de ser tan inteligente en obras como publican las composiciones de estos diques y su poza, y tan celoso, desinteresado y activo en el servicio, que difícilmente se podrá en mucho tiempo hallar un complejo de circunstancias tales en otro que le sustituya.

»Vencido de este conocimiento, he creído justo acompañar a V.E. la adjunta instancia de su viuda Doña Ana Bryant que solicita de la piedad del Rey la mitad del sueldo de su marido [éste era de 3.247 rs y 22 mrs de vn. líquidos al mes], y que á su hijo D. Tomás se le promueva á ayudante de construcción con el grado de alférez de navío, para con esta satisfacción vivir sin algún consuelo en su desgracia u atender á la crecida familia que le ha quedado de cinco hijos sin el referido D. Tomas, que ya tiene sueldo, y otra casada, ni otro que está próxima á dar al mundo: ella tiene noticia de que la clemencia del Rey señaló, por menos años de servicio, sin muerte violenta ni tanta familia, tres pesos diarios a la viuda del constructor de Ferrol [Rooth], y está tan confiada de que S.M. se apiade de su infortunio, que me pide que lo recuerde así á V.E., como lo hago, pasando al mismo tiempo á su noticia que, ínterin se sirve prevenirme otra cosa, he dispuesto que el ayudante de construcción D. Guillermo Turner continúe con las obras pendientes bajo las mismas reglas y plantillas del difunto, para que no pare el curso de estos trabajos. Nuestro señor guarde etc.etc. Cartagena 30 de Abril de 1768. Excmo. Sr. CARLOS REGGIO. Excmo. Sr. D. Julián de Arriaga.

(*firma*) Catalina Roche, viuda de Juan Hughs».

Catalina Roche, viuda del ayudante de construcción Juan Hughs, solicita una pensión en 1786, para cuya concesión se ha de averiguar si la solicitante gozaba del Monte Pío, amén de otras circunstancias. En este sentido, Antonio Valdés, el 4 de octubre de 1786, informa de lo siguiente: «No goza del Monte Pío porque a su marido no se le hicieron los descuentos correspondientes, y no tiene derecho porque su marido vino soltero desde Inglaterra y se casó en Cádiz».

A Juan Hughs se le asignó a su llegada con Jorge Juan un sueldo de 1.098 reales y 14 maravedíes sin ningún descuento, como le dice Thomas Bryant a Valdés el 28 de septiembre de 1786, puntualizando que tal vez la Contaduría de Cádiz disponga del contrato original.

Catalina Roche no tiene derecho a pensión, aunque «es constante que la obtuvieron las viudas, é hijos de otros constructores», sin que se sepan las razones de la denegación, cuya causa más verosímil puede ser que así se dispusiera en los contratos firmados con anterioridad.

La viuda vive con dos hermanas solteras —«celibatas» dice la nota, lo que debe de indicar que eran solteronas—, que subsistirían con estrecheces a no ser que Hughs hubiese adquirido bienes raíces, cosa que se desconocía.

JOSÉ MARÍA SÁNCHEZ CARRIÓN

El ejemplo que invoca Catalina Roche para justificar su pretensión se refiere a las viudas del constructor Rooth y del maestro de jarcía Sawyer, a las nietas del agente Morris, a la viuda y la sobrina del maestro de tejidos Larhey y a la viuda del contraamaestre aparejador Kael.

Pensiones a otros familiares

La realidad es que la Corona fue generosa no sólo con las viudas de los constructores y operarios, sino también con los hijos, los sobrinos e incluso los nietos de éstos, como se expone a continuación.

Juana Antonia Rooth, hija de Richard Rooth

A la hija de Rooth se le asignó, el 13 de febrero de 1767, una pensión de dos pesos sencillos diarios, en atención a los méritos de su padre y a la pensión de tres pesos de que disfrutaba su madre por igual motivo.

Catalina Lynch, nieta de Richard Morris

A la nieta del agente de Rooth se le asigna una pensión de 36 escudos mensuales.

Bibliografía

- ALBEROLA BELDA, Elías: *Reseña biográfica de Jorge Juan y Santacilia*.
FERRERIRO: *Bouguer en el Perú. Cómo la ingeniería naval bajó desde la montaña*.
LAFUENTE, Pablo: *El Triunfante: tecnología y ciencia en la España de la Ilustración. Historia de un navío hundido en el golfo de Rosas*.
LÓPEZ SÁNCHEZ, Juan Francisco: *La Academia de Guardias Marinas de Cartagena (1776-1824)*.
PAVIA, F.P.: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuran en la misma corporación desde 1700 a 1868*.
SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: *François Gautier in Spain 1765-1782. Seventeen years that transformed Spanish Naval Engineering and Construction*.

Archivos consultados

- Museo Naval, colección Guillén Tato, Ms. 2162; colección de fotocopias de cartas de Jorge Juan a Romero Fernández de Landa; Ms. 61-64.
Archivo General de Simancas, Marina, leg. 233.
Archivo Don Álvaro de Bazán, Ingenieros, Asuntos Particulares, legs. 3408/66 y 3408/36; Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3409/76, carta de Texada a Salazar, 1 de marzo de 1815; Ingenieros, Asuntos Particulares, leg. 3417, carta de Lángara al director general de la Armada, 29 de septiembre de 1799.
Archivo de Marina del Arsenal de Cartagena, Reales Órdenes, legs. 1775-1777, carta de González Castejón a Alfonso Alburquerque, 25 de marzo de 1777.

LA HISTORIA VIVIDA

Alfonso de CEBALLOS-ESCALERA GILA
Teniente de Navío

La sublevación del pailebote *Isabel II*, en aguas de Puerto Rico, el 20 de julio de 1846

La goleta *Reina Isabel II* fue adquirida junto a su gemela, *Reina Cristina*, en 1834 por el comandante general de apostadero de La Habana, y se destinó desde aquel momento al transporte de tropas a la vecina isla de Puerto Rico. Aparejada y dispuesta como pailebote —buque de transporte—, armaba tan sólo un cañón de a 12 ó 18, y en la época a que voy a referirme estaba clasificada como «guardacostas», es decir, que se dedicaba preferentemente al servicio de la Hacienda en la lucha contra el contrabando. Por esta razón estaba armada por la Intendencia de Puerto Rico, lo cual explica que sus oficiales de mar tuvieran la condición de civiles, aunque su comandante fuese un oficial de la Armada.

A las siete de la tarde del 19 de julio de 1846, la *Isabel II*, al mando del teniente de navío don Francisco Pérez de Grandallana y Angulo, un veterano marino que se había distinguido en la guerra civil luchando contra los carlistas (1), se hizo a la vela desde Puerto Mulas (isla de Vieques, Puerto Rico) con rumbo a la isla de Saint-Thomas, obedeciendo las órdenes que tenía dadas el capitán general de Puerto Rico. A bordo se hallaba, además de la dotación, formada por 24 hombres, una pequeña guarnición del Ejército, formada por tropa de los Regimientos de Asturias y de Cataluña (2) y algunos artilleros. Entre otros cometidos, este buque debía transportar una elevada suma de dinero destinada al agente comercial español en Saint-Thomas (3).

Como «el viento era fresco, la mar gruesa y los horizontes estaban achuscados», el comandante del buque permaneció en el puente hasta las dos de

(1) Nacido en Jerez de la Frontera (Cádiz) el 24 de marzo de 1816 y muerto en la misma ciudad, el 22 de septiembre de 1868, con el empleo de jefe de escuadra (hoy denominado vicealmirante). Había ganado en aquella guerra civil dos cruces de primera clase de la Real y Militar Orden de San Fernando, la primera en la terrible batalla de Luchana, y la segunda, ante el puerto de Ondárroa. Su expediente se conserva en AGMAB, leg. 620/920. Se conserva su retrato en el Museo Naval.

(2) El Regimiento 1.º de Voluntarios de Cataluña pertenecía al ejército de la isla de Cuba y tiene una gloriosa memoria militar porque, entre el 26 de octubre de 1821 y el 18 de noviembre de 1825, defendió heroicamente el castillo de San Juan de Ulúa, situado frente a Veracruz (México), última fortaleza española en Nueva España.

(3) AGMAB, Expediciones, leg. 463, exp. 134; y Buques, legs. 1176/363 y 373. AHN, Diversos, colección Documentos de Indias, 44, N.45.

la madrugada en que, ya con la mar más despejada y tranquila, se retiró a descansar a su cámara, dejando de guardia al piloto don Pablo Viñas, al que acompañaban el anciano práctico y el cabo de guardia, marinero preferente Juan Fernández.

A eso de las tres de la madrugada, una serie de gritos, lamentos, golpes de sable y detonaciones de armas de fuego despertaron al comandante Grandallana, quien, sobresaltado, inmediatamente se dirigió hacia la cubierta. No pudo llegar a ella, pues al pie de la escala fue detenido por su asistente, José Echeverría, soldado de Cataluña, y por el contraestre don José López Antón, que había sido herido por los sediciosos, pero pudo dejarse caer a la cámara por la lumbrera.

Los amotinados, a los gritos de «¡Viva Carlos V!», «¡Vamos a Santo Domingo!», «¡Fuego a la santabárbara!», se habían presentado armados en el puente, para luego atacar a cuantos allí se hallaban. Y así, tras asesinar al cabo de guardia —cuyo cuerpo echaron por la borda— y herir gravemente al piloto y al práctico, que se les resistieron, a golpes habían obligado a éste a poner rumbo a la isla de Santo Domingo, asegurando además las tres escotillas —sobre cada una de las cuales se puso uno de los amotinados— para que ninguno de los mandos ni de los tripulantes pudiesen acceder a la cubierta.

Sin embargo, su inexperiencia marinera estaba poniendo en peligro al propio buque, toda vez que, al cambiar el rumbo sin atender nadie a la maniobra, arriaron los estáis y la goleta navegaba muy amollada, con los mencionados estáis en banda y la botavara saltada afuera, sin contra ni sujeción alguna.

Mientras tanto, bajo la cubierta, la situación de Grandallana y de su tripulación era crítica, tanto por el gran riesgo que corría el buque como por el no menor peligro en que se hallaba su propia seguridad personal.

Esto fue lo que decidió a Grandallana a acometer el intento de recuperar el control de la nave reduciendo a los amotinados. Hizo echar abajo la puerta de la despensa y fue repartiendo las armas y cartuchos que guardaba en su cámara a la poca gente franca que estaba encerrada en el sollado, mientras un cabo primero de Cataluña, Eustaquio Muñoz, defendía la única escotilla a que el grupo tenía acceso.

Enseguida, a la voz de «¡Viva la Reina!», el teniente de navío Grandallana y sus hombres, encabezados por el soldado Echeverría y el contraestre López Antón, subieron por la escala y salieron a cubierta. Aquella escotilla la defendía uno de los amotinados, el soldado Emilio Díaz, que disparó con su pistola contra Grandallana, sin alcanzarle, e hirió al contraestre con su sable; pero éste lo hirió a su vez gravemente con un chuzo, y así, atravesado por esta arma, se tiró al agua. Lo mismo hizo otro de los amotinados, José García, que cubría otra de las escotillas. El tercero de los sediciosos, el artillero José Álvarez, disparó su pistola contra el pequeño grupo que avanzaba sobre la cubierta, pero al punto cayó muerto de dos disparos hechos por los hombres de Grandallana; esto permitió que el resto de la tripulación, hasta entonces bloqueada por este artillero, pudiese acceder a cubierta. El cuarto de los amotinados, Sebastián Torres, soldado del Regimiento de Asturias, se rindió al instante y fue apresado.

El motín había resultado bastante sangriento: el cabo de guardia, asesinado y echado al agua; el piloto don Pablo de Lugo-Viñas, casi desangrado por cinco heridas; el anciano práctico don Nicolás Samotquet, con siete heridas, dos de ellas de bala; el soldado Manuel García, herido de dos balazos y dos estocadas, y el soldado del mismo cuerpo Francisco Bernalde, herido de otras dos estocadas. Todos ellos estaban muy graves. Heridos leves resultaron el contraamaestre López Antón, con cuatro heridas, y el marinero Tomás Oliva, con otra, como también el asistente del comandante, soldado José Echeverría.

Asegurado ya el buque y sofocado el motín, a eso de las cuatro de la mañana el teniente de navío Grandallana, dando de nuevo la voz de «¡Viva la Reina!», mandó poner rumbo a San Juan de Puerto Rico (4), puerto en el que hizo su entrada a primera hora de la tarde del 20 de junio.

Inmediatamente, Grandallana dio por escrito parte de lo sucedido tanto al capitán general de Puerto Rico como al capitán de navío don Pedro Pablo de Cagigao, comandante militar de Marina de la isla. Cuando a las seis de la tarde éste subió a bordo del buque, ya estaba allí don Antonio Fortún, capitán de Infantería, promoviendo la averiguación del suceso e instruyendo causa sumaria de orden del capitán general, por lo que el jefe de la Armada se inhibió de sus competencias para evitar conflicto.

Del resultado de tal sumaria poco he podido averiguar, al no haber logrado localizar los autos ni en los archivos del Ejército ni en los de la Armada. El conflicto de competencias entre la autoridad del capitán general de la isla y la del comandante militar de Marina se decidió en Madrid a favor de este último, pero cuando esto se comunicó a Puerto Rico ya se había dictado sentencia allí. Porque del proceso seguido ante la Audiencia de Puerto Rico sí que conozco el fallo en su generalidad. Parece que los cuatro soldados amotinados —quizá no fueron los únicos sediciosos aquella noche— debieron de tener solamente la intención de apropiarse de los crecidos caudales que transportaba el buque, y de paso libertarse del entonces pesadísimo servicio militar, aunque «decorasen» su acción con una disculpa política —la carlista—. En todo caso, para todos el resultado fue funesto: dos de ellos seguramente perecieron ahogados, un tercero murió de dos disparos, y el cuarto cayó prisionero. Pero, según dijo el capitán general, este amotinado —el citado soldado Sebastián Torres— encontró a cinco magistrados benévolos que, ante las dudas suscitadas sobre lo realmente ocurrido a bordo de la *Isabel II* en aquella oscura noche caribeña, evitaron que su sangrienta acción le costase el fusilamiento, condenándole tan sólo a ocho años de presidio, que cumplió en la misma isla.

En cuanto a la otra parte, sí me consta que, a propuesta de Grandallana, apoyado por el comandante militar de Marina, S.M. la Reina distinguió el 23 de marzo de 1847 con la cruz de primera clase de la misma orden a don Pablo

(4) Parece ser que estaba más cercano al puerto de Vieques, pero se decidió por el de San Juan «como más asequible y de más recursos para mis heridos».

de Lugo-Viñas y Oliver, piloto particular (5); a don Juan Fernández, marinero preferente y cabo de guardia, muerto al hacer frente a los amotinados; a don Tomás Oliva, marinero; a don Eustaquio Muñoz, cabo primero de Cataluña, y a don Manuel García y don Francisco Bernalde, soldados del mismo regimiento (6). La preciada y pensionada cruz de María Isabel Luisa se dio a Hilario Fernández y Sebastián Font, soldados de Cataluña (aunque posteriormente se sospechó que el segundo había tenido que ver con el motín), y al marinero José Cofresi.

Al propio tiempo, se ampliaba la gracia regia: al comandante del buque, Grandallana, se le ascendió a capitán de fragata; a don José López Antón se le concedió el ingreso en la Armada con empleo de contra maestre tercero (siendo ya primer contra maestre, mereció la cruz de Marina, en 1852, por su actuación durante los combates contra la invasión filibustera de Cuba), y a don Pablo de Lugo-Viñas también se le dio ingreso en la Armada como tercer piloto, graduado de alférez de navío (y llegó a alcanzar el empleo de capitán de navío). Al anciano práctico don Nicolás Samotquet, que recibió hasta siete heridas sin soltarse un momento de la caña del timón, le obsequió la Reina con «cien cuerdas de tierra en paraje útil de la isla de Puerto Rico» —unas 40 hectáreas.

Pocos meses después llegaba a los que más se distinguieron en sofocar el motín —aparte del comandante del buque— el premio mayor: tras sustanciarse el preceptivo juicio contradictorio, en que quedó acreditado cómo habían protegido la vida de su comandante y mostrado un valor heroico frente a los sediciosos, que ocupaban posiciones dominantes, el 12 de octubre de 1847 la Reina firmaba la real orden por la que concedía la cruz laureada de la Real y Militar Orden de San Fernando al ya contra maestre tercero don José López Antón y al soldado de Cataluña don José Echeverría.

El pailebote guardacostas *Isabel II* continuó prestando servicio a la Armada en aguas de las Antillas durante algunos años más, hasta que le alcanzó la inevitable vejez, ya denunciada por el intendente de Puerto Rico en 1852. Oído el parecer de los ingenieros navales, las autoridades de la Armada decidieron desarmarlo en el otoño de 1859, dándolo de baja en las listas de buques y vendiéndolo luego.

(5) Nacido en Santa Cruz de Tenerife el 23 de enero de 1825, murió allí el 17 de septiembre de 1894, habiendo alcanzado el empleo de capitán de navío de primera clase (hoy denominado contralmirante). Su expediente se conserva en AGMAB, legs. 620/653 y 620/1285.

(6) *El Militar Español*, núm. 114, 1847. Agradezco a mi buen amigo el coronel don José Luis Isabel haberme facilitado copia de este raro periódico.

DOCUMENTO

El libro de historia en los Batallones de Infantería y las Brigadas de Artillería de la Real Armada

En estos días, la CEHISMI (Comisión Española de Historia Militar) está tratando cómo proceder ante la eventualidad de que no se localice la información histórica relativa a la actuación de algunas unidades de las Fuerzas Armadas españolas cuando efectúan operaciones o comisiones dependientes operativamente del JEMAD. Otros países han llegado a crear la figura del «historiador», incorporado a la unidad de una manera provisional o permanente. La Armada nunca se ha visto en una tesitura tal, pues su organización cubre todas las necesidades de índole histórica que puedan sobrevenir, incluyendo, por supuesto, las de su Infantería de Marina. Otra cosa es el archivo de esta documentación.

Como prueba de esta inquietud naval, presentamos un documento firmado en plena guerra de la Independencia, en Sevilla, el 26 de diciembre de 1808, por Félix de Tejada, a la sazón director general de la Armada, donde se ordena a todos los batallones de Infantería y las brigadas de Artillería de Marina que, para que no se dejasen de conocer los servicios prestados, tanto en mar como en tierra, «a la Religión, al Rey y a la Patria» —tal como indica el escrito—, se lleve en cada uno de ellos un libro de historia en que anotar las circunstancias y méritos de cada individuo en los términos que se expresan:

- 1.º el destino que tuviese en la unidad y las funciones de armas en que se hubiese encontrado;
- 2.º el nombre de los que hubiesen resultado fallecidos y de los que quedasen inválidos, de resultas de las heridas recibidas en acciones de guerra o de otras distinguidas en faenas marineras o de tierra;
- 3.º las reales órdenes y los certificados de los generales o comandantes bajo cuyas órdenes hubiesen operado las unidades, añadiendo también los elogios y premios que hubiese merecido el cuerpo o alguno de sus individuos;
- 4.º La circunstancia de si la tropa ha conservado o no sus armas y municiones, y si se ha desunido, extremos que se han de consignar aun en el caso de haber sido flanqueada o cortada.

La orden asimismo dispone que la tercera parte de las vacantes de subteniente se cubran con condestables de ambos cuerpos en premio a sus méritos, siguiendo en ellos sus ascensos; y que las otras dos terceras partes se provean con oficiales del Cuerpo General de la Armada y, alternativamente, del Estado Mayor de Artillería de Marina.

Fotocopia del original, que actualmente se encuentra en el Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, de El Viso del Marqués (Ciudad Real), en el archivo de los Batallones de Marina. Confrontado.

Escrita 26 de Diciembre de 1808

Dirección General.

El Excmo. Sr. D. Feliz de Serdona.

Traslada Q. orden de 24 del mes último por la que ha
suelto S. M. que para q. no se olvidasen como ha sucedido
previamente los servicios hechos a la Religión al Rey y
Patria por los Batallones de Infant.^a y Brigada de Artill.^a se em-
pian en servicio de mar como de tierra, se hace en cada Batallón
Brigada un libro de historia en donde se veran anotarse las
circunstancias y merito de cada individuo en los terminos q.
expresa, y modo de proveer las vacantes que en ellos resulten.

Vase otra de 29 de Mayo de 1809.
Otra de 24 de Junio por Corte.

Monte de Brij. en 27 de Sep. de 1809.
Mayoría general en 10.

Como. por

El 1.^o Secretario de Estado y el Despacho de Ultramarina con fecha de 24 del mes ultimo, me dice lo siguiente.

Como. por. Con esta fecha comunico al Comandante Real de los Batallones de Ultramarina, la P.^o Orden siguiente.

Deseeo el Rey N. S. D. Fernando 7.^o y en su P.^o nombre la Suprema Junta Sub.^a del Reyno, & que no se olvide como ha sucedido anteriormente, los servicios hechos a la Religión, al Rey, y a la Patria por los Batallones de Infantería, y Brigadas de Artillería de Ultramarina, así en servicio de mar, como en el de tierra, se ha resuelto: 1.^o que se lleve en cada Batallón y Brigada al cargo de su Comandante un libro de historia, en donde se anote el destino que tubiere, y las funciones de armas en q.^o se encontrase: 2.^o que se copien en el a la letra los nombres de los que fallecieron, ó quedaren invalidos por resultas de heridas recibidas en acciones de guerra, u otras distinguidas en fueros de Ulan ó tierra: 3.^o que se copien igualmente las P.^o Ordenes, y los Certificados de los Generales ó Comandantes, bajo cuyas Ordenes sirva el Batallón ó Brigada, entendiendo tambien los elogios, y premios que hubiere merecido el cuerpo, ó algunos de sus Individuos: 4.^o que en toda acción militar, aun quando sea desgraciada, se especificue si la tropa ha conseguido ó no sus armas, y municiones, y si se han desunido, aun en el caso de ser flanqueados ó cortados; haciendola siempre entender que la union da fuerza, y que el que la conserva, aunque sea inferior, tiene mas medio para hacer una defensa gloriosa: 5.^o y ultimamente que se excite para el las subterfugios que resultasen hacientes en los esumidos Batallones

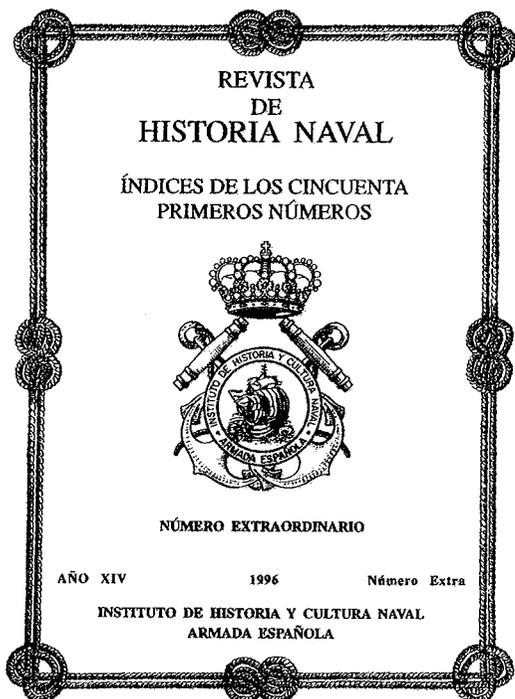
y Considerables de ambos cuerpos en premio a
su merito, requiriendo en ellos sus ascensos y las
otras de semejantes partes de los mismos empleos
vacantes se provean en oficiales del cuerpo de
penal de la Armada en alternacion con los
del Estado mayor de Artilleria de Marina,

Lo que comunico a V. E. p.
su noticia y de mas efecto. Dios que. etc. En
Sevilla 16 de Diciembre de 1808.

Yo de Jexodo

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 alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

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

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

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

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

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

Los *Anales de Aragón* en la biblioteca del Museo Naval

Las noticias referentes a robos («sustracciones», como se dice eufemísticamente) de libros, grabados, mapas y otros depósitos que se custodian en bibliotecas públicas y privadas son constantes. A este respecto, en las últimas semanas la prensa se ha hecho eco de un caso de estas características acaecido en la biblioteca del seminario de Cuenca. Y el diario *El País* daba cuenta, en su edición del 13 de noviembre de 2007, de la desaparición de los fondos de la Biblioteca Nacional de «antiquísimas obras de navegación y libros históricos...». Algunas de estas piezas, afortunadamente, ya se han recuperado en el momento de redactar estas líneas; pero es patente que los fondos de ciertas bibliotecas han estado negligentemente custodiados, ya por incuria, ya por falta de personal especializado, y han permanecido largo tiempo a merced de ciertos bibliófilos sin escrúpulos, que han podido hacerse con ellos, bien por sí solos, bien por medio de colaboradores de dentro o de fuera de la institución.

Estos hechos me sugirieron la idea de dar a conocer en esta sección de la REVISTA la notable colección que sobre la Corona de Aragón alberga la biblioteca del Museo Naval de la Armada en Madrid, colección desconocida para gran parte de nuestros lectores y que se compone de 17 volúmenes de 30x21 cm, encuadernados «a la romana», casi todos ellos en pergamino. Impresos a dos columnas, lucen el escudo de Aragón grabado en la portada. La colección, ejemplo de la mejor tradición historiográfica aragonesa, recoge un amplio espectro cronológico que abarca casi sin interrupción desde 1520 hasta 1739. En el largo elenco de sus autores figuran algunos de gran prestigio: Jerónimo Zurita, Zayas, Dormer, Argensola, Panzano, Blasco de Lanuza, Faci... Los libros en cuestión son éstos:

— La *Crónica* de Jerónimo Zurita, gran cronista de la Corona de Aragón, y padre de la historia de Aragón, cuyos esfuerzos y estudios alumbraron los 20 libros de que constaba su *crónica*, le seguiría otro Jerónimo, Jerónimo Blancas y una larga lista de cronistas, algunos ya citados más arriba. Estos son los libros:

- los *Anales de la Corona de Aragón*, que comprenden los cinco primeros libros de la primera parte, los cuales conforman el tomo I. La obra fue tirada en Zaragoza por Juan de Lanaja y Quartanet, en la imprenta del Colegio de San Vicente Ferrer, en 1610;

- el tomo II, integrado por los cinco libros postreros de la parte primera e impreso también en Zaragoza, en la misma imprenta y por idéntico impresor, en el año «M.DC.X»;
- el tomo III, que abarca los cinco primeros libros de la segunda parte (libros XI-XV) y fue impreso en Zaragoza en 1578;
- el tomo IV, compuesto por los cinco libros postreros de la segunda parte (libros XVI-XX). También impreso en Zaragoza, en el año «M.DC.X».

— *Historia del rey don Hernando el Católico. Tomo V: De las empresas y ligas de Italia.* Son los cinco libros primeros. Impreso en Zaragoza, en el Colegio de San Vicente Ferrer, por Lorenzo de Robles en 1610.

— *Historia del rey don Hernando el Católico. Tomo VI: De las empresas y ligas de Italia.* Son los cinco libros postreros. Impreso en Zaragoza, en el Colegio de San Vicente Ferrer, por Juan de Lanaja y Quartanet en 1610.

— *Índice de las cosas más notables que se hallan en las cuatro partes de los Anales y en las dos de la Historia de Jerónimo Zurita, cronista del Reyno de Aragón.* Impreso en Zaragoza por Antonio Rodríguez. Zaragoza, impreso por Juan de Lanaja y Quartanet, «M.DC.X.» (1621). Fol., 8 h., 748 pp.

Algunos bibliófilos añaden este índice que, aunque es un compendio de la gran obra de Zurita, contiene algunos detalles nuevos y amplía ciertos pasajes.

Otros cronistas

— «*Historia de la Fundación y Antigüedades de San Juan de la Peña y de los reyes del Sobrarve, de Aragón y de Navarra..., hasta que se unió el Principado de Cataluña con el Reyno de Aragón,* por Juan Briz Martínez. Zaragoza, 1620. Impreso por Juan de Lanaja y Quartanet, impresor del Reyno de Aragón y de la Universidad». Fol., 4 h., 683 pp., 12 h.

Es obra de gran interés histórico y una de las varias que continúan los *Anales* de Zurita. Se trata del libro más importante de la colección y uno de los sustraídos en el robo en la Biblioteca Nacional que reseñamos al principio.

— «*Historias eclesiásticas y seculares de Aragón,* en las que se continúan los Anales de Zurita, y tiempos de Carlos V, con historias eclesiásticas, antiguas y modernas, que hasta ahora no han visto la luz ni la estampa. Contiene cinco libros, desde la guerra de Granada hasta el gobierno de Philipo el Prudente. Año de 1556».

- tomo I, «por el Dr. Vicencio Blasco de Lanuza, canónigo... Impreso en Zaragoza por Juan de Lanaja y Quartanet, impresor del Reyno de Aragón y de la Universidad. Año 1622». Fol., 10 ó 19 h., 568 pp., 6 h.

- tomo II, «impreso en Zaragoza por Juan de Lanaja y Quartanet el año 1622, a costa de Juan de Bonilla, mercader de libros». Es el mismo de 1619 con portada de 1622.
- «Primera parte de los *Anales de Aragón*, que prosiguen los del secretario Jerónimo Zurita, desde el año 1516 del nacimiento de Nuestro Redemptor, por el Dr. Bartholomé Leonardo de Argensola. Impreso en Zaragoza por Juan de Lanaja y Quartanet en 1630». (*Al fin*) «En Zaragoza por Pascual Bueno, impresor de Sus Majestades, del Reyno de Aragón y del Hospital Real y General de Nuestra Señora de Gracia, 1630». Fol., portada grabada en cobre por José Vallés, 14 h., 1128 pp., 20 h.
Rómulo D. Carbia, en su *Crónica oficial de las Indias Occidentales*, (Buenos Aires, 1934, p. 29) dice, refiriéndose a Argensola como teórico del perfecto cronista, «que escribió para documentar su pretensión a un cargo de postín. Está lejos de ser por esto, autoridad atendible en un asunto acerca del cual se han escrito reflexiones de tanta enjundia como las de Fernández de Oviedo».
- «*Anales de Aragón* desde el año 1520 hasta el de MDXXV, por don Francisco Diego de Sayas Rabanera y Ortubia». Impreso en Zaragoza por los herederos de Juan de Lanaja en 1666. Sayas comienza su historia en 1520, fecha en que dejó la suya Argensola. Fol. 30 cm), 18 fol., frontis grab. por Juan Renedo, 840 p. 19 h.
Los *Anales de Aragón* son la continuación de los de Zurita. Están centrados en la época de la reina doña Juana, hija de los Reyes Católicos, y en la del emperador Carlos V, y recogen la llegada de éste a España, así como los hechos de su reinado. Los cuatro primeros capítulos se refieren al descubrimiento de América, y los siguientes, al viaje de Magallanes y Elcano y a la conquista de Méjico. Según Palau, Vargas Ponce tiene los *Anales* por obra detestable.
- «*Anales de Aragón desde el año MDXXV del nacimiento de Nuestro Redemptor hasta el MDXL. Se añaden algunas noticias muy importantes desde el año MDXVI hasta el de MDXXV*. Zaragoza, Herederos del Dr. Diego Joseph Dormer, en 1697». Front., [1] grabado en cobre de Juan Renedy, 36 h., 700 pp., 22 h.
Dormer es uno de los continuadores de los *Anales* de Zurita y prosigue lo que publicó Diego de Sayas.
- «*Anales de Aragón desde el año 1540 del nacimiento de Nuestro Redemptor hasta 1558, en que murió el máximo fortísimo emperador Carlos V*, por don Joseph Lupercio Panzano Ibáñez de Aoyz...». Al fin va añadido el testamento del emperador Carlos V. Impreso en Zaragoza, por Pascual Bueno, en 1705. Fol., 12 h., 568 pp. 20 h.
Prosiguen los *Anales* de Diego José Dormer y se junta a los de Zurita.



Otros sobre Zaragoza

— «*Fundación milagros de la capilla angélica y apostólica de la madre de Dios del Pilar, y excelencia de la imperial ciudad de Zaragoza...*», de fray Diego Murillo, Contiene el viaje del apóstol Santiago a España...». Barcelona, Sebastián Matevad, 1616. Se divide en dos tratados: I, folio, frontis, 16 hojas, [1] lámina grabada al cobre, 285 pp., y 6 hojas, índice de la primera parte; II, 452 pp., 12 hojas de tablas. Encuadernado en rústica.

Trata sobre la fundación de la iglesia del Pilar en Zaragoza, sus excelencias, la figura del Justicia, la fidelidad de Zaragoza, la Inquisición en Aragón, la Universidad y las iglesias y los conventos de la ciudad. Contiene también el viaje del apóstol Santiago (fundador de la santa capilla del Pilar) a España, y se narra cómo

Nuestra Señora lo consoló y le señaló el lugar donde debía edificar la capilla. Contiene asimismo un soneto «al glorioso Apóstol Santiago, patrón de España». La obra es un tesoro de datos.

- «*Aragón, Reyno de Christo y Dote de María Santísima, fundado sobre la columna inmóvil de Nuestra Señora en la ciudad de Zaragoza*, por fray Roque Alberto Faci. En Zaragoza, en la oficina de Joseph Fort, enfrente del Colegio de San Vicente Ferrer. Año 1739». Dos tomos: I, folio, port., 19-142, 1 h., 550 pp., 4 h; II (3.^a y 4.^a parte), fol., 10 h., 302 pp. Está aumentado con las apariciones de la Santa Cruz, Santísimos Misterios, Milagros del Santísimo Sacramento, Imágenes de Cristo Ntro. Señor y con las aparecidas, halladas, antiguas y milagrosas de Nuestra Señora en el mismo Reino. Se sabe que se reimprimió en 1750 en id. id. por Francisco Moreno.
- «*Elogio del Excmo. e Ilmo. Sr. Don Agustín de Lezo y Palomeque* [se trata del hermano de Blas, almirante de la Armada]; caballero prelado gran cruz de la Orden de Carlos III. Arzobispo (...). Pronunciado en la Real Sociedad de Amigos del País (Zaragoza). En la oficina de Mariano Miedes (1796)». Fol., 86 pp., 1 h. Este ejemplar del M.N. ha sido encuadernado en tapa dura y lomo dorado. La portada se halla muy deteriorada. Contiene también notas alusivas al almirante Blas de Lezo.

NOTICIAS GENERALES

La fragata española *Álvaro de Bazán* (F-101) da la vuelta al mundo

Poco antes de que dieran comienzo las fiestas de Navidad del año 2006, el Estado Mayor de la Armada designó a la fragata *Álvaro de Bazán* (F-101) para hacer un viaje a Australia. Un viaje que comenzó en Ferrol el 21 de enero de 2007 y terminó en el mismo puerto el 19 de mayo del mismo año: cuatro meses escasos (118 días) navegando alrededor del mundo a lo largo de 29.000 millas. La fragata se internó en el Mediterráneo por el estrecho de Gibraltar para atracar en el puerto de El Pireo (Atenas). A través del canal de Suez llega a Yibuti y, de allí, se dirige a la isla de Malé (Maldivas), ya en el océano Índico. Port Kelang (Malasia) precederá al puerto de Perth, en el extremo occidental de Australia, donde visitó también Adelaida y la capital, Sydney. En el viaje de vuelta tocó las bases norteamericanas de Pago Pago (Samoa) y Pearl Harbor (Hawái) y, ya en el continente americano, San Diego (California, EE.UU.), Manzanillo (México) y, tras cruzar el canal de Panamá, San Juan de Puerto Rico. A través del Atlántico, y con una breve escala en Punta Delgada (Azores), llega a la base de partida, en Ferrol.

La fragata tenía como misión principal contribuir a la acción española en el exterior apoyando a la empresa de construcciones navales Navantia en su objetivo de presentar el modelo de construcción español de este tipo de fragatas en aquellos países (Grecia, Malasia, Australia) que habían mostrado interés por estos buques y por adquirir la tecnología correspondiente para sus programas navales. Además, este crucero, denominado por el Estado Mayor de la Armada «Váez de Torres» —epónimo del navegante español que puso nombre a Australia—, tenía la misiones añadidas de adiestramiento y publicidad —mostrar el pabellón—, realizando pruebas de la capacidad de la fragata para actuar de manera sostenida en escenarios distantes sin contar con los apoyos habituales en las bases españolas, y dando a conocer este tipo de buques a otras marinas.

Como saben nuestros lectores, no es la primera vez que un buque español circunnavega la Tierra, desde aquel primer viaje de Juan Sebastián Elcano. Otros lo han hecho también en distintas épocas con distintos objetivos, dejando su estela para la Historia. En esta lista anotamos ahora a la fragata *Álvaro de Bazán*, 140 años después del viaje de la fragata blindada *Numancia* a su regreso de la que se llamó «guerra del Pacífico».

Para más información sobre el viaje, el lector puede consultar el *Boletín Informativo para Personal* (BIP) núm. 117, de enero de 2008, pp. 5-17, y la *Revista Española de Defensa* (RED), de enero de 2007, pp. 30-31.

Para adquisición del BIP dirigirse a:

Jefatura de Personal (SUBDIREC).

NOTICIAS GENERALES

Cuartel General de la Armada, C/ Montalbán, 2; 28071 Madrid (España).
Internet: www.armada.mde.es
C/e: insubdirec_comunicación@fn.mde.es

Para adquisición de la RED:

Secretaría General Técnica-Subdirección de Publicaciones.
C/ Juan Ignacio Luca de Tena, 30; 28071 Madrid.
Teléfono: 91 364 74 21. Fax: 91 364 74 07.
C/e.: publicaciones@mde.es

IX Semana de Novela Histórica. Cartagena, España

Organizada por la Asociación de la Semana Histórica de Cartagena, durante los días 12, 13, 14, 15 y 16 del pasado mes de mayo de 2008 se celebró en Cartagena un ciclo de conferencias y mesas redondas sobre la novela histórica y su difusión, en el que intervinieron escritores, librerías y gente del periodismo y la literatura. A continuación, por su interés, recogemos para los lectores de nuestra revista el programa establecido por la organización.

— Lunes 12 de mayo:

Conferencia inaugural a cargo del ex primer ministro del gobierno de Francia Dominique de Villepin, poeta, ensayista, diplomático y político. Fue presentado por Eduardo Zaplana Hernández Soro, ex ministro de Trabajo del Gobierno español.

— Martes 13 de mayo:

- dentro del tema «La guerra de la Independencia en el mar», José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío, de la Comisión Española de Historia Militar, especialista en temas navales, disertó sobre «La Armada en la guerra de la Independencia»;
- Hermenegildo Franco Castañón, capitán de navío, jefe del Departamento de Historia del Instituto de Historia y Cultura Naval, especialista asimismo en temas navales, desarrolló el tema «La situación de la Armada en 1809»;
- Vicente Molina Foix, ganador del Premio Nacional de Narrativa 2007 entre otros galardones literarios, habló de su libro *El abrecartas*, un retrato del siglo XX a través de un intercambio espistolar.

— Miércoles 14 de mayo:

- Presentación del libro de Obdulio López *El enviado del Rey*, novela

de intriga y asesinatos en la Cartagena del siglo XIII, justo cuando el Obispado se traslada a Murcia. Lo presentó Pepe Belmonte, crítico literario.

- El director de Onda Cero regional, Carlos Roca, aportó claves sobre su libro *Rorkers Drift*, centrado en la célebre batalla anglo-zulú.
- José Ángel Mañas, el conocido autor de *Historias del Kronen*, finalista del Premio Nadal y premio Goya, hizo una radiografía de su última obra, *El secreto del oráculo*, que recrea la figura de Alejandro Magno.

— Jueves 15 de mayo:

Ramón Pernas, director de Ámbito Cultural «El Corte Inglés», presentó a los siguientes escritores:

- Milagros Frías, periodista y escritora, que glosó de su libro *La alambrada de Levi*, fresco futurista de un mundo azotado por el terrorismo, la contaminación, las catástrofes y las guerras.
- José de Cora Paradela, director general del grupo El Progreso de Lugo, que hizo la presentación de su libro *La verdadera historia del último inquisidor y el maravilloso oráculo de la vida*.
- Fernando Schwartz, escritor, diplomático, presentador de televisión y premio Planeta 1996, que comentó su última novela, *El cuenco de laca*. Ambientada en Hanoi, en 1946, sobre el trasfondo de la guerra de la independencia de Indochina se repasa la historia de Vietnam y se narran los afanes de una mujer, encarnación del espíritu vietnamita, por mantener intacta su fortaleza y su belleza en medio de las zozobras de la guerra.

— Viernes 16 de mayo:

- Presentación de *El manuscrito de la catedral*, novela acerca de un joven profesor que encuentra un supuesto manuscrito perteneciente a la secta de los Hijos de la Luz, aparecido en la catedral antigua de Cartagena.
- Javier Nart desmenuzó su libro *Guerrilleros*, que trata de los más famosos combatientes de la guerra de la Independencia, tema sobre el que abundó el historiador Fernando García de Cortázar.
- El último acto consistió en la entrega del Premio «Ciudad de Cartagena», que se otorga a la mejor novela del año anterior, y cuya novena edición recayó en *El último cazador*, de Antonio Pérez Henares, escritor, periodista, tertuliano de diversos programas de televisión y cazador conservacionista. La obra cierra su trilogía sobre la prehistoria peninsular, integrada también por *Nublares* y *El Hijo de la Garza*.

BIBLIOTECAS

III Jornadas de Bibliotecas de Defensa. Toledo, España

Convocadas por la Secretaría General Técnica, durante los días 11, 12 y 13 de junio de 2008 se celebraron en la Academia de Infantería de Toledo las III Jornadas de Bibliotecas de Defensa. Como en las dos anteriores ediciones, se pretendía reunir a responsables de centros bibliotecarios con el fin de poner en común experiencias profesionales y debatir propuestas e iniciativas para el desarrollo de la Red de Bibliotecas de Defensa (RBD).

El programa destaca este año el papel de las bibliotecas como centros de apoyo informativo para la formación y capacitación en el ámbito de la Defensa.

Dado el interés que tienen sus contenidos para nuestros lectores, recogemos a continuación el programa seguido.

— Miércoles 11 de junio

- «La Biblioteca Central de la Academia de Infantería de Toledo», por Vicente Braojos Moreno, coronel director.
- «La gestión de equipos de trabajo en un entorno cambiante: las bibliotecas de la RBD», por Paz Fernández y Fernández-Cuesta, de la Biblioteca CEACS, perteneciente a de la Fundación Juan March.
- «Necesidades de información para la formación militar», por Juan Romero Serrano, general de brigada, subdirector general de Enseñanza Militar.
- Seminario-taller «Propuestas sobre accesibilidad y visibilidad de las bibliotecas de la RBD».

— Jueves 12 de junio

- «Panorama internacional de los centros superiores de estudios de la Defensa: servicios bibliotecarios», por María de la Luz López Martínez, directora del Centro de Documentación y Biblioteca del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).
- mesa redonda «La función de la biblioteca en las academias generales», en la que participaron directores de las bibliotecas de la Academia General Militar, Escuela Naval Militar, Academia General del Aire, Academia Básica del Ejército del Aire, Academia General Básica de Suboficiales y Subdirección General de Enseñanza Militar.
- «Proyectos singulares de la RBD»:
 - * Catálogo colectivo de la RBD: migración de datos y formación de usuarios-expertos principales. Representantes de la IGCIS y de Baratz;
 - * Digitalización de fondos especiales: Cartografía de la guerra de la Independencia española y Música militar. Representantes de

la Subdirección General de Servicios Técnicos, Baratz, Vinfra y Toma 10.

— Viernes 13 de junio

- «La Biblioteca del US Army War College», por Bohdan I. Kohutiak, director de la Biblioteca MSLS.
- Mesa redonda «La función de la biblioteca en las academias especiales y en centros de formación de Defensa», en la que participarán los directores de las bibliotecas de la Academies de Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros, así como los del Grupo de Escuelas de la Defensa y el de la Subdirección de Marinería y Tropa.

Para más información dirigirse a:

Unidad de Coordinación Bibliotecaria.

C/ Juan Ignacio Luca de Tena, 30; 28071 Madrid (España).

Teléfono: 34 91 743 89 17 / 34 91 205 40 21.

Fax: 34 91 205 42 12.

C/e.: *bibliotecas@oc.mde.es*

III Jornadas de Historiografía Naval. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 21, 22 y 23 de octubre de 2008 se celebrarán en Madrid las III Jornadas de Historiografía Naval.

La Marina española, con el celo que la caracteriza por el mayor y mejor conocimiento de los hechos navales —son de sobra conocidas de los eruditos y estudiosos navales las colecciones de obligada consulta de los grandes recopiladores Vargas Ponce, Sanz de Barutell, Fernández de Navarrete y Fernández Duro—, es consciente de que la historiografía moderna cuenta con los mecanismos necesarios para actualizar viejos conceptos metodológicos y adaptarlos a las nuevas corrientes de investigación histórica. En esta línea, el Instituto de Historia y Cultura Naval pretende realizar a través de este ciclo de conferencias una revisión serena, objetiva y actual de las propuestas historiográficas de la Marina en todo tiempo y lugar. Para ello ha contado con un ilustre plantel de especialistas, cuyas ponencias contribuirán a resaltar las peculiaridades de esta disciplina.

Las jornadas se han organizado en dos sesiones diarias (18.30 y 19.30) a lo largo de los tres días señalados más arriba, de la siguiente manera:

— Martes 21 de octubre

- Apertura a cargo Excmo. Sr. Contralmirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

NOTICIAS GENERALES

- «Historiografía de la Marina en la antigüedad», por Jaime Alvar Ezquerro, catedrático de la Universidad Carlos III de Madrid, y Mirella Romero Recio, profesora titular del mismo centro universitario.

— Miércoles 22 de octubre

- «La guerra naval en Castilla durante la baja Edad Media; perspectiva historiográfica e investigadora», por Eduardo Aznar Vallejo, catedrático de Historia Medieval de la Universidad de La Laguna.
- «Historiografía sobre la Marina de los Austrias (siglos XVI y XVII)», por Magdalena de Pazis Pi Corrales, profesora titular de la Universidad Complutense de Madrid.

— Jueves 23 de octubre

- «Historiografía sobre la Marina en los siglos XVII y XIX. Corrientes actuales», por José Cepeda Gómez, profesor titular de la Universidad Complutense de Madrid.
- «Historiografía sobre la Marina en el siglo XX», por Enrique García Domingo, jefe del Centro de Documentación Marítima, Museo Marítimo de Barcelona.

Las sesiones tendrán lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, C/ Juan de Mena, 7. (28014 Madrid). Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
C/ Juan de Mena; 1; 28014 Madrid.
Tel.: 91 379 50 50. Fax: 91 379 59 45.
C/e.: ihcn@fn.mde.es

PREMIOS

II Premio «Ateneo Jovellanos» de investigación histórica española-hispanoamericana-filipina. Gijón, España.

El Ateneo Jovellanos, dentro de las diversas parcelas de la cultura a las que está dedicado, viene prestando una atención especial a la Historia. Con este fin, esta institución cultural gijonesa ha creado un premio de periodicidad anual con la denominación Premio Ateneo Jovellanos de investigación histórica española-hispanoamericana-filipina, destinado a fomentar la investigación histórica, al que podrán concurrir cuantos autores lo deseen, sea cual sea su nacionalidad, siempre que utilicen el idioma español y sus trabajos se atengan a las siguientes bases:

- Habrán de ser originales y fruto de una rigurosa y profunda investigación. Deberán estar asimismo inéditos, no sólo en la fecha de su admisión, sino en el momento de la proclamación del fallo.
- Los trabajos versarán sobre personajes o hechos históricos españoles-hispanoamericanos-filipinos, con una extensión entre 400 y 450 folios de unos 2.100 caracteres tipográficos cada uno, sobre soporte informático y en papel.
- La presentación de los textos se hará por quintuplicado. Dichos textos deberán entregarse debidamente grapados o encuadernados.
- Se remitirán a la sede del Ateneo Jovellanos (C/ F. Tomás y Valiente 33201 Gijón, Principado de Asturias [España]), en sobre cerrado, sin otro signo de identificación externa que el título de la obra. Dicho sobre contendrá en su interior otro sobre cerrado, que contendrá la plica con los datos del autor y un breve currículum de éste.
- El plazo de presentación terminará el 15 de septiembre de 2008. El resultado se dará a conocer entre los meses de noviembre y diciembre de 2008. El fallo del jurado, formado por destacados historiadores, será inapelable.
- El premio tendrá una dotación de 15.000 € (quince mil euros), de los cuales se deducirán las correspondientes cargas tributarias.
- El autor recibirá el premio en un acto organizado por el Ateneo Jovellanos, y deberá recogerlo personalmente.
- La obra premiada, cuyos derechos de publicación el autor se obliga a ceder a la institución convocante, será editada por ésta.

Para más información dirigirse a:

Ateneo Jovellanos.
C/ F. Tomás y Valiente, 1; 33201 Gijón, Principado de Asturias (España).
Tel.: 0034 985 34 42 74.
Fax: 0034 985 34 09 70.
Internet: www.ateneojovellanos.com
C/e.: secretaria@ateneojovellanos.com

CONVOCATORIAS

Taller internacional. La Habana, Cuba

Organizado por la sección cubana de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe (ADHILAC), con el patrocinio de Unidad Profesional de Balsas de la de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, el Departamento de Historia de la Universidad de La Habana y la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, durante los días 9, 10, 11 y 12 del mes de diciembre de 2008, tendrá lugar en La Habana el taller internacional «Revoluciones e independencia en la historia de América Latina y el Caribe». Dicho

taller coincidirá con el bicentenario de la gran crisis de la monarquía española de 1808, que desencadenó los movimientos de emancipación de América, y se celebrará en vísperas de las conmemoraciones del centenario y el cincuentenario, respectivamente, de las revoluciones mejicana y cubana, sin duda los más trascendentales procesos revolucionarios latinoamericanos del siglo xx.

El programa contempla los siguientes temas y mesas de trabajo:

- «La revolución española de 1808 y su impacto en la América hispana».
- «La lucha independentista en América latina (1790-1826)».
- «La revolución mejicana de 1910».
- «La Revolución cubana».
- «Conformación de la dependencia colonial y neocolonial».
- «Independencias y revoluciones; continuidades y rupturas en el proceso histórico-latinoamericano».
- «Revoluciones y formación nacional en América latina y el Caribe».
- «Pueblos, etnias, clases, héroes: los actores sociales en nuestras independencias y revoluciones».
- «El independentismo incesante: los problemas de la independencia y la soberanía en las revoluciones latinoamericanas del siglo xx».
- «Los escenarios regionales en los procesos independentistas y revolucionarios en Latinoamérica y el Caribe».
- «Movilidad social y construcciones institucionales: consideraciones en torno al saldo histórico de las independencias y las revoluciones latinoamericanas».
- «Las ideologías y su lugar en los movimientos independentistas y revolucionarios de España y América latina».
- «La independencia latinoamericana en la historiografía: problemas y tendencias de interpretación».
- «La enseñanza de la historia del proceso emancipador hispanoamericano».
- «Integración y relaciones internacionales en perspectiva histórica».
- «Valoraciones del proceso emancipador latinoamericano en el bicentenario».
- «La recuperación de la memoria de las luchas revolucionarias y sus diversas expresiones».
- «Estudios de género en la historiografía latinoamericana y caribeña sobre la independencia y las revoluciones».
- «Vida cotidiana, mentalidades, identidad y diversidad en la historia de la independencia y las revoluciones de América Latina y el Caribe».

Para formalizar la inscripción, los interesados deberán enviar a los organizadores del taller por correo electrónico, antes del 1 de noviembre de 2008, un breve resumen de su ponencia, de uno o dos párrafos de extensión, en formato electrónico. Durante el desarrollo del taller, los ponentes deberán entregar en formato impreso y en soporte electrónico el texto íntegro de sus trabajos, el

cual no deberá exceder de 10 páginas, ya que sólo dispondrán de 15 minutos para la presentación de aquéllos.

Para más información dirigirse a:

Dr. Sergio Guerra Vilaboy, presidente de la sección cubana de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe (ADHILAC).
Casa Fernando Ortiz, L y 27. El Vedado, La Habana (Cuba).
Teléfono: (537) 832 32 00. Fax: (537) 832 91 15.
C/e.: serguev@ffh.uh.cu

Dr. Alejo Maldonado Gallardo, director de la Unidad Profesional de Balsas de la Universidad de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, Michoacán (México).

J.A.O.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 4 euros el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.

C/ Juan de Mena, 1, 1.^º

28071 Madrid.

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

C/e: ihcn@fn.mde.es

RECENSIONES

GÓMEZ DE LA SERNA Y NADAL, José: *Corona de espinas. España al borde del abismo, 1807-1814*. —Real Academia de la Mar, Palafox y Pezuela editores. Madrid, 2007, 328 páginas (ilustraciones).

A medida que avanzan los años que enmarcan el bicentenario de la guerra de la Independencia (no se olvide que fueron seis los años que los españoles necesitaron para expulsar a los invasores), proliferan también los libros que de modo directo o tangencial afrontan el tema. Algunos redundan en pasajes que por sobradamente conocidos no precisan de nuevas interpretaciones; pero otros escarban desde perspectivas novedosas en las distintas facetas —ideológicas, sociales, políticas y militares— que concurren en el conflicto y que le insufflan a éste unas peculiares notas de emotividad que van más allá de las reglas de una guerra convencional.

Este es el caso del interesante estudio de José Gómez de la Serna *Corona de espinas. España al borde del abismo (1807-1814)*, en que a la narración de hechos se acompaña la exposición de las claves que los propiciaron, analizando las circunstancias y motivaciones que condujeron al conflicto que avivó la conciencia que los españoles tenían de sí mismos.

El libro se estructura en dos partes. La primera consta de 11 capítulos de sugestivo título, que contienen una narración resumida pero convincente de los principales hechos de armas y políticos, así como de sus consecuencias, con notas a pie de página centradas en personajes, situaciones y términos poco usuales; la segunda parte, compuesta de un apéndice con cuadros sinópticos, mapas, reproducciones de grabados y bibliografía, facilita al lector el seguimiento correcto de toda la trayectoria bélica y política, cuyo resultado no fue todo lo satisfactorio que cabía esperar.

Como escribe el autor, «en España la verdadera motivación del conflicto fue un complejo de miedos, resistencias al cambio e ignorancia, que cuando estalló la guerra se articuló en forma de discurso nacionalista patrioter que ocultó la realidad de lo que en el fondo se discutía. Y como suele ocurrir, tampoco estuvieron todos los que fueron, y fueron los que estuvieron los protagonistas de aquel tiempo, que tuvo como indiscutible al pueblo español y su increíble capacidad de resistencia». Creemos que este párrafo compendia paladinamente los objetivos de este libro, que a buen seguro ha de figurar entre los destacados de esa amplia nómina de publicaciones que sobre el tema se vienen editando.

FRANCO, Hermenegildo: *La Real Armada y su Infantería de Marina en la guerra de la Independencia*. —Galland Books S.L.N.E. 2008, 174 páginas, ilustraciones.

Entre todas las recientes publicaciones sobre la guerra de la Independencia,

se echaba en falta una referente a la faceta naval del conflicto, que tuvo vital importancia, por más que no pocos historiadores e investigadores, algunos de prestigio, se empeñen en omitirlo o infravalorarlo. De aquí la oportunidad de *La Real Armada y su Infantería de Marina en la guerra de la Independencia*, de Hermenegildo Franco, que en anteriores y trascendentes estudios sobre el universo naval ha dado abundante muestra de ser un experto en la materia.

La guerra contra el invasor, en su vertiente naval, es diseccionable en una panoplia de aspectos que el autor desglosa y analiza lúcidamente en su espléndido libro. De una parte, marinos de brillante trayectoria que se vieron obligados a luchar en tierra ante la carencia de medios navales; de otra, operaciones desde el mar que facilitaron la tarea del Ejército, capítulo donde destaca la admirable y ciertamente desconocida aportación de los batallones de Infantería de Marina y de Artillería de la Armada en los combates en que intervinieron. De todo ello resulta un impecable cuadro que permite al lector hacerse una idea cabal del tema tratado.

Libro útil y necesario —y casi diríamos imprescindible como punto de partida para quien desee profundizar en el conocimiento de la vertiente naval del conflicto— y que merced a su exhaustividad, sobre el trasfondo de la guerra, hace que reluzcan con luz propia aquellas heroicas conductas que distinguieron y enaltecieron a los hombres del botón de ancla.

Magníficamente editada por Galland Books, con profusión de vistosas ilustraciones, no dudamos en calificar la obra como una de las de mayor proyección y alcance entre las surgidas con motivo del bicentenario de la guerra de la Independencia, conflicto en el que la Armada tuvo un protagonismo del que puede hoy sentirse orgullosa, y que Hermenegildo Franco ha acertado a recrear con tino para mérito y gloria de la institución.

DELGADO, Luis: *El cañonero Estrago. Una saga marinera española*, t. XIII. Editorial Noray, Barcelona, 2008, 422 páginas.

De buque a buque, pero con mucha mar por medio, transcurren las singladuras de los Leñanza, protagonistas privilegiados de esa admirable saga marinera que Luis Delgado maneja con su acostumbrada maestría. Si en la anterior entrega, el tercero de los «Gigantes» navegaba como capitán de fragata de la corbeta *Mosca* en los primeros días de la rebelión española contra el invasor francés, en este nuevo libro lo veremos preferentemente sobre la cubierta del cañonero *Estrago* como capitán de navío y jefe de flotilla en estas improvisadas unidades, participe en la expedición a Cantabria bajo el mando del mariscal de campo Mariano Renovales y del capitán de navío Joaquín Zarauz, que con la colaboración británica emprendieron acciones contra Gijón e intentaron tomar a los franceses la plaza de Santoña. Estos episodios, casi ignorados por la mayoría de los historiadores que con mayor o menor fortuna se vienen ocupando de la guerra de la Independencia, son revisados por Luis Delgado, demostrando así que la participación de la Marina en la contienda fue algo más que testimonial.

Por las páginas de *El cañonero* Estrago la acción discurre a veces con un ritmo trepidante, puestos en juego muchos factores que acrecientan el interés que despiertan sus páginas. Siguen apareciendo nombres como los de Escaño, Villavicencio, Porlier, tan vinculados a la acción naval; asistirá a las dificultades del primer Consejo de la Regencia, y será testigo de las veleidades humanas de las que no puede sustraerse nuestro protagonista en su apasionado romance con la bella y pelirroja Audrey... Luis Delgado, pertrechado con su impedimenta de historiador, sabe conjugar su erudición con un estimable virtuosismo narrativo, y su avezada pluma teje una palpitante trama, jalónada de giros inesperados y cuyos entresijos, que por supuesto no vamos a desvelar, parecen convertir al capitán de navío, curtido en numerosos combates, en «alocado guardiamarina en sueños de amor».

Abstracción hecha del sorprendente final, la Armada existió durante la guerra de la Independencia, y llevó a cabo un papel de notoria importancia; y el lector que saboree este extraordinario relato tendrá sobradas ocasiones de comprobarlo a través de la peripecia de sus emblemáticos personajes.

GÓMEZ DE OLEA Y DE LA PEÑA, Fernando: *Un héroe montañés: el capitán de navío don Luis Vicente de Velasco e Isla*. —Edición del autor, Santander, 2006, 178 páginas (ilustraciones).

No es aventurado afirmar que el género biográfico ha alcanzado en los últimos años una madurez convincente. Personajes de distintos talentos e incluso de controvertidos méritos se asoman con frecuencia a los escaparates de las librerías. Los hombres de la Armada no han quedado al margen de este auge del género, y así, semblanzas como las de Blas de Lezo, Barceló, Escaño, el almirante Cervera e Isaac Peral integran parte de esa galería de famosos merecedores de un mejor conocimiento.

A todos ellos se une ahora *Un héroe montañés: el capitán de navío don Luis Vicente de Velasco e Isla* biografía donde se concitan amenidad y rigor, obra de Fernando Gómez Olea y de la Peña, que ha sabido rescatar de un injusto olvido la figura de su ilustre antepasado, el héroe de la defensa de La Habana en la ocupación inglesa de 1762.

El autor, miembro numerario del Colegio Heráldico de España y las Indias, hace honor a tal condición, pues al fiel relato del sitio de La Habana y la heroica defensa del castillo de El Morro, en la que Velasco encontró gloriosa muerte, Gómez de Olea agrega interesantes aportaciones como el estudio de su linaje, el origen de su casa natal, su trayectoria en la Real Armada, el consejo de guerra celebrado tras la caída de La Habana y sus componentes, los comentarios a los partes de guerra y los honores póstumos que se rindieron al heroico marino, todo sustentado en una documentación de primera mano y vertido en una prosa llana y diáfana.

Un largo documento manuscrito que figura como apéndice de la obra, y que no es otro que la relación de lo acaecido en la ciudad de La Habana desde

RECENSIONES

el 6 de junio hasta el 16 de agosto de 1762, enriquece el cuerpo de la obra, que ha gozado de una magnífica edición y cuyas ilustraciones coadyuvan a su mejor comprensión. En suma, un libro cuya lectura invita a meditar y, sobre todo, a disfrutar.

J.C.P.

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

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

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. Además,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

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

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

Advertencias

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