

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XXVI

2008

Núm. 102

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



CONSEJO RECTOR:

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

Vicepresidente y Director: Federico Baeza Fernández de Rota, capitán de navío.

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; Ramiro Peral Lezón, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Historia Subacuática; José Ocampo Aneiros, consejero colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Adela Arévalo Díaz del Río.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

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: tercer 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>Andrés de Urdaneta: in memoriam en el quinto centenario de su nacimiento</i> , por José Manuel Pereira Fernández	7
<i>Un español, almirante en la Rusia de Catalina II</i> , por Ignacio Fernández de Bobadilla	23
<i>Cruzar el Atlántico al cuidado de los enfermos. Cirujanos en la Carrera de Indias (II)</i> , por María Luisa Rodríguez Sala	47
<i>Los ingenieros militares, partícipes de las obras del puerto de Tarragona en el siglo XVIII</i> , por Coia Escoda Múrria	61
<i>El naufragio del San Pedro de Alcántara (1786)</i> , por Paula Demerson	75
<i>La Historia Viva: Wellington, el general que derrotó a Napoleón</i> , por Fernando de la Guardia	95
Documento: <i>La expedición del vapor Buenos Aires</i>	99
La Historia Marítima en el Mundo: <i>El Archivo Histórico Provincial de Cádiz</i> , por José Antonio Ocampo	111
<i>Noticias Generales</i>	115
<i>Recensiones</i>	125

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José Manuel Pereira Fernández es licenciado en Geografía e Historia por la Universidad de Santiago de Compostela, en la especialidad de Historia Moderna. Autor de la monografía *La Pontevedra de Felipe II*, por la que ganó el Premio Ferro Couselo de investigación, convocado por el Ayuntamiento de Valgar, ha escrito más de 40 artículos científicos, la mayoría en el *Diario de Pontevedra*, y casi 200 artículos de opinión en la misma publicación periódica. Asiduo conferenciante de 2002 a 2004 fue el responsable científico del programa «Pontevedra en su Historia», de la emisora de radio Onda Cero, dentro del magazine *Protagonistas Pontevedra*.

Ignacio Fernández de Bobadilla y de Bufalá es comandante de Infantería de Marina en situación de retiro. Miembro de la Armada desde 1949, durante su vida castrense embarcó en diversas unidades a flote, fue profesor del CISA y realizó varios cursos en Estados Unidos, hasta pasar a la mencionada situación de retiro para encargarse de una bodega jerezana. Muy aficionado a la historia, ha impartido varias conferencias y publicado diversos artículos sobre la materia, y es autor de las obras *Huellas de sangre y nieve* y *Un español en el Ejército de Napoleón*.

María Luisa Rodríguez-Sala Muro es licenciada en Sociología y maestra y doctora en Historia por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Investigadora de la máxima categoría en el Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, tiene una larga trayectoria como académica. Ha sido investigadora y profesora visitante en instituciones académicas mejicanas y españolas como el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Departamento de Historia y Filosofía de la Ciencia) la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, la Universidad Castilla-La Mancha, la Universidad Complutense y otras. Autora de numerosos libros sobre sociología de la ciencia e historia de la Ciencia y la Tecnología, así como de más de 60 artículos científicos sobre los mismos temas, publicados en revistas académicas de diferentes naciones. Ha impartido e imparte cátedra en diversas escuelas y facultades mejicanas y pertenece a varias sociedades científicas de reconocido prestigio internacional.

Coia Escoda Múrrria es licenciada en Geografía e Historia por la Universidad de Barcelona, máster en Archivística por la Universidad Autónoma de la misma localidad y posgrado en Gestión Cultural por la tarraconense Universidad Rovira i Virgili, donde ha ejercido de docente en cursos y posgrados relacionados con la archivística. Desde 2000 ocupa el cargo de coordinadora del Archivo del Puerto de Tarragona, cuyos fondos, que comenzó a organizar en octubre de 1987, se abrieron al público en julio de 1990. Ha participado en numerosos congresos y jornadas sobre historia y archivística, y publicado varios libros y abundantes artículos en revistas portuarias, históricas y archivísticas.

Paula Demerson, natural del Pirineo francés, es licenciada en Filosofía y Letras por La Sorbona, y doctora en idéntica disciplina por esta misma universidad. Sus libros y artículos se han centrado en su mayoría en el siglo XVIII español, singularmente en el período de la Ilustración. Entre ellos, cumple destacar *María Francisca de Sales Portocarrero, sexta condesa de Montijo* (1975), *Sanlúcar de Barrameda, en la corriente de la Ilustración* (1977) y *Próspera y adversa fortuna de la sociedad cantábrica* (1986). Ha publicado también diversos estudios sobre historia de la medicina en el siglo XVIII y sobre literatura portuguesa del XVII, y traducido al francés varias novelas de Fernando Namora.

NOTA EDITORIAL

Hace ahora veinte años, don José Cervera Pery, entonces coronel auditor de la Armada y nuevo director de esta REVISTA DE HISTORIA NAVAL, escribía: «Un relevo es siempre un acto de servicio, y un acto de servicio no tiene por qué ser analizado desde ópticas de críticas y elogios. Simplemente debe ser aceptado para continuar una labor con humildad y esfuerzo».

Desde estas líneas editoriales, y por estar totalmente de acuerdo con el pensamiento que encierran esas palabras del general Cervera, acepto esa responsabilidad para continuar esta labor humilde y esforzada, que no es, desde luego, poco. Sería un perfecto inconsciente si pretendiera innovar, cuando de experiencia en este cometido es de lo primero que carezco. Sólo si Dios me da vida, y la Armada números suficientes, estaremos en condiciones de proponer a la Junta del Consejo Rector de la REVISTA los cambios que puedan ser necesarios.

Con éste hemos sobrepasado en dos los 100 números, lo que desde luego, aparte de no ser cosa nimia, ha requerido veinticinco años de ininterrumpida labor editorial, plasmada en más de 500 interesantes artículos que constituyen una magnífica base desde la que seguir construyendo este gran edificio histórico naval.

Haremos, a pesar del continuismo anunciado, y sin que por ello se resienta un ápice su calidad, interés, rigor científico y claridad expresiva, un esfuerzo para hacerla llegar al máximo número de lectores del exterior y, sobre todo, de nuestra propia Marina, a cuyos profesionales esta publicación les es muchas veces casi desconocida y por tanto difícil de demandar.

En este tercer número del año, cuando comienza el otoño y por tanto el nuevo curso, contamos con dos artículos biográficos de épocas dispares, un nuevo artículo sobre la sanidad en los barcos de la Carrera de Indias, otro, no menos interesante, sobre la participación de los ingenieros militares en la construcción de un puerto marítimo, y un desgarrador pero bello relato sobre el naufragio de una embarcación del siglo XVIII.

Don José María Pereira Fernández nos habla *in memoriam* de Andrés de Urdaneta en el quinto centenario de su nacimiento; don Ignacio Fernández de Bobadilla en «Un español, almirante de la Rusia de Catalina II» nos relata una bonita e interesante historia del marino español José de Ribas; doña María Luisa Rodríguez Sala completa con la segunda entrega su «Cruzar el Atlántico al cuidado de los enfermos: cirujanos en la Carrera de Indias»; doña Coia Escoda Múrria nos relata las peripecias de los ingenieros militares partícipes en las obras de construcción del puerto de Tarragona y, en fin, Mrs. Paula Demerson nos escribe sobre la triste, pero extraordinaria, aventura y naufragio del *San Pedro de Alcántara* (1876). Completan este número 102 las habituales secciones de La Historia Viva, donde Fernando de la Guardia nos habla del general Wellington, Documento, La Historia Marítima en el Mundo, donde José Antonio Ocampo nos habla del Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Noticias Generales y Recensiones, con varias reseñas interesantes.

ANDRÉS DE URDANETA: *IN MEMORIAM* EN EL QUINTO CENTENARIO DE SU NACIMIENTO

José Manuel PEREIRA FERNÁNDEZ
Universidad de Santiago de Compostela

Andrés de Urdaneta es uno de los más insignes navegantes de la Humanidad. Fue uno de los escasos miembros de la expedición de Loaisa que logró regresar a la península ibérica, completando la segunda circunnavegación del planeta. Posteriormente, su azarosa vida le llevó a ocupar cargos de la mayor responsabilidad en Nueva España, para finalizar profesando como monje agustino. Siendo ya fraile, por expreso deseo de Felipe II, formó parte, como responsable náutico, de la expedición de Legazpi a las Filipinas. El 1 de junio de 1565 zarpó de Cebú, para arribar a Acapulco el 8 de octubre, dejando fijada así la ruta del «Tornaviaje».

No existe unanimidad sobre la fecha de nacimiento de Andrés de Urdaneta y Cerain. Una década separa las dos propuestas, 1498 y 1508. En la actualidad, apoyándose en las declaraciones del propio navegante (1), el año de 1508 es la opción comúnmente aceptada (2). Villafranca de Oria (Guipúz-

(1) Si, en 1536, en las *Declaraciones de Andrés de Urdaneta y Macías del Poyo en el interrogatorio que les tomó el Consejo de Indias sobre el viaje de Loaisa*, aparecía que «fue preguntado por las preguntas generales, é dijo: que es de edad de veinte é ocho años, poco mas ó menos, é que lo demas no le toca. E esta es la verdad para el juramento que hizo, é firmolo de su nombre: Andres de Urdaneta», en la carta escrita a Felipe II, fechada en México el 28 de mayo de 1560, Urdaneta indicaba que «y dado caso, que segund mi edad, que pasa de 52 años, y falta de salud que de presente tengo, y los muchos trabajos que desde mi mocedad he pasado...». Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes y descubrimientos, que hicieron los españoles desde fines del siglo xv*. Tomo V: *Expediciones al Maluco. Viajes de Loaisa y Saavedra*. Madrid, 1837, p. 389 y *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos V*, Madrid, 1947, p. 143, respectivamente. Véase también RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *Andrés de Urdaneta, agustino. En carreta sobre el Pacífico*. Zamora, 1991, pp. 43-44.

(2) ARTECHE, J. de: *Urdaneta (el dominador de los espacios del océano Pacífico)*. Madrid, 1943, p. 9; AYCART ORBEGOZO, J.M.: «Miguel López de Legazpi, hombre de leyes y conquistador magnánimo», en ARANA PÉREZ, I. (coord.): *Los vascos y América. Ideas, Hechos, Hombres*. Madrid, 1990, p. 320; CABRERO, L.: *Andrés de Urdaneta*. Madrid, 1987, p. 15; CERVERA JIMÉNEZ, J.: *Ciencia misionera en Oriente. Los misioneros españoles como vía para los intercambios científicos y culturales entre el Extremo Oriente y Europa en los siglos XVI y XVII*. Zaragoza, 2001, p. 116; CUEVAS, P.M.: *Monje y marino. La vida y los tiempos de fray Andrés de Urdaneta*. México, 1943, p. 39; DÍAZ-TRANCHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores vascos*.

coa) fue la villa que lo vio nacer, siendo sus padres Juan Ochoa de Urdaneta (3) y Gracia de Cerain. La controversia también afecta a los primeros años de juventud; y así, no hay unanimidad entre los estudiosos acerca de los eventuales estudios que Urdaneta realizó, o del alcance de su intervención como militar —si es que ésta se produjo— en las campañas de Alemania e Italia (4).

Las nieblas que envuelven a nuestro personaje comienzan a despejarse a partir de 1525. Ese año encontramos a Andrés de Urdaneta —quizá todavía un inexperto joven, quizá ya adulto— iniciando su primera gran travesía con la nao *Sancti Spiritus*, capitaneada por Juan Sebastián Elcano y que formaba parte de la expedición del comendador fray Juan García Jofre de Loaisa (5). La flota, compuesta por 450 hombres y siete naves, de las cuales la *Santa*

Madrid, 1965, p. 31; PRIETO, C.: *El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid, 1975, p. 90; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, p. 43.

Miguel Bosch añade una nueva posibilidad: que el nacimiento tuviese lugar a finales de 1507 o principios de 1508. Véase MIGUEL BOSCH, J.R. de: *Urdaneta en su tiempo*. San Sebastián, 2002, p. 17.

(3) Perteneciente a la burguesía comercial, burocrática y metalúrgica, fue alcalde ordinario de Villafranca en 1511.

(4) Para muestra, sirva este botón. Si Fernández de Navarrete considera que Urdaneta, «habiendo quedado huérfano, prefirió la carrera militar á la eclesiástica que sus padres querían siguiese. Sirvió en las guerras de Alemania é Italia bajo las banderas de Carlos V, y por su valor y méritos llegó á ser capitán», el jesuita Mariano Cuevas afirma que «son burdas invenciones, aunque muy antiguas en nuestra literatura, lo de que Urdaneta haya estado en las guerras de Italia con el gran Capitán Don Gonzalo Fernández de Córdoba. (...) Que no fué soldado, ni menos aún capitán en las guerras de Italia, fácilmente se desprende de la ya asentada fecha de su nacimiento como también de su cédula de 1548, en la que ciertamente habría mencionado, de haber sido ciertas, sus supuestas campañas en Italia. Nunca la historia debe dedicarse a fingir glorias, ni menos cuando no son necesarias para glorificar a quien tantas verdaderas hazañas ha tenido». Véase CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, pp. 40-41, y FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*, t. I. Barcelona, 1995 (ed. facs.), p. 100.

(5) Para el estudio de la expedición de fray Juan García Jofre de Loaisa se ha empleado la siguiente bibliografía: ARTECHE, J. de: *op. cit.*, pp. 14-56 y 60-132; CERVERA JIMÉNEZ, J.A.: *art. cit.*, pp. 116-117; CABRERO, L.: *op. cit.*, pp. 23-59; CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, pp. 63-112; DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores...*, pp. 31-51; DÍAZ-TRECHUELO, L.: *Filipinas. La gran desconocida (1565-1898)*. Pamplona, 2001, pp. 46-48; FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes...*, pp. 3-190; MIGUEL BOSCH, J.R. de: *op. cit.*, pp. 31-47; PÉREZ-MALLAINA, P.E.: «Tierras por descubrir y ganar», en VV.AA.: *Historia de Iberoamérica*. Tomo II: *Historia moderna*. Madrid, 1990, pp. 99-101; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 59-66; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 53 y 61-170; UBILLOS SALABERRÍA, M.: «Andrés de Urdaneta (1508-1568). Su contribución a los descubrimientos geográficos de la época», *Lurralde*, núm. 10. San Sebastián, 1987, tomado de <http://www.ingeba.euskalet.net/lurralde/lur10/10ubillo.htm>, pp. 3-7.

(6) *Santa María de la Victoria* (capitana), 360 toneladas, capitán: fray Juan García Jofre de Loaisa; *Sancti Spiritus*, 240 toneladas, capitán: Juan Sebastián Elcano; *Anunciada*, 204 toneladas, capitán: Pedro de Vera; *San Gabriel*, 156 toneladas, capitán: Rodrigo de Acuña; *Santa María del Parral*, 96 toneladas, capitán: Jorge Manrique de Nájera; *San Lesmes*, 96 toneladas, capitán: Francisco de Hoces; patache *Santiago*, 60 toneladas, capitán: Santiago de Guevara. Véase ARTECHE, J. de: *op. cit.*, p. 15; CABRERO, L.: *op. cit.*, p. 24; CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, p. 66.

María de la Victoria era la capitana (6), zarpó de La Coruña el 24 de julio de 1525. De las embarcaciones, sólo cuatro dieron vista al océano Pacífico el 26 de mayo de 1526. A comienzos de septiembre, cuando la expedición llega a la isla de Guam, sus miembros reciben una enorme sorpresa al ser saludados en castellano. Quien así los recibía era el gallego Gonzalo de Vigo, superviviente de la nao *Trinidad*, de la expedición de Magallanes. De las cuatro naves que aproaron el Pacífico, sólo la capitana y 127 hombres llegaron al puerto de Tidore, en las Malucas, a principios de 1527. La travesía del Pacífico había sido infernal, y la expedición, sufrido hambre, calamidades sin cuento, averías, dispersión de naves, pérdida de material, enfermedades y muertes. De los óbitos destacan los de Jofre de Loaisa, ocurrido el 30 de junio, y el de Elcano, fallecimiento acaecido cinco días después. El cuerpo del navegante de Guetaria recibió sepultura en el océano Pacífico, el lugar más apropiado para tan insigne marino. Del protagonismo que ya había alcanzado en aquel momento Andrés de Urdaneta es ilustrativo el hecho de que su firma aparezca entre las de los receptores del testamento del egregio guipuzcoano (7).

Asentado en Tidore, el resto de la expedición de Loaisa tenía como vecinos a los portugueses, quienes ocupaban la cercana isla de Ternate. Allí, a miles de millas de Europa, ambos grupos reprodujeron las tradicionales disputas de los dos reinos ibéricos. Apoyándose en los jefes locales, se enzarzaron en una lucha incesante en pos de expulsar al rival de la zona, aunque también se dio el caso de que los europeos se convirtieran en aliados de conveniencia para sobrevivir contra los planes de ataque de los nativos. Al mismo tiempo, los indígenas utilizaron a los occidentales en sus constantes pugnas locales. Hernán Cortes, que tuvo noticia de la existencia de la expedición por la información de la *Santiago* (8), envió tres naos —la *Florida*, la *Santiago* y la *Espíritu Santo*— en su ayuda al mando de su primo Álvaro de Saavedra Cerón. La flota zarpó del puerto de Zaguantejo, provincia de Zacatula, bien el último día de octubre, bien el primero de noviembre de 1527 —existen dudas al

(7) «En la nao Vitoria en el mar Pacifico a un grado de la linea equinocial a Veynte e seys dias del mes de jullio anno del Sennor de mill e quinientos e Veynte e seys en presencia de mi Inigo Ortes de Perea contador de la dicha nao capitana por su sennoria el capitan Juan Sevastian del Cano, Vecino de Guetaria estando enfermo en la cama de su cuerpo e sano de su juycio y entendimiento natural, tal qual Nuestro Sennor plugo de le dar themiendose de la muerte ques cosa natural estando presentes los testigos ynfra escriptos presento esta escriptura çerrada e sellada que dixo ser su testamento y vltyma boluntad el qual dixo que otorgava e otorgo por su postrimera e ultima boluntad e mandava e mando que se guardase e cumpliese e efectuase todo lo en el contenido e cada una cosa e parte dello. Testigos que fueron presentes e le vieron firmar de su nombre Martin Garcia de Cazquiçano e Andres de Gorostiaga e Martin de Vriarte e Andres de Juan e de Çabala e Hernando de Guebara e Andres de Alerche e Andres de Urdaneta los quales firmaron de su nombre en uno con el dicho Juan Sevastian del Cano dentro deste dicho testamento e fuera». Cit., PRIETO, C.: *op. cit.*, p. 63.

(8) Una vez cruzado el estrecho de Magallanes, la *Santiago* desistió de intentar hacer la travesía del Pacífico y se dirigió a México costeano el continente americano. Fue por tanto el primer barco que, saliendo de la península ibérica, abordó México por la espalda, por un puerto del Pacífico.

respecto—. De la nave, sólo la *Florida* consiguió llegar a Tidore, en 1528; de las otras, nunca más se supo. Después de dos intentos por encontrar la ruta de retorno, en 1529 la nave tocó de nuevo en las Molucas con Álvaro de Saavedra muerto.

Carlos V, que en 1526 se había casado con una portuguesa, tres años después, ante los graves problemas económicos de su hacienda, en virtud del tratado de Zaragoza hipotecó a Portugal, por 350.000 ducados, sus derechos sobre las Molucas. Mientras, en pleno Pacífico, a miles de millas, naturales de ambos reinos continuaban hostigándose mutuamente. En una de las interminables refriegas, la explosión de un barril de pólvora provocó graves heridas a Urdaneta. Su rostro, que ya mostraba huellas de otra explosión de pólvora, acaecida en un incidente durante la travesía del estrecho de Magallanes, quedó desfigurado, surcado por cicatrices que Arteche denomina «patente de ánimo esforzado» (9). En los primeros días de noviembre de 1530 arribaron a Ternate tres naos portuguesas. A su frente, con la misión de relevar al gobernador Meneses, aparecía Gonzalo Pereira. Éste llevaba la noticia de la cesión por parte del Emperador de los derechos sobre las Molucas. Urdaneta no tuvo conocimiento de la nueva hasta el 20 de diciembre, momento en que fue a ratificar la alianza pactada con el antecesor del nuevo jefe portugués. Ante el temor de que se tratase de una añagaza, los hispanos solicitaron confirmación de la noticia a través de la India. Habrá que esperar a 1534 para ver partir del Maluco los restos de la expedición de Loaisa. En ese momento, diecisiete eran los súbditos del César que habían sobrevivido. Urdaneta no zarpará hasta febrero del año siguiente. Su viaje fue muy dilatado; tanto, que no doblará el cabo de Buena Esperanza hasta el 12 de enero de 1536, después de pasar por Banda, Java, Malaca y Cochín. El 26 de junio desembarca en Lisboa Andrés de Urdaneta, completando así la segunda circunnavegación del planeta en once años menos veintiocho días. En Portugal, las autoridades se incautaron de toda la documentación que obraba en su poder, la cual era de gran valor técnico y estratégico: el informe de Hernando de la Torre, el libro de contaduría del viaje, los derroteros de los viajes de Loaisa y Saavedra, mapas de las Molucas... Aunque se desplazó a Évora con la intención de protestar ante el monarca luso, el embajador español, Diego Sarmiento, lo convenció para que abandonase sin demora el territorio portugués. Los argumentos debieron de ser contundentes, pues Urdaneta huyó dejando en Lisboa hasta a una hija suya habida en las Molucas (10), vástago del que no volveremos a tener noticias.

(9) «Desde la explosión de una botella de pólvora, acaecida según se recordará al ser enviado al estrecho de Magallanes en arriesgada misión, Urdaneta tenía en el rostro huellas de quemaduras. Este nuevo incidente termina de desfigurar su cara para siempre, marcada con el horrible desdibujo de las quemaduras profundas. Desde ahora para el resto de sus días, Urdaneta ostentará en su rostro singular patente de ánimo esforzado. Un prestigio legendario comienza a aureolar esta testa semiabrasada». ARTECHE, J. de: *op. cit.*, pp. 78-79.

(10) «E así me puse en camino para venir á V.M. á darle relación e cuenta desto é de todo lo demás, dejando una hija que traía de Maluco é otras cosas en Lisboa». FERNÁNDEZ DE NAVARRRETE, M.: *Colección de los viajes...*, p. 434.

Ya en Valladolid, nuestro protagonista escribió una extensa relación, fechada el 26 de febrero de 1537, y junto con Macías del Poyo respondió a un interrogatorio datado el 4 de septiembre. Al encontrarse Carlos V fuera de la Península, Urdaneta rindió cuentas ante el Consejo de Indias. Durante su estancia en Castilla, probablemente en Valladolid, el navegante coincidió con Pedro de Alvarado, conquistador de Guatemala y recién regresado de Perú. Éste, desde 1532, tenía firmada una capitulación que le autorizaba a «descubrir los secretos de la Mar del Sur». El Adelantado debió de comunicar a Urdaneta su proyecto de aprestar una expedición «para ir a la vuelta de la China», pues cuando la flota de Alvarado zarpa de Sevilla a finales de octubre de 1538, el vasco forma parte de la tripulación (11). Al arribar la flota a Santo Domingo, Urdaneta conoce al cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, en aquellos momentos gobernador de la isla, quien en su *Historia general y natural de las Indias* recoge una elogiosa descripción de quien nos ocupa (12). De Santo Domingo, tras una breve escala en Honduras, Alvarado se dirigió a Guatemala, donde ejercía de gobernador. Estando Alvarado y Urdaneta en el puerto de la Navidad, en Nueva España, estalló una insurrección de los nativos en Nueva Galicia. Su conquistador y gobernador, Cristóbal de Oñate, pide ayuda al Adelantado, que acude al punto en su auxilio. En el transcurso de los enfrentamientos, Pedro de Alvarado se despeña con su caballo. Su muerte, acaecida el 4 de julio de 1541, pone fin a la aventura y al proyectado viaje a la Especiería (13).

Según la declaración de Andrés de Urdaneta en el memorial presentado al Consejo de Indias, el insigne navegante sirvió al rey con armas y caballos hasta la pacificación total de Nueva Galicia. En esta etapa, durante catorce años (1538-1552), permaneció en México ocupando lo que Urdaneta denominó «cargos de calidad», entre ellos, los de corregidor y visitador. El 6 de febrero de 1543, el virrey Antonio de Mendoza nombra a Urdaneta visitador de los pueblos de Zapotán —actual Ciudad Guzmán—.

(11) También iba Martín de Islares, otro veterano de la expedición de Loaisa.

(12) «Escribiendo yo en limpio estas historias de la primera parte, para la segunda impresión, se siguió que aportó á esta cibdad de Sancto Domingo el adelantado de Guatimala, don Pedro de Alvarado, en compañía del cual iban el capitán Andrés de Urdaneta e Martín de Islares; porque segund el adelantado decía, pensaba armar aquel mismo año, en la mar del Sur, para la China e otras partes; y estos hidalgos como dije en el precedente capítulo; han estado algún tiempo en la Especiería, e son personas de buen entendimiento, e los comuniqué esos días que en esta cibdad estuvo el adelantado. Y yo holgué mucho del conocimiento de tales personas; porque este capitán, demás de entender muy bien el arte de la mar e las alturas, hablaba bien; y como sabio, daba a entender qué cosas con aquellas tierras e islas e Especiería, e lo que vido en aquellos años o tiempo que por allá anduvo. E sin dubda, de su experiencia e persona se cree que el Emperador ha de ser muy servido; y el adelantado, efectuándose su armada, puede recibir grandes avisos para donde él piensa ir o enviar sus navíos». Cit., MIGUEL BOSCH, J.R. de: *op. cit.*, p. 48.

(13) ARTECHE, J. de: *op. cit.*, pp. 132-133; CABRERO, L.: *op. cit.*, pp. 65-78; CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, pp. 115-128; DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores...*, pp. 51-53; MIGUEL BOSCH, J.R. de: *op. cit.*, pp. 27 y 47-49; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 170-176.

Se continuaba en la línea de asignarle misiones de alta responsabilidad, pues antes le había encargado actuar como corregidor de la mitad de los pueblos de Avalos, comarca que abarcaba parte del noroeste de Michoacán y del sur de Jalisco y Colima. En favor de la destacada posición de Andrés de Urdaneta entre la cúpula dirigente del México de la época habla el papel de apaciguador de rebeliones que le asigna el virrey (14). A partir de entonces, y hasta 1547, una laguna documental se cierne sobre la vida de Urdaneta. Ese año, ante los graves acontecimientos que se estaban desarrollando en Perú, encontramos a nuestro protagonista ocupando el cargo de almirante en la flota de 600 hombres que el virrey de Nueva España enviaba al Perú en auxilio del licenciado Pedro de La Gasca, encargado de someter a Gonzalo Pizarro. La noticia de la derrota de los rebeldes hizo innecesaria la partida de México de la maquinaria de guerra. Todo parece indicar que, en esos momentos, Urdaneta todavía no había decidido profesar como agustino. En la hoja de servicios que en 1548 eleva a Carlos V, el insigne navegante «pide y suplica que se le haga merced en el repartimiento». Parecen entonces acertadas las palabras de Isacio Rodríguez y Jesús Álvarez cuando afirman que «esta súplica nos da a entender que en 1548 Urdaneta no tenía resuelta o decidida su vocación al estado religioso, ya que no se compaginaban bien la posesión y goce de un repartimiento y un hábito de fraile» (15).

Nada se sabe del proceso existencial, del debate interior, o de la crisis espiritual que llevó a Urdaneta a la toma del hábito de San Agustín en el convento de los Padres Agustinos de México, probablemente el 19 de marzo de 1552. Al año siguiente, en el mismo convento, el 20 de marzo, el insigne navegante

(14) Ante el nuevo brote de insumisión de los indígenas de Nueva Galicia, el virrey Antonio de Mendoza escribía a Andrés de Urdaneta misivas como la siguiente: «Por cuanto soy informado que estos indios de la gobernación de la Nueva Galicia de la Provincia de la Purificación, han hecho algunos excesos y robado un pueblo y porque podría ser necesario hacer algún socorro y ayuda, si por ventura perseverasen en ello y dejasen de estar en el servicio de Dios y de Su Majestad y para entonces convenía proveer, por ende, acatando la persona de vos, el capitán Andrés de Urdaneta, Corregidor de los pueblos de Avalos y que sois tal persona que se os puede encomendar cualquier cosa que toque al servicio de Su Majestad y que de ella daréis la cuenta que es razón y habéis dado en lo que os ha sido encomendado, y que estáis a la raya a junto a la dicha población de la Nueva Galicia, por la presente os doy licencia e facultad para que en caso que sea necesario hacer el dicho socorro como dicho es, podáis llamar y llaméis a todos y cualesquier españoles que estuvieren en toda esa comarca y a los gobernadores, caciques y principales y naturales de los pueblos de ella, e ansí de los que están en cabeza de Su Majestad como encomendados en particulares, a los cuales mando que vengan a vuestros llamamientos y hagan en este caso lo que vos proveyéredes (...). Y para ello en nombre de su Majestad os doy poder, según que en el caso se requiere. Fecho en la ciudad de los Angeles a xvii de abril de 1543 años. Don Antonio de Mendoza». Cit., CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, p. 136, y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 59-60.

(15) CABRERO, L.: *op. cit.*, pp. 80-86; CUEVAS, P.M.: *op. cit.* pp. 129-138; DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores...*, pp. 52-55; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 176-179; UBILLOS SALABERRRÍA, M.: art. cit., p. 8.

profesaba sus votos (16). Cinco años después, en 1557, es ordenado sacerdote y se le nombra maestro de novicios en el citado convento (17).

Aun retirado ya del mundanal ruido, Urdaneta seguía lucubrando que era posible volver de las islas de la Especiería a América por el Pacífico —«no con una nao, sino hasta con una carreta podría yo regresar de las islas de Poniente», había afirmado varias veces—. Semejante certeza debió de llegar a oídos del segundo virrey de Nueva España, Luis de Velasco. Éste, con la intención de escuchar sus opiniones, convocó a los pilotos y técnicos en el arte de navegar residentes en México. Ante ellos, Urdaneta volvió a insistir en que no sólo era posible navegar por el Pacífico de Asia a América, sino que resultaba una tarea fácil. El virrey, que tenía plenos poderes de Felipe II para organizar misiones de exploración en el Mar del Sur, no quiso asumir por sí solo la responsabilidad e hizo llegar la propuesta al Rey Prudente. La respuesta del monarca no dejaba lugar a dudas: «Lo principal que en esta jornada se pretende es saber la vuelta, pues la ida se sabe que se hace en poco tiempo» (18).

La expedición de marras zarpó del puerto de la Navidad el 21 de noviembre de 1564. Estaba compuesta por dos naos, un galeoncete y un patache (19), junto con unos 150 hombres de mar, 200 soldados y cuatro religiosos agustinos. Antes, el 31 de julio, había fallecido el virrey Luis de Velasco. La responsabilidad militar de la expedición correspondía al guipuzcoano Miguel López de Legazpi y Gorrochátegui, mientras que Andrés de Urdaneta asumió la dirección náutica de la empresa y el encargo de hallar la ruta de regreso. El 13 de febrero llegaron a la isla de Ibabao, para arribar después a las de Samar, Leyte y Cebú. En ese lugar, el 8 de mayo de 1565, Legazpi fundó la villa de San Miguel.

(16) «Yo Fray Andrés de Urdaneta, hijo legítimo de Johan Ochoa de Urdaneta y de Doña Gracia de Cerain, difuntos, que Dios los tenga en su gloria, vecinos que fueron de Villafranca de la provincia de Guipúzcoa, que es en los Reynos de España, hago profesión y prometo obediencia á Dios Todopoderoso y á la gloriosa Virgen Santa Maria su Madre y al glorioso nuestro padre Santo Agustín y á vos el venerable padre fray Agustín de Coruña, prior en este monesterio del Nombre de Jesús de la orden de nuestro glorioso padre Santo Agustín desta gran ciudad de Mexico en nombre y en vez del muy venerable padre prior general de los ermitaños de la orden de nuestro glorioso padre Santo Agustín y de sus sucesores y de vibir sin propio y en castidad segund la Regla de nuestro glorioso padre Santo Agustín asta la muerte. Fecho en Mexico oy lunes a veynte dias del marzo de mill e quinientos e cinquenta e tres años. Fr. Agustín de Coruña, Prior. Fr. Diego de Vertavillo [Maestro de Novicios]. Fr. Andrés de Urdaneta». Tomado de ARTECHE, J. de: *op. cit.*, p. 137, n. 21; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 179-180; UBILLOS SALABERRÍA, M.: art. cit., p. 8.

(17) ARTECHE, J. de: *op. cit.*, p. 137; CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, pp. 287-288; DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores...*, pp. 55-56; FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima...*, p. 101; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 179-180; UBILLOS SALABERRÍA, M.: art. cit., p. 8.

(18) ARTECHE, J. de: *op. cit.*, pp. 144-147; DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores...*, p. 57; DÍAZ-TRECHUELO, L.: *Filipinas. La gran...*, pp. 52-53; UBILLOS SALABERRÍA, M.: art. cit., p. 8.

(19) *San Pedro*, la nao capitana, de 500 toneladas, tenía como piloto mayor a Esteban Rodríguez; *San Pablo*, la almiranta, de 400 toneladas, llevaba como capitán a Mateo de Saz; el galeoncete *San Juan*, de 80 toneladas, a Juan de la Isla; Alonso de Arellano, por su parte, iba al frente del patache *San Lucas*, de 40 toneladas. Véase *Colección de diarios...*, pp. 15-16.

Como quiera que uno de los fines de la expedición era fijar la ruta de retorno, el 1 de junio Urdaneta zarpó del puerto de Cebú a bordo de la nao capitana, la *San Pedro*, con la intención de señalar el camino que uniese las islas Filipinas (20) con Nueva España, atravesando para ello el Pacífico de oeste a este. Al frente de la expedición iba Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi. Con brote de escorbuto incluido, la travesía duró ciento treinta días. El 8 de octubre de 1565 la expedición rendía viaje en Acapulco, con lo que quedaba fijada la ruta del «Tornaviaje» (21).

Andrés de Urdaneta fue recibido con grandes honores en la Real Audiencia de México. A mediados de diciembre se trasladó a la metrópoli para desembarcar en Sanlúcar de Barrameda. En abril de 1566 se encontraba en Madrid, siendo posiblemente recibido en Valladolid por Felipe II (22), quien puso al navegante en contacto con una junta de cosmógrafos del Consejo de Indias. De la Península parte el 13 de junio de 1567 para llegar al puerto de San Juan de Ulúa (Veracruz, México) a mediados de agosto. Tan azarosa vida tocaba a su fin. El 3 de junio de 1568 fallecía en el convento de San Agustín. Su cadáver recibió sepultura en la cripta del recinto conventual, debajo del presbiterio; pero en el siglo XVII un incendio y una inundación posterior provocaron la desaparición de sus restos (23).

El Tornaviaje

Según Pérez-Mallaina, la afirmación de que durante el siglo XVI el Pacífico fue un «lago español» tiene ribetes de exageración chovinista. Sin embargo, el autor reconoce que, durante decenios, a lo largo de esta centuria los hispanos ejercieron un monopolio total de sus rutas, mientras que en el Atlántico debían competir con portugueses, italianos, ingleses y franceses. Los portugueses llegaron a las Molucas, la tierra de las especias, a comienzos del siglo XVI. Para ello, habían fijado una ruta, doblando el cabo de Buena Esperanza, dota-

(20) Magallanes las había bautizado con el nombre de islas de San Lorenzo. López de Villalobos, en la expedición de 1542, puso a la isla de Mindanao el nombre de Cesárea Carola, en honor de Carlos V, y a la de Leyte, el de Filipina, en homenaje a Felipe II. Posteriormente, el nombre de Filipinas se extendió a todo el archipiélago. Véase CABRERO, L.: *op. cit.*, p. 80; MIGUEL BOSCH, J.R. de: *op. cit.*, p. 27.

(21) ARTECHE, J. de: *op. cit.*, pp. 154-193; CABRERO, L.: *op. cit.*, pp. 101-133; *Colección de diarios...*, pp. 15-39, 47-104, 113-120 y 121-135; CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, pp. 202-256 y 263-278; DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores...*, pp. 65-74; DÍAZ-TRECHUELO, L.: *Filipinas. La gran...*, pp. 59-64; MIGUEL BOSCH, J.R. de: *op. cit.*, pp. 67-82; PÉREZ-MALLAINA, P.E.: *op. cit.*, pp. 102-103; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 83-92; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 193-213 y 217-218.

(22) El padre Cuevas piensa que no, «porque estas entrevistas cuando de veras las hay, suelen escribirse muy por menudo y aun recargarse de pormenores, cosa que no vemos en ningún documento ni crónicas». CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, p. 280.

(23) ARTECHE, J. de: *op. cit.*, pp. 195-197; CABRERO, L.: *op. cit.*, pp. 135-140; CERVERA JIMÉNEZ, J.A.: art. cit., pp. 119-120; DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores...*, pp. 74-76; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 93-94; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 228-229; UBILLOS SALABERRÍA, M.: art. cit., p. 10.

da de las suficientes escalas de aprovisionamiento. Fue el virrey de Goa Alfonso de Albuquerque quien, en 1512, fundó la primera factoría portuguesa en las Molucas. La situación de bloqueo del Pacífico no fue rota hasta 1578, año en que Francis Drake, merced al *Famous voyage* —primera circunnavegación del planeta realizada por marinos no naturales de la península ibérica—, se convirtió en el primer navegante no ibérico cuya proa surcó las inmensas aguas del Pacífico (24), océano cuyas dimensiones convertían casi en un paseo las navegaciones por el Atlántico (25).

Vasco Núñez de Balboa, junto con otros 77 hombres, entre ellos Francisco Pizarro, contemplaron el 25 de septiembre de 1513, desde las colinas del istmo de Panamá, el mar que debía conducir a la Especiería, cuyo hallazgo tanto se había acariciado. Cuatro días después, con el agua llegándole a las rodillas, tomó posesión de aquellas azules aguas, que fueron bautizadas con el nombre de Mar del Sur. El interés de la monarquía hispana por lograr que sus barcos navegasen por el nuevo mar y llegasen a las Molucas fue manifiesto. En 1520, sin noticias aún de la expedición de Magallanes, Carlos V auspició la de Andrés Niño, que salió de Sevilla el 13 de septiembre. Después de atravesar el Atlántico y de recalar en el istmo de Panamá, las naves fueron transportadas por tierra y por ríos hasta ser depositadas en el Pacífico. De la costa oeste americana zarpó la expedición a principios de 1521 y de ella nunca más se supo. Al año siguiente, con los resultados que hemos visto, salió de La Coruña el comendador fray Juan García de Loaisa. Como el César no cejaba en su

(24) En ese momento, la experiencia de los navegantes hispanos en el Pacífico era enorme. Ya habían circunnavegado dos veces el planeta, realizando dos travesías transpacíficas; su presencia en las islas Filipinas estaba consolidada, y la ruta de retorno a la costa americana, fijada, y habían descubierto también los archipiélagos de las Marianas, las Marshall, las Salomón y Nueva Guinea y, con toda probabilidad, costeados las islas Hawai y Japón. El ansia hispana de colonizar el Pacífico no decayó un ápice en el transcurso del siglo y dio lugar a hechos tan sorprendentes como los acaecidos en la segunda expedición de Álvaro de Mendaña y Neira al Pacífico sur. El viaje comenzó en 1595 y, siendo su deseo establecer una sólida colonia en las islas Salomón, lo emprendieron acompañados de mujeres, entre otras la esposa del propio Mendaña, Isabel Barreto. Al fallecer en la empresa tanto éste (18-X-1595) como quien debía sucederle, su cuñado Lorenzo Barreto (2-XI-1595), en virtud de las cláusulas del testamento fue la viuda de Mendaña quien hubo de ponerse al frente de la expedición. Acaeció entonces un suceso de todo punto insólito en la historia de los descubrimientos, cual fue contemplar en pleno intento de colonización del Pacífico sur a una mujer, Isabel Barreto, oriunda de Galicia, actuando como gobernadora y adelantada. Exceptuando visitas puntuales, como las de los holandeses Hartogszoon y Houtman en 1616 y 1619, o la de Tasman en 1642, islas como las Salomón, las Marquesas y la de Santa Cruz, que gozaron del privilegio de contemplar a una *adelantada del Mar Océano* —la primera y, hasta el presente, única almirante española—, tuvieron que esperar casi dos siglos para ver surcar de nuevo por sus costas a marinos europeos: Carteret en 1767, Bougainville en 1768, Surville en 1769, La Pérouse y el capitán Shortland en 1788, D'Entrecastreaux en 1792... Véase PARRY, J.H.: *La época de los descubrimientos geográficos: 1450-1620*. Madrid, 1964, p. 281; PÉREZ-MALLAINA, P.E.: *op. cit.*, pp. 95-96 y 104-105; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 100-109.

(25) PÉREZ-MALLAINA, P.E.: *op. cit.*, pp. 95-99; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 110-113, RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 98-99. Véase también el capítulo «The Spanish Lake», en SCHURZ, W.L.: *The Manila Galleon*. Manila 1985, pp. 233-245. Sobre la llegada de Drake al Pacífico, véase *ibidem*, pp. 246-248.

intento por establecer una ruta comercial con las Molucas, en 1526 encomendó a Sebastián Cabotto la misión. El marino italiano, deslumbrado por los mitos de la época sobre la existencia de riquezas sin tasa, no cumplió el objetivo de la expedición y se dedicó a explorar el Río de la Plata. De regreso a la Península, fue juzgado y condenado por desobediencia, si bien el monarca le perdonó y lo repuso en el cargo de piloto mayor. Posteriormente, el marino italiano pasó a Inglaterra, donde puso sus servicios a las órdenes del monarca inglés (26).

A partir de 1527 las expediciones tuvieron como punto de partida el continente americano. El 31 de octubre de ese año zarpó de México la ya citada flota de Álvaro de Saavedra. A la altura de 1559, los fracasos en los intentos por lograr regresar de las Molucas a América se acumulaban. El primer revés lo había padecido Gonzalo Gómez de Espinosa al mando de *La Trinidad*, la capitana de la expedición de Magallanes. Después le habían seguido el referido Álvaro de Saavedra Cerón, Bernardo de la Torre, Ruy López de Villalobos y Ortiz de Retes, artífice de la última tentativa, llevada a cabo en 1545. A ellas se unía el intento dirigido por Hernando de Grijalva, quien en 1536 había partido de Perú. Tal cúmulo de fracasos fue la causa de fondo del retraimiento durante tres lustros de las empresas transpacíficas, en la creencia de que era imposible la travesía de oeste a este (27).

Como hemos visto, Luis de Velasco, virrey de Nueva España, y Felipe II retoman el proyecto y le dan nuevo impulso. El 24 de septiembre de 1559 el Rey Prudente firma dos cartas dirigidas, respectivamente, al virrey de Nueva España, Luis de Velasco, y al fraile agustino residente en México Andrés de Urdaneta. Al primero le ordenaba el apresto de una flota que debía navegar hacia el oeste. Al religioso le rogaba que dirigiese la parte náutica de la expedición y descubriese la ruta de retorno. En una misiva datada el 28 de mayo del año siguiente, el insigne navegante aceptaba el reto. Como responsable militar fue elegido Miguel López de Legazpi y Gorrochátegui, natural de Zumárraga (Guipúzcoa), quien había sido escribano y alcalde ordinario de la ciudad de México. Contra el parecer de Urdaneta, que se inclinaba por Acapulco, el puerto de la Navidad fue el lugar escogido para la construcción de la flota con que debía realizarse la expedición (28).

(26) DÍAZ-TRECHUELO, L.: *Filipinas. La gran...*, pp. 35-36; PÉREZ-MALLAINA, P.E.: *op. cit.*, p. 100; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 29-30 y 70-71.

(27) DÍAZ-TRECHUELO, L.: *Filipinas. La gran...*, pp. 48-52; PÉREZ-MALLAINA, P.E.: *op. cit.*, pp. 98-102; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 70-86.

Una buena muestra del estado de frustración dominante la encontramos en la misiva que, el 8 de abril de 1552, el jesuita Francisco Javier enviaba desde Goa a su viejo compañero Simón Rodríguez: «Hermano mío Maestro Simón: Digáis al Rey nuestro señor [de Portugal] y a la Reina que, por descargo de sus conciencias, deberán dar aviso al Emperador o a los Reyes de Castilla que no manden más armadas por la vía de Nueva España a descubrir islas Platareas, porque todos cuantos fueren se han de perder (...) Son tan grandes las tempestades en gran manera que los navíos no tienen ninguna salvación (...) Es piedad [lástima] oír decir que parten muchas armadas de la Nueva España en busca de estas islas Platareas y que se pierden en el camino». Cit., RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, p. 181.

(28) ARTECHE, J. de: *op. cit.*, pp. 146-152; DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores...*, pp. 57-58; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 86-87.

A juicio de Urdaneta, la expedición no podía contemplar la conquista de las islas Filipinas, pues entendía que caían bajo la demarcación de Portugal, visión que compartía el virrey Luis de Velasco. Los planes de Urdaneta se centraban en Nueva Guinea y Australia. Como queda indicado, cuando los preparativos de la expedición tocaban a su fin, el 31 de julio de 1564 fallece el virrey. El gobierno de Nueva España pasa entonces de oficio a ser competencia de la Real Audiencia. Con carácter interino, el licenciado Jerónimo de Valderrama, visitador de la citada Audiencia, junto con los oidores Ceinos, Villalobos y Orozco asumen las responsabilidades de decisión. Siguen apoyando la empresa expedicionaria; pero, dando a ésta un viraje decisivo, deciden que el punto de destino sea las islas Filipinas, decisión que optan por mantener en secreto a fin de no comprometer la participación de Urdaneta, de quien no quieren prescindir (29).

La expedición levó anclas en la madrugada del 21 de noviembre. La travesía, con rumbo sudeste, discurrió tranquila hasta el día 25. En esa fecha, Legazpi abrió, en presencia del escribano de la flota, Hernando Riquel, una instrucción sellada de la Audiencia Real de la Nueva España que debía ser leída cuando se hallasen a más de 100 leguas de la costa. En virtud de dicha instrucción, se le ordenaba que «hiciese su viaje derechamente a las Islas Filipinas». Cuatro días después, el patache *San Lucas*, cuyo capitán era Alonso de Arellano y su piloto Lope Martín, se separó de la flota y, después de descubrir algunas islas de las Marshall y las Carolinas, arribó a Mindanao a finales de enero de 1565. Allí cargó canela e inició el regreso a las costas de México, para llegar al puerto de la Navidad el 9 de agosto. De ese modo, completaba antes que Urdaneta la «vuelta de poniente». La diferencia radicó en que el *San Lucas* navegó al azar, a merced de los elementos, mientras que Urdaneta lo hizo siguiendo una derrota que abrió la ruta luego utilizada durante siglos por el galeón que unía Manila con Acapulco (30).

A raíz de la lectura de la instrucción de la Real Audiencia, López de Legazpi cambió el rumbo hacia el oeste, siguiendo la ruta empleada por Ruy López de Villalobos en 1542. A principios de enero de 1565 llegaron a unas islas que llamaron «de los Barbudos» y a otras de las Marshall. El 22 de enero, arribaron a las islas Marianas, también conocidas como «de los Ladrones». Como señalamos, la expedición alcanzó la isla de Ibabao el 13 de febre-

(29) CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, pp. 191-198; DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores...*, pp. 58-64; DÍAZ-TRECHUELO, L.: *Filipinas. La gran...*, pp. 53-58; LUCENA SALMORAL, M.: «Filipinas», en VV.AA.: *Historia de Iberoamérica. Tomo II: Historia moderna*. Madrid, 1990, p. 469; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 189-193.

(30) ARTECHE, J. de: *op. cit.*, pp. 186-193; CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, pp. 202-206 y 211-238; DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *Navegantes y conquistadores...*, pp. 65-67; DÍAZ-TRECHUELO, L.: *Filipinas. La gran...*, pp. 59-60; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 87-88; SANZ Y DÍAZ, J.: *Legazpi*. Barcelona, 1940, pp. 47-102.

Para una toma de contacto con el galeón de Manila, véase LORENTE RODRIGÁNEZ, L.M.: «El Galeón de Manila», *Revista de Indias*, año V, núm. 15. Madrid, 1944, pp. 105-120; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 93-97; RAMOS PÉREZ, D.: *Historia de la colonización española en América*. Madrid, 1947, pp. 241-249; SCHURZ, W.L.: *op. cit.*

ro, para dirigirse a las de Samar y Leyte, donde se selló el primer pacto de amistad con los habitantes del archipiélago. Acto seguido, la expedición recorrió varias islas, especialmente Bohol, y por último, el 27 de abril de 1565, recaló en la isla de Cebú, donde para desembarcar hubo de recurrir a la artillería. Como colofón a la victoria sobre los nativos, se fundó la villa de San Miguel (31).

El 1 de junio de 1565, la capitana *San Pedro* zarpó de Cebú. Al frente de la expedición iban un nieto de López de Legazpi (Felipe de Salcedo) y Andrés de Urdaneta. Durante varios días navegó por entre el intrincado laberinto de islas, islotes y canales del archipiélago filipino, hasta salir al océano el 9 de junio por el estrecho de San Bernardino. Después, la nave fue gobernada casi siempre al nordeste, hasta alcanzar los 39º 30'. En ese lugar, al quedar fuera de la zona de influencia de los alisios, la expedición se dejó arrastrar hacia el este por los contraalisios y la corriente de Kuro Sivo, hasta dar en la costa septentrional de California. Una vez allí, puesto rumbo sudeste, las naves avistaron el 29 de septiembre el puerto de la Navidad, para después alcanzar Acapulco, adonde llegaron el 8 de octubre de 1565 tras ciento treinta días de travesía. La «vuelta de poniente», la ruta del «galeón de Manila» o de la «nao de China», el «tornaviaje» (32), quedaba fijado.

Apéndice documental

EL REY:

Don Luis de Velasco, nuestro Visorrey de la Nueva España y Presidente de la Audiencia Real que en ella reside, vi lo que nos habeis escrito sobre la comisión y orden que os mandamos enviar para hacer nuevos descubrimientos por mar y los pareceres que dieron las personas que hicisteis juntar para ello, cerca de la manera de que deben ser los navios que se quieren enviar y cuántos, y de qué porte y que gente y provisión deben llevar, y que navegación han de hacer y la copia de la Instrucción que se os envió, con los decretos que allá pusistes en la margen de cada capítulo, y habiendolo todo entendido, por la confianza que de vuestra persona tengo, he acordado de os lo remitir para que

(31) ARTECHE, J. de: *op. cit.*, pp. 154-173; CABRERO, L.: *op. cit.*, pp. 101-129; *Colección de diarios... V*, pp. 15-39 y 47-104; CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, pp. 206-210 y 239-256; DÍAZ-TRECHUELO, M.L., *Navegantes y conquistadores...*, pp. 67-71; DÍAZ-TRECHUELO, L.: *Filipinas. La gran...*, pp. 61-63; LUCENA SALMORAL, M.: *op. cit.*, pp. 469-470; MIGUEL BOSCH, J.R. de: *op. cit.*, pp. 67-75; PRIETO, C.: *op. cit.*, p. 88; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I., y ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, J.: *op. cit.*, pp. 193-213

(32) ARTECHE, J. de: *op. cit.*, pp. 175-186; CABRERO, L.: *op. cit.*, pp. 131-133; *Colección de diarios... V*, pp. 113-120 y 121-135; CUEVAS, P.M.: *op. cit.*, pp. 263-278; DÍAZ-TRECHUELO, M.L., *Navegantes y conquistadores...*, pp. 71-74; MIGUEL BOSCH, J.R. de: *op. cit.*, pp. 76-82; PARRY, J.H.: *op. cit.*, Madrid, 1964, pp. 273-274; PÉREZ-MALLAINA, P.E.: *op. cit.*, p. 102; PRIETO, C.: *op. cit.*, pp. 217-218.

como persona que tiene la cosa presente lo hagais y proveáis como viéredes que más conviene al servicio de Dios nuestro señor y nuestro, y con la menos costa de nuestra hacienda que ser pueda, y así os mando que por virtud de la comisión que se os envió para hacer los dichos descubrimientos por mar, enviéis dos naos, del porte y manera y con la gente que allá pareciere, los cuales enviéis al descubrimiento de las islas del Poniente, hacia los Malucos, y les ordenéis lo que han de hacer conforme a la Instrucción que se os envió y proveáis que procuren de traer alguna especería, para hacer el ensayo de ella, y se vuelvan a esa Nueva España, hecho aquello, que les ordenáredes que han de hacer para que se entienda si es cierta la vuelta y que tanto se gastara en ella, y dareis por instrucción a la gente que así enviáredes que en ninguna manera entren en las islas de los Malucos, porque no se contravenga el asiento que tenemos tomado con el Serenísimos Rey de Portugal, sino en otras islas que están comarcanas a ellas así como son las Felipinas y otras que están fuera del dicho asiento, dentro de nuestra demarcación, que diz que tiene también especie.

El memorial que nos enviastes de la artillería, rescates y otras cosas que os pareció que de acá se debían mandar enviar para que los navios que enviádes al dicho descubrimiento fuesen apercebidos y en orden, de manera que fuese de efecto su ida así para la vuelta, como para que no ofendiendo a nadie se puedan defender en la mar, y en tierra, de quien los quisiere ofender, y para que den de los rescates que lleváren mandamos ver, y habiendo platicado sobre ello y oído al Capitán Juan Pablo de Carrión, con quien nos escribistes que podía dar crédito en este negocio, ha parecido que se os debe mandar enviar lo contenido en el memorial, que va con esta, firmado de nuestro infrascripto Secretario, y así hemos mandado a los nuestros Oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla que os lo envíen luego todo ello, los cuales lo cumplirán conforme a lo que se les ha escrito.

La carta que os parece que se escribe a Fray Andrés de Urdaneta, de la Orden de Sanct Agustín, que está en esa ciudad, para que vaya en esos navios por la experiencia que tiene de las cosas de aquellas islas de la Especería, por haber estado en ellas, os mando enviar con esta y otra para su Provincial, encargándole que de orden como vaya, hacerse las heis dar para que se cumpla lo que en esto les encargamos.

Ansimismo os mando enviar con esta las cartas que pedis en blanco, para las personas que os pareciere, para el efecto que decís dareis en todo la orden que convenga para que se consiga el fin que se pretende, como lo teneis entendido, y lo principal que les habeis de dar por instrucción es que no se detengan en contratación ni rescates sino que luego den la vuelta a esa Nueva España porque lo principal que en esa jornada se pretende es saber la vuelta pues la ida se sabe ya que se hace en breve tiempo, y darnos heis aviso de lo que en ello se hiciera.

En negocios de esta calidad no había para que divulgarlo ni comunicarlo con tantas personas como tenemos entendido que se ha comunicado pues teniades vos facultad nuestra para hacer los descubrimientos que quisíades.

De aquí adelante estareis advertido de tener más recatamiento en cosas semejantes porque de esto han nacido inconvenientes.

De Valladolid a veinte y cuatro de Setiembre de quinientos y cincuenta y nueve. = *Yo el Rey* = Refrendada de Eraso = Señalada de Birviesca = *Don Juan Vázquez Agreda Jaraba*. (Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos V, Madrid, 1947, pp. 139-140).

EL REY:

Devoto Padre Fray Andrés de Urdaneta, de la Orden de Sant Agustín: Yo he sido informado que vos siendo seglar fuistes en la Armada de Loaysa y pasastes al estrecho de Magallanes y a la Especería, donde estovisteis ocho años en nuestro servicio. Y porque ahora Nos habemos encargado a Don Luis de Velasco, nuestro Visorrey de esa Nueva España, que envíe dos navios al descubrimiento de las islas del Poniente, hacia los Malucos, y les ordene lo que han de hacer, conforme a la Instrucción que se le ha enviado; y porque según la mucha noticia que diz que teneis de las cosas de aquella tierra y entender, como entendeis bien, la navegación della y ser buen cosmógrafo, sería de gran efecto que vos fuesedes en los dichos navios, así para lo que toca a la dicha navegación como para el servicio de Dios Nuestro Señor y nuestro. Yo vos ruego y encargo que vais en los dichos navios y hagais lo que por el dicho Visorrey os fuese ordenado, que demás del servicio que hareis a Nuestro Señor yo seré muy servido, y mandaré tener cuenta con ello para que rescibais merced en lo que hobiere lugar. De Valladolid a 24 de Setiembre de 559 años = *Yo el Rey* = Refrendada de Eraso = Señalada de Birviesca = *Don Juan Vázquez Agreda Jaraba*. (Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos V, Madrid, 1947, p. 141).

Sacra Católica Real Majestad: En principio de Mayo deste presente año de sesenta recibí el mandato de Vuestra Real Majestad, hecho en Valladolid a veinte y cuatro de Septiembre del año pasado de cincuenta y nueve, por el cual es servido mandarme vaya en los navios de Don Luis de Velasco, Visorrey desta Nueva España por mandado de Vuestra Majestad, invia a las islas del Poniente, al cual mandato luego obedesci como mandato de mi Rey y Señor, a quien siempre serví, y beso los Reales pies y manos de Vuestra Majestad por la merced y favor que es servido hacerme en mandarse servir deste su Capellán y siervo. La información que a Vuestra Real Majestad han hecho, de que yo fui en la jornada que el Comendador Frey García de Loaysa en servicio de Vuestra Majestad hizo para las islas de Maluco, así es, que yo fui en ella el año de veinte y cinco, en la cual me ocupé 11 años hasta que di la vuelta a España, donde en Valladolid el año de treinta y seis di a Vuestra Real Persona cuenta y relación de lo sucedido en aquella jornada. Los ocho años de los cuales estuve de

asiento en las islas de Maluco y su comarca, sirviendo a V. M. así de soldado como de Capitán, como en cargos de su Real hacienda, hasta en tanto que por una Real Cédula nos fué mandado dejásemos la tierra libremente a los Capitanes del Serenísimos Rey de Portugal. Y vuelto de la Especería, hasta el año de 52 que Nuestro Señor Dios fue servido llamarme al estado de la Religión, en que agora vivo, me ocupé en servicio de V. M. y lo mas del tiempo en esta Nueva España, donde por Don Antonio de Mendoza, Visorrey della, me fueron encomendados cargos de calidad, así en las cosas de la guerra que se ofrescieron como en tiempo de paz. Y después que estoy en la Religión asimesmo se han ofrescido negocios importantes del servicio de V. M., en que algunas veces su Visorrey, Don Luis de Velasco, me ha ocupado. Y agora, luego que el mandato de V. M. recibí, di noticia dello al Padre Fray Agustín de Coruña, Provincial de la Orden de Nuestro Padre San Agustín en esta Nueva España, y él y toda la Orden, con gran voluntad y afición que tienen al servicio de V. M., obedecieronlo a él, y a mi mandado, y me mandó me aparejase a hacer este viaje, con otros tres religiosos. Y dado caso, que segund mi edad, que pasa de 52 años, y falta de salud que de presente tengo, y los muchos trabajos que desde mi mocedad he pasado, estaba necesitado de pasar lo poco que me resta de vivir en quietud; pero considerando el gran celo de V. M. para en todo lo que toca al servicio de Nuestro Señor Dios y augmento de su Santa Fé Católica, me he dispuesto para los trabajos desta jornada, solamente confiando en el auxilio divino, mediante el cual, en su misericordia, espero que su Divina Majestad y Vuestra Real Persona han de ser servidos muy mucho. El Virrey, Don Luis de Velasco, me ha comunicado el mandato de Vuestra Real Majestad acerca de lo que toca a la navegación que manda hacer al Poniente; y tratado con él lo que me ha parecido que conviene al servicio de Nuestro Señor, e de Vuestra Majestad, acerca de este negocio, a Su Señoría le ha parecido que Vuestra Majestad será servido en que se dé cuenta a su Real Persona dello. E así, juntamente con esta, va mi parecer sobre ello para que Vuestra Majestad, mandado ver, provea lo que mas fuere su servicio. A V. M. suplico se resciba de mi la voluntad con que sirvo, que es con deseo de acertar en el servicio de Nuestro Señor Dios, y de V. M., cuya Real Persona y muy gran Estado Nuestro Señor guarde y conserve, con augmento de muy mayores Reinos y Señorios, y después le lleve a la Gloria celestial para que goce de aquel Reino de la Eternidad para donde le crió. De Méjico a 28 de Mayo de 1560. = S. C. R. M. = Beso los Reales pies y manos de V. M., vuestro muy humilde Capellán y menor sirvo, *Fray Andrés de Urdaneta*. (*Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos V*, Madrid, 1947, pp. 142-143).

EL REY:

Fray Andrés de Urdaneta, de la Orden de Sant Agustín: Vi vuestra letra de 28 de Mayo del año pasado de 1560 y por ella he entendido el ofrecimiento

que haceis de ir a las islas del Poniente en los navios de Don Luis de Velasco, nuestro Visorrey de esa tierra, por nuestro mandado envia a ellas en cumplimiento de lo que os encargamos cerca dello; y agradezcoos mucho la voluntad con que os ofreceis a hacer esta jornada, entendiendo ser en servicio de Dios Nuestro Señor y nuestro, de lo cual mandaré tener memoria para que recibais merced en lo que se ofresciere y hobiere lugar. Yo os encargo, que conforme a vuestro ofrescimiento, hagais la jornada, y en ella lo que de vuestra religión y bondad se confia, que en lo que toca al parescer que enviastes se ha remitido todo al dicho Visorrey para que él provea en ello lo que mas conviniere conforme a lo que le está ordenado. De Aranjuez a 4 de Marzo de 1561 = *Yo el Rey* = Por mandado de su Majestad = *Francisco de Eraso*. (*Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos V*, Madrid, 1947, pp. 146).

UN ESPAÑOL, ALMIRANTE EN LA RUSIA DE CATALINA II

Ignacio FERNÁNDEZ DE BOBADILLA
Comandante de Intendencia de la Armada (R)

Canto 7, XXXV

*... In short, this last attack, though rich in glory,
Show'd that somewhere, somehow, there was a fault,
And admiral Ribas, known in Russian story,
Most strongly recommended an assault,
In which he was opposed by young and hoary,
Which made a long debate...*

Canto 7, XXXVIII

*... While things were in abeyance, Ribas sent
A courier to the prince, and he succeeded
In ordering the matters after his own bent;
I cannot tell the way in which he pleaded,
But shortly he had cause to be content...*

(Lord Byron, Don Juan)

Por decreto de 27 de mayo de 1794, la emperatriz Catalina II de Rusia ordenaba: «... se encarga a nuestro almirante Deribas planear y dirigir la construcción del puerto y ciudad de Jadzibey». Menos de un año después, el 27 de enero de 1795, la propia zarina decretaba que se cambiase el nombre de la nueva ciudad, surgida en pleno páramo estepario, por el de Odesa, resultante de la feminización de «Odessos», topónimo de un antiquísimo asentamiento griego y que, en palabras de la propia soberana, sonaba «más corto y más claro». Ella sabría por qué lo decía.

Íntimamente ligado a esta bella ciudad, hoy ucraniana y poblada por más de un millón de habitantes, aparece por doquier un nombre: Deribas. La avenida principal de la urbe se llama Deribasovskaya Ulitsa; el equipo de fútbol local es el Deribas F.C.; un premio literario, un foro cultural y un teatro llevan también el nombre de «Deribas», y en un lugar preeminente de la ciudad hay una estatua dedicada al fundador del más importante puerto del Mar Negro, almirante Iosif Mijailovich Deribas. Desde marzo de 2006, las autoridades locales están empeñadas en una campaña para recuperar los restos de su fundador y primer alcalde-gobernador, que se hallan depositados en San Petersburgo, donde descansan desde su muerte, en diciembre de 1800. Pero

los rusos no parecen muy dispuestos a renunciar a la tumba de uno de sus grandes héroes nacionales, mencionado por el mismo lord Byron en su poema *Don Juan*. La polémica continúa.

Lo que pocos saben en España es que tras ese nombre se oculta el español José de Ribas y Plunkett, nacido en Nápoles de padre barcelonés y madre irlandesa. Entremos en materia.

En 1738 ocupa el trono de Nápoles Carlos de Borbón, quien en 1759, a la muerte de su hermano Fernando VI, pasaría a ceñirse la corona española y se convertiría en el buen rey Carlos III de España. El nuevo monarca de las Dos Sicilias había llevado consigo a gran número de españoles, entre los que se encontraba el capitán don Miguel de Ribas y Boyons, oriundo de Caldas de Malavella, que con el tiempo llegó a ocupar altos cargos en la corte napolitana.

Casó don Miguel con la irlandesa Margarita Plunkett, hija del conde de Fingall, y del matrimonio nacieron cuatro hijos varones, José, Manuel, Andrés y Félix, y dos hijas. El mayor, José, nacido en Nápoles el 6 de junio de 1749, ingresó a los catorce años en el ejército napolitano y a los veinte ya había alcanzado el empleo de comandante. Ignoro qué méritos acumuló para tan rápida promoción, un tanto de opereta, este muchacho que, a juzgar por los hechos, parecía más apto para entonar la conocida romanza de *La canción del olvido* que para la guerra. Y, dadas las cualidades e inquietudes de que dio muestra a lo largo de su vida, no parece que hacer carrera en la milicia de Nápoles colmase las ambiciones del joven hispano-napolitano.

En 1769 emprendió José un viaje a Gran Bretaña, para solventar algún papeleo referente a la testamentaría de un miembro de su familia materna. Al regreso se detuvo en Livorno, donde entró en contacto con el general ruso conde Aleksei Grigorevich Orlov, hermano de Gregory Orlov, favorito de turno de la zarina Catalina II. El conde Orlov, que no sólo había participado en la conjura contra Pedro III en 1762, sino que por añadidura había asesinado al zar con sus propias manos, se había establecido en aquel puerto italiano a la espera de la escuadra rusa que la emperatriz enviaba desde el Báltico al teatro mediterráneo y de cuyo mando debía hacerse cargo, junto con el de las tropas que transportaba.

Parece que Orlov quedó prendado de las dotes del joven Ribas y lo tomó a su servicio directo, instándole además a entrar al servicio de Rusia. ¿Qué vio el magnate ruso en aquel muchacho de apenas veinte años? Según algunos autores, lo primero que llamó su atención fue su condición de políglota pues, por lazos familiares y por su esmeradísima educación, José de Ribas dominaba el español, el italiano, el francés, el inglés y el alemán. Pero, además, debía de poseer un genio muy despierto, una clara inteligencia, un enorme atractivo personal y una confianza y seguridad en sí mismo fuera de lo normal. No cabe duda de que el joven Ribas sabía lo que quería. Si no, ¿a qué venía aquella parada en Livorno al regreso de una gestión familiar en Inglaterra de la que debía rendir cuenta en Nápoles? La espera de la arribada de la escuadra rusa se hizo larga, y José la aprovechó para irse ganando la confianza del conde Orlov hasta hacerse imprescindible. Pero ¿qué hacía una flota rusa en el Mediterráneo, tan lejos de su país? Retrocedamos un poco en el tiempo.

Guerra ruso-turca de 1768-1774

Hacia menos de un siglo que el zar Pedro I el Grande había logrado abrir en la enclaustrada Rusia una ventana que miraba a Europa, fundando en las desoladas marismas del Neva la maravillosa ciudad de San Petersburgo. Pero la flamante capital del imperio, ya en todo su esplendor, seguía adoleciendo de grandes inconvenientes. El golfo de Finlandia quedaba bloqueado por el hielo gran parte del año; además, durante la temporada en que estaba abierto, el comercio dependía de las buenas relaciones con Polonia, Suecia, Prusia y Dinamarca, para poder salir al Atlántico a través del Báltico y de los estrechos daneses. Así las cosas, Pedro puso sus ojos en el sur.



Almirante José de Ribas.

Allí se tropezó con el Imperio otomano, que en aquellos días dominaba ambas orillas del Ponto Euxino de los romanos. Tras varias guerras con suerte diversa, Pedro logró por fin asomarse al mar de Azov, de escasa profundidad y sin puertos que permitiesen la entrada de buques de comercio de gran tonelaje o el establecimiento de una base para una flota militar de alguna consideración. El zar murió sin haber resuelto el problema.

En 1762, la alemana Sofía de Anhalt-Zerbst, que había tomado el nombre de Catalina al casarse con el heredero del trono de Rusia, destronó e hizo asesinar al perturbado de su marido y se proclamó emperatriz con el nombre de Catalina II. La nueva zarina, tras poner orden en el imperio, invadió Polonia y destronó a su antiguo amante Estanislao Augusto Poniatowsky. La Sublime Puerta reaccionó, y en 1768 el sultán envió a la zarina un ultimátum exigiendo la retirada de las tropas rusas de Polonia. Era la ocasión que estaba esperando Catalina para declarar la guerra.

El Imperio otomano ya no era la potencia agresora de escasamente un siglo atrás, pero conservaba un notable potencial defensivo. El Ejército ruso emprendió la ofensiva y fue conquistando o sitiando las fortalezas que jalonaban la orilla norte del Mar Negro, pero carecía de fuerzas navales con que impedir la llegada de refuerzos. En la mar, los turcos no tenían oposición.

Fue entonces cuando el conde Gregory Orlov concibió la idea de enviar una escuadra al Mediterráneo, organizando la que se llamó «expedición archipiélago», cuyo objetivo era atacar a los turcos en su punto más débil: el Egeo, su bajo vientre.

Con la excepción de la costa de Anatolia, las riberas del Mar Negro estaban pobladas por gentes de habla y cultura eslava o latina y por indómitos tártaros y cosacos, por lo que los turcos precisaban de innumerables fortalezas para imponer su yugo. En el sur, Grecia hervía en rebeldía contra el opresor, e incluso en Egipto, los mamelucos, encabezados por Alí-bey, preparaban una sublevación contra el sultán. El barril de pólvora estaba cebado; sólo faltaba encender la mecha.

Y esa era la misión del conde Alexei Orlov en Livorno mientras esperaba la arribada de la escuadra del Báltico. El conde, que había llegado a Italia so capa de recuperar su «quebrantada salud» en el benigno clima mediterráneo, trenzó una red de espionaje y subversión en todos los territorios que anhelaban sacudirse la férula otomana. Y parece que encontró un eficaz colaborador en el joven José de Ribas. La preparación de la escuadra fue lenta y complicada, pero sus artífices disponían de tiempo sobrado para aprestarla.

Como Rusia apenas tenía costas navegables, sus guardiamarinas y oficiales se adiestraban en la escuadra inglesa; pero, falto el país casi por entero de gente marinera, las dotaciones estaban formadas por campesinos que, aparte de analfabetos, no habían visto en su vida el mar. Así pues, reclutar dotaciones constituía una ardua labor.

Por fin, en junio de 1769 salió de Kronstadt la primera escuadra, al mando del contralmirante Gregory Andreevich Spiridov, y en octubre zarpó una segunda a las órdenes de John Elphinston, un capitán de navío inglés ascendido a contralmirante. La travesía hasta Livorno fue penosa y erizada de incidentes, y los buques debieron entrar en Portsmouth para reparar, completar personal y cargar toda clase de suministros. Tras innumerables peripecias, los primeros barcos de Spiridov llegaron a Livorno en diciembre de 1769, pero hasta febrero, cuando arribaron los demás, no se pudieron emprender las primeras operaciones en el Peloponeso. Elphinston y sus barcos no se incorporaron hasta mayo de 1770. Orlov, a base de mano izquierda, logró que los dos almirantes, entre los que habían surgido importantes desavenencias, colaborasen, y merced a este espíritu de entendimiento se pudieron asaltar fortalezas turcas en Grecia, se pertrechó de armas a los rebeldes griegos e incluso hubo algún enfrentamiento con la escuadra turca, la cual, pese a ser abrumadoramente superior, rehuía el combate.

Después de perseguirla por todo el Egeo, Orlov obtuvo noticias, a través de buques griegos armados en corso, de que la escuadra del sultán se había concentrado en el estrecho entre la isla de Chios y el continente asiático, y allá se dirigió sin pérdida de tiempo. El 6 de julio de 1770 los rusos penetraron en el paso desde el norte con el viento por la aleta de estribor, mientras los turcos, ciñendo por babor, se movían con dificultad en el angosto estrecho. Pese a la enorme superioridad otomana en buques y artillería, la breve batalla se resolvió en favor de los rusos, aunque la victoria no resultó decisiva.

Pero el almirante otomano cometió el error de refugiarse en la pequeña bahía de Chesma, de estrecha boca protegida por dos pequeños fuertes. Esa

noche, los rusos, dirigidos por el inglés Greig, recién ascendido a contralmirante, atacaron los fuertes con cuatro navíos, dos fragatas y una bombardera. Al amparo del bombardeo, y ya de madrugada, cuatro brulotes penetraron sigilosamente en la bahía. El primero no consiguió alcanzar su objetivo, pero sí el segundo, que originando terribles incendios y explosiones desató una alborotada confusión entre los buques turcos, los cuales, apretados unos contra otros, se veían imposibilitados de maniobrar. El tercer brulote, dando un rodeo, penetró hasta el fondo de la bahía y atacó desde barlovento; fue el colofón de la tragedia. La dotación del cuarto lo abandonó tras lanzarlo sobre la masa de la escuadra turca, y los incendios y explosiones que ocasionó hicieron el resto.



La zarina Catalina II.

Al amanecer del 7 de julio la armada turca había dejado de existir. Catorce navíos, seis fragatas y numerosos buques menores habían quedado reducidos a cenizas. Los muertos se contaban por millares, y los rusos apresaron un navío y cinco galeras milagrosamente escapados de las llamas. Las bajas rusas se redujeron a... ¡11 hombres! El almirante Spiridov escribía al presidente del Consejo del Almirantazgo: «¡Honor a la flota rusa! Los días 6 y 7 de julio atacamos, destruimos, aniquilamos, incendiábamos, hicimos saltar por los aires, hundimos y redujimos a cenizas a la escuadra enemiga, y hemos quedado dueños y señores de todo el archipiélago».

Bloqueados los Dardanelos y sin posibilidad de acudir a sofocar las rebeliones que estallaban por doquier en sus dominios mediterráneos, la posición del sultán se hacía insostenible. Las repercusiones en toda Europa fueron enormes y la reacción, inmediata, se tradujo en un creciente recelo hacia la potencia que empezaba a despuntar en el oriente europeo.

La guerra se prolongó todavía algunos años. La escuadra no regresó a Kronstadt hasta 1775. Los mandos fueron recibidos en loor de triunfo y colmados de títulos y prebendas. Orlov, en conmemoración de la victoria, añadió a su apellido el sobrenombre de Chesmensky. Por el subsiguiente tratado de paz se reconocía la independencia de Crimea, que pasaba a ser de hecho un apéndice de Rusia; se cedían a ésta todos los territorios entre los ríos Bug y Dniéper, y se le garantizaba el libre paso de sus buques por los estrechos del Bósforo y los Dardanelos.

En la corte de San Petersburgo

El joven Ribas había asistido como mero testigo al desarrollo de aquel conflicto, sin participar directamente en los hechos de armas, aunque sin duda siguió ganándose la confianza del conde Orlov-Chesmensky. Prueba de ello es que ya en 1772 éste lo había enviado a San Petersburgo con cartas de presentación y recomendación.

Y buenas debían de ser estas recomendaciones, además de ir dirigidas a las personas adecuadas, pues fue admitido con el empleo de capitán en el Cuerpo de Cadetes de la Nobleza, al tiempo que se le nombraba tutor y preceptor de Alexei Grigorevich Bobrinsky, hijo natural de la zarina y del mayor de los hermanos Orlov, tutela que Ribas ejerció hasta la mayoría de edad de Bobrinsky.

Según algún historiador, la pista de Ribas se desvanece en los catorce años siguientes. Quizá no puedan rastrearse huellas de nuestro protagonista en los legajos oficiales, pero leyendo entre líneas en las crónicas mundanas de la época, y a juzgar por su fulgurante ascensión a los puestos más influyentes del país a partir de su «reaparición en escena», durante esos años José de Ribas no se había quedado de brazos cruzados.

Una de las cartas de presentación iba dirigida a Ivan Ivanovich Betskoy, personaje relevante en la corte de Catalina II. Betskoy, hijo ilegítimo del conde Ivan Yurevich Trubetskoy —que le legó un apellido «truncado»—, se había formado en Dinamarca y Francia. Regresó a Rusia imbuido de ideas enciclopedistas y muy influido por las teorías de Rousseau sobre educación. Catalina, gran admiradora de aquellas ideas (hasta que rodó la cabeza de Luis XVI y empezó a verle las orejas al lobo), hasta el punto de haber protegido a Diderot y Voltaire, con quienes incluso mantuvo correspondencia, había encargado a Betskoy la reforma del sistema educativo ruso y muy especialmente del vigente para el Cuerpo de Cadetes de la Nobleza y el Colegio Smolny, para hijas de nobles.

Con Betskoy vivía su «protegida», Anastasia Ivanovna Sokolova, en realidad otra hija también ilegítima, con la que Ribas trabó gran amistad. La joven —o no tan joven, porque frisaba ya los treinta años— oficiaba de dama de cámara (*kamer-freydlina*) de la zarina, lo que la elevaba por encima de los demás miembros de su numeroso séquito personal. Sea por el cargo de tutor de su hijo, sea a través de Betskoy o por mediación de Anastasia, o por los tres factores a la vez, Ribas fue presentado a la emperatriz, «en la que causó una grata impresión», según un cronista de la época. Y la cosa puede que llegara «a mayores», según relataré más adelante.

Otro cronista le describe como «persona de asombrosa iniciativa» y cita entre sus cualidades la de saber discernir como nadie «la importancia de cualquier asunto, sopesar los pros y los contras, calcular los posibles beneficios y valorar la probabilidad de éxito». También mencionan varios cronistas la suerte o habilidad con los naipes del joven Ribas, cuya fama de jugador llegó hasta el palacio imperial. Y así, se dice que, cuando el príncipe Golitzin se lamentó ante

la emperatriz de que uno de sus hijos naturales, arruinado en el juego, se había suicidado, Catalina le preguntó: «¿Quién le arruinó? No sería Ribas... Porque Potemkin no juega tan bien». Efectivamente, había sido Ribas.

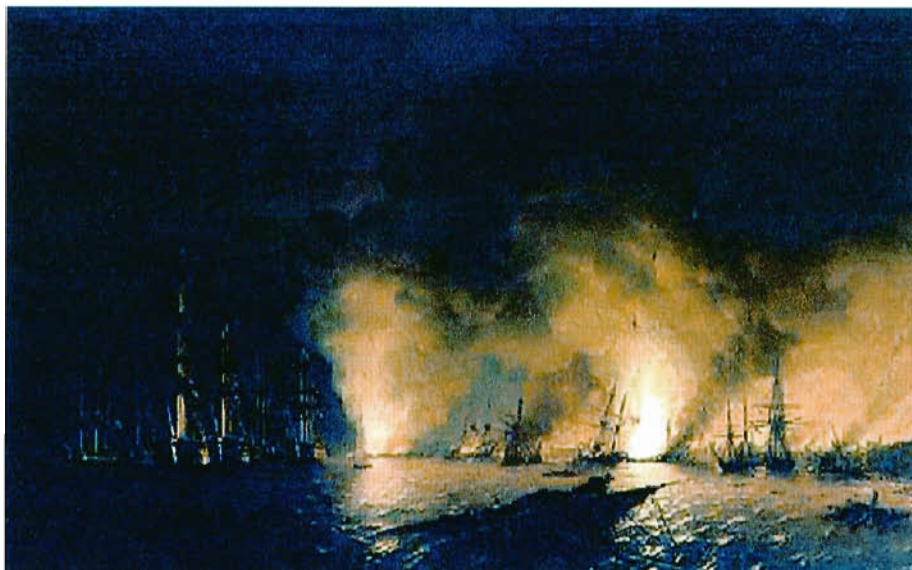
Según algunos autores, Ribas todavía prestó en aquellos días otro notable servicio a la corona rusa. Andaba por aquel tiempo agitando las cortes europeas una impostora de misterioso origen, imponente belleza y asombroso talento. Asediada por sus numerosos acreedores y levantando ardientes pasiones por doquier, recorrió Berlín, Londres, Gante, París, Venecia y otras capitales mudando sin cesar de nombre. Tan pronto se llamaba Franz como Mrs Shell, Madame de la Tremouille o Princesa Vladimirskaia. Finalmente, decidió hacerse llamar Elisabeta Tarakanova y, fingiéndose nieta de Pedro el Grande, se declaró pretendiente al trono de Rusia. Cuando se dirigía a Constantinopla en pos del apoyo del sultán, una tempestad la arrastró a Ragusa, donde se instaló para desde allí proseguir con sus intrigas y su farsa. Harta de tanto chisme, Catalina II, que acababa de lidiar con la sangrienta revuelta de Pugachev, otro impostor pretendiente al trono, dio orden al conde Orlov-Chemensky, aún en Livorno, de secuestrarla. El hecho es que por aquellos días Ribas viajó a Italia y, según el historiador Y.S. Kryuchkov, fue él quien con el nombre de «comandante Ivan Kristinen» engatusó a la bella farsante y la puso en manos de Orlov, que la envió a Rusia en un navío. Allí fue encerrada en la fortaleza de Petropavlosk, donde murió de tuberculosis en diciembre de 1775, según unos, o ahogada en su celda durante la inundación de 1777, según otros. El «servicio» quedó apuntado en el «haber» del joven Ribas, a quien incluso algún autor atribuye la paternidad del hijo que al parecer la impostora dio a luz durante el cautiverio. Pero eso entra de lleno en el terreno de la leyenda y el chismorreo.

Por entonces, José de Ribas había ya rusificado su nombre, que quedó convertido en «Iosif Mijailovich De-Ribas» («Osip M. Deribas», en otros documentos), y se movía como pez en el agua en los salones de la corte de San Petersburgo, nido de intrigas de todo tipo.

Aunque algunos historiadores rusos lo consideran italiano por su nacimiento, él nunca renunció a su ciudadanía española, como consta en el documento de ingreso en el Cuerpo de Cadetes. De Italia se trajo más adelante al menos a dos de sus hermanos, Manuel y Félix, que se asentaron en Rusia. En cuanto al tercero, Andrés, que al parecer murió joven, no he conseguido averiguar si llegó a ir a Rusia o falleció en Italia.

En 1776, dicese que a sugerencia de la propia emperatriz, Ribas contrajo matrimonio con la hija de Ivan Betskoy, la anteriormente mencionada Anastasia Ivanovna Sokolova, seis años mayor que él. A la boda, que se celebró en el palacio de Tsarskoye Selo, asistió la mismísima emperatriz. Del matrimonio nacieron dos hijas, que fueron amadrinadas por la zarina, en cuyo honor recibieron los nombres de Sophia y Katya. De la intimidad del matrimonio con la soberana da idea el hecho de que Catalina asistió personalmente al menos a uno de los partos y fue la primera en recibir en los brazos a la recién nacida.

Cuando empezó a declinar la estrella de los Orlov, Ribas supo cultivar la



Combate de Chesma, julio de 1770.

amistad del nuevo favorito, el todopoderoso príncipe Potemkin, a cuya sombra fue ascendiendo hasta alcanzar el empleo de coronel y recibir el mando del regimiento de caballería ligera de Mariupol. Para valorar como es debido la importancia de este cargo baste mencionar que su antecesor fue nada menos que Mijail Ilarionovich Kutuzov, quien unos años después sería el jefe supremo de los ejércitos rusos en la guerra contra Napoleón. Y cuando, en 1806, el zar Alejandro I descubrió la verdadera identidad de Nadezhda Durova, muchacha que, disfrazada de hombre, llegó a ser capitán de caballería, la hizo destinar a este regimiento «por ser el de más prestigio del ejército ruso».

También se distinguió Ribas como ingeniero, y suyo es el primer proyecto de un puente de obra sobre el Neva, que presentó a la Academia de Ciencias de San Petersburgo. Aunque dicho proyecto recibió la aprobación y los parabienes de tal organismo, el puente nunca llegó a construirse. Pero el asunto debió de tener su envidia, porque hacen mención de él casi todos los cronistas.

Guerra ruso-turca de 1787-1791

En 1783 Catalina, saltándose los términos de la paz de 1774, depuso al kan títere de Crimea y anexionó el territorio al imperio ruso. Al mismo tiempo, colocando a Georgia bajo su protectorado, la liberó de su vasallaje al sultán, que incluía el envío anual de cierto número de niños y niñas: las niñas, con

destino a los harenes; los chicos, a adiestrarse para engrosar las filas de los jenízaros. Estas provocaciones fueron acentuando la tirantez entre ambos imperios.

En 1787 el sultán, aprovechando que una pésima cosecha había desatado una terrible hambruna que azotaba vastas zonas de Rusia, y que las malas relaciones con Suecia impedían al imperio el envío de la escuadra del Báltico, lanzó un ultimátum a la corte de San Petersburgo. Constantinopla exigía la devolución de Crimea, la vuelta de Georgia al *statu quo* de vasallo otomano y el derecho de registrar los buques rusos que atravesaran los Dardanelos.

Catalina rechazó de plano el ultimátum. La emperatriz se encontraba en viaje de inspección por sus nuevos dominios, acompañada por el emperador de Austria, José II. A decir verdad, aquello, más que un viaje de inspección, parecía un desfile de las «mil y una noches», con una pompa y un boato como nunca se habían visto en Rusia, que ya es decir. De anfitrión actuaba el príncipe Potemkin, efectivo señor absoluto de todo el sur de Rusia, y la finalidad de semejante parafernalia era deslumbrar al emperador austriaco.

Pese a las presiones de Inglaterra, Francia y Suecia, que recelosas del nuevo poder que emergía en el este amenazaron veladamente con intervenir en el conflicto al lado de Turquía, ambos soberanos decidieron hacer frente al reto del sultán.

Y es en ese momento cuando José de Ribas juzga llegada su gran oportunidad. Ya ha quedado dicho que había cultivado la amistad del príncipe Potemkin, y a él se dirigió ahora solicitando un puesto en primera línea de combate, a lo que el gran favorito y jefe supremo de los ejércitos rusos accedió, llamándole a su lado.

La guerra no empieza demasiado bien para los rusos. Los otomanos toman la iniciativa y atacan en Crimea, Ucrania y la costa del Cáucaso. Potemkin, hábil gobernante y diplomático, pero absolutamente lego en temas militares, se empeña en dirigir la guerra desde su suntuosa tienda-palacio, rodeado de una pléyade de cortesanos, favoritas y aduladores, y pronto choca con Alexander Vassilyevich Suvorov, general en jefe efectivo de las fuerzas terrestres.

En el estuario del Dnieper se elevaban dos fortalezas: Ochakov, en el lado turco, y Kinburn, en la orilla rusa. Los turcos desembarcaron y pusieron sitio a la fortaleza rusa. Las fuerzas navales de Rusia —integradas por algunos navíos, pero en su mayoría por galeras y otras pequeñas unidades de poco calado— no eran enemigo para la potente flota turca, que impedía la llegada de refuerzos.

Y aquí dio Ribas las primeras muestras de sus dotes de organizador y de su inagotable energía. Con los indómitos y semisalvajes cosacos zaporogos, que poblaban Crimea y la región circundante, formó en poco tiempo unas eficientes unidades a las que embarcó en una heterogénea flotilla de goletas, lanchas, lanchones, bateles y barcazas que, por su poco calado, podían moverse a sus anchas pegadas a la costa, fuera del alcance de los cañones de la escuadra turca. Se encuadraban asimismo en la flotilla unas curiosas lanchas de remos de sólida estructura, que manejaban los cosacos y a las que éstos denomina-

ban *chaykas* (gaviotas). Con su flotilla no sólo hizo llegar suministros a los sitiados, sino que impidió que los sitiadores recibieran ayuda.

Con esta eficaz colaboración, Suvorov consiguió expulsar a los turcos desembarcados en Kinburn y, en octubre de 1787, poner sitio a Ochakov, mientras Ribas se apoderaba de la isla de Berezan, en el estuario del Dnieper, y aniquilaba a todos los bajeles otomanos que operaban al amparo de los cañones del fuerte. Por esta acción fue ascendido a general de brigada y recibió la Orden de San Vladimiro de tercera clase.

Y allí, junto a los muros de la imponente fortaleza de Ochakov, empezó la fulgurante carrera de José de Ribas y nació su amistad, que había de durar años, con Suvorov, el militar de mayor prestigio que jamás haya dado Rusia. Dada la diferencia de edad, pues el ruso estaba al filo de los sesenta, la relación entre ambos fue siempre casi paterno-filial, pero sus caracteres tenían mucho en común. Los dos eran austeros, valientes, emprendedores, francos y sagaces. De la emperatriz Catalina es la frase: «En toda Rusia el más sagaz es Suvoro..., bueno, Ribas es aún más astuto que él».

Las cartas de Suvorov a Ribas rezuman afecto y están pobladas de buenos consejos y alabanzas. En una de ellas le dice: «Con su sensatez ha dominado la soberbia y la ambición. Usted será siempre un brillante trovador, un elegido de las gracias». Y en otra le recomienda: «Usted persigue la perfección... Desengañese, no la encontrará ni en usted mismo, ni en mí, ni en ninguno más virtuoso que nosotros, porque la perfección no existe en este mundo». Tras la toma de Jadzibey por Ribas, le dice: «Tengo el honor de felicitar a Vucencia por la victoria de Jadzibey. De todo corazón le deseo que siga derrotando a los infieles y cosechando laureles.» Cuando el español conquistó los fuertes de Tuchka e Isachka, y a la espera de su llegada frente a los muros de Izmail, Suvorov le escribe: «¡Mi querido héroe y hermano! Me apresto a prepararme debidamente para su arribo; ya he ordenado al cantinero que haga buen acopio de vodka.» Y todavía la víspera del asalto a la fortaleza: «Hay que buscar la gloria y la fama con ahínco, porque son fruto del sacrificio que trae la felicidad de todos. ¡Vucencia representa el amanecer de los mejores días que nos augura el futuro!». Bajo el lenguaje grandilocuente propio de la época, asoma entre líneas la atracción que el gran militar ruso experimentaba por el joven aventurero español.

Para entonces, las fuerzas al mando de José de Ribas habían ido cobrando entidad y actuaban con gran autonomía, respondiendo directamente ante el general en jefe. Tras el éxito de su intervención en Kinburn, su antes heterogéneo grupo de embarcaciones era ya conocido oficialmente como «Flotilla de Desembarco del Estuario» y se había enseñoreado de las aguas interiores y costeras, fuera del alcance de la artillería de la escuadra turca. En el seno de la unidad había surgido una fuerte rivalidad entre dos personajes singulares: el americano John Paul Jones y el príncipe de Nassau-Siegen, de nacionalidad alemana. Enrolados ambos con el empleo de contralmirantes, se profesaban una animosidad mutua. En un alarde de tacto, Ribas logró que acordasen un armisticio temporal en su disputa y que ambos colaborasen y contribuyesen al

éxito de la guerra. Más tarde, uno y otro fueron convocados a San Petersburgo y al menos Jones fue despedido, con muchos honores y medallas, sí, pero despedido.

Ochakov, situado en la nueva frontera entre los dos países, fijada tras la guerra anterior, era un imponente bastión construido en el período de entre-guerras con ayuda de ingenieros militares franceses y alemanes. Contaba además con fortines satélites bien comunicados con la fortaleza principal y albergaba una guarnición de 25.000 jenízaros que los rusos no podían dejar a sus espaldas si no querían verse cogidos entre dos fuegos en su avance.

El asedio a la plaza volvió a suscitar las discrepancias entre el príncipe Potemkin y el general Suvorov, que adquirieron un sesgo aún más acentuado. Mientras éste abogaba por un asalto inmediato, el favorito se inclinaba por un asedio formal con un mínimo de riesgo para los atacantes. Autores hay que incluso afirman que los éxitos de Suvorov suscitaban en Potemkin unos celos feroces, y que el príncipe había llegado a insinuar que preferiría una derrota del general antes que seguir contemplando cómo éste se colgaba medallas sin parar. El hecho es que retrasó todo lo que pudo la incorporación al sitio de los ejércitos de Ucrania y de Yekaterinoslav, que se pasaron el invierno en total inactividad, mientras sitiados y sitiadores se medían con la mirada por encima de las murallas y los turcos reforzaban la guarnición. Sus continuas discusiones eran la comidilla del campamento sitiador y, naturalmente, terminaron por llegar a la corte.

Nassau incluso escribió al embajador francés en San Petersburgo, conde de Segur, que la fortaleza podía haberse tomado mucho antes y que no lo había sido por pura desidia. El caso es que una copia de la carta llegó a manos de la zarina, que escribió de su puño al margen «es cierto». Catalina, debatiéndose entre el amor por su favorito —y parece que «esposo secreto»— y su afecto por el invicto general, decidió cortar por lo sano y ordenó al príncipe que liquidase aquel asunto y acelerase el final de la guerra.

Por fin Potemkin dio la orden de que se incorporase el ejército de Yekaterinoslav, que con sus casi 50.000 hombres permitió completar el cerco y aislar por completo la ciudad. Suvorov se preparó para el asalto final con el apoyo de la flotilla de Ribas, pero por tres veces el príncipe le ordenó demorarlo y volvió a insistir en apretar el cerco y rendir la fortaleza por hambre. Potemkin subrayaba el peligro de la presencia de la flota turca y hacía hincapié en que el asalto costaría muchas bajas inútiles. Pero no podía ignorar que los cañones de los buques turcos no podían alcanzar la fortaleza y que las enfermedades habían diezmando la guarnición otomana. Además, sabía que los turcos, tras la dureza del asedio, no esperaban cuartel y que eran conscientes de que a la rendición seguiría el degüello, de modo que resistirían hasta el último hombre.

El verano y el otoño de 1788 transcurrieron entre devastadores bombardeos artilleros de los rusos, que machacaron la fortaleza con bala sólida, granadas explosivas, bombas incendiarias o metralla. Los sitiados daban réplica con salidas de castigo que ocasionaban cuantiosas pérdidas entre los sitiadores.

Ante esto, y enfrentado con la perspectiva de otra invernada en campo abierto, Potemkin tuvo que rendirse a la evidencia y cedió.

El asalto, que Suvorov llevaba preparando minuciosamente durante meses, empezó el 6 de diciembre a las siete de la mañana, con una temperatura de -23º C. Mientras Ribas cortaba con su gente una eventual huida de los sitiados hacia el mar o la posible llegada de refuerzos de la flota, los rusos avanzaron sobre el fuerte en seis columnas, dos de ellas marchando sobre el hielo del estuario. La feroz resistencia de los turcos y la insuficiente preparación artillera hicieron que las pérdidas rusas ascendieran a casi 3.000 hombres, cifra que algunos autores elevan hasta 5.000.

Las bajas turcas fueron mucho mayores, aunque nadie se atreve a dar una cifra. Baste decir que, sólo entre soldados y población civil, los rusos hicieron 4.000 cautivos. Los cadáveres se apilaban por las calles en número tal, que se optó por lanzarlos al hielo del estuario, donde permanecieron todo el invierno en macabro hacinamiento, hasta que el deshielo primaveral los arrastró al mar. Se tomaron 310 cañones y 180 estandartes.

Pese a la victoria, la inquina de Potemkin hacia Suvorov se acentuó, y parece que llegó a alcanzar a Ribas por haber tomado partido por el general. El príncipe desahogó su rabia ordenando que la fortaleza y la ciudad fueran arrasadas hasta los cimientos. El pequeño fortín de Hassan-bajá quedó como único y mudo testigo de lo que había sido Ochakov. El fuerte no se reconstruiría hasta la guerra ruso-turca de 1878.

El 4 de febrero de 1789, en el palacio de Tsarkoye Selo se recibió en son de triunfo al príncipe Potemkin, al que se otorgaron títulos, honores, condecoraciones y 100.000 rublos en metálico para compensar sus gastos personales. La propia emperatriz compuso unos versos —rípidos y bastante mediocres, por cierto— en honor del «conquistador de Ochakov», versos que ella misma recitó en el transcurso de la ceremonia.

Jadzibey e Izmail

Mientras la guerra proseguía en otros teatros, el joven general Ribas no perdía el tiempo, y durante la primavera y el verano se dedicó a reflotar y reparar las embarcaciones turcas hundidas o abandonadas en Ochakov y Kinburn. Su «flotilla», a la que ahora había añadido algunas galeotas, era ya una fuerza considerable y Ribas se dio cuenta de que necesitaba un puerto seguro y bien defendido como base de operaciones. En sus navegaciones a lo largo de la costa había estudiado la población de Jadzibey, situada en una magnífica bahía y protegida por un fuerte asentado sobre un promontorio unido a tierra por un estrecho istmo. Observó que el fuerte no tenía foso por el lado del mar, y que en ese punto la muralla era más baja y débil. Evidentemente, los turcos no esperarían un ataque desde ese lado.

Pero entre el estuario del Dnieper y Jadzibey se interponía la poderosa flota turca, contra la que ni en sueños Ribas podía enfrentarse. Sus sólidas

embarcaciones, por más que se hallaran débilmente artilladas, habrían hecho de tal tentativa un suicidio. Así pues, Ribas decidió emplear la táctica que tanto éxito le había dado en anteriores ocasiones: navegar de noche pegado a la costa y camuflar sus barcos durante el día. La distancia a recorrer abarcaba unas 70 millas.

Cuando estuvo al alcance de la fortaleza, envió una de sus barcas. A bordo iban hombres de su confianza que, haciéndose pasar por pescadores, se acercaron y confirmaron sus observaciones. Durante el día podían avizorar en el horizonte las velas enemigas.

Coordinado con el general Gudovich, el español planeó un ataque simultáneo por mar y por tierra. La noche del 14 de septiembre de 1789 era de una cerrada oscuridad, y Ribas se deslizó con toda su «flotilla» hasta las proximidades del promontorio. Un aguerrido grupo desembarcó en el istmo con cañones, mientras él mismo, con el resto de la gente y portando escalas, se acercaba por el lado del mar. Cuando los centinelas quisieron darse cuenta, los cosacos, con Ribas a la cabeza, se habían encaramado ya en lo alto de la muralla, mientras el resto atacaba por el lado del istmo. Algún autor afirma que el fuerte se dominó en un cuarto de hora. Quizá sea una exageración, pero lo cierto es que el asalto fue una operación relámpago y que, cuando Gudovich se presentó con sus tropas, Ribas ya tenía dominada la situación. La tardía e inútil reacción de la escuadra turca, al ver al día siguiente el estandarte con la cruz de San Andrés ondear sobre los muros de Jadzibey, fue fácilmente rechazada por los cañones del propio fuerte y por los que había aportado Gudovich.

La victoria fue sonada, y sus ecos alcanzaron hasta la última guarnición del Ejército ruso. El mismo Suvorov comentó que, si a Ribas se le daba un buen regimiento, era capaz de tomar Constantinopla. Por aquí y por allá, le llovieron felicitaciones y parabienes, y la zarina le concedió la Orden de San Jorge de tercera clase y la de San Vladimiro de segunda. De la noche a la mañana se había convertido en un héroe nacional cuyo prestigio había alcanzado cotas inimaginables muy poco antes. Desde luego Jadzibey no era Ochakov, pero frente al año largo de asedio y los miles de muertos con que el asalto y las enfermedades habían alfombrado el estuario del Dnieper, Ribas había tomado Jadzibey en menos de una hora y con media docena escasa de bajas.

Entretanto, Suvorov había derrotado a los turcos en Rymnik y en Fokshany, pero otro gran obstáculo se alzaba en el camino del ejército ruso: Izmail. Situado sobre el Danubio, a unos 120 kilómetros río arriba de la desembocadura, Izmail era paso obligado de todas las rutas que se dirigían al sur. La fortaleza —diseñada, como la de Ochakov, por los mejores ingenieros militares franceses y alemanes— estaba considerada la más inexpugnable de Europa. Pero había que intentar su asalto. Así que Potemkin, aunque a regañadientes, recurrió de nuevo a Ribas.

Esta vez la «flotilla» tenía que hacer un recorrido mucho mayor, en mar abierta y con una escuadra turca al acecho, escarmentada tras lo ocurrido en Ochakov y Jadzibey. Se decidió que la flota rusa de Sebastopol, al mando del

almirante Fyodor Fyodorovich Ushakov, daría escolta a la fuerza de desembarco de Ribas. Pero ante la tardanza de Ushakov, y tras asegurarse por conducto de sus exploradores de que la flota turca se había alejado, Ribas decidió lanzarse por sí solo a la aventura.

El 21 de octubre se presentó en el estuario del Danubio, donde se apoderó fácilmente de las baterías que defendían el acceso al río, apresó siete transportes y obligó al resto de las embarcaciones enemigas a huir río arriba.

Remontando el Danubio, el 7 de noviembre asaltó y tomó la fortaleza de Tuchka, apresando 40 lanchones y hundiendo dos lanchas cañoneras. El 13, una división de su flotilla alcanzó la fortaleza de Isachka, aguas arriba de Izmail. Tras trabar combate con una flotilla turca de 32 embarcaciones, de las que hundió veintidós, desembarcó y se apoderó del fuerte y de un gran depósito de provisiones de boca y guerra.

Mientras tanto, él mismo había ocupado la isla de Chatal, frente a Izmail, con lo quedaba completado el bloqueo fluvial de la plaza. Desde la isla, en la que estableció su base de operaciones, empezó un bombardeo sistemático de la fortaleza y de las embarcaciones amparadas por sus muros, y en el plazo de unos días logró hundir o incendiar a ochenta y ocho de ellas.

Por orden del príncipe Potemkin, los generales Samoylov y Pavel Potemkin, su propio sobrino, pusieron sitio a la fortaleza por la parte de tierra. Pero éstos, reunidos en consejo el 26 de noviembre, decidieron que, con las fuerzas de que disponían y ante la proximidad del invierno, era imposible tomar la plaza, de manera que convencieron al príncipe de abandonar la empresa, por lo menos hasta la primavera.

No se conformó Ribas con la decisión de sus superiores. El español había estudiado minuciosamente las defensas y elaborado un plan para el asalto merecedor de la aprobación del propio Suvorov. Desoyendo la orden de retirarse, envió perentorias misivas tanto a Suvorov como al príncipe exponiendo su plan e insistiendo en que una retirada ahora supondría desperdiciar las conquistas logradas con tanto esfuerzo.

Aunque Rusia había concertado una paz con Suecia, lo que aliviaba la presión en el norte, la situación internacional había ido empeorando. Prusia y Polonia por un lado, y Francia, Inglaterra y Holanda por otro, presionaban al gobierno ruso; los británicos aún fueron más allá y llegaron a amenazar con bombardear San Petersburgo. Esto forzó a Austria a retirarse de la guerra; pero Catalina no quería dar su brazo a torcer y apremiaba a Potemkin a liquidar la guerra cuanto antes, a fin de enfrentar a las potencias occidentales con los hechos consumados.

Acuciado por las presiones de San Petersburgo y la empecinada insistencia de Ribas, el príncipe por fin accedió a las pretensiones de éste y ordenó a Suvorov hacerse cargo del asedio. El general llegó a Izmail el 2 de diciembre. En seis días organizó el asalto, siguiendo el plan elaborado por el español, y envió un ultimátum al gobernador turco, que lo rechazó de plano.

A las tres de la madrugada del 11 de diciembre, un cohete dio la señal de avanzar sobre la fortaleza. A las siete, tres columnas desde el oeste y otras tres



Cosacos zaporogos.

desde el este, al mando de Pavel Potemkin, Samoylov y Kutuzov, llegaron al pie de la muralla mientras sobre ellas se abatía una tempestad de balas y metralla.

A esa misma hora tocaban tierra al pie de la fortaleza las embarcaciones y «gaviotas» de Ribas, al tiempo que los cosacos se lanzaban al asalto de los muros. Entre los atacantes, con el empleo de teniente coronel y al mando de un regimiento de «granaderos marinos», se encontraba el mismísimo Manuel de Ribas, hermano de nuestro protagonista. El mayor obstáculo era un fortín, conocido como «el Caballero» (*kavalyer*; en ruso), que sobresalía por encima del conjunto y cuyos cañones dominaban todo el recinto. A por él se lanzaron los cosacos, con el propio Ribas a la cabeza. Al precio de sucumbir en el empeño dos tercios de los atacantes, el *Kavalyer* cayó en manos del joven general. Vencida la resistencia del bastión, poco a poco fue cayendo el resto de la muralla y las demás fuerzas pudieron penetrar en la ciudad.

La lucha en el interior fue feroz y despiadada. Los defensores se hacían fuertes en cada casa y cada mezquita, que hubieron de ser tomadas una a una tras una fiera resistencia. De una cuadra incendiada se escaparon cientos de caballos que corrían enloquecidos por las calles aumentando aún más la confusión. La sangre inundaba las calles de la ciudad. Hacia las dos del mediodía, el gobernador turco envió a Ribas un representante para pactar la rendición, pero hasta finales de la tarde no cesó la lucha. Suvorov entregó la ciudad al pillaje de la soldadesca, que se abandonó a una degollina que continuó hasta bien entrado el día siguiente.

Las pérdidas turcas fueron enormes; se habla de casi 30.000 muertos y 7.000 prisioneros. Los rusos se apoderaron de 265 cañones, 3.000 libras de pólvora, 20.000 granadas de cañón, 400 estandartes, 8 lanchones, 12 pontones, 22 embarcaciones menores y más de un millón de rublos en moneda que

fueron repartidos entre los soldados. En cuanto a las pérdidas propias, los rusos hablan de 1.880 muertos (64 de ellos oficiales) y 2.450 heridos (253 oficiales). Pero no faltan autores que elevan las bajas a casi 10.000 entre muertos y heridos. Pese a las enormes pérdidas sufridas, el Imperio otomano prosiguió la lucha con la esperanza de provocar una intervención británica.

La «flotilla» de Ribas permaneció en el Danubio, apresando o hundiendo a toda embarcación turca que osara navegar por él. Contribuyó con su fuego y con sus hombres a la toma de Braila y de Mechón, y en más de una ocasión transportó tropas río arriba o de una a otra orilla. En el ataque a Gálata, construyó con sus lanchones y barcazas un pontón para el paso del ejército ruso. Nada se movía en el río sin permiso del español.

Finalmente, el 29 de diciembre de 1791 según el calendario juliano (9 de enero de 1792 por el gregoriano) se firmó la paz entre los dos imperios en la ciudad de Yassy. José de Ribas fue uno de los plenipotenciarios rusos firmantes del tratado, en virtud del cual Rusia adquiría definitivamente Crimea y extendía su frontera hasta el Dniester. A cambio, sus tropas debían evacuar Moldavia, Besarabia y Valaquia.

Ese mismo año la emperatriz, vista la incongruencia de que un general mandase una fuerza naval y la diligencia que Ribas había mostrado en el desempeño de las misiones encomendadas, decidió cambiarle de cuerpo y le nombró contralmirante. El nombramiento no fue recibido con agrado en los círculos navales, y algunos viejos «lobos de mar» no dejaron nunca de considerarle un *zemlyak* o «marino de secano».

Protagonismo de Ribas en la toma de Izmail

La toma de Izmail marca un hito en la historia de Rusia. Ha sido celebrada en obeliscos, monumentos, iglesias votivas, emisiones de sellos, etc. Incluso se acuñó una medalla conmemorativa, en oro para los oficiales y en plata para la tropa. Pero los historiadores rusos, imbuidos de fervor nacionalista, siempre han rebajado los méritos de José de Ribas. No es que lo hayan obviado por completo de la gesta, pero han puesto tal empeño en que reluzca la gloria de sus protagonistas rusos que la del español ha quedado un tanto ensombrecida. Esta actitud fue más acentuada si cabe durante la época soviética, caracterizada en el ámbito historiográfico por un nacionalismo a ultranza. Y así, para la historiografía rusa los grandes héroes de la gesta son Kutuzov y, sobre todo y sobre todos, Suvorov. Ribas también aparece como actor en los hechos, pero su papel en ellos, aunque importante, es secundario.

Hoy se alzan voces en la comunidad historiográfica que reivindican el papel estelar del español. A los contemporáneos de los hechos no les cabía la menor duda al respecto. El mismo Suvorov, sólo tres días después del asalto, almorzó en el buque insignia de la «flotilla» y en los brindis calificó a Ribas como «el héroe del Danubio». Dice mucho en favor del ilustre militar ruso que supiera reconocer públicamente a quién correspondía la gloria de aquella

jornada. Y cuenta Lipardi que, en 1821 —o sea, treinta años después de la gesta y transcurridos veinte de la muerte de Ribas—, el gran poeta Pushkin se quedó extasiado ante las ruinas del Caballero y comentó que no comprendía cómo Ribas había logrado escalar aquellos muros. Y Lord Byron, quien nunca conoció al español ni tenía por qué tomar partido a favor de él, pero que sin duda oyó comentar los hechos, narra en los versos que encabezan este trabajo la oposición de los demás generales al asalto y la insistencia del español. Páginas después el poeta romántico inglés resalta en su poema narrativo que fue precisamente a Ribas a quien se rindió la fortaleza, y a nadie más:

*At length he condescended to inquire
If yet the city's rest were won or lost;
And being told the latter, sent a bey
To answer Ribas summons to give way.*

(*Don Juan*, Canto 8, CXX)

Y del papel descollante de Ribas debía de estar persuadida la zarina, por cuanto otorgó a Kutuzov la Orden de San Jorge de tercera clase, mientras que aquél recibía la de segunda; además, la soberana regaló al español un sable con empuñadura de oro incrustada de diamantes, le concedió una hacienda con 800 siervos, y le nombró caballero de la Orden de Alexander Nevsky. El decreto de concesión de la orden dice textualmente que se otorgaba «a quien, acaudillando personalmente sus tropas, conquistó la fortaleza».

Efectivamente, Ribas se había enseñoreado del Danubio y propiciado el aislamiento de la plaza. Suyos fueron los planes para el asalto. Solicitó y consiguió que se pudiese a sus órdenes casi toda la artillería de que disponía el Ejército ruso, la cual, unida a la que armaban sus embarcaciones, sumaba casi 600 piezas que machacaron sin pausa la fortaleza hasta dos horas antes del asalto. Con sus cosacos zaporogos y sus «granaderos marinos», asaltó y tomó el *kavalyer*, lo que permitió la entrada en la plaza de Kutuzov, que se había atascado ante el reducto, y facilitó la acción de las demás unidades.

Los numerosos extranjeros que se alistaban en el Ejército ruso pugnaban por combatir bajo su mando. En Ochakov estuvieron a sus órdenes John Paul Jones, héroe de la independencia americana, y el príncipe de Nassau-Siegen. En Izmail lucharon en sus filas los franceses Roger Damas y el conde de Langeron, a quien años después correspondería un papel destacado en la guerra contra Napoleón en el sangriento cruce del río Beresina; y el también francés duque de Richelieu, que después relevaría a Ribas en el gobierno de Odesa; y el ingeniero militar holandés Franz De Voland, que sería su mano derecha en la planificación y fundación de Odesa. Es curiosa la anécdota, relatada años más tarde por el entonces teniente general Zavorovsky, de que una de las peticiones para enrolarse que se recibieron estaba firmada por un jovencísimo teniente corso de nombre «Napolione Buonaparte», con el que no se llegó a un acuerdo a cuenta del empleo que exigía el solicitante. Veinte años más tarde invadiría

Rusia al frente de medio millón de hombres. No sé si sería en venganza... La anécdota es sabrosa y «*se non è vero, è ben trovato*», como diría un italiano.

El general duque de Repnin escribía a Ribas el 14 de noviembre: «¡Bravo, querido general! ¡Bravo por los avances de su magnífica flotilla! Tuchka ya es suya y se encuentra usted, por así decirlo, a las puertas de Izmail. A usted acude la gente, como antaño aflúan a Atenas. Todos quieren luchar bajo sus banderas y, si atendiéramos los deseos de los jóvenes y valientes soldados que se nos presentan desde más allá de nuestras fronteras, todos se alistarían con usted».

Y quien diseñó el escudo de la ciudad de Izmail sabía perfectamente a quién atribuir la conquista. En un cuartel aparecen una cruz y un sable cosaco, sobre una media luna derribada; en el otro, una «gaviota» cosaca frente al *Kavalyer*.

Odesa

La terminación de la guerra no supuso para Ribas el fin de sus trabajos y desvelos. Su otrora pequeña y heterogénea «flotilla» se había convertido oficialmente en la «Flota de Remos del Mar Negro», y el almirante, que izaba su insignia en su goleta *Blagovyeshenye* (*Anunciación*), necesitaba una base logística para sus buques. Por otra parte, Suvorov demandaba una fortaleza en los nuevos territorios para sustituir a las demolidas en Ochakov y Jadzibey. Y desde San Petersburgo la emperatriz apremiaba para que se buscara un lugar donde establecer un puerto comercial que diese salida a los productos del mediodía ruso, especialmente en la época invernal.

En enero de 1792, el gobernador general de la región, general Kajovsky, encargó a Ribas el levantamiento hidrográfico y cartográfico de la costa entre el Dnieper y el Dniester, que nadie conocía como él. El estudio le confirmó que Jadzibey era el lugar idóneo para las tres finalidades que se perseguían. Pero el proyecto del español tropezó con la oposición frontal del vicealmirante Mordvinov, enemigo declarado de Ribas y delegado del Almirantazgo en el Mar Negro, que propugnaba un emplazamiento alternativo en la zona Ochakov-Nikolayev. Remitidos los dos proyectos a la corte, la comisión encargada del estudio recomendó el de Ribas, dictamen al que quizá no fue ajena la fuerte influencia de Anastasia Ivanovna en el palacio imperial. Pero la orden, y sobre todo los fondos, no llegaban.

Suvorov insistía en la urgencia de erigir un fuerte capaz de montar 120 cañones y de albergar una guarnición de 2.000 hombres. Y para ganar tiempo, y de paso procurarse el favor del general, Ribas trasladó a Jadzibey a ochocientos de sus cosacos y los puso a excavar el foso que circundaría el fuerte y a levantar el terraplén sobre el que se ubicaría.

Por fin, en 1794 se publicó el decreto mencionado al comienzo de este trabajo y se aprobó una asignación de 24.000 rublos para las primeras obras. Ribas, ya ascendido a vicealmirante, puso manos a la obra. Hasta entonces se había destacado como militar, diplomático y organizador. Los estudios que efectuó para la elección del emplazamiento idóneo de la ciudad y el

posterior desarrollo de ésta revelaron también su genio para la economía y la ingeniería.

Lo primero que necesitaba era un equipo. Y para elegirlo, como para muchas otras de sus decisiones, parece que Ribas dispuso de carta blanca, o al menos actuó como si dispusiese de ella. En Polonia, trabajando en construcciones militares, se hallaba el coronel ingeniero Franz De Volland, holandés que había combatido a sus órdenes en Izmail y con quien le unía una gran amistad. Ribas logró que se lo asignasen y le encargó el trazado de los planos de la ciudad y el puerto.

La región, fronteriza durante muchos años con el Imperio otomano, se hallaba poco poblada. Así pues, para suplir la escasez de mano de obra, el nuevo gobernador, Platon Zubov, propuso el empleo de presidiarios y desterrados, gente siempre difícil de gobernar. Ribas seleccionó para esta labor al brigadier Fedor Kiselyev, al que nombró su lugarteniente y gobernador militar de la plaza.

En el curso de la reciente guerra, junto a los rusos habían combatido unidades de voluntarios griegos y albaneses, que acudieron ahora a Ribas en demanda de trabajo. El español los acogió, y la primera tarea que les asignó fue construir sus propias viviendas. Ellos mismos habían propuesto para dirigirles a sus coroneles Pellegrini y Kes-Oglu. Ribas nombró para el puesto al primero de ellos.

El segundo era un hábil y astuto hombre de negocios, cuya mayor hazaña en la guerra había sido la falsificación masiva y la puesta en circulación de ingentes cantidades de moneda turca falsa, ocasionando un gran perjuicio a la hacienda otomana. Ribas lo puso al frente de las finanzas. Y al frente de los aspectos legales del proyecto situó a Mijail Kiryakov, hombre versado en leyes, al que había conocido en su período de miembro del Estado Mayor del príncipe Potemkin.

Otro problema acuciante era la insalubridad de la región. En Crimea y Turquía, la peste y el cólera eran poco menos que endémicos. Había que habilitar en el puerto una zona de cuarentena y para ello nombró al médico italiano Basilio Sarti.

Con todos estos hombres y bajo la enérgica dirección de José de Ribas, las obras progresaban a un ritmo febril. Ya en agosto de aquel año el metropolitano griego Gavryil, con asistencia de las autoridades regionales, impartió su bendición sobre las primeras construcciones: el rompeolas que debía cerrar el puerto, las gradas del astillero, el muelle de reparación de buques, dos muelles para el atraque de las embarcaciones de la flota y sendas iglesias consagradas a santa Catalina y san Nicolás. Cuentan que, en el transcurso de esta ceremonia, el metropolitano mencionó que, en tiempos remotos, en aquel mismo lugar se había asentado la colonia griega de Odessos, y que eso había inspirado a Ribas la idea de proponer a la zarina cambiar el topónimo de la flamante ciudad. La propuesta caía en tierra abonada, pues parece que entre las fantasías de grandeza de Catalina figuraba la reconstrucción del Imperio Romano de Oriente, cuya capital no podía ser otra que Constantinopla. No en vano la zarina había hecho rebautizar con nombres helenos otras ciudades de la región, como Sebastopol, Sinferopol o Jerson.

La noticia del avance de las obras debió de propagarse por todo el imperio, pues desde Varsovia, adonde había sido enviado a sofocar la sublevación de Koscyuzko, le escribía Suvorov: «Vuestro Jadzibey es un auténtico milagro. ¡Adelante! Incremetad vuestra flota y abríos camino hasta los estrechos de Bizancio». Se asignaron a la ciudad más de 3.000 hectáreas, divididas en parcelas que el propio Ribas adjudicaba. Y para fomentar el asentamiento de colonos logró de la emperatriz un decreto por el que todo el que se estableciese en Odesa quedaba liberado por diez años del impuesto sobre la tierra y del servicio militar, además de recibir un préstamo para construir su vivienda.

Y empezó a llegar gente, y a prosperar el comercio, y se fundaron las primeras industrias. Se terminó el puerto comercial, la aduana y la dársena de cuarentena. Se construyeron almacenes. Tímidamente al principio, con más asiduidad después, iban llegando buques provenientes de todo el Mediterráneo a cargar o descargar mercancías.

Cuando Ribas abandonó Odesa, los 10 habitantes con que contaba la aldea en 1793 se habían convertido en 4.573, sin contar la guarnición. Se habían construido 60 edificios oficiales, 353 casas de apartamentos y otras 234 viviendas, y había en la ciudad más de 400 comercios. Y el crecimiento de la que alguno llamó «la perla más brillante de la corona rusa» no perdía pujanza.

Ribas nunca olvidó a su querida Odesa, cuya fundación consideraba «la realización más importante de todas las que se me han encomendado en mi vida», y de regreso en San Petersburgo siguió con interés el desarrollo de la ciudad. Cuando el zar Pablo I, en uno de sus brotes de locura, canceló todos los créditos destinados a Odesa, las autoridades locales recurrieron a Ribas. Conociendo la afición del soberano a las naranjas, el español mandó traer de su tierra, a través de Odesa, un cargamento de 4.000 cítricos, que remitió al emperador. Con este agasajo propició no sólo la descongelación de los fondos, sino que se asignaran a la ciudad 250.000 rublos de oro con los que se pudo dar cima a la obra. Hoy día la ciudad recuerda el episodio con un monumento en el que aparece una naranja de bronce de metro y medio de diámetro.

Conclusión

A la muerte de Catalina II, en noviembre de 1796, el nuevo emperador, Pablo I, convocó a Ribas a la capital. Pablo, cuyas facultades mentales se hallaban como poco tan perturbadas como las de su padre, había emprendido una furiosa persecución contra todo aquel o aquello que hubiera estado cerca de su madre. El español llegó a la corte con los peores augurios. Pero el zar, lejos de destituirlo, lo colmó de honores y atenciones.

Entre 1796 y 1800 Ribas fue ascendido a almirante y nombrado vicepresidente del Consejo del Almirantazgo y *General-kriegs-commissar*, es decir, responsable de todos los suministros para las fuerzas armadas. Sin desatender



Campana 1787-1791.

estos destinos, el zar le hizo director general de Bosques, con el encargo concreto de fomentar el mantenimiento y repoblación de robles con destino a la construcción naval. También le encargó la redacción de una memoria sobre el estado de la flota y de un proyecto para reforzar las defensas de la base de Kronstadt. Ribas asumió todas estas tareas con la energía y entrega que le caracterizaban.

En marzo de 1800, el extravagante zar, en uno de sus arrebatos, le destituyó de todos sus cargos, acusándole de malversación de fondos en la administración de los bosques. Sin embargo, la caída en desgracia del español duró dos escasos meses, al cabo de los cuales el emperador le repuso en sus responsabilidades y además, quizá como desagravio, le hizo comendador de la Orden de Malta, cuyo gran maestre era el propio Pablo.

Pero la ofensa recibida parece que hizo mella en el ánimo de Ribas, que se sumó a la conjura en ciernes para destronar al atrabiliario zar. Las absurdas y excéntricas veleidades del soberano habían colmado el vaso de la paciencia de muchos, que se decidieron a actuar. Los muñidores de la trama conspirativa eran el conde de Panin, preceptor de Pablo en su juventud, y el general Von Palen, jefe supremo de la policía del imperio. Los conjurados contaban con la aprobación, tácita o expresa, del propio heredero de la corona, el *zarévich* Alejandro.

Los entresijos de la confabulación son confusos y hay múltiples versiones sobre los hechos. Von Palen, por ejemplo, cuenta que en principio sólo se pretendía obligar a Pablo a abdicar, y que fue Ribas quien insistió en el asesinato y, no contento con ello, por añadidura recomendó hacerlo «a la italiana»,

por medio del veneno o el estilete, a modo de aderezo macabro. Pero, en el extremo opuesto, hay quien duda de la misma participación del español.

En octubre cayó muy enfermo el presidente del Consejo del Almirantazgo, almirante Kushelyev, y el zar nombró a Ribas para sustituirle. Según algunos autores, los conjurados, temiendo que Ribas, que despachaba a diario con Pablo, les delatase para terminar de recuperar el favor del soberano, decidieron quitarle de en medio.

El hecho es que, repentina e inesperadamente, José de Ribas cayó gravemente enfermo a primeros de diciembre. Algunos sostienen que su dolencia obedecía a exceso de trabajo o a unas fiebres malignas contraídas durante la campaña de Izmail, pero la mayoría se inclina por la hipótesis de que fue envenenado por el propio Von Palen. Éste no se separó de la cabecera de Ribas durante los dos días que duró la agonía del almirante. Según unos, por miedo a que en el delirio delatase la conspiración; según otros, para asegurarse de la eficacia del veneno.

El almirante José de Ribas murió el 2 de diciembre de 1800 según el calendario juliano (14 de diciembre por el actual gregoriano) y fue enterrado en el cementerio católico de San Petersburgo. Al día siguiente la gaceta local publicaba una escueta noticia acerca de que había causado baja en el escalafón por fallecimiento. No hubo exequias especiales, ni se le rindieron ninguna clase de honores.

Tres meses después, el 11 de marzo de 1801, Pablo I fue asesinado de forma especialmente cruenta en su palacio de Mijailovsky. Le sucedió su hijo Alejandro I.

José de Ribas no dejó hijos varones. Sus dos hijas, Sofía y Catalina, contrajeron matrimonios muy ventajosos, pero naturalmente el apellido se extinguió por esa rama. Tampoco su hermano Manuel dejó descendientes. Sí los dejó el tercer hermano, Félix, personaje inquieto y muy influyente en Odesa, donde aún perdura el apellido «Deribás», que los rusos acentúan en la última sílaba.

Sin embargo, en 1776 en el Registro Civil de San Petersburgo aparece consignado el nacimiento de un niño «de religión católica romana», al que se impuso el nombre de «Iosif Iosifovich Sabir» (es decir, José «hijo de José», y con el apellido Ribas invertido), hijo de un «hidalgo hispano (*sic*)». Acerca de la identidad de la madre no hay mención alguna, pero no hay duda de quién era su padre, pues se conserva correspondencia entre Iosif Sabir y Félix de Ribas en la que éste llama a aquél «sobrino» y le comunica que José albergaba el firme propósito de reconocerlo, decisión que sólo su prematura e inesperada muerte había impedido. En 1914 el zar Nicolás II firmó un decreto por el que concedía a un descendiente de Iosif Sabir el uso del apellido Sabir-de-Ribas, que todavía hoy día perdura en San Petersburgo.

Pero la cosa no para ahí; si prestamos oídos a las habladurías, la madre «secreta» del niño era nada menos que... ¡la propia emperatriz! Así lo aseveraban los rumores provenientes de la corte, que hacían las veces de «prensa amarilla» de la época. La meteórica carrera de Sabir, que a los treinta y siete años alcanzó el generalato, durante el reinado de Alejandro I, nieto de Catalina y «presunto sobrino» de Sabir, avalaría esta teoría.

Y suma y sigue. Autores hay que, documento en mano, pretenden demostrar que el verdadero padre de Sophia de Anhalt-Zerbst era Ivan Betskoy, que habría tenido en París un idilio con la princesa de Holstein, del que había nacido la futura Catalina. De ser cierto todo este lío, José de Ribas habría sido, no sólo amante fugaz de la emperatriz, sino también su cuñado, al estar casado con la «hermanastra» de la soberana. El autor del artículo es un descendiente del príncipe Bobrinsky, hijo de Catalina y de Grigory Orlov, y cita un sinnúmero de documentos familiares, testimonios y detalles en apoyo de sus afirmaciones.

Todo esto no menoscaba un ápice la magna obra de aquella gran soberana que, promiscuidad sexual aparte, fue una magnífica gobernante que culminó la obra, iniciada por Pedro el Grande, de sacar a Rusia del oscurantismo medieval para auparla al rango de potencia mundial.

He incluido todo este chismorreo para ilustrar sobre el ambiente en que tuvo que moverse, y en el que supo desenvolverse, este curioso personaje. Los muchos defectos de que, es de suponer, adolecía quedan de sobra compensados por las virtudes de que hizo gala: valor, inteligencia, don de gentes, dotes de mando, tesón, capacidad de trabajo, alto sentido del deber, entrega sin límites, todo ello adobado de una extraordinaria sagacidad y astucia.

José de Ribas, gloria de Rusia e indirectamente de España, ya que nunca ocultó sus orígenes españoles ni de ellos abjuró, es una de esas figuras que, por unas u otras razones, ha sido injustamente tratado e ignorado por la historia, especialmente en nuestro país, y que merece ser rescatado del olvido (*).

(*) Mientras escribía este artículo, ha caído en mis manos *El súbdito de la Zarina*, de Diego Merry del Val, ex corresponsal en Moscú del diario *Abc*. Aparecida en marzo de este mismo año, esta amena novela narra la vida y vicisitudes de José de Ribas. Recomiendo su lectura a todos los amantes de la historia.

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.

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

María Luisa RODRÍGUEZ SALA
Doctora en Historia

Las flotas de Tierra Firme o flota de los Galeones

La primera parte de este trabajo, que recogía esta revista en su núm. 99, estuvo dedicado a las flotas de la Nueva España y a los cirujanos y generales que en ellas sirvieron en el espectro cronológico que va de 1574 a 1695. Completamos dicho trabajo de investigación con esta segunda entrega, centrada ahora en los personajes que se embarcaron en las flotas que cubrieron la porción marítima meridional de la América española, la que se conoció como de Tierra Firme, que conducía a los puertos de la actual América Central y, en algunos casos, al de Cartagena de Indias, importante puerto de América del Sur, en la actual Colombia. Esta segunda entrega se enriquece con un apéndice documental que da cuenta, en forma de cuadro sinóptico, de todas las flotas despachadas durante la última parte del siglo XVI, de los generales que las comandaron y de los gastos que las flotas en cuestión realizaron en puerto. Pero entremos en materia.

En la sección de la armada que se desplazaba a los puertos meridionales de Nombre de Dios —más tarde conocido como Portobelo— y Cartagena de Indias, al igual que en la que se dirigía a Veracruz, la atención a la enfermedad quedó bajo la responsabilidad del cirujano, que viajaba bien en la nao capitana, bien en la almiranta. El número de personajes dedicados a esta actividad que hemos rescatado del anonimato histórico es elevado (veintinueve), pero todos ellos quedan circunscritos al siglo XVII. La primera de las muchas flotas (cincuenta y cuatro) que cubrieron la ruta sureña del mar Caribe y del Atlántico a lo largo del siglo XVI zarpó en 1537; sin embargo, el documento más remoto donde aparece consignada la fianza prestada por un cirujano —trámite que era preceptivo— data de 1615 (1). Entre los dos primeros, Juan de Molina y Clemente de Miranda, quienes viajaron en la flota que al mando del general Lope Díaz de Armendáriz zarpó de la Península el mencionado año, y los dos últimos, el licenciado

(1) Es posible que existan otras referencias en AGI sobre el particular, pero nosotros no las hemos localizado en esta ocasión; no obstante, no descartamos que, como es usual en el trabajo de archivo, nos tropecemos con ellas en venideras investigaciones.

Dionisio Benítez y Sebastián Caballero, que hicieron lo propio embarcados en la flota de 1695, se extiende una lista de 25 nombres que, sumados a los cuatro mencionados, hacen un total de veintinueve. Pasemos a enumerarlos.

Cirujanos 1 y 2

La flota de 1615, que condujo el general Lope Díaz de Armendáriz, salió de Sanlúcar de Barrameda en abril de ese año con tan sólo seis galeones de azogues, ya que se había suprimido el permiso para conducir las 200 toneladas habituales. En ella embarcaron dos cirujanos: *Juan de Molina*, en la nave capitana, y *Clemente de Miranda*, en la almiranta. Como en el resto de los casos, ambos otorgaron sendas fianzas de 300 ducados de plata, avaladas por vecinos de Sevilla (2).

Cirujano 3

Diez años más tarde, en 1625, sube a bordo un barbero-cirujano, *Manuel de Bieza* o *Báez*, quien embarca en la flota a cargo del marqués de Cadereyta, cuyo almirante fue don Alonso de Mújica, miembro del Consejo y la Junta de Guerra. Las naves salieron de Sanlúcar a principios de abril, y de la bahía de Cádiz unos días más tarde, con orden de arribar a Lisboa ante el temor a un ataque de los ingleses. La flota regresó en conserva con la de la Nueva España a fines del mismo año (3).

Cirujano 4

El cirujano que sirvió en la flota del año de 1650 atendía al nombre de *Diego Pámenez*. A esta flota, que salió de la bahía de Cádiz en junio de ese año, la condujo a Tierra Firme como general don Juan de Echeverri, quien, como vimos en la primera parte de este trabajo, fue uno de los profesionales de la Carrera de Indias.

Cirujanos 5, 6, 7, 8, 9 y 10

La flota del año siguiente, 1651, quedó bajo el mando de don Pedro de Ursúa, conde de Gerena, quien la aprestó meticulosamente y observó de manera estricta la norma general de embarcar cirujanos en varias de las naves que constituían la flota, cuando la inobservancia de esta disposición, como hemos podido comprobar, era generalizada y de ordinario sólo las naves principales, la capitana y la almiranta, disponían de cirujano a bordo. En el caso de esta flota, sin embargo, aparece documentada la presencia de seis cirujanos, quienes sirvieron y ocuparon varias plazas.

(2) AGI, Contratación, 43B

(3) *Ibidem*, y CABALLERO SUÁREZ, J.A.: *El régimen jurídico...* apéndice, p. 358.

La de cirujano mayor supernumerario quedó a cargo de *Martín Valdés*, vecino de Cádiz, quien recibió su fianza por parte del médico de la flota, Alonso Fajardo.

En la capitana, llamada *San Felipe*, sirvieron dos cirujanos. El primero de ellos, *Antonio de Santana*, además de fianza presentó dos testimonios: uno de residir en Cádiz desde hacía más de ocho años, y otro de identificación. El segundo cirujano fue *Joan de Bejarano*, vecino de Sevilla, quien presentó un testigo que declaró conocerle «de más de 8 años». La fianza la otorgó en Cádiz Francisco de San Juan, vecino y mercader de la villa.

En la almiranta embarcó *Pedro Pérez*, maestro cirujano y vecino de Cádiz, quien aportó información de abonos y entre cuyos testigos figuró otro de los cirujanos embarcados, *Jerónimo de Araujo*. Este facultativo, maestro cirujano él mismo y también vecino de Cádiz, declaró que conocía a su compañero «de más de 12 años» y presentó abonos relacionados con su fianza, así como testigos que declararon conocerle «de hacía más de 10 años». Embarcó en el galeón *Santa Catalina*. Como cirujano de navío subió a bordo del *Nuestra Señora de la Candelaria*, patache de *La Margarita*, *Francisco Lozano*, quien como el resto de sus colegas presentó fianza.

La flota, sin duda importante y bien organizada, contó con la presencia de un médico, quien lo más probable es que sirviera en la capitana. Respondía al nombre de *Alonso Fajardo*. Cada fianza entregada ascendió a la misma cantidad, 300 ducados de plata. El hecho de que los personajes se conocieran entre sí y se brindaran mutuo auxilio, otorgando fianzas y prestando testimonios, apunta a la existencia a mediados del siglo XVII de un grupo de cirujanos en Cádiz con cierto espíritu corporativo.

Cirujanos 11, 12 y 13

En 1658, la flota de galeones tuvo como puerto de destino Portobelo, en Tierra Firme. Comandada por el general don Juan de Echeverri, marqués de Villarrubia, salió de Cádiz en junio junto con las naves de la flota que se dirigía a Nueva España. Las dos flotas regresaron en conserva partiendo de La Habana, para arribar en primer término a Santander, en abril de 1659, desde donde tomaron puerto definitivo en Cádiz un mes más tarde. Durante la difícil travesía de retorno se perdieron cuatro de los 12 galeones de Tierra Firme.

Como vimos en la primera parte de este trabajo, ambas flotas dispusieron de una buena dotación de cirujanos; así, en varias de las naves de la del sur sirvieron los siguientes personajes: *Romo de Santana*, *Francisco Remón* y *Juan Barendeguate*, este último en el galeón *Nuestra Señora del Buen Suceso* (4).

(4) AGI, Contratación, 44A. A partir de aquí la información de los siguientes personajes procede de la misma referencia archivística.

Cirujano 14, Pedro Moreno

Este cirujano embarcó en el galeón *Nuestra Señora de la Encarnación*, perteneciente a la flota de 1660, a cargo del general Pablo Fernández de Contreras, caballero de Calatrava (5). Se trató de su primera travesía trasatlántica, ya que permaneció en la carrera durante algunos años; y así, cuando menos, nos consta que sirvió, asimismo, en la flota que pasó a Nueva España en 1662. Este hecho apunta a que el servicio en las flotas de Indias podía convertirse en una suerte de carrera profesional.

La flota de 1660 partió de Cádiz en septiembre y regresó al puerto de La Coruña un año más tarde, en conserva con la flota de la Nueva España. Durante la travesía se perdieron seis embarcaciones (6).

Cirujanos 15, 16, 17, 18, 19 y 20

Cuatro años más tarde, en 1664, volvemos a encontrar una flota bien provista en cuanto a atención médico-quirúrgica. Dicha flota, cuyo general fue don Manuel de Bañuelos y Sandoval, salió de Cádiz el mes de noviembre, para regresar en agosto del año siguiente. Partió con una dotación de gastos defensivos sufragada por los comerciantes para las dos travesías. Pese a tal, la flota fue atacada, no sabemos si por naves enemigas o por corsarias, ataque del que resultó la pérdida del patache *La Margarita* (7).

La dotación de cirujanos estuvo compuesta por *Joan de Angulo*, quien presentó fiador y, como alguno de sus colegas, volvió a embarcar unos años más adelante, en 1669, con el mismo destino. A bordo del galeón *Nuestra Señora de la Purificación* subió *Francisco González*; en el patache sirvió *Juan de Herrera*; en el galeón del gobierno, *Juan Bautista Martínez*, vecino de Cádiz; en el *San Agustín*, *Andrés Gómez*, maestro cirujano y, en fin, en el patache *La Margarita*, *Clemente de Meza*, quien es probable que perdiera la vida al ser atacada la flota y naufragar la embarcación en la cual servía. Como de costumbre, todos estos cirujanos presentaron fianza y fiador (8).

Cirujano 21

En 1669 la flota a Tierra Firme quedó a cargo del general don Manuel de Bañuelos. La expedición salió del puerto de Cádiz en junio, para regresar un año más tarde. En uno de sus galeones, el *Nuestra Señora del Pilar*, embarcó como cirujano mayor *Juan Manuel de Uriola*, quien prestó fianza que le proporcionó uno de sus colegas, el también cirujano Juan de Angulo. Es posible que éste también embarcara, pero no habiendo localizado referencia documental de este hecho, lo consideramos exclusivamente un personaje residente en Cádiz.

(5) AGI, Contratación, 44B.

(6) CABALLERO SUÁREZ, J.A.: *El régimen jurídico...* Apéndice, p. 368.

(7) *Ibidem*, p. 368.

(8) AGI, Contratación, 44B.

Cirujano 22

La flota de 1675 quedó a cargo del general don Nicolás Fernández de Córdoba, profesional de la Carrera de Indias, quien llevó como almirante a don Juan Antonio de Vicentelo y Toledo, marqués de Brenes. En dos de sus navíos embarcaron sendos cirujanos. En el *Nuestra Señora de la Encarnación* sirvió la plaza *Juan de Castellanos*, vecino de Sevilla, que presentó como fiador a un vecino de la misma ciudad, Joseph Sánchez. En otra nave, cuyo nombre no aparece consignado, subió a bordo *Francisco de Castro* (9).

Cirujano 23

A la flota de 1677 se la destinó como apoyo a la Armada de Barlovento. Desconocemos quién condujo dicha flota, cuyo destino fue el puerto de Cartagena de Indias; pero sí nos consta que en ella sirvió como cirujano *Bernardo de Andrés*.

Cirujano 24

Gabriel Delgado embarcó en la flota de 1681, cuyo general fue Juan Antonio Vicentelo, marqués de Brenes, otro de los militares de la Carrera, como hemos visto.

Cirujano 25

Tres años más tarde, en 1684, el general don Gonzalo Chacón condujo hacia Tierra Firme una flota cuyos navíos zarparon de Cádiz en septiembre. En el galeón *Nuestra Señora de los Remedios* embarcaron el cirujano *Laureano Fernández González* y el capellán. La fianza del cirujano la otorgó en Cádiz el alférez Juan de Boyaga. En la capitana de esta misma flota aparece el único boticario cuyo nombre hemos podido rescatar: Bartolomé de Talavera (10). Este hecho da idea de lo cumplidamente provistas que iban algunas flotas, las cuales contaban incluso con boticario, quien sin duda preparaba los medicamentos que el cirujano consideraba necesarios.

Cirujanos 26, 27, 28 y 29

En cada una de las dos siguientes flotas a Tierra Firme (la de 1694 y la 1695), las últimas acerca de las cuales hemos obtenido información primaria, subieron a bordo dos cirujanos. Ambas llevaron como general a Diego Fernández de Zaldívar, conde de Saucedilla. Durante la travesía del segundo año el general falleció, con lo que la flota quedó al mando de su almirante, don Leonardo de Lara Bartolomé de Sotoávila, gobernador del Tercio.

(9) *Ibidem*.

(10) AGI, Contratación, 43B.

En 1694, el cirujano *Gaspar de Ribera* sirve plaza en el galeón *Nuestra Señora de los Remedios*. Le otorgó fianza su colega *Pedro de Gante*, residente en Cádiz y vecino de Sevilla, quien también viajó como cirujano de la misma flota, en el galeón «*Jesús, María y Joseph*».

Los dos cirujanos del año siguiente (1695) fueron el licenciado *Dionisio Benítez*, que embarcó en el galeón de gobierno, y *Sebastián Caballero*, quien en calidad de barbero y cirujano lo hizo en el navío *Nuestra Señora de la Estrella* (11).

Conclusiones

Las conclusiones expuestas en la primera parte de este trabajo, relativa a Nueva España, son extensibles, *mutatis mutandis*, a esta segunda, centrada en Tierra Firme. Con ellas intentaremos proporcionar al lector una sumaria idea de conjunto de lo que significaron las flotas de Indias y del papel que representaron en la comunicación trasatlántica.

Las flotas transportaban en la travesía de ida —de la Península a Ultramar— mercancías y azogue, y en los viajes de retorno conducían los valiosos recursos naturales, el oro, la plata y otros productos de las Indias, así como las mercancías suntuarias que, por conducto del galeón de Manila, habían arribado a las Indias provenientes de las islas Filipinas, las remotas posesiones occidentales españolas que, a su vez, las habían recibido de China e India, poco distantes del archipiélago.

Una vez concluidas las diligencias pertinentes en Sevilla, la flota zarpaba de Sanlúcar de Barrameda o de Cádiz y sus naves arrumbaban hacia Canarias, donde hacían aguada y cubrían otras necesidades logísticas, la mayor parte de las veces en la isla de La Gomera. La nao capitana, en la cual embarcaron la mayor parte de los cirujanos, navegaba en cabeza del convoy, formado por un número variable de navíos. La capitana encendía de noche una gran farola a popa para servir de guía al resto de los barcos. Cerraba la marcha la nave almiranta, en la cual solía ir otro cirujano cuando la flota contaba con más de uno. A barlovento de la flota se situaban los barcos artillados que la escoltaban.

En su viaje de ida de la Península a América, las flotas, después de la última aguada en las Canarias, recalaban en la isla Dominica o en la Martinica, distantes unos veinte o treinta días de navegación. En este punto, una vez hecha aguada y renovado, la ruta de ambas flotas se bifurcaba y la de Tierra Firme se dirigía, sucesivamente, a Maracaibo, Santa Marta, Cartagena y Nombre de Dios (luego conocido como Portobelo), donde se hacía el transbordo para Panamá y el virreinato del Perú.

Una vez celebradas las ferias en los puertos, y ya cargadas las mercancías locales, se iniciaba el regreso. Por lo general, las dos secciones se reunían en

(11) *Ibidem*.

La Habana y desde el puerto cubano navegaban juntas hacia el noroeste para atravesar el canal de las Bahamas, paso peligroso donde los hubiera y en el que quedaron sepultadas numerosas naves, especialmente a la altura de la península de la Florida. El viaje proseguía cerca de las Bermudas para luego arrumbar hacia el paralelo 38 en busca de los vientos de poniente, los alisios, que impulsaban las naves hasta las islas Azores, donde se hacía escala. El objetivo central de esta parada era obtener información sobre la eventual presencia de enemigos o corsarios en la zona. En prevención de estos riesgos, la flota preparaba la artillería y, en ocasiones, recababa el auxilio de la armada local. Así pues, los barcos navegaban listos para el combate, arrumbando hacia la costa del Algarve y el cabo de San Vicente, doblado el cual ponían proa a la desembocadura del Guadalquivir (12).

En estas difíciles travesías de ida y vuelta, tanto la tripulación como los pasajeros contaron con atención médico-quirúrgica. Cuando les sobrevenía la enfermedad o eran víctimas de un accidente, cosa nada insólita en el afanoso faenar cotidiano en las embarcaciones, los barberos, cirujanos y médicos los atendieron en función de sus respectivos conocimientos especializados.

Durante el siglo XVII, la presencia de los facultativos médicos en las flotas, tanto en la sección de Tierra Firme como en la de Nueva España, obedeció a un imperativo legal. Lenta pero inexorablemente, los barberos y barberos-cirujanos, con escasos conocimientos especializados, fueron cediendo paulatinamente su lugar a los cirujanos romancistas y latinistas, cada vez mejor preparados. Éstos, a su vez, quedaban sujetos a la supervisión de los médicos, quienes, cuando subían a bordo, lo hacían como protomédicos o como cirujanos mayores, a pesar de ostentar el título de médico. En cualquier caso, unos y otros debían acreditar ante las autoridades correspondientes capacitación suficiente, avalada por examen y título, para servir las respectivas plazas.

Los cirujanos de las flotas de Tierra Firme, al igual que sus colegas de Nueva España, se ajustaron a uno de los requisitos estipulados para servir en dichas plazas: ser vecinos de los puertos donde embarcaban, circunstancia que les otorgaba preferencia sobre otros candidatos. Hemos comprobado, a través de las fianzas que entregaron, que todos ellos fueron residentes, bien en Sevilla, bien en Sanlúcar de Barrameda o Cádiz, poblaciones donde acreditaron arraigo mediante el testimonio de convecinos que, por añadidura, se prestaron a otorgarles las fianzas necesarias para su embarque en los navíos de las flotas.

Pero en ocasiones la relación que mantenían iba más allá de la mera vecindad; y así, no han faltado los casos de cirujanos y médicos a los que prestara fianza algún colega. Esta circunstancia apunta, inequívocamente, a la existencia de un grupo compacto, articulado por estrechos vínculos corporativos. Si atendemos al escenario temporal, no sería aventurado decir que entre sus miembros empezaba a fraguar un estamento profesional, unido por vínculos mutualistas y cuyos miembros conformaban una comunidad de conocimientos y experiencias profesionales en tierra y, desde luego, a bordo.

(12) ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo: www.mgar.net/var/flota.htm.

Los cirujanos, barberos y médicos en el servicio de la Carrera de Indias actuaron en el seno de una estructura fuertemente institucionalizada: la conformada por las armadas españolas y las flotas. A estas últimas también les eran aplicables las normas que regían para las armadas, aparte de hallarse sujetas a la supervisión de la Casa de Contratación y del Consulado de los Mercaderes, que también ejercían sobre ellas potestad reglamentaria. La estricta jerarquización naval que presidía la organización de las flotas, que supeditaba al cirujano, sucesivamente, al general y almirante de la flota, a los capitanes y maestros de navíos y, por último e inmediatamente, al cirujano mayor o al médico, constrictó a los cirujanos a un riguroso cumplimiento de sus compromisos. El otorgamiento de la fianza garantizaba su retorno a la Península; el adelanto de cuatro pagas les obligaba a someterse a un juicio de residencia a su regreso y, en el caso de los cirujanos casados, el vínculo matrimonial —cuyo alcance era no sólo privado, sino también oficial— los ligaba a su lugar de residencia y aseguraba su retorno a éste. Fue un hecho inusitado que los cirujanos embarcados en las flotas desertaran y permaneciesen en alguno de los puertos de destino. Los pocos casos de este tenor de que hay constancia documental acaecieron en el trayecto a Nueva España, mientras que en la documentación relativa a Tierra Firme no hemos hallado referencia alguna al respecto.

Los generales y almirantes de armada bajo cuyo mando viajaron los cirujanos pertenecían a la élite social y militar española. Miembros de distinguidas familias, con frecuencia ostentaron títulos nobiliarios. Merced a los méritos acumulados en sus trayectorias militares, se les concedió la distinción de ingresar en las más importantes órdenes militares y, consiguientemente, de vestir el hábito de caballero de Santiago o de Alcántara. Otros obtuvieron cargos político-militares en Ultramar, y no fue extraño que dichos honores se hiciesen hereditarios. Pero su condición privilegiada no les eximía de ser presa de la enfermedad a bordo o en puerto, al igual que sus subordinados, y no fueron pocos los casos en que, por esta causa, fallecieron lejos de la patria.

Cirujanos y generales, como maestros de nave y pilotos, constituyeron otros tantos estamentos corporativos de estrecha cohesión interna cuyos miembros, con vínculos ya de origen derivados de su común extracción social, conformaban una comunidad de conocimientos y experiencias, se hallaban sujetos a un mismo régimen jurídico y se brindaban mutuo apoyo en su ejercicio profesional. Al mismo tiempo, su pertenencia a una institución mayor, la de las armadas y flotas de la Carrera de Indias, canalizadora de una actividad mercantil, militar y náutica de tamaño relevancia social, les confirió, sin duda alguna, una identidad profesional y social.

Bibliografía

- ASTRAIN GALLART, Mikel: *Barberos, cirujanos y gente de mar. La sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España ilustrada*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1996.
- CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. Instituto de Investigaciones Jurídicas (serie Estudios Históricos, núm. 70), UNAM, México, 1997.
- *Cádiz en la Carrera de las Indias*. Aula Militar de Cultura, Cádiz, 1967.

CRUZAR EL ATLÁNTICO AL CUIDADO DE LOS ENFERMOS. CIRUJANOS EN LA...

- CASTRO Y BRAVO, Federico de: *Las naos españolas en la Carrera de Indias, armadas y flotas en la segunda mitad del siglo xvi*. Voluntad, Madrid, 1927.
- CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *Historia del Cuerpo de Sanidad Militar de la Armada*. Tipografía de Fernando Espín Peña, San Fernando (Cádiz), 1925.
- CHAUNU, Pierre (con la colaboración de Huguette Chaunu): *Sevilla y América, siglos xvi y xvii*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1983.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1892)*. Universidad de Granada, Granada, 2002.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos xvi y xvii*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1997.
- *Los hombres del Océano: Vida cotidiana de la tripulación de las flotas de Indias, siglo xvi*. Sociedad Estatal de la Exposición Universal de 1992, Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1992.
- ROBLES, Antonio de: *Diario de sucesos notables (1665-1703)*, 2 vols. (edición y prólogo de Antonio Castro Leal). Editorial Porrúa S.A., México, 1972 (2.^a ed.)
- RODRÍGUEZ-SALA, María Luisa, y otros: *Los cirujanos del mar en la Nueva España (1572-1820)*. Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, Universidad Autónoma de Nayarit; Instituto Veracruzano de Cultura y Academia Mexicana de Cirugía, México, 2004.
- RUEDA RAMÍREZ, Pedro J.: *Negocio e intercambio cultural: el comercio de libros con América en la Carrera de Indias, siglo xvii*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2005.
- SÁNCHEZ RON, José Manuel (ed.): *Ciencia y sociedad en España*. El Arquero-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1998.
- SERRANO MANGAS, Fernando: «Una historia por hacer: generales y almirantes vascos en la Carrera de Indias», *Itsas/Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, Donosita/San Sebastián, 2000.
- *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*. Mapfre, Madrid, 1992.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981.

Apéndice documental

«Relación de las flotas y armadas que se han despachado a las provincias de Tierra Firme y Nueva España desde el año de quinientos y sesenta y seis hasta el de quinientos y setenta y uno y de las personas que han ido por generales de las dichas armadas y lo que cada uno de ellos ha gastado en las Indias y en otros puertos el tiempo que ha durado el viaje.» (Archivo General de Indias, sección Patronato, 259, R49.)

<p>Juan de Velasco a Nueva España Año de jvdlxvj (*)</p>	<p>Por el mes de junio del año de quinientos y sesenta y seis salió de Sanlúcar la armada y flotas de que fue por general Juan de Velasco de Barrio a la Nueva España y llevó dos naos de armada, capitana y almiranta y a la almiranta no se le pagó sueldo, sino solamente cien toneladas de vacío porque lo demás iba de merchante y parece que volvió a España por el mes de agosto de quinientos y sesenta y siete y que hizo de costas en las indias y otros puertos: dos cuentos y veinte y dos mil seiscientos y sesenta y ocho marevedís</p>	<p>Ijq* ceijvde levij (*)</p>
<p>Diego Flores a Tierra Firme Año jVDLxvij (*)</p>	<p>Por el mes de abril del año de quinientos y sesenta y siete se despachó de Sanlúcar la armada y flota de que fue por general Diego Flores de Valdés a Tierra Firme, llevó dos naos, capitana y almiranta y un patache de armada y volvió a España por el mes de junio del año de quinientos y sesenta y ocho y parece que gastó: cuatro cuentos y ciento y ochenta y cuatro mi cuatrocientos y cincuenta y dos marevedís.</p>	<p>Iijq* c leeeiiijViii- cLij (*)</p>
<p>Don Cristóbal a la Nueva España Año jVDLxvij (*)</p>	<p>Por el mes de junio del año de sesenta y siete salió de Sanlúcar la armada y flota de que fue por general don Cristóbal de Eraso a la Nueva España y llevó dos naos de armada, capitana y la capitana fue de maestre con cien toneladas de vacío de que se le pagó sueldo y a la vuelta vino toda a sueldo y entró en Sanlúcar por el mes de agosto de quinientos y sesenta y ocho y parece que gastó en el viaje: cinco cuentos y ciento y veinte y ocho mil y ochocientos y ochenta y siete maravedies.</p>	<p>Vq*ceevijVdeecleee- vij (*)</p>

CRUZAR EL ATLÁNTICO AL CUIDADO DE LOS ENFERMOS. CIRUJANOS EN LA...

<p>Don Francisco de Luxán a Nueva España Año jVDLxviiij (*)</p>	<p>Por el mes de julio del año de sesenta y ocho partió de Sanlúcar la armada y flota de que fue por general Francisco de Luxán a la Nueva España y llevó una nao capitana de armada y una almirante de merchante con ciento toneladas de vacío la cual se quemó en el puerto de San Juan de Ulúa en el combate de Juan de Haquines y nombró otra nao por almiranta y se proveyó allí y volvió para el mes de agosto de sesenta y nueve y parece que gastó: dos cuentos quinientos y sesenta mil y trescientos y treinta y dos mil maravedies</p>	<p>ljq^s eeijvde leviiij (*)</p>
<p>Don Diego Álvarez a Tierra Firme Año jVDLxjx (*)</p> <p>Cardona el dicho año a Tierra Firme, Volvió el año de jVDLxx (*)</p>	<p>Por el mes de marzo del año de sesenta y nueve partió de Sanlúcar la armada y flota de que fue por general Diego Flores de Valdés a Tierra Firme y llevó una nao capitana de armada y la almiranta fue con ciento toneladas de vacío y volvió con las dichas dos naos y otras diez por el mes de septiembre del mismo año y dejó en Tierra Firme a Nicolás de Cardona con el resto de la flota el cual vino a España por el mes de septiembre de setenta y nombró en Tierra Firme una nao capitana y otra almiranta y parece que gastó el dicho Diego Flores: cuatrocientos y ochenta y seis mil y trescientos y once marevedis y el dicho Nicolás de Cardona: dos cuentos nueve cientos y cuarenta y tres mil y cuarenta maravedis.</p>	<p>Iiiij leeevjVeexj (*)</p>
<p>Don Cristóbal de Erazo a Nueva España Año jVDLxjx (*)</p>	<p>Por el mes de julio del año pasado de sesenta y nueve salió de Sanlúcar la armada y flota de que fue por general don Cristóbal de Erazo a la Nueva España y llevó dos naos, capitana y almiranta y un patache de armada y volvió por el mes de agosto del año de setenta y parece que gastó: cinco cuentos quinientos y ochocientos dos mil y ochocientos y cuarenta y ocho maravedis</p>	<p>Vq^s deeeijVdeee el viij (*)</p>

<p>Don Diego Flores a Tierra Firme Año de jVDLxx (*)</p>	<p>Por el mes de octubre del año de mil quinientos setenta partió de Sanlúcar la armada y flota de que fue por general don Diego Flores de Valdés a Tierra Firme y llevó dos galeones de la armada de cargo de la del licenciado Pedro Menéndez por capitana y almiranta y volvió por septiembre de setenta y uno y parece que gastó: seiscientos y cinco mil ochocientos y ochenta maravedis</p>	<p>Dcv V deee lcee (*)</p>
<p>Don Juan de Velasco a Nueva España Año de jVDLxx (*)</p>	<p>Por el mes de septiembre del año pasado de quinientos setenta partió para Nueva España la armada y flota de que fue capitán general don Juan de Velasco de vacío, llevó dos naos, capitana y almiranta de armada y volvió por septiembre de setenta y uno y parece que gastó: tres cuentos, ciento y treinta y ocho mil y doscientos maravedis</p>	<p>Ijq^s ceceviijVee (*)</p>
<p>Don Cristóbal de Erazo a Nueva España Año de jVDLxxj (*)</p>	<p>Por el mes de agosto de quinientos setenta y uno se despachó a la Nueva España la armada y flota de que fue capitán general don Cristóbal de Erazo y llevó dos naos de armada, capitana y almiranta y la almiranta que se perdió en la mar a la venida y volvió a España el mes de noviembre de setenta y dos y parece, por un sumario y tanteo que se ha hecho de estos testimonios y cartas de poder que ha entregado que gastó en la jornada: siete cuentos u ochocientos y cincuenta y nueve mil y ochocientos y cuarenta y ocho maravedis</p>	<p>Vijq^s deeeLleVdeee- eLviij (*)</p>
<p>Don Juan de Velasco a Nueva España Año de jVDLxx (*)</p>	<p>Por el mes de septiembre del año pasado de quinientos setenta partió para Nueva España la armada y flota de que fue capitán general don Juan de Velasco de vacío, llevó dos naos, capitana y almiranta de armada y volvió por septiembre de setenta y uno y parece que gastó: tres cuentos, ciento y treinta y ocho mil y doscientos maravedis</p>	<p>Ijq^s ceceviijVee (*)</p>

«La cual dicha Relación se sacó de los libros del sueldo de las armadas que van a las Indias que es fecha en Sevilla a diez y seis de enero de mil y quinientos y setenta y tres años... (rúbrica no entendible)».

(*) Así en el original.

Del viaje de ida y vuelta de la flota a la Nueva España, año de 1582 (13)

«Memoria desde el día que salimos de España este año de '84 de que fue por general don Diego de Alcega, caballero del hábito de Santiago.

De Santlúcar salimos el 11 de junio del dicho año, perdimos la capitana en el Picacho, jueves en la noche a las 9 horas que fueron 14 del dicho mes.

Fuímonos luego a Cádiz perdidos y tomamos la almiranta por capitana que se señaló a 19 del mes de junio y tomóse el galeón del marqués de Santa Cruz por almiranta y salimos y fuimos con Dios, lunes 25 del dicho mes.

Llegamos a canarias, sábado a 7 de julio porque tardamos hasta allí, trece días.

Estuvimos en Canarias hasta el lunes de mañana, 9 del mes de julio y se echó la flota a la vela.

A la salida de Canarias con tiempo se perdió se perdió un navío pequeño de Juan Díaz con toda la gente que no se supo ninguna novedad de ellos.

Luego se perdió el batel de la baraona con 9 hombres dentro del batel que luego se fue a fondo con toda la gente y sucedió de noche a 11 de julio.

Sábado a 4 de agosto se descubrió la Dominicana y luego Marigalante a 5 y fuimos a vista sin tomar puerto.

Miércoles a 7 de agosto se perdió el navío de cetín sobre Puerto Rico.

Martes a 14 de agosto llegamos a Oca.

Sábado se hizo la flota a la vela a 18 de agosto y quedósenos un navío huelo de caliz que hacía mucha agua y fue a arribar a Santiago de Cuba.

Miércoles 22 del dicho mes se perdió otro navíos huelo pequeño de caliz y se fue a fondo y se salvó toda la gente.

Domingo 9 de septiembre se perdió la nao de Domingo Rico que venía por maestre Bartolomé González sobre las cabezas junto al puerto de San Juan de Ulúa.

Entramos lunes a 10 de septiembre en el puerto de San Juan de Ulúa, año de '84».

(13) Procede de AGI, Patronato, 254, N.1, G.4, R.2, transcrito por la autora con ortografía actualizada.

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

LOS INGENIEROS MILITARES, PARTÍCIPES DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA EN EL SIGLO XVIII

Coia ESCODA MÚRRRIA
Coordinadora del Archivo del Puerto de Tarragona

Los puertos han sido utilizados por el hombre desde el principio de los tiempos en una doble vertiente: la económica, como lugar de intercambio de mercancías con otros puntos, y la estratégica, como puerta de entrada y de salida de un Estado.

Hasta los siglos xv y xvi se consideraban punto estratégico clave para reforzar y defender un territorio determinado y una zona marítima concreta; pero a partir del siglo xvi, coincidiendo con el auge y la consolidación de las monarquías absolutas en Europa y con las ansias de expansión y de soberanía territoriales, los puertos empiezan a adquirir un interés notorio, no sólo desde el punto de vista económico, sino también desde el jurisdiccional. Es en esta época cuando el Estado empieza a fijar de un modo especial su atención en ellos, eligiendo por un lado los más propicios para efectuar determinado tipo de comercio (Málaga, Bilbao o La Coruña), y por el otro los más adecuados para albergar la flota naval (Ferrol, Cádiz...) (1).

Así pues, en aquella época, la construcción de los puertos, así como su explotación y mantenimiento, dependía de los privilegios reales y de las concesiones existentes, por lo común otorgadas en favor de las ciudades. De todos modos, la Armada asumía competencias sobre ellos en lo que a fines militares se refiere.

El advenimiento de los Borbones llevó aparejado la implantación de una Administración de nuevo cuño, con la consiguiente creación de nuevos cargos, entre los que destaca la figura del Intendente General de Marina, puesto ocupado en 1717 por José Patiño, artífice de la reorganización de la Marina española. A partir de este momento, las fronteras entre la marina de guerra y la marina de comercio desaparecen; la primera es la base del sistema, y la segunda está a su servicio (2). En 1718, Felipe V promulgó una ordenanza sobre la

(1) CASADO SOTO, J.L.: «El Estado y los puertos españoles en la Edad Moderna», en DELGADO BARRADO, J.M., y GUIMÉRÁ RAVINA, A. (coords.): *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos xvi-xx)*. Santander, 2000.

(2) MATAMOROS APARICIO, D., «Administración y jurisdicción de Marina en Cataluña (1714-1777)», en MARTÍNEZ SHAW, C. (dir.): *El Derecho y el mar en la España moderna*. Granada, 1995.

mejora de las comunicaciones y los puertos, en la que hace hincapié en que las obras portuarias deben ser cometido de los ingenieros (3). En tiempos de Carlos III, quien impulsó una política de potenciación de la Marina, a fin de ponerla en pie de igualdad con las de las otras monarquías europeas, proliferarán las disposiciones relativas a la marinería, las matrículas de mar y, en relación con el tema que nos ocupa, la construcción y la reparación de los puertos. Esta profusión normativa coincide con un período en que la mayoría de las ciudades españolas, tanto de la Península como de Ultramar, se ven inmersas en un proceso de ejecución de obras de fortificación.

El fin de la guerra con Francia, sellado con la paz de Aquisgrán (1748), comportó una considerable reducción de los gastos de guerra. Las partidas hasta entonces destinadas a este fin pueden ahora invertirse en obras civiles: caminos, puertos, etc. Como apunta Manuel Nóvoa, «el marco que propicia la obra pública es el de un país en paz con un gobierno preocupado por el bienestar de sus ciudadanos» (4). Así las cosas, la ordenanza de Carlos III de 1767 que trazaba la red de caminos entre Madrid, Cataluña, Valencia, Andalucía y Galicia, constituyó el punto de partida de la conexión viaria de la capital con los puertos de Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Valencia, Tarragona y Barcelona. Y en 1781 se dictó una real orden que fijaba los criterios rectores de las construcciones portuarias. Su financiación debía correr a cargo de los ayuntamientos; pero su dirección quedaba en manos, exclusivamente, de los facultativos de Marina (5), a quienes se encargaba redactar el presupuesto de las obras y presentarlo al ayuntamiento correspondiente, para que después éste destinase a su ejecución los arbitrios y recursos necesarios.

Los ingenieros militares

El Cuerpo de Ingenieros Militares, creado en 1710, fue uno de los primeros cuerpos nacionales. En 1720 ya había asumido un papel bien definido en la estructura de los Estados Mayores del Ejército (6), de lo que da idea la estabilidad de sus plantillas, fijadas en 150 miembros para la Península y en 50 para América y Filipinas. Sus tareas abarcaban un heterogéneo abanico que iba desde diseñar y construir las defensas del territorio; los puertos y los arsenales, así como los caminos y canales, hasta ocuparse de los proyectos urbanísticos y de la cartografía. Eran a un tiempo científicos y técnicos, necesarios para las guerras y la ejecución de las estrategias militares, pero también para

(3) JORDÁ FERNÁNDEZ, A.: *El derecho portuario en la historia (de los orígenes a la codificación)*. Tarragona, 2008.

(4) NÓVOA, M.: «La obra pública de los ingenieros militares», en CÁMARA, A. (coord.): *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Madrid, 2005.

(5) ALZOLA MINONDO, Pablo de: *Las Obras Públicas en España. Estudio histórico*. Madrid, 1899.

(6) CAPEL, y otros: *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional...*

proyectar las obras de infraestructura defensivas y navales. Los ingenieros militares devendrán, pues, en pieza clave dentro de la estrategia expansionista de las monarquías absolutistas del siglo XVIII. Según Galland, el Cuerpo de Ingenieros Militares será «un actor del dominio del territorio, de la difusión de la arquitectura monárquica, de la defensa militar y del desarrollo del despotismo ilustrado» (7).

La condición militar de los ingenieros generaba algunos inconvenientes, como el de tener que dejar la dirección de las obras en manos de terceros cuando un mando requería su presencia en otro lugar. Para solventarlo, en 1767 se propuso aumentar el número de ingenieros y crear un cuerpo especializado en puentes, caminos y canales, pero la sugerencia no prosperó. La situación se prolongará hasta que en 1799 se cree el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, a instancias de Agustín de Bethancourt, militar y artífice de la organización de dicho servicio, así como de la fundación de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que inició su andadura en 1802.

En 1770 nace el Cuerpo de Ingenieros de la Marina. Su creación, que mermó las competencias de los ingenieros militares, perseguía un único objetivo: alcanzar la plena autonomía en todos aquellos aspectos relacionados con la construcción naval, los proyectos hidráulicos y los arsenales. Este propósito, largo tiempo perseguido por la Armada —especialmente desde que algunos arquitectos de la Academia de Bellas Artes de Madrid habían colaborado en las obras de los arsenales en sustitución de los ingenieros militares (8)—, se logrará en 1781, año a partir del cual las obras de los puertos y arsenales serán competencia exclusiva de los ingenieros de Marina, aunque de hecho los ingenieros militares continuaron trabajando también en ellas.

Felipe V fija como prioridades de su reinado el control del territorio y el restablecimiento del comercio con Ultramar. Para ello era preciso disponer de un poder naval suficiente y, por tanto, invertir en obras portuarias. Y así, los ingenieros militares, desde ese momento, dedican su atención, por una parte, a los arsenales y, por la otra, a la habilitación de nuevos puertos para comerciar con América. Tres intendentes de Marina serán los promotores de la reconstrucción naval emprendida en esta época: José Patiño, José Campillo y Zenón Somodevilla, marqués de la Ensenada. En 1765, Carlos III suprime el monopolio de Cádiz para comerciar con América, lo que redundará en favor de otros puertos como Barcelona, Alicante, Cartagena, Málaga, Gijón, La Coruña o Santander. El tráfico marítimo se incrementa y las necesidades de ello derivadas llevan a los ingenieros a dedicarse intensamente a las obras en los puertos, donde construyen aduanas, faros, muelles y diques.

(7) GALLAND SEQUELA, M.: «Los ingenieros militares españoles en el siglo XVIII», en CÁMARA, A. (coord.): *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII...*

(8) CAPEL, y otros: *De Palas a Minerva...*

La reconstrucción del puerto de Tarragona

Tarragona no fue una excepción en este proceso, aunque le costó varios años conseguir la autorización real para acometer las obras de reconstrucción de su puerto. En 1776, el ayuntamiento tarraconense dirigía al rey una solicitud de autorización para rehabilitar el muelle de la ciudad. Con vistas a este fin, se formó una junta cuya primera labor fue redactar una carta, dirigida a Carlos III en agosto de dicho año, donde se solicitaba permiso para empezar las obras. En la misiva se sugerían varias fuentes de financiación del proyecto: la imposición de una serie de gravámenes sobre la carne, el pescado o la sal, y el establecimiento de arbitrios por la utilización del puerto o de cargas sobre las mercancías que entraban y salían por las diferentes aduanas del Corregimiento. La propuesta no fue bien recibida por los pueblos del Camp de Tarragona, especialmente por los ciudadanos de la vecina ciudad de Reus, que desde hacía años exportaban sus frutos a través de la playa de Salou. Desde Madrid, diplomáticamente, como árbitro de la situación se envió al teniente coronel e ingeniero Miguel Sánchez Taramas (9), quien tras visitar Tarragona redactó un detallado informe, sustentado en la observación sobre el terreno y en entrevistas mantenidas con patronos y prácticos del puerto. Sánchez Taramas calculaba un presupuesto total de 2.567,793 reales de vellón para las obras del puerto, que el teniente coronel se inclinaba por construir en la ciudad de Tarragona: «... Dexando aparte las grandes recomendaciones que tiene esta ciudad, por su nobleza, y por haber sido capital del Gobierno político, emporio del Comisario y primera silla episcopal de la España Citerior, no puede dudarse que las mismas poderosas razones que hubieron los romanos para engrandecerla con suntuosos edificios y enriquecerla fomentando el tráfico por medio de la comodidad de su puerto, subsisten en el día para restablecerlo en calidad de una obra pública, interesante al servicio del Rey y beneficio del Estado» (10).

Sin embargo, la opinión de Sánchez Taramas no fue suficiente para desencajar la situación, que siguió bloqueada hasta 1787, en que, después de un temporal que causó grandes daños en el puerto, se tomó conciencia de la necesidad de iniciar las obras de reconstrucción sin demora. Enviados a la corte dos emisarios de la ciudad para reactivar la cuestión, su misión fue tan exitosa que en agosto de 1789 empezaron los trámites y, el 11 de enero de 1790, la Junta Suprema del Estado aprobó la reparación del puerto de Tarragona con arreglo al proyecto del ingeniero militar Juan Ruiz de Apodaca, quien habiendo visitado Tarragona en 1786, fue encargado de la ejecución de las obras.

Apodaca fue director de las obras del puerto de Tarragona desde 1790, año en que empezaron los trabajos, concretamente el 29 de junio, con grandes feste-

(9) Miguel Sánchez Taramas fue director de la Real Academia Militar de Matemáticas de Barcelona entre 1784 y 1789.

(10) APT, microfilme del Servicio Histórico Militar de Madrid, «Informe del estudio realizado con los datos recogidos por el teniente coronel Miguel Sánchez Taramas, y remisión del expediente-resumen a Madrid». Barcelona, 12/21 de mayo de 1777.

jos por parte de la población. Unos años después, el 19 de noviembre de 1800, se creó la Junta Protectora de las Obras del Puerto, a cuyos miembros, de consuno con el ingeniero director, les correspondió materializar tan magna obra.

Los ingenieros militares directores de las obras del puerto de Tarragona

Pero no fue Apodaca el único ingeniero militar comprometido en las obras del puerto de Tarragona a finales del siglo XVIII; un total de cuatro ingenieros asumieron la dirección de las mencionadas obras en esa época.

Juan Ruiz de Apodaca

Juan José Ruiz de Apodaca y Eliza nació en Cádiz el 3 de febrero de 1754. Marino y militar (un documento de 30 de julio de 1790 lo menciona como capitán de navío de la Real Armada), fue nombrado por el ministro de Marina Antonio Valdés responsable de las obras del puerto de Tarragona. El 26 de junio del mencionado año aparece su firma, por primera vez, en un documento emanado de la Junta Protectora de las Obras del Puerto, entidad responsable de la gestión del puerto de Tarragona en aquellas fechas, y cuyo fondo documental se conserva en el Archivo del Puerto de Tarragona.

Una de las primeras decisiones de Apodaca fue solicitar, en septiembre del mismo año, el traslado a la ciudad del arquitecto Antonio de Bada y Navajas, teniente de fragata, desde la Isla de León (Cádiz). En los documentos conservados, Bada aparece en junio de 1790 ya como oficial de detall, por lo que es de suponer que su colaboración con Apodaca se remontaba, cuando menos, al momento en que fue destinado a Tarragona. Las certificaciones de gastos de esa época aparecen firmadas por ambos, acompañadas de la siguiente coletilla: «Don Antonio de Bada y Navajas, theniente de fragata graduado de la Real Armada, oficial del Detall de las Obras de dicho Puerto; que es Director el Señor Don Juan Ruiz de Apodaca, cavallero del Orden de Calatrava y Capitán de navío de la misma».

Ruiz de Apodaca permaneció ininterrumpidamente en Tarragona entre 1790 y 1791. En febrero de 1792, pasó a la corte a fin de solicitar al rey un aumento de los arbitrios para financiar las obras del puerto; dejando interinamente la dirección de los trabajos a Bada: «... Venga este oficial a la Corte a fin de tratar del modo y medios de continuar la empresa, dexando entretanto la dirección de los trabajos al arquitecto Don Antonio Bada con la conveniente instrucción para seguirlos según su idea» (11).

Apodaca no acudió a Madrid con las manos vacías; bajo el brazo llevaba un informe económico que había elaborado conjuntamente con los regidores del Ayuntamiento de Tarragona, el barón de las Quatro Torres y Juan Pablo

(11) APT, fondo Junta Protectora de las Obras del Puerto, sign. 177.

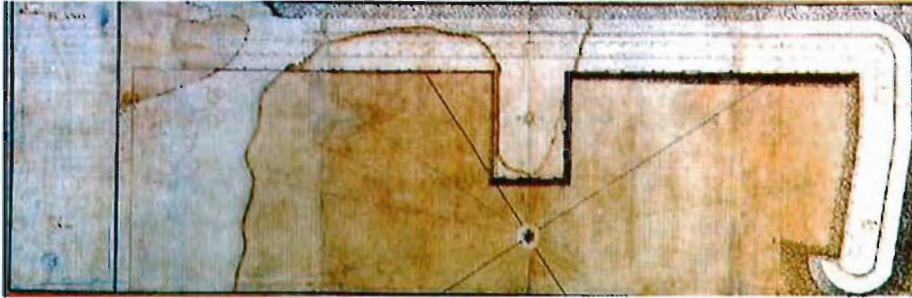
Font. En dicho informe, los tres firmantes sugerían nuevos modos de financiar las obras portuarias, como la imposición de arbitrios sobre productos básicos —la carne, el pescado o la sal—, la venta de títulos nobiliarios, o la enajenación de terrenos.

Los efectos de la visita a la capital de Apodaca se hicieron notar enseguida, ya que a finales de marzo del mismo año de 1792 Tarragona recibía permiso para vender un terreno, operación inaplazable para proseguir las obras. También consiguió de la corte el traslado a la ciudad desde el arsenal de Cartagena de 60 presidiarios para trabajar en la cantera del puerto, presidiarios que llegaron a la ciudad a fines de mayo con objeto de incrementar el ritmo de las obras, objetivo que no se cumplió. A pesar de ello, los presidiarios permanecieron en la ciudad casi un siglo (hasta 1884). Cuando llegaron de Cartagena, fueron alojados en el castillo del Patriarca. De su custodia quedó encargado el Ejército; de su manutención, la Administración. Este régimen, sin embargo, duró poco, ya que en 1797 los presidiarios pasaron a depender de la Junta Protectora de las Obras del Puerto. Los gestores portuarios, para quienes ya era suficiente carga impulsar las obras con los pocos ingresos de que disponían, no aceptaron la situación y dispusieron que los presos fuesen devueltos a Cartagena. Así, el 23 de diciembre del mismo año, 23 de ellos fueron embarcados en tres navíos rumbo a su nuevo destino, y en la ciudad sólo quedaron unos pocos, procedentes de la Real Audiencia de Barcelona. Posteriormente, en época de Smith, el número de presidiarios volvió a aumentar, hasta alcanzar el número de 500 en determinados momentos.

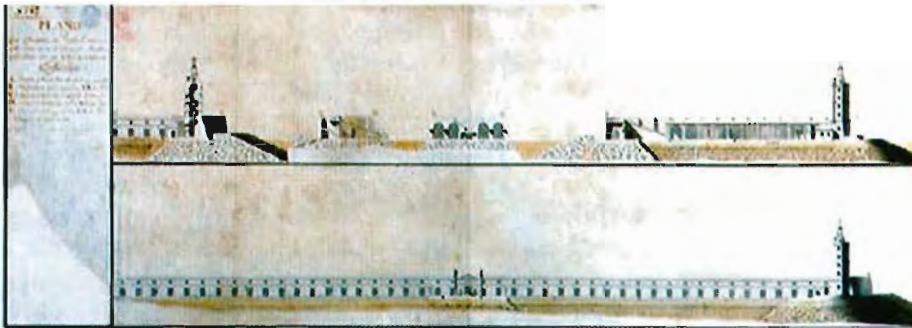
Mientras, Apodaca, debido a sus numerosas ausencias, renunció en favor de la obra a los cuatro pesos diarios que se le habían asignado en concepto de gratificación. El 4 de marzo de 1793, recibió órdenes de trasladarse a Alicante y después a Cartagena. El 8 de abril se despidió de Tarragona, aunque su nombre continúa apareciendo en la documentación, en calidad de director de las obras, hasta su relevo por Juan Smith, en 1799.

Tarragona no fue desagradecida con él, ya que en una carta fechada el 27 de julio de 1792 el Ayuntamiento de la ciudad pedía al Rey «la gracia que fuera del Real agrado de V.M. en la carrera militar que profesa», como compensación a los servicios prestados a la obra del puerto de la ciudad. La respuesta vino el 17 de agosto del mismo año, a través del secretario de Estado, Antonio Valdés: «He dado cuenta al Rey de lo expuesto (...) y S.M. ha mandado decir a V.S. como lo executo, conoce bien el mérito de Apodaca, y que por él y la recomendación de V.S. le concederá el premio que le corresponde, en ocasión oportuna». En septiembre del mismo año, Apodaca agradecía el gesto en una carta procedente de la Isla de León, desde donde continuaba dirigiendo las obras portuarias.

Apodaca, aprovechando los restos romanos y medievales subsistentes, proyectaba construir un muelle paralelo a la línea de costa. También pretendía reparar la escollera del espigón, construido sobre la roca, en cuyo extremo se levantaría un faro.



Proyecto de Juan Ruiz de Apodaca, 1790 (APT).



Proyecto de Juan Ruiz de Apodaca para el puerto de Tarragona, 1791 (APT).

En 1811, Apodaca fue enviado a Cuba, donde ejerció de capitán general y gobernador de La Habana hasta 1816, cuando se le nombró virrey de la Nueva España, cargo que desempeñó hasta 1821. Sus proezas en tierras americanas contra los primeros movimientos de insurrección le procuraron los títulos de vizconde de Ruiz de Apodaca y conde de Venadito. De nuevo en la Península, en 1824 se le designó virrey de Navarra y se le concedió la Gran Cruz de Isabel la Católica. Dos años después fue nombrado consejero real. En 1829 se hizo acreedor de la Gran Cruz de Carlos III, y en mayo de 1830 ascendió a capitán general de la Armada. Isabel II le nombró prócer del Reino. Murió en Madrid el 11 de enero de 1835.

Antonio de Bada y Navajas

Entre 1764 y 1779 trabajó en el arsenal de Ferrol junto al ingeniero Vicente Ignacio Imperial Diguera. Teniente de fragata y arquitecto formado en la Real Academia de San Fernando, ayudó a Imperial Diguera, en 1785, a elabo-

rar los planos, vistas y perfiles del proyecto general de la nueva población en la Isla de León.

En Tarragona, se ocupó de los trabajos portuarios y ofició de director interino durante las ausencias del titular, Juan Ruiz de Apodaca. En un documento fechado el 31 de diciembre de 1790, Apodaca certifica que Antonio de Bada había servido a sus órdenes durante el citado mes, por lo que era merecedor de cobrar 60 escudos en concepto de gratificación real.

En calidad de director interino del puerto de Tarragona, permaneció en la ciudad hasta el 20 de junio de 1794, fecha en que se le trasladó a Granada para trabajar a las órdenes del brigadier don Diego de Córdoba: «... lo aviso a usted para que se traslade a su destino entregando al teniente de Rey de la plaza Don Fernando Seidel todos los planos, papeles y demás que tenga relación con esa obra cuya dirección encarga S.M. a este oficial».

Pero su relación con el puerto de Tarragona no acabó aquí, ya que en 1798 volvió a ocupar el puesto de director interino, esta vez en sustitución de Fernando Seidel. El 11 de octubre de 1797 salió de la Isla de León, para llegar a Tarragona el 4 de enero de 1798 tras ochenta y seis días de camino, por los cuales reclamó una indemnización de 3.500 reales de vellón. Su sueldo, que hasta entonces ascendía a 60 escudos mensuales, se le aumentó en 60 escudos más.

Fue el hombre de confianza del nuevo director titular, Juan Smith, cuando éste ocupó el cargo en 1799. Ejercía de ayudante de éste, así como de subdirector de las obras. Murió el 11 de junio de 1806. A su viuda, Isabel de Ortega, se le concedió una pensión de 20 escudos mensuales, equivalente a la tercera parte del sueldo de su marido.

Fernando Seidel

Aparece por primera vez en los documentos del puerto de Tarragona el 12 de julio de 1794, y lo hace como brigadier de los Reales Ejércitos y director interino, capitán de navío graduado de la Real Armada y teniente de Rey de la plaza de Tarragona. Su sueldo era también de 60 escudos mensuales.

Este ingeniero tropezó, mientras desempeñaba el cargo de director interino, con un problema grave para proseguir las obras del puerto: la falta de mano de obra (los presidiarios habían sido devueltos al penal de Cartagena, como hemos apuntado anteriormente).

En una carta dirigida al ayuntamiento de la ciudad el 13 de agosto de 1794, exponía la situación crítica que atravesaban las obras portuarias debido a la falta de caudales. Argumentaba que se estaba perdiendo el tiempo precioso de verano para acometer las imposterables obras en la escollera, vitales con vistas a los temporales de invierno. Insistió en este sentido, repetidas veces, ante el Consistorio, sin obtener respuesta alguna de forma inmediata. Pero por fin, en marzo de 1795, el Rey concedió una prorroga de los arbitrios sobre la sal, la carne y el pescado fresco, cuyo fruto iba destinado íntegramente a las obras del puerto.

Seidel, un poco más reconfortado, dirigió un escrito al ayuntamiento de la ciudad, en octubre del mismo año, donde exponía los proyectos que barajaba para el puerto. Pretendía prolongar la escollera del muelle en 180 varas castellanas y construir 100 varas nuevas de martillo en su extremo. Seidel calculaba un presupuesto de millón y medio de reales de vellón para esta obra, cuyo plazo de ejecución, contando con la ayuda de 300 hombres, fijaba en cuatro años: «... ochenta paisanos para los barrenos de las canteras, obras de carretería y demás máquinas necesarias, cien soldados para faenas de peonaje y ciento y veinte presidiarios...» (12).

Días más tarde insiste sobre el particular, reclamando mano de obra y pólvora para hacer explotar los barrenos y extraer piedra de la cantera, y que los presidiarios sean vigilados por militares, aduciendo que la segunda remesa de éstos estaba intregada por individuos «inquietos y perturbadores del buen orden». Todos estos requerimientos de Seidel debieron de acabar con la paciencia de los regidores municipales, quienes, en julio de 1796, se dirigieron a Pedro Varela para encarecerle el regreso de Ruiz de Apodaca a la dirección de las obras. El nombre de Fernando Seidel deja de aparecer en la documentación a partir del 6 de enero de 1798.

Juan Smith Sinnot

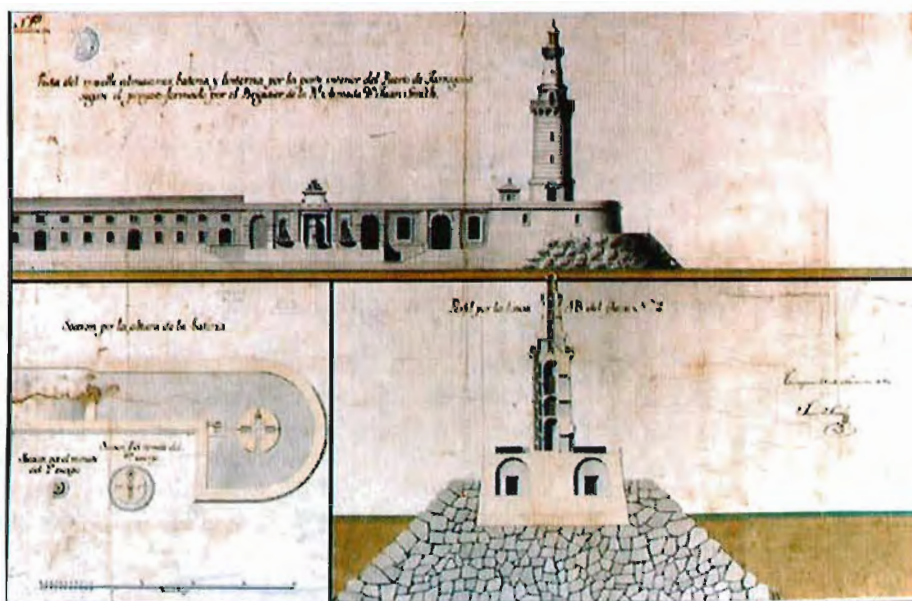
Nacido en Irlanda en 1756, aparece en el puerto de Tarragona en 1799 procedente de El Grao (Valencia). Smith fue nombrado el 5 de diciembre, aunque se incorporó a su puesto más tarde. El 10 de enero de 1800, así lo comunicaba el gobernador a la Junta de la Obra del Muelle:

«Convencido el Rey del distinguido merito facultativo y del zelo y esmero por el servicio público que tanto recomiendan la persona del Brigadier Ingeniero de Marina Don Juan Smith, actualmente encargado de la difícil obra del Puerto del Grao en Valencia, y deseoso S.M. de que la de ese Muelle sea llevada a cabo con la perfección que merece su importancia y la prosperidad de ese País, se ha servido confiar a Dn. Juan Smith su Dirección facultativa, seguro de que el éxito corresponderá completamente a sus esperanzas y a las de ese Pueblo» (13).

Su nombre aparece por primera vez en un documento del 18 de enero de 1800, donde se le señala el cargo de director, brigadier ingeniero jefe de Marina. Seguidor del proyecto de Apodaca, Smith lo modificó y amplió en 1801 y puso todo su empeño para que el propio rey Carlos IV visitase la ciudad y las obras portuarias en las que tanto celo había puesto. Su deseo se vio cumplido

(12) SÁNCHEZ REAL, J.: *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. Tarragona, 1995.

(13) APT, fondo Junta Protectora de las Obras del Puerto, sign. 177.



Linterna, muelle y almacenes del dique del puerto de Tarragona proyectados por Juan Smith, 1801 (APT).

en noviembre del mencionado año. En cuatro ocasiones, durante los cinco días de visita a la ciudad, el rey se desplazó a las obras portuarias para ver su progreso, probablemente dejándose llevar por el entusiasmo del ingeniero Smith.

El proyecto de Smith no difería mucho del de Apodaca, aunque introdujo en éste alguna modificación, como la de eliminar las cuatro alineaciones rectas del dique de Levante, o la prevista construcción de un dique de 1.337 metros de largo con almacenes, batería y linterna en su extremo.

Smith negoció también con el arzobispo de la ciudad, Mon y Velarde, la construcción de una cañería para conducir agua potable al puerto. La escasez de este recurso, derivada de las condiciones climatológicas y la orografía de Tarragona, había planteado un grave problema a los gestores portuarios, que veían así limitado el servicio de aguadas a los buques. En el año 1805 se redactó el proyecto de esta infraestructura.

Además, fue el promotor del diseño de la Nueva Población de la Marina en la parte baja de la ciudad, así como de las fortificaciones proyectadas para protegerla. Consiguió que, en 1802, el rey cediese a las obras del puerto el terreno y playa de la Marina. Las obras empezaron a principios del siglo XIX, se paralizaron a causa de los ataques franceses durante la guerra de la Independencia, y prosiguieron a buen ritmo a partir de 1814.

En 1807 Smith, ascendido a jefe de escuadra de la Real Armada, se trasladó a Cartagena destinado a la Comandancia de Ingenieros de aquel departa-



Proyecto de la Nueva Población de Marina y puerto de la ciudad de Tarragona según Juan Smith, 1802 (APT).

mento. La noticia no fue bien recibida por la ciudadanía de Tarragona, de lo que da muestra una carta de los colegios y gremios de la ciudad, fechada el 11 de julio de 1807, en la que se pide que Smith permanezca en la ciudad, al menos a tiempo parcial. Sus argumentos intentan ser convincentes: «Por más interesante que sea el objeto a que le llama el Real servicio ¿podrá acaso en el momento serlo más que el de su actual comisión?...» (14). En el documento se pasa revista a la obra llevada a cabo por Smith en Tarragona: la construcción del puerto y edificios anejos, la nueva población, «su comodidad y embellecimiento», las escuelas de dibujo, arquitectura y náutica... Su tarea de dirección se considera magnífica: «... todo se va formando bajo su dirección y á todo imprime los rasgos de su afortunado genio, de su gusto, de su actividad, de su Patriotismo y de su economía», y se le retrata como buen diplomático y diligente gestor: «Más prodigios obra con la confianza, el amor y el respeto que espontáneamente le tienen todas las clases de este Pueblo, y aun todos los pueblos de esta comarca, que con los medios facultativos, pecuniaros y ordenativos» (15).

En mayo de 1808 fue nombrado gobernador interino de Tarragona, y en agosto del mismo año, corregidor. Tomó posesión del cargo el 23 de octubre, y lo ocupó hasta su muerte, acaecida el 17 de marzo de 1809. Por una ironía del destino, su fallecimiento sobrevino de resultas de una enfermedad infecciosa, cuando años antes había sido el introductor de la vacuna contra la varicela en Tarragona.

Fue enterrado en el nuevo cementerio de Tarragona, cuya construcción él mismo había promovido. En 1993, la Autoridad Portuaria de la ciudad se encargó de trasladar los restos del ingeniero a un mausoleo construido por el arquitecto Josep Maria Milá Rovira, que conserva la lápida de su antigua sepultura con la siguiente inscripción: IL. D. JOAN SMITH, MILITUM. TRIBUNO ARTIFIALIS PORTUS TARRAC. DIREC. En la parte posterior del monumento, la Autoridad Portuaria hizo colocar un bajorrelieve, debido al escultor tarraconense Bruno Gallart, en que aparece la ciudad y la obra del puerto en la época de Smith. Además, una calle de la ciudad de Tarragona lleva su nombre, y su busto luce en lo alto de la fachada de la Casa Consistorial.

Conclusiones

Las monarquías absolutas europeas, en su afán expansionista, fijaron su atención en los puertos, especialmente a partir de 1748, cuando España y Francia firman la paz de Aquisgrán. Desde ese momento, los puertos despiertan un doble interés: el comercial y económico, en cuanto puntos de entrada y de salida de mercancías; y el estratégico y militar, en tanto lugares clave de defensa del territorio, además de custodios de la flota naval.

(14) APT, fondo Junta Protectora de las Obras del Puerto, sign. 176

(15) *Ibidem*.

Pero, en el siglo XVIII, los puertos presentaban todavía muchas deficiencias estructurales. Así pues, requerían cuantiosas inversiones para dotarlos de modernas infraestructuras capaces de albergar las nuevas embarcaciones, mayores y más potentes. Y ¿quiénes eran en aquella época los técnicos más idóneos para ocuparse de aquellas obras? Los ingenieros militares que, al ejercer un oficio polivalente, eran los más idóneos para asumir la dirección de las obras portuarias, los que podían proyectarlas y dirigir su ejecución.

En Tarragona se inician las obras de reconstrucción del puerto moderno en 1790, bajo la dirección de un ingeniero militar, Juan Ruiz de Apodaca, quien elaboró el primer proyecto para el recinto portuario. Como todos los ingenieros militares, conjugó el cargo con su carrera de militar, lo que le obligó a delegar en otro ingeniero que ejercía de director interino durante sus ausencias. Además de Apodaca, dentro de los directores de la obra se destaca la figura del ingeniero Juan Smith, continuador del proyecto de su antecesor, pero mucho más involucrado con Tarragona, pues asimismo diseñó la población de la Marina, ubicada en la parte baja de la ciudad.

Bibliografía

- ADESERÁ MARTORELL, J.: *Joan Smith i Sinnot. Director del port modern de Tarragona (1800-1809)*. Autoridad Portuaria de Tarragona, Tarragona, 1993.
- ALZOLA MINONDO, Pablo de: *Las Obras Públicas en España. Estudio histórico*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1899.
- CÁMARA, A. (coord.): *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Ministerio de Defensa-Centro de Estudios Europa Hispánica, Madrid, 2005.
- CAPEL, H.; SÁNCHEZ, E., y MONCADA, O.: *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Serbal, Barcelona, 1988.
- DELGADO BARRADO, J.M., y GUIMERÁ RAVINA, A. (coords.): *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*. Fundación Portuaria, Santander, 2000.
- ESCODA MÚRRIA, C.: *El Puerto de Tarragona*. Lunweg, Barcelona, 2002.
- JORDÁ FERNÁNDEZ, A.: *El derecho portuario en la historia (de los orígenes a la codificación)*. Autoridad Portuaria de Tarragona, Tarragona, 2008.
- LEÓN GARCÍA, M.C.: «Reconocimiento territorial y obra cartográfica de los ingenieros militares en Nueva España (segunda mitad del siglo XVIII)», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. X, núm. 218 (55), 1 de agosto de 2006.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (dir.): *El Derecho y el mar en la España Moderna*. Universidad de Granada-Centre d'estudis d'Història Moderna Pierre Vilar, Granada, 1995.
- MURO MORALES, I.: «Ingenieros militares en España en el siglo XIX. Del arte de la guerra en general a la profesión del ingeniero en particular», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, vol. VI, núm. 119 (93), 2002.
- RIBOT GARCÍA, L.A., y ROSA, L. de (dirs.): *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*. Actas, Madrid, 2003.
- RUMÉU DE ARMAS, A.: *Agustín de Betancourt, fundador de la Escuela de Caminos y Canales. Nuevos datos biográficos*. Colegio Oficial de Ingenieros, Madrid, 1968.
- *Ciencia y tecnología en la España Ilustrada. La Escuela de Caminos y Canales*. Turner, Madrid, 1980.
- SÁNCHEZ REAL, J.: *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. Autoridad Portuaria de Tarragona, Tarragona, 1995.

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

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTAL.—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

EL NAUFRAGIO DEL *SAN PEDRO DE ALCÁNTARA* (1786)

Paula DEMERSON (*)
Doctora en Filosofía y Letras

El *San Pedro de Alcántara* era un imponente navío de guerra de la Real Armada. Del porte de 60 cañones, había sido construido con madera de caoba, en 1770-1771, en los arsenales de Cuba por un armador inglés al servicio del rey de España. En su fábrica se habían observado las normas establecidas por François Gautier (1). Sin embargo, pese a la fama de que gozaban los veleros construidos con arreglo a este método, el *San Pedro*, ya en las primeras pruebas de mar, había mostrado algunos defectos: el trinquete se hallaba emplazado muy a proa, y acusaba mucha escora con viento fresco, lo que impedía el uso de la artillería. El navío efectuaba a menudo viajes a Chile y, a veces, a Brasil (2).

En el otoño de 1784 se encontraba anclado en El Callao, puerto distante ocho kilómetros de Lima, preparando una navegación muy particular, un viaje que revestía una importancia excepcional. En efecto, se trataba de transportar hasta Cádiz un verdadero tesoro, destinado al Comercio de la ciudad y, en su mayor parte, a la Corona: 763.000 pesos fuertes de oro y plata y 13.000 quintales de cobre procedentes de las minas peruanas, a los que se añadían una valiosa colección de cerámicas precolombinas de la cultura chimu (3) —recogidas en 1780 en unas ruinas de la región de Tarma (4)—, 862 cajas de quina, 71 cajas de producciones del Perú para el Gabinete de Historia Natural, 20 tinajas con plantas para el Jardín Botánico, resinas, semillas, cacao, seis cajones de bálsamos para el rey y tres zurrones de lana de carnero. Esta carga, de unas 1.000 toneladas, representaba casi el doble de la autorizada usualmente

(*) Durante la fase de edición de este número ha fallecido en Francia nuestra colaboradora Paula Demerson. Desde estas líneas editoriales todo el equipo de redacción de la REVISTA lamenta profundamente esta pérdida y se siente muy honrado con la publicación de su último y póstumo artículo. (*N. de la R.*)

(1) Gautier (François), arquitecto naval francés llamado en 1770 para que se hiciese cargo de las construcciones navales españolas, con la idea de aumentar el tonelaje y artillado de los navíos, cuyo límite máximo era entonces de 80 cañones.

(2) El 14 de abril de 1784 había salido de Lima rumbo a la Concepción de Chile, de donde retornó para Lima el 14 de septiembre.

(3) La cultura chimu conquistó todo el norte de la costa peruana. Su capital era la ciudad de Chan Chan, que albergó una población de 60.000 personas. Los chimu emergen a la luz de la historia en el 900. Se afirma que hacia 1470 fueron derrotados por los incas del Cuzco.

(4) Tarma es hoy una ciudad emplazada en la provincia del mismo nombre, perteneciente al departamento de Junín (Perú). Ubicada en pleno corazón de los Andes, es un nudo entre la costa central, las provincias andinas de Junín y la selva central.

en un buque de aquel tipo. Tamaño peso embarazaría sensiblemente la maniobra y, en caso de tormenta, pondría al buque en riesgo de sufrir graves averías y hasta de perder sus fondos.

El primer comandante, Bedoya, que en principio se había negado a embarcar tanto cobre, había acabado por ceder ante los requerimientos del virrey (5) y del visitador. Antes de iniciar el viaje, falleció «tristemente» (no se dan más detalles sobre el particular) y la comandancia paso a manos del brigadier don Manuel Eguía. Al salir de El Callao el 4 de noviembre de 1784, con gran escándalo de Lima, el navío venía en triste estado: hacía ya cuatro pulgadas de agua en veinticuatro horas, según el diario del capitán de fragata Josef de Rojas. Llevaba 419 personas a bordo, entre oficiales de mar, tripulación, oficiales y soldados del transporte, incluidos 11 pasajeros, entre ellos dos capellanes, un cirujano, el maestro de plata don Gaspar de Almenabar, un padre agustino y el teniente coronel don Nicolás Marnara, acompañado de cuatro miembros de su familia. Discretamente recluidos y cargados de grillos, entraban también en este total un grupo de incas del movimiento independentista Tupac Amaru (6).

Las infiltraciones de agua aumentaron rápidamente. Ya en Talcahuano (7) llegaron hasta 20 o 24 pulgadas por día, lo que llenó de inquietud a los oficiales. El comandante Eguía, desatendiendo las representaciones de los oficiales y del maestro de plata, que solicitaba aligerar la carga y dejar una porción de cobre en Talcahuano, se empeñó en proseguir el viaje. Para precaverse de las constantes recriminaciones de sus subalternos, el 10 de febrero de 1785 se reservó para sí y para su segundo y amigo, el capitán de fragata Francisco Verdesoto, el reconocimiento de los fondos. El 19 y 27 de febrero, los oficiales insistieron en la necesidad de controlar el estado de dichos fondos, pero Eguía les desoyó y repuso que, sólo en el caso de que aumentase el agua, convocaría a junta y se determinaría a arribar. El 3 de marzo, don Manuel de Rojas, en un prolijo escrito, expuso a Eguía las razones de su creencia en que el navío no podía continuar su viaje. Eguía no atendió sus argumentos, alegando que el agua filtrada no era suficiente para justificar un regreso a El Callao. La obstinada actitud del comandante sembró gran discordia entre los oficiales y derivó en arrestos como el del teniente de navío Miguel Emperan, que sufrió prolongada prisión.

(5) A la sazón, Teodoro de Croix. Su gobierno del virreinato del Perú se destacó por la descentralización del territorio, que subdividió en siete intendencias, y por la adopción de medidas genuinamente ilustradas, como la creación del Anfiteatro Anatómico o el inicio de las obras del Jardín Botánico de Lima; no obstante, combatió con rigor las ideas enciclopedistas revolucionarias. Participó asimismo en la creación de la Junta Superior de Comercio y Tribunal de Minería.

(6) El movimiento tomaba su nombre de Tupac Amaru, último emperador inca. Ejercía su soberanía sobre los restos rebeldes del imperio incaico que, concentrados en el valle de Vilacamba, pervivieron a la conquista y colonización hispana. Los españoles lo ejecutaron en 1572, tras capturarlo luego de una fugaz guerra que liquidó el mencionado foco rebelde.

(7) Emplazamiento ubicado en la histórica comarca del Arauco, hoy perteneciente a Chile. Adquirió condición portuaria el 5 de noviembre de 1764, cuando fue fundado en calidad de «Puerto de Registro, Surgidero y Amarradero de Navas». El topónimo talcahuano proviene de Talcahueñu, «Cielo Atronador», nombre al que respondía un gran guerrero y hábil estretega araucano.

Prosiguió la navegación rumbo al cabo de Hornos con tiempos bonancibles. Las infiltraciones alcanzaban ya las 96 pulgadas por día. Con todo, Eguía no convocó a junta para considerar la oportunidad de una arribada. Pero el viento cargó el barco en las alturas de las islas Malvinas (8). Ante lo apurado del trance, pues ni todas las bombas del navío eran suficientes para achicar el agua, el primer piloto y Verdesoto representaron juntos para recalcar la imperiosa necesidad de arribar. Esta vez Eguía se avino a razones y el *San Pedro de Alcántara* hizo escala en Río de Janeiro el 12 de junio. Allí permaneció varios meses, acometiendo las reparaciones indispensables. Para suplir la detención, el comandante se vio precisado a acortar la ración de víveres y de agua. Llegado octubre, Eguía se mostraba impaciente por hacerse a la mar de nuevo. A corta distancia del puerto, había bordeado durante casi un mes esperando en vano vientos favorables. A pesar de que la prudencia aconsejaba no zarpar hasta pasado un mes, Eguía decidió hacerse a la vela el 4 de noviembre (¿obedecía la decisión a alguna creencia supersticiosa? Había salido de El Callao un 4 de noviembre...), sin haber conferenciado con sus oficiales ni consultado con los prácticos del país sobre si convenía emprender el viaje para España en aquella estación. Aunque el comandante declaró después haber consultado al capitán del puerto y que éste le había asegurado que la estación era oportuna, un marinero y un grumete desmintieron esta declaración y aseguraron que el comandante, con un acopio de víveres para cuatro meses, zarpó contra el dictamen de todos.

El 23 de enero, desde el *San Pedro* se avistó la isla de Santa María (9). A partir de aquel punto, el buque emprendió su derrota para Cádiz, dirigida por el piloto Mora. Persistía la animosidad entre el comandante y los oficiales, algunos de ellos arrestados por insubordinación, como señalamos más arriba. Navegando al este, la expedición divisó tierra el 2 de febrero, a las tres de la tarde. Aunque no se había observado la latitud desde hacía dos días, por la «estima» se conjeturó que era de 40 grados y minutos y, por consiguiente, que la costa descubierta debía de situarse entre las sierras de Mondego y la Punta de Aveiro. El piloto Mora afirmó que la tierra avistada eran las islas Berlingas (10), cuya configuración conocía muy bien. Otro portugués mostró un parecer distinto, pero se despreció su opinión. Sin acercarse más para cerciorarse de la costa, Eguía mandó gobernar al sur. Aunque otro oficial sugirió hacer proa más al oeste, el comandante se mantuvo firme en su primera resolución y dispuso navegar sólo con el trinquete. El oficial de guardia, Francisco Quesada, dio orden de amurar por estribor el trinquete y desaferrar la mayor para aproximarse, lo que tal vez habría salvado el navío pasando por el canal de las Berlingas; pero Verdesoto, como ha quedado dicho amigo de Eguía, cuya opinión nunca cuestionaba, mando virar por redondo porque vio también

(8) Archipiélago próximo a la punta meridional de América del Sur.

(9) La isla de Santa María es una de las Azores, distante 1.300 km de la costa de Portugal.

(10) Las Berlingas son un grupo de pequeñas islas en la costa de Portugal, distantes 80 km de Lisboa y nueve del cabo Carvoeiro.

tierra por la proa. Empezóse, pues, la virada y, antes de concluirse, se descubrió la costa muy inmediata al este. Entonces, se mandó el disparate de volver a ejecutar la primera disposición. Pero aquella noche la marea era particularmente baja y no había agua bastante para maniobrar tan de continuo. Así que, como no podía menos de ocurrir, el navío encalló, chocando a una velocidad de casi seis nudos, con gran violencia, contra las rocas de la ensenada de Apapoa, en Peniche, distante tres leguas del norte de las Berlingas. El pesado casco se partió en dos, abriéndose por las cintas. Las obras vivas se hundieron sin tardanza, encajonándose en la restinga sus fondos. Eran las diez y media de una noche apacible, con mar serena. El combés resistió unas horas más, antes de zozobrar a su vez.

De las 419 personas que traía el navío, 128 murieron ahogadas. Buena parte de los 291 supervivientes se habían refugiado en la toldilla, que resistió hasta el amanecer del día siguiente. Los que sabían nadar ayudaron a los otros. El comandante Eguía se salvó, pero no el capitán de fragata Verdesoto, su amigo. Murieron el teniente coronel Marnara con su familia, un padre agustino y todos los indios encarcelados salvo uno. El maestre de plata salió airoso del lance, con sólo una leve contusión en el tobillo.

Ocupaba entonces el cargo de embajador de España en Lisboa el conde de Fernán Núñez (11), hombre de gran entereza y rectitud al que adornaban otras muchas prendas morales. Enterado del desastre, este humano y diligente administrador despachó dos expresos: uno a Madrid, para dar al Rey cuenta del suceso, y otro a Cádiz. Ambos llegaron el 6 de febrero. Informó también del percance al Ministerio de la Reina de Portugal. Disfrutando de gran favor en la corte de España, al conde de Fernán Núñez, por disposición real, se le concedió entera libertad para organizar los socorros. En esta tarea gozó del respaldo de María I, Reina Fidelísima de Portugal (12), quien sin escatimar su ayuda, con prontitud impartió órdenes de cuidar de los enfermos, suministrarles víveres y vestidos y custodiar el importantísimo caudal que atesoraba el buque, granjeándose por su corazón generoso y magnánimo la gratitud de toda España (12 bis).

El primero que socorrió a los naufragos fue el vicecónsul, don Antonio Denis Carvalho, quien auxiliado por sus criados rescató a los infelices de las

(11) Don Carlos Gutiérrez de los Ríos, sexto conde de Fernán Núñez, nacido en Cartagena en 1742, había sido nombrado para esta embajada por Carlos III en 1778, en reemplazo del duque de Almodóvar. Ostentaba el grado de mariscal de campo desde 1776, como premio por su conducta durante la desdichada expedición a Argel. Carlos III lo había condecorado en 1783 con el Toisón de Oro, al firmarse la paz con Inglaterra.

(12) María I había ascendido al trono portugués en 1777, al fallecimiento de su padre, José I de Portugal. En 1760 contrajo matrimonio con su tío Pedro. Éste, a la muerte de su hermano, se hizo coronar rey, aunque no participó en los asuntos de gobierno. Pedro III de Portugal, (1717-mayo 1786), llamado «el Clemente», era cuñado del rey Fernando VI de España en virtud del matrimonio de éste con Barbara de Braganza. María I sobrevivió a su esposo cuarenta años. Falleció en 1826.

(12 bis) Cabe precisar que existía entre las dos coronas un tratado de amistad, comercio, neutralidad y garantía recíproca, conocido como tratado de El Pardo, firmado el 11 de marzo de 1778.

ruinas del navío. El gobernador y el juez de fuera de Peniche acudieron también con prontos y eficaces auxilios. Los secretarios de Marina y Guerra, así como el intendente general de Policía, intervinieron rápidamente para vigilar los caudales y demás efectos. El general duque de Alafoes prestó generosa ayuda, ofreciendo su propia casa al comandante y a sus oficiales. En medio de la confusión, los moradores de Peniche, en gran parte marineros, respondieron con mucha humanidad a la tragedia, tratando con sus barcos de salvar a los que se estaban ahogando y llevándose a sus casas a los rescatados, a los que cedieron sus propias camas y ofrecieron consuelo. Al cabo de unos días, se habilitaron unos cuarteles para instalar con menos embarazo a los supervivientes.

A pesar del mal tiempo que empezó a reinar poco después del naufragio, con una continua resaca y alteración del mar, se organizaron sin dilación los trabajos de recuperación del tesoro. Don Xavier Muñoz y Goosens, capitán de navío de Cádiz, fue designado para dirigir las operaciones. El 17 de febrero llegó a Peniche con dos fragatas, la *Asunción* y la *Colón*, que transportaban buzos, gentes y pertrechos para la extracción del tesoro. Le acompañaban el ministro de la Contratación de Cádiz, don Juan Álvarez Valcárcel, y dos cónsules y diputados del Comercio, para poner en cobro los caudales y efectos recuperados. El comandante de la Bahía, don Felipe Gómez Corvalán, había enviado por su parte tres faluchos para colaborar en las maniobras. Y Fernán Núñez, «para llevar en el lugar del naufragio su voz», nombró desde el principio al capitán de infantería don Manuel Gayoso. Don Xavier Muñoz empezó al punto sus reconocimientos y declaró que esperaba rescatar bastante de lo hundido. Al día siguiente, 18 de febrero, durante la mañana se recuperaron dos cajones de plata con las marcas del registro del tesoro, 300 ó 400 pesos sueltos y una barra de cobre. El buzo dijo que había gran cantidad de cajones bien estibados y otros sueltos a una profundidad en bajamar de cuatro brazas, o sea, 6,40 metros. La empresa era dificultosa por lo escabroso del sitio, el mal tiempo y lo esforzado del trabajo, pero con el auxilio de los buzos y el infatigable celo de don Xavier Muñoz, éste confiaba en salvar gran parte del tesoro, esperanza que compartía el conde de Fernán Núñez.

A lo largo de marzo llovió casi sin interrupción. Para implorar la clemencia del cielo, el cardenal patriarca de Lisboa ordenó elevar rogativas en todas las iglesias. El 23 de marzo, los marineros españoles hicieron celebrar en Peniche solemnes exequias por las almas de sus compañeros naufragados, y el 27 del mismo mes se ofició otra misa cantada, con sermón y *Te Deum*. Una compañía de infantería, destacada por el gobernador de la plaza, asistió a los oficios y rindió honores militares al capitán Muñoz (13).

El frío y el mar embravecido derivados del temporal impedían a los buzos trabajar más de dos horas al día. Desde el 26 de febrero hasta el 2 de marzo se empleó un único buzo, que sacó por sí solo un cajón de oro, 27 cajones y una talega de plata acuñada. Mientras se aguardaba la llegada de otros buzos, se reco-

(13) *Gaceta de Madrid*, 14 de abril de 1786.

gían en las playas despojos del navío y todos se dedicaban a lavar la plata extraída y a ponerla en cajones y talegos antes de depositarla en el castillo. Los días 3, 4 y 5 de marzo fueron bastante provechosos: se recogieron 112 cajones de plata acuñada, 2 de oro, 3 lingotes de plata, 7 barras de cobre y algunas alhajas. El 6 y el 7 hubo que interrumpir el trabajo por el mal estado del mar. El 8 se logró extraer un cajón de oro, 17 de plata y una barra de cobre. El monto de lo recuperado hasta aquella fecha era ya considerable: 1.019.500 pesos fuertes. El día 16, 34 cajones de plata, varios doblones y una barra de cobre se sumaron a este total. Luego, hasta el día 22, los temporales hicieron imposible el buceo. Ese día abonanzó el tiempo, lo que permitió sacar dos cajones de oro, trece y medio de plata y 136.500 pesos. Durante los días 23 y 24 no se pudo hacer nada.

Los buzos trabajaban en condiciones muy especiales. Su indumentaria era a la vez elemental y estrafalaria. Vestían un uniforme compuesto de una camisa con mangas de piel de cabra (pelo hacia adentro, como las zamarras bien tupidas), calzones, medias y zapatos de lo mismo. Calzaban sus manos con guantes a los que se les había cortado las fundas para los dedos, a modo de mitones, para no insensibilizar el tacto. Sobre un cinturón ancho de hojalata, se ceñían con cuerdas la camisa y los calzones, para evitar la entrada de agua. Al cuello, otra placa ancha de hojalata permitía ajustar un morrión de piel provisto de un cristal grueso para reconocer el terreno. De la parte superior del morrión salían dos canutos de hojalata de una vara, aparejados con un cuero. El cañón mayor iba provisto de dos bocas: una para hablar y responder, la otra para respirar. Del barco que flotaba sobre el lugar inspeccionado por el buzo colgaba una cuerda que se sujetaba a éste y permitía izarlo en caso de urgencia. La mayoría de los buzos no sabían nadar y realizaban sus inspecciones en apnea, es decir, mediante zambullidas breves y reiteradas. Para facilitar la inmersión, a modo de lastre llevaban dos pesados sacos que, desde el cuello, se sujetaban al muslo y a la pierna (14).

Aquel marzo tan tormentoso acarreó más desgracias. En el mismo paraje maldito, encalló el navío portugués *Nuestra Señora del Carmen y San Joseph*, procedente de Pernambuco, drama del que se tuvo noticia únicamente por unos desvencijados restos de géneros arrojados a la playa. Se salvaron siete personas, «tan maltratadas que sin duda sólo una podrá sobrevivir». Se encontraron también unos géneros de fábrica inglesa, de lo que se infirió que otro buque, éste inglés, del cual nada se sabía, se había estrellado en aquellas inmediaciones (15).

A pesar de tan deplorables condiciones, una carta de Xavier Muñoz enumera el trabajo efectuado por seis buzos y tres aficionados, con cinco barcos, la mañana del 15 de marzo: en cuatro horas y media se extrajeron 3 cajones de oro, 94 de plata, dos barras de lo mismo, una de cobre, más una mescolanza de joyas, monedas, piezas de plata u oro, arquetas, candeleros, cubiertos de plata, palanganas, cuadros, cafeteras, bandejas... (16).

(14) AHN, Estado, leg. 4475.

(15) *Gaceta de Madrid*, 7 y 21 de abril de 1786.

(16) AHN, Estado, leg. 4475.

El tiempo, tras haberse apaciguado un tanto a principios de abril, volvió a ponerse borrascoso. Las copiosas lluvias provocaron estragos terribles. Naufragó un buque inglés, cuya tripulación por fortuna se libró. Algunas naves surtas en la ría se desamarraron y perdieron el ancla. Un yate proveniente de Vianha empezó a hacer agua y, aunque se dio por perdido, se procuró salvar parte de su carga (17). A pesar de tantos obstáculos, el 21 de abril se hicieron a la vela para Cádiz las fragatas *Asunción* y *Colón*, cada una de ellas con un millón de pesos a bordo.

Arrancó mayo sin dejar mucho resquicio para la esperanza. El mal tiempo imperaba en toda la costa. Desde el 18 de febrero, en que había empezado la recuperación del tesoro, hasta el 3 de mayo, o sea, en treinta y ocho días, se habían acumulado, no sin riesgo, 160,5 horas de trabajo efectivo. El atraso de las operaciones se achacaba al insuficiente número de buzos. Sólo cuatro, venidos de Cádiz, trabajaron las primeras semanas en las condiciones descritas, y a veces lo hizo uno tan sólo. Luego, de otros puertos de España, vinieron más. En mayo sumaban 32 hombres. Salvo un francés y dos napolitanos, el resto eran españoles, tres de ellos procedentes del arsenal de Cartagena. Su valía profesional era dispar. Sólo seis de ellos se juzgaban buenos, por cuatro regulares, siete endebles y unos quince mediocres, cuyo trabajo había rendido escaso fruto. En aquellas 160,5 horas de trabajo efectivo, con 32 buzos entre buenos, pasaderos y mediocres, se habían sacado, además de 4.600.000 pesos fuertes de oro y plata, una culebrina del bronce de calibre 36, 10 cañones de hierro de a 18 —gracias a un complejo sistema de cables y poleas—, 10 cañones más pequeños, un ancla de 70 quintales —y dos más pequeñas y bastante maltratadas—, más de 400 brazadas de cables enormes, gran porción de obenques y brandales, y mucha jarcia menuda.

A principios de mayo, el Comercio de Cádiz informó a la plaza de Peniche de los éxitos de unos ingleses (Guillermo Braitwait y sus dos hijos) en Gibraltar en una labor de extracción de artillería sumergida, para lo que se habían valido de una máquina de su invención. Fueron requeridos para rescatar el tesoro del *San Pedro* cuando se hallaban en Salé (Marruecos). No tardaron en llegar a Lisboa, a bordo de su balandra, el padre y uno de los hijos, que se trasladaron a Peniche portando una carta de recomendación del conde de Fernán Núñez. Don Francisco Muñoz los recibió con la mayor cortesía y los condujo al lugar del buceo para mostrarles las condiciones en que se practicaba. Los ingleses se mostraron muy reacios a todo experimento, alegando la dificultad del sitio y la mucha mar de leva, que complicaría las maniobras y llenaría de inestabilidad la máquina suspendida en su balandra. El comandante Muñoz ofreció a los ingleses grandes lanchas para solventar este impedimento, pero éstos permanecían indecisos. Cuando llegó el momento de tratar del ajuste, surgieron grandes disensiones con la Diputación del Comercio de Peniche. Pedían los inventores un 10 por 100 de la

(17) *Gaceta de Madrid*.

moneda suelta que se sacase (plata u oro), el 5 por 100 de la encajonada y el tercio del cobre. Eran exigencias desmedidas, muy alejadas del premio convenido por contrato con los buzos, que no llegaba al 0,5 por 100. Se negaron los ingleses a conformarse con las condiciones pactadas con los buzos, de modo que se restituyeron a Lisboa para pasar luego a Cádiz, donde Comercio les pagó los gastos de su viaje. No se supo, pues, si la famosa máquina merecía el crédito que sus creadores le concedían.

Otra máquina «muy ventajosa», ésta presentada por un sardo, fracasó lamentablemente. Se hicieron dos pruebas con el artefacto. En la primera, poco faltó para que pereciera el hombre que desde su interior lo manejaba, y en la segunda, el propio inventor, mucho antes de tocar fondo, gritó que le subiesen. A la vista de la ineficacia de la máquina, hubo por fuerza que despedir a su inventor (18).

Mientras tanto, proseguía la recuperación. El 11 de mayo, trancurridos quince días de su partida de Cádiz, arribó a Lisboa la fragata de guerra *Asunción*. Dejó el puerto portugués el día 15, con otro millón de pesos a bordo. Y el 25 y el 27 de mayo, otras dos fragatas, la *Santa Bárbara* y la *Raquel*, procedentes de Cádiz, llegaron asimismo a Lisboa prestas para nuevos cargamentos.

El mes de junio fue decisivo, a pesar de que arrancó con ciertos vaivenes meteorológicos que obligaron a interrumpir varias veces el buceo. El 13 de junio, el total de lo sacado en 294 horas de trabajo de los buzos durante sesenta y un días, sin más auxilio que sus brazos, se estableció así: 6.122.562 pesos fuertes (oro y plata); 1.878 barras de cobre; 50 cañones de los calibres 36, 18, 12 y 6; 553 brazadas de cables de distinto grosor; 590 brazadas de guindaleza y calabrote; mucha jarcia menuda y otros pertrechos del navío. El 18 de junio, tras otra suspensión de la actividad debida a la mucha mar de leva, se reanudó el trabajo. A flor de agua asomaban astillas y pedazos de madera que hacían temer que los planes del navío, con la furia del mar y del viento, empezasen a dislocarse y a hacerse pedazos contra los peñascos, perdiéndose así el resto del tesoro. Para asegurar el casco, el comandante Muñoz mando traer de la plaza seis cañones, con cuyo peso confiaba en estabilizar los fondos. Pero el riesgo persistía. Entonces pensó que lo mejor sería remolcar los planes. Afortunadamente, el día siguiente, 19 de junio, amaneció sereno. Aprovechó Muñoz para trasladarse con su gente y varias embarcaciones al sitio del buceo. Los buzos recogieron unas 300 barras de cobre hacia la proa y una porción de balería. Para remolcar el casco en la pleamar de las nueve de la noche, ideó Muñoz, con la ayuda de 11 embarcaciones, sacarlo y vararlo en una ensenada, a unas 11 toesas de las murallas de la plaza. Así se pudo ver la única porción del *San Pedro* que quedó entera (aunque sin codaste ni roda). Medía 122 pies de largo y 37 de ancho, o sea, unos 39,60 metros de largo y 12 de ancho. Los buzos lograron rescatar 103.381 pesos. Se estimaba entonces que apenas un 5 por 100 del tesoro había quedado sin recuperar. El 20 y el 21 de junio, los carpinteros y calafates desguazaron la parte interior del casco

(18) *Ibidem*.

para recoger la plata esparcida, pero sólo encontraron 34,37 pesos y diversos artículos. El 29 de junio salió de Lisboa para Cádiz la *Asunción* «con el octavo millón de pesos».

Así, tras cinco meses de esfuerzo entreverado de mal tiempo y merced a una organización sin par, se había salvado la casi totalidad del tesoro que albergaba en sus flancos el *San Pedro de Alcántara*.

En los días que siguieron el naufragio, los caudales recobrados se depositaron en la Aduana de Peniche. Pero ya el 10 de febrero de 1786 expresaba Fernán Núñez, en una carta-respuesta dirigida a don Ayres de Sa y Mello (19), sus dudas acerca de la idoneidad del lugar elegido. La Aduana era un edificio reducido, incapaz, decía, de acoger en el recinto de sus muros mucho caudal, de modo que sugería el castillo inmediato, cubierto por bóvedas adecuadas, como un sitio más a propósito para este fin. Pedía también al ministro portugués que autorizase al brigadier Eguía, comandante del navío, para que bajo su dirección y órdenes se trasladaran desde la Aduana al Castillo todos los caudales que se guardaban allí, y que en lo sucesivo se colocasen allí todos los caudales y efectos que se sacasen del navío naufragado. Así se hizo.

Luego, a medida que se amontonaban los fondos, se planteó la cuestión de su traslado a Cádiz. Las primeras remesas se habían enviado con las fragatas desde Peniche sin el menor percance. Pero todos tenían bien presentes las sucesivas tragedias ocurridas en el área del naufragio del *San Pedro*, así que, ya en abril, se acordó que el transporte de caudales hasta el puerto de Lisboa se haría por tierra, visto lo aventurado de conducirlos por mar desde un punto tan poco seguro (20). La desgraciada suerte de la balandra *El Vencejo*, que se estrelló contra la costa el 28 de abril, arrastrando a la muerte a 92 personas, confirmó lo acertado de esta resolución.

La operación, sumamente difícil, demandaba mucha reflexión. Peniche distaba 75 kilómetros de Lisboa, y la ruta hasta la capital portuguesa discurría por caminos estrechos o malos en su mayoría. Sólo los carros de bueyes o de mulas podrían salvar la dificultad. El 4 de abril de 1786 se dictaron 10 puntos, correspondientes a otras tantas prevenciones que se debían observar en el transporte (21):

«Primero, los carros de bueyes, que se tomarán en Peniche y sus inmediaciones, vendrán a cargar en Peniche lo que se había extraído y pasando por Lourinha (22) y Torres (23), lo depositarán al tercer día en Mafra (24). Al día

(19) Don Ayres de Sa y Mello había sustituido en marzo de 1777 al marqués de Pombal, ministro portugués de Estado.

(20) El tráfico del puerto de Lisboa era considerable. Durante aquel año de 1786, entraron 1.059 embarcaciones: 269 portuguesas, 328 inglesas, 107 holandesas, 94 francesas, 73 danesas y otras tantas succas, 38 españolas, 32 venecianas, 22 americanas, 10 raguseas... Por entrar, entraron hasta una una rusa y otra marroquí.

(21) AHN, Estado, leg. 4475.

(22) Lourinha: villa emplazada 70 km al noroeste de Lisboa.

(23) Torres Vedras: villa amurallada, ubicada 45 km al norte de Lisboa.

(24) Mafra: villa 26 km al noroeste de Lisboa.

siguiente, y por el mismo camino, volverán a cargar en Peniche. En Mafra, en vez de bueyes, se usarán mulas. El transporte hacia Lisboa se hará en varias remesas de 25 carros cada una. Entre los 25 carros habrá uno vacío o sólo con tercio de carga, por si se rompiera uno de los otros. Cada carro transportará seis cajones de 3.000 pesos de plata o 48.000 pesos de oro. Una o dos personas, nombradas por la Junta de Comisión de Peniche, quedarán responsables de la conducción de cada remesa hasta la entrega en las fragatas. La *Asunción* cargará la plata porque la *Colón* tiene menos cabida. En cada remesa habrá un oficial de carromatero con dos mozos llevando cuerdas, clavos, herramientas y pertrechos, por si algún carro necesitara arreglo. Además, la acompañará un furriel, un cabo y un destacamento de 12 soldados para prestar auxilio eventualmente. Los carros de «mulas de Lisboa» saldrán de Mafra, pasarán a Velas, de donde saldrán al día siguiente muy temprano, para que, llegando al puerto de Lisboa a las ocho de la mañana, tengan tiempo de pasar los caudales a bordo de las fragatas. Si el tiempo no permitiese el transbordo, los fondos se depositarán bajo custodia en el Almacén Real. El ir y venir de los carros será ininterrumpido, para que, al volver las fragatas de Cádiz, encuentren otra carga de dos millones depositada en uno de los Almacenes Reales de Lisboa y puedan sin demora alguna, volver a cargar y hacerse a la vela. En Lisboa estará don Pedro Urraco, uno de los Diputados del Comercio, conocido por su aptitud, despejo e inteligencia, para vigilar y facilitar las operaciones».

Todo se desarrolló según el plan previsto. No hemos encontrado mención de percance alguno ocurrido durante aquellas caminatas de los carros. Ignoramos el número de remesas que fueron necesarias para trasladar a Lisboa los caudales del *San Pedro*, pero sí sabemos que el trasiego se prolongó varios meses. El 13 de julio zarpó de Lisboa la fragata de guerra *Santa Bárbara* con 702.000 pesos fuertes, 9.781 marcos de plata labrada y en barras, y 1.707 barras de cobre. Y el 20 de agosto de 1786 la última embarcación española zarpó de Lisboa rumbo a Cádiz con 1.596 barras de cobre, 46 planchas del mismo metal, 62 piezas de artillería y diversos pertrechos (25). Acababa de culminarse una verdadera hazaña, hecha posible merced al esfuerzo, valentía, abnegación e inteligencia de españoles y portugueses, así como a una perfecta coordinación entre ambos.

En septiembre, el conde de Fernán Núñez expresó por cartas de oficio, en nombre del Rey, su agradecimiento al duque de Alafoes, gobernador de las Armas de Portugal; al marqués de Angeja, capitán general de las Galeras de Alto Bordo de la Armada Real, y a los ministros y secretarios de Estado por el celo y esmero con que dieron órdenes eficaces para socorrer al *San Pedro de Alcántara*. Se distribuyeron preciosos regalos entre distintas personas. La reina de Portugal quiso gratificar a Fernán Núñez con un valioso presente, y Carlos III autorizó a su embajador para que lo aceptase, consciente del impor-

(25) *Gaceta de Madrid*.

tante papel que había desempeñado en aquella peligrosa y complicada empresa hasta el éxito final. Pero Fernán Núñez no quiso aceptar nada. Como recompensa por su desprendimiento, Carlos III le nombró consejero de Estado y le ofreció la embajada de Viena. Como el conde rehusara este ofrecimiento, el rey le propuso la de Londres, en sustitución del marqués de Almodóvar. Cuando todo estaba ya dispuesto para la marcha, el conde de Aranda dejó vacante la plaza de embajador en París. El Rey la reservó para Fernán Núñez, y éste tomó posesión de su nueva embajada a mediados de octubre. Don Francisco Monino, conde de Floridablanca, le sucedió como legatario español ante la corte de Portugal.

Dos cartas dirigidas desde Peniche por Xavier Muñoz a Fernán Núñez, el 10 y el 20 de octubre de 1786, dejan entrever que a fines de aquel mes se puso término al trabajo de los buzos. Muñoz explica que les había prometido el retiro a sus casas pues, siendo la extracción imposible sin ver el fondo, el buceo resultaba impracticable durante el invierno. Cuando se trabajaba sobre la pila de cajones, como al principio, los resultados eran apreciables. Pero el fondo se hallaba ahora cubierto de «hierba», la cual, al decir de los naturales del lugar, «sólo los temporales arrancan, pero también revuelven el fondo, dejando las aguas turbias e imposibilitando ver el fondo en un pie de agua». Para sacar 80 pesos, se precisaban 24 ó 26 zambullidas, cuando antes bastaban dos o tres para localizar los cajones. Como quiera que lo extraído durante el invierno no podría sufragar ni una tercera parte de los gastos ocasionados, lo procedente era esperar a la primavera siguiente y despedir los barcos y la gente del país, «para ahorrar los crecidos gastos que se están haciendo» (26). No conocemos la contestación de Fernán Núñez, pero podemos conjeturar que compartió la opinión de Xavier Muñoz.

La responsabilidad mayor del drama del *San Pedro de Alcántara*, que había conmovido a toda Europa, provocado la muerte de 150 personas (cifra definitiva) y hecho gastar tantas energías y recursos, recaía en su comandante, el brigadier don Manuel de Eguía. Hasta el 20 de febrero gozó de libertad. Pero el 21 de febrero de 1786 Fernán Núñez le notificó que el oidor don Juan Álvarez Valcárcel había recibido el encargo regio de formar la sumaria sobre las circunstancias del naufragio. Se disponía que todos los supervivientes quedaban a expensas de este ministro, quien les formularía las preguntas que estimara convenientes. Al mismo tiempo, Fernán Núñez anunciaba a Eguía que cesaba en el mando sobre los oficiales y marineros hasta esa fecha a sus órdenes, que en adelante quedarían subordinados al capitán don Francisco Xavier Muñoz. Mas tarde, los oficiales y la gente de la tripulación se transferirían a la Isla de León. Aquel mismo día, Eguía fue arrestado y recluido en un castillo.

Enterado Fernán Núñez de que se pensaba tomar declaración hasta al último de los grumetes, lo que hubiera llevado todo el verano, previno que bastaría interrogar a cuatro hombres por cada una de las tres clases de marinería

(26) *Ibidem*.

—recordemos que había sido autorizado por el Rey para decidir por sí y sin consultar a la corte la práctica de cuantas diligencias estimase conducentes al bien de su real servicio—. A principios de abril habían concluido ya los interrogatorios, y los hombres, poco a poco, empezaban a trasladarse a la Isla de León. Para la primera semana de abril se esperaba la llegada de Eguía con su oficialidad, pero a la postre se le mandó a Cádiz el 24 de abril, para aguardar la conclusión de la causa. Por real orden de 7 de diciembre de 1786 se supo que los autos sobre el naufragio del *San Pedro* habían sido remitidos al Consejo de Indias para que en un pleno de las tres salas se viese y se resolviese la causa. El 31 de enero de 1787, el Consejo comunicó esta real orden a los apoderados de Eguía y de sus oficiales don Josef de Rojas y don Francisco de Quesada, a fin de que promoviesen sus defensas. Estando ya conclusos los autos (de mucho volumen e importancia) y en estado de verse, se nombró un relator para que formase con ellos un memorial ajustado, el cual se cotejaría con la debida citación de las partes.

De unos documentos archivados en el Museo Naval de Madrid y dirigidos a Mazarredo, podemos seguir, *grosso modo*, la evolución del pleito en su primera fase.

El 13 de marzo de 1787, don Antonio Valdés (27), por real orden expedida en El Pardo, informa a don Josef Mazarredo —nombrado por real orden, en la consulta de 17 de febrero, en lugar de don Manuel Antonio Flores, general de la Armada (28), destinado para servir el Virreinato de Nueva España— que se examinara la causa sobre el *San Pedro* en un pleno del Consejo de Indias, con asistencia de los generales de la Armada don Ignacio Ponce y don Francisco Gil de Lemos (29). Los prolegómenos de la causa concluyen con la designación de estos personajes clave, pero el apuramiento de los plazos procesales y sucesivas prórrogas retrasarán la marcha del pleito en los meses siguientes. Mazarredo recibe distintos oficios que le señalan las fechas fijadas para la vista, oficios a los que siempre contesta, a veces el mismo día, que «concurrirá al Consejo de Indias a la conclusión del negocio a toda hora». Pero las previstas fechas de reunión del Consejo van siendo sucesivamente aplazadas (5 de octubre de 1787, 15 de febrero de 1788, día en que se esperaba la asistencia de don

(27) El almirante don Antonio Valdés, nacido en Burgos en 1744, fue un personaje señalado de la Ilustración española. Ministro de Marina y capitán general de la Armada, desempeñó los cargos de secretario de Estado y del Despacho Universal de Indias, primero con Carlos III y posteriormente con Carlos IV.

(28) Oriundo de Sevilla, don Manuel Antonio Flores hizo toda su carrera en la Marina, donde alcanzó el grado de capitán general. Distinguido por su valor y sus cualidades de administrador, fue nombrado virrey de la Nueva Granada (hoy Colombia) en 1775, cargo que ejerció durante once años. La muerte de su protector Carlos III, en diciembre de 1788, le afectó sobremanera. Enfermo, regresó a España en 1789, para fallecer en Madrid en 1799.

(29) Don Francisco Gil de Taboada, gallego nacido en 1736, había realizado muchas navegaciones en los mares patagónicos y malvineros. En enero de 1774 fue nombrado gobernador de las Malvinas. Prosiguió su carrera en España, hasta alcanzar el grado de teniente general de Marina. En 1796 accedió al cargo de virrey del Perú.

Francisco Monino, gobernador del Consejo). La primera sesión se abre por fin el 19 de febrero de 1788, y el 21 de febrero don Antonio Valdés remite el apuntamiento formado por el relator.

El jefe de escuadra don Francisco Gil de Taboada presenta el acta de acusación del comandante Eguía, que reúne diez cargos contra él. Entre ellos, el de salir de El Callao con un barco en mal estado; desatender las representaciones de sus oficiales; no llevar un diario de a bordo circunstanciado, tal como previenen las Ordenanzas; negarse a volver a El Callao; salir al cabo de tan sólo cuatro meses, luego de decidir por fin arribar a Río de Janeiro para emprender las reparaciones necesarias, cuando la prudencia aconsejaba demorar la partida otro mes; no haber seguido la derrota recomendada por el difunto Bedoya en sus instrucciones, a pesar de que todos los papeles del finado obraban en poder de Eguía; querer dirigir la navegación a su albur; haber infligido un trato indigno y cruel a los oficiales... Negligencia, incumplimiento de obligaciones, irreflexión, precipitación, inflexibilidad, omisiones de mucho peso, imprudencia, confusión en el mando..., tales eran las graves culpas que se imputaban al comandante, responsable del naufragio.

En su defensa, llamada «satisfacción», Eguía opuso objeciones a todas las quejas expresadas por el fiscal, cuya imparcialidad cuestionaba, citando a menudo tal o cual título de las Ordenanzas de la Armada para explicar y justificar su conducta. La defensa del inculpado se vio favorecida por la pérdida en el naufragio de sus papeles y de su diario.

Tras oír al procurador y al inculpado, cada uno de los cargos se ventilaron en juicios comparativos particulares, que atenuaron el alcance de las acusaciones y se consideraron definitivos. Tras el voto final, la pena impuesta a Eguía quedó fijada en un año de suspensión de empleo y de prolongación de su arresto (30).

No tardó mucho Eguía en interponer un recurso de súplica, que empezó a estudiarse a partir de abril de 1789. La sustanciación del recurso sufrió numerosas interrupciones y dilaciones. El 9 de septiembre de 1789, don Antonio Valdés participó al Consejo de Indias haber nombrado el rey al marqués del Socorro (31), teniente general de su Real Armada, y al jefe de escuadra don Antonio del Real Lombardón a fin de que, en calidad de asociados, asistieran a la vista del recurso, para la que se fijó como fecha el 2 de octubre, aunque a la postre aquélla se suspendió. Tras un nuevo aplazamiento de varios meses, el Consejo de Indias se reunió finalmente el 3 de agosto de 1791. Y por resolu-

(30) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (Ciudad Real), Juzgado de Marina, Causas, leg. 3626/26 (24 folios).

(31) Don José Solano y Bote (1726-1806), nacido en Zorita (Cáceres), ingresó en la Armada en 1742. Ascendió a capitán de fragata en 1754 y tomó parte, durante siete años, en la comisión de límites al norte del río Marañón. En 1763 fue nombrado gobernador y capitán general de Venezuela, y en 1770 pasó a la isla de Santo Domingo para cumplir idénticas funciones. Ascendido a teniente general en 1782, regresó a España. En 1784 obtuvo del Rey el título de marqués del Socorro, y en 1791 fue condecorado con la Gran Cruz de Carlos III. Falleció en Madrid en abril de 1806. La memoria colectiva lo recuerda como un héroe de la patria.

ción del 29 de abril de 1792 del alto órgano, Eguía salió «absolutamente indemne» de los cargos y obtuvo el reintegro de sus sueldos retenidos.

De los tres oficiales inculcados en la causa, dos, don José de Rojas y don Francisco Quesada, quedaron absueltos. El tercero de ellos, el piloto don Joseph de Mora, había muerto en el naufragio.

Mientras permanecía detenido en Cádiz, Eguía imploró, en una carta fechada el 10 de julio de 1792, la compasión de Carlos III. En la misiva recordaba al monarca haber padecido «seis años de arresto con extraordinarios detrimentos en su estimación, salud e intereses por el proceso que se le fulminó». Mencionaba el atraso sufrido en su ascenso profesional, cuando por antigüedad y méritos habría podido conseguirlo en las diferentes promociones habidas durante su causa. Ahora, explica, «está en edad adelantada con varios accidentes dimanados de su infortunio, que le imposibilitan continuar en el RI Servicio». Suplica pues a S.M. se digne concederle su licencia para retirarse con su sueldo actual y el grado de Jefe de escuadra, sea en Pamplona, sea en un pueblo más acorde con su quebrantada salud. Y para mover la «innata piedad» de Carlos III, recuerda ladinamente que en tres ocasiones, a bordo de los navíos *Fénix* y *Rayo*, transportó al mismo Rey y a su familia. Igualmente, dirigió al general de la Armada don Luis de Córdoba (32) una solicitud de jubilación. Por real orden promulgada en San Ildefonso el 28 de agosto de 1792, el Rey le concedió el retiro en Pamplona con los dos tercios de su sueldo, de 1.500 reales vellón, y la graduación de jefe de escuadra.

Es de pensar que Eguía no tardó en recogerse en Pamplona. No obstante haber sido exculpado de sus fatales errores e imprudencias, y de gozar de libertad, no quedó enteramente satisfecho, toda vez que el 21 de enero de 1793 solicitó que se le eximiese del pago de las costas procesales. Tras casi un año sin recibir contestación, el 10 de noviembre, deseoso de no caer en el olvido, dirigió una nueva solicitud al Rey para que en la *Gaceta de Madrid* y en la *Guía*, donde no aparecía, se hiciese mención de la gracia de jefe de escuadra retirado que había obtenido, que permanecía inédita. No sabemos si, efectivamente, se atendió en la prensa oficial esta solicitud suya; desde luego, el rey no se opuso. De lo que sí tenemos constancia es de que el Consejo de Indias, reunido en pleno de las tres salas, dictaminó el 2 de octubre de 1794 que Eguía debía satisfacer las costas devengadas en la causa. Este fallo, contra el que no cabía recurso, le fue comunicado el 17 de noviembre de 1794 (33).

Nada más se supo comandante del *San Pedro*, que terminó sus días el 19 de enero de 1812. ¡*Sic transit gloria mundi!*

(32) Don Luis de Córdoba y Córdoba (1706-1796) ingresó en la Armada en 1721. Fue ascendido a capitán de navío en 1747, y a teniente general en 1774. Sirvió con distinción en muchas campañas y fue condecorado con la Gran Cruz de Carlos III.

(33) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, Juzgado de Marina, leg. 3626/26.

La carrera de Manuel de Eguía había sido intachable hasta el drama del *San Pedro de Alcántara*. Su hoja de servicios lo atestigua. Nacido en Pamplona en 1726, caballero de la Orden de San Juan, había estado empleado durante cuarenta y ocho años al servicio de S.M. Guardiamarina en 1744, había ascendido regularmente: alférez de fragata en 1751, alférez de navío en 1754, teniente de fragata en 1760, teniente de navío en 1766, capitán de fragata en 1774, capitán de navío en 1778 (34). Cuando solicitó el puesto de segundo comandante del *San Pedro de Alcántara*, desechando el que le estaba destinado en otro navío, lo hizo acariciando la esperanza de un nuevo ascenso. Contaba entonces con unos sesenta años. Y era soltero. La comandancia de aquel navío, cargado de un tesoro excepcional, le brindaba ocasión de lucirse y de alcanzar sus pretensiones. Pero Eguía era plenamente consciente de que la personalidad descollante en la empresa sería la del primer comandante, Bedoya, avezado marino, elegido por su valentía, energía y disciplina para capitanear misión tan arriesgada. Inesperadamente, Bedoya, que había presenciado y dirigido el proceso de carga, ya de por sí dificultoso, «murió tristemente» en El Callao (¿por una enfermedad repentina, por un accidente fatal?) cuando el *San Pedro* estaba a punto de hacerse a la mar. El hecho es que, de segundo comandante, el brigadier don Manuel Eguía pasó de improviso a único comandante, responsabilidad que, lejos de abrumarle, le envaneció e hizo que emergiera su carácter tozudo e impetuoso. Si manifestó a lo largo de la navegación tanta precipitación, es porque quería lograr una hazaña: llegar a Cádiz lo más pronto posible, para hacerse así acreedor de todos los honores y de la admiración del Rey, lo que le pondría en disposición de satisfacer su ambición personal. Orgullo y ambición le animaban, qué duda cabe, pero uno y otra son entendibles. En cambio, su falta de humanidad resulta menos excusable. Sabemos de sus disensiones con ciertos oficiales durante la travesía, y de los arrestos a que sometió a los insubordinados. Uno de éstos, Miguel de Emparan, relató en una carta remitida desde Peniche, el 15 de febrero de 1786, a su hermano Vicente, residente en Cádiz, el trato indigno que había sufrido, lo que su hermano comunicó a su vez a Mazarredo el 21 de febrero. Refería Miguel que el 20 de septiembre de 1785 había sido arrestado por Verdesoto. El 26 de diciembre se le pasó a la santabárbara, donde se hallaba «privado de toda comunicación, suministrándome cada 24 horas un corto sustento no capaz de conservar mi existencia sin el socorro que ofrece el reconocimiento de algunos individuos del equipaje». Emparan señala que la noche del 2 de febrero seguía en arresto y que hubo de salvarse saliendo de su celda a nado. Enterado Fernán Núñez de lo que había pasado, lo designó para vigilar la extracción de caudales (35). Sus futuros jueces sabían a carta cabal a qué atenerse sobre la personalidad del responsable mayor del naufragio. Entonces ¿por qué mostraron esa indulgencia con Eguía? Si todos los cargos se redujeron en los juicios comparativos —menos el noveno, que precisa: «...

(34) *Ibidem*.

(35) *Ibidem*.

no usó del medio prudente de haberse quedado a la capa hasta el amanecer para seguir el rumbo hasta San Vicente. Sin reflexión ni dato seguro, determino seguir el viaje con notoria equivocación que condujo el navío a la ruina en una noche clara y serena y navegando con viento a popa»—, fue porque los jueces encontraron circunstancias atenuantes: el mal estado del navío antes de darse a la vela, los errores concomitantes de algunos oficiales subalternos, el riesgo que comportaba tomar las Berlingas —numerosas y de configuración alargada, formando una tierra dilatada susceptible de confundirse con las costas de Peniche, como señala el derrotero del portugués Pimentel (36)—, el hecho de no estar encendidos, como antaño, los fanales de las Berlingas y de Peniche, la imprecisión de los instrumentos de a bordo y, por encima de todo, la imposibilidad de determinar la longitud con certeza.

Efectivamente, en el siglo XVIII todavía no se había hallado, pese al mucho empeño puesto en la búsqueda, un método fiable para determinar la longitud. Los mapas, las brújulas magnéticas, el sextante, los relojes marinos que obraban en poder de los comandantes no bastaban para calcular la posición con la precisión suficiente. Tales relojes marinos requerían condiciones atmosféricas favorables para funcionar debidamente. Muchos capitanes hacían sus cálculos tomando como referencia la distancia lunar, cuando se lo permitía el cielo; pero éste era un método engorroso que requería observaciones astronómicas, consultas de las efemérides y correcciones arriesgadas... Así pues, los marinos se veían forzados a navegar «a la estima», es decir, ignorando su posición exacta, sopesando ésta, así como las millas recorridas, basándose en los inciertos datos que les suministraban sus instrumentos. Así las cosas, ignorando el punto exacto en que se hallaban, morían perdidos en la mar o pillados por una fatal sorpresa incontables marinos. Un grado de longitud equivalía a 60 millas náuticas o 68 millas terrestres, de suerte que un error en una fracción de grado suponía una distancia considerable, susceptible de causar errores fatales. La científica estadounidense Dava Sobel, en una obra muy interesante (37), recuerda el espantoso naufragio ocurrido el 22 de octubre de 1707 en las islas Sorlingas, cerca del extremo sur occidental de Inglaterra. Cinco buques de guerra británicos de la escuadra del almirante Clowdisley Shovell regresaban victoriosos a su país. La noche era brumosa. Por una equivocación al calcular la longitud, cuatro de los cinco navíos se fueron a pique y 2.000 tripulantes perdieron la vida. Ante tamaña tragedia, la misión de «descubrir la longitud», pese a que diríase casi imposible, se hizo apremiante.

Inglaterra, nación de navegantes, se empeñó en encontrar la solución. En 1714, la reina Ana creó un Consejo de la Longitud, organismo compuesto por científicos, oficiales de marina y funcionarios que perviviría hasta 1828. Destinado a fomentar las investigaciones en este sentido, instituyó una serie

(36) El portugués Manuel Pimentel fue autor de un *Arte de navegar* publicado en Lisboa en 1720.

(37) SOBEL, Dava: *Longitud*. Editorial Debate, Madrid, 1998.



Plano de Peniche, en la costa de Portugal. Museo Naval de la Armada, Madrid, sign. 117-2.

de recompensas para premiar los inventos que se reputaran interesantes. El premio mayor, de 2.000 libras esterlinas, equivalente a varios millones de dólares de nuestros días, se destinaba a quien hallase un método de determinar la longitud con un margen de error no superior a medio grado.

Dava Sobel relata el lento y esforzado avance en el camino para mejorar el cálculo de la longitud. Y gracias a ella nos enteramos de que el genio que encontró la solución tan anhelada no fue un científico renombrado, sino un autodidacto desconocido: John Harrison (1693-1776), modesto carpintero en su juventud al que cuya avidez por saber le llevó a leer compulsivamente obras de mecánica y de matemáticas. Este espíritu metódico, cautivado por el problema universal de la longitud, y sin duda seducido también por el cuantioso premio que prometía el Consejo, de carpintero pasó a relojero y construyó en 1725 y 1727 sendos relojes de péndulo de bronce que bautizó como H1 y H2. Pesaban 34 y 39 kilos. Observados durante un mes entero, en el curso de ese período su margen de error jamás excedió de un segundo, cuando a la sazón los mejores relojes de bolsillo acumulaban un retraso diario de un minuto. Para contrarrestar las dilataciones o contracciones que las variaciones de temperatura provocaban en los metales, Harrison había combinado tiras largas y cortas de latón y acero para que la oscilación del péndulo no resultara demasiado lenta ni demasiado rápida. Sin embargo, estos aparatos de precisión, sometidos a las más rigurosas pruebas (calentamientos, enfriamientos, violen-

ta agitación durante horas para semejar un barco en pleno temporal), de las que siempre habían salido airosos, representaban un gran progreso, efectivamente, pero sólo en tierra. Idear un reloj marino, capaz de funcionar perfectamente entre los vaivenes de un mar enfurecido varios días o semanas, necesitaba tiempo y reflexión. Pero merecía la pena intentarlo.

El perfeccionismo de Harrison era tal que cuando, en 1741, presentó ante el Consejo su H2, a despecho de los comentarios elogiosos que recibió, criticó su propio aparato y manifestó que quería enmendar ciertos defectos, así como reducir su tamaño. Ya empezaba a concebir el H3. Tardó casi veinte años en terminarlo, años difíciles, de estrechez y absorbente dedicación a un minucioso trabajo que minó su salud. Para alentarle en sus esfuerzos, el Consejo le ayudó con cinco pagos de 500 libras esterlinas cada uno. Su «curiosa tercera máquina», como él mismo la llamaba, pesaba unos 27 kilos y se componía de 753 elementos. Medía 600 centímetros de alto y la mitad de ancho. Harrison quedó bastante satisfecho de su obra, porque le parecía que había conseguido reducir todo lo posible aquel aparato, un reloj marino de pared destinado al exiguo camarote de un capitán o comandante.

La casualidad intervino para orientar sus miras hacia otro proyecto. Durante estos afanosos años, Harrison había contactado con varios relojeros, entre ellos, con John Jeffreys, miembro del Gremio. En 1753, Jeffreys fabricó para Harrison un reloj de bolsillo para uso personal, siguiendo las indicaciones que éste le había dado. El aparato se reveló el primer reloj de precisión. Harrison, admirado, llevaba siempre consigo el ingenio, sobre cuyas propiedades meditaba sin cesar. En junio de 1755, cuando todavía no había terminado el H3, explicó ante los miembros del Consejo que tenía buenas razones para pensar que estas pequeñas máquinas, si se seguían sus instrucciones, podían resultar de gran utilidad para determinar la longitud. Sin tardanza, se puso a la tarea de crear un nuevo modelo, el H4. Lo terminó en 1759. Esta su obra maestra, que le valdría más tarde el premio tan apetecido, era un hermoso reloj marino de curiosas características. Pesaba sólo 1.360 gramos y medía 127 milímetros de diámetro. Harrison lo definía como «marcador de tiempo para la longitud». En 1775 llegó a ser considerado un guía infalible: de un día para otro, no adelantaba ni retrasaba más de tres segundos. Harrison había inventado el cronometro marino (38).

Al *San Pedro de Alcántara*, en 1786, no lo asistían tales adelantos. La siguiente máquina patentada por Harrison, la H5, tardó en comercializarse. Compleja y cara, resultaba casi inasequible. Así pues, el comandante del *San Pedro* y sus oficiales navegaron guiándose tan sólo por la latitud y «la estima», y parece que Eguía, al final de su navegación, hasta se desentendió del «corto trabajo de [calcular] un punto de estima». Para ellos, y para la multitud de sus compañeros marineros, la longitud continuaba siendo una noción brumosa, un hermético enigma.

(38) *Ibidem*.

La tragedia del *San Pedro de Alcántara* que acabamos de narrar ocurrió hace más de dos siglos, pero su recuerdo sigue vivo. En 1975, dos investigadores —Jean-Yves Blot, arqueólogo, y su esposa, María Luisa Pinheiro Blot— emprendieron excavaciones submarinas en el sitio del naufragio para localizarlo exactamente, lo que consiguieron en 1977. En tierra encontraron una zona con vestigios óseos, donde es presumible que se enterrara a las víctimas del naufragio. El mismo Blot, en 1982, presentó en La Sorbona un estudio relativo al *San Pedro* (39). Por otra parte, el recuerdo del desastre permanece indeleble en dos obras del francés Jean Pillement (40), pintor de cámara de Carlos III que, a requerimiento del Rey, asistió a los primeros días del salvamento. Ambos lienzos están expuestos, desde 1987, en el Museo Nacional de Arqueología de Lisboa.

(39) BLOT, J.-Ives y M.^ª Luisa: *O Interface História-Arqueologia: o caso do San Pedro de Alcántara (1786)*. Academia da Marinha, Lisboa, 1992-1993.

(40) Jean Pillement (1728-1808) era natural de Lyon (Francia).

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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

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

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

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

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

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

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LA HISTORIA VIVIDA

Fernando de la GUARDIA

*La paciencia y la constancia
definen al duque de Wellington*

Wellington, el general que derrotó a Napoleón

Hombre precavido y prudente, con los pies asentados sobre la tierra. Así era Arthur Coley Wellesley, duque de Wellington y de Ciudad Rodrigo. De la misma edad que Napoleón, tenía en común con éste ser una mezcla de militar y político. Se ganó su prestigio luchando contra las tropas napoleónicas en la Península, y su duelo con Bonaparte terminaría con la aplastante derrota de éste en Waterloo (Bélgica). Como estratega el duque no era tan brillante como el gran corso. Lo suyo no eran los golpes de efecto, ni las operaciones redondas y espectaculares, sino la constancia. Pero, siempre consciente de sus limitaciones, justo por eso fue capaz de humillar a Napoleón.

Nació en Dublín, en 1769. Era el tercer hijo de una familia aristocrática angloirlandesa venida a menos. Su padre, Garret Wellesley, llegó a ser vizconde y gozó de los favores del rey Jorge III. Gran aficionado a la música, educado en Eton y en Francia, ingresó en el ejército en 1797. Siguió una rápida carrera militar y política, destacando muy pronto en la carrera de las armas. Con veinticuatro años combatió contra los franceses en Holanda, y pasó después a la India, donde se forjó como militar al mando de un regimiento y se destacó en las batallas de Assaye y Argaon. Siguiendo la estela de su hermano Carlos —marqués de Wellesley—, entró en política como diputado conservador, consiguiendo un escaño en el Parlamento irlandés (1805).

El general Wellesley ha pasado a la historia como lord Wellington, el hombre que doblegó a Napoleón, el que le venció en Portugal, España, Austria y, por último, en la célebre batalla de Waterloo, tras el regreso de Bonaparte de su primer destierro, en la isla de Elba. Pero su prestigio como militar se consolidó en la participación inglesa en la guerra de la Independencia (*Peninsular War*), al frente de las tropas inglesas, españolas y portuguesas. Tras la muerte del general Moore en La Coruña, el duque se convirtió en comandante en jefe de las tropas aliadas, y su papel fue crucial para derrotar y expulsar a las tropas napoleónicas del territorio peninsular.

La intervención británica, dirigida por Wellington, decidió el desenlace de la guerra y la expulsión de los franceses. Combatió a las tropas francesas y las venció en Rolic y Vimeiro (1808) y Talavera (1809). Después de contener el avance francés en Bussaco (1810) y en Torres Vedras (1811), comenzó una ofensiva victoriosa hacia el interior de la Península. Tras la batalla de Talavera, tomó Ciudad Rodrigo (toma por la que le fue concedido el ducado del mismo nombre) y Badajoz y ocupó Madrid (1812). Aprovechando el

debilitamiento de Napoleón por la ofensiva rusa y la influencia inglesa en España —ambas fueron la pesadilla del Emperador—, Wellington expulsó definitivamente a las tropas napoleónicas de la Península tras la batalla de Vitoria (1813). En diciembre de ese mismo año, por el tratado de Valençay, Napoleón Bonaparte devolvía a Fernando VII la corona de España.

Wellington se había caracterizado por saber esperar y no precipitarse en acciones de combate contra un ejército muy superior como el napoleónico. Poseía la facultad de prever los acontecimientos y un gran sentido común, por lo que su imaginación rara vez chocaba frontalmente con la razón. Maestro en la guerra defensiva, cuando las condiciones le eran favorables solía mostrarse sumamente audaz, como demostró al lanzarse al ataque en Waterloo, aun a riesgo de poner en peligro las tropas prusianas del mariscal Blücher.

Su táctica se basaba en el orden defensivo-ofensivo a la vez. En raras ocasiones concentraba sus piezas de artillería; empleaba la dispersión y no la concentración. El sentido común era su táctica favorita: cuando las condiciones exigían prudencia, era prudente, y cuando no, se lanzaba al ataque como un rayo. Conocía a la perfección la constancia y la impasibilidad de sus soldados, virtudes guerreras de las que carecían los franceses. Utilizaba al máximo los accidentes del terreno, arrasando y destruyendo los recursos alimentarios y medios de transporte. «El verdadero motivo de mi éxito —llegó a decir en una ocasión— fue hallarme siempre en el lugar preciso, verlo todo y tomar las decisiones personalmente.»

Cuando el Emperador regresó de su exilio y recuperó el poder, Wellington fue nombrado comandante de las tropas inglesas y aliadas que hicieron frente a Napoleón en Waterloo (Bruselas). La victoria resultó esplendorosa. Las claves del éxito fueron la firmeza que logró infundir en sus unidades, la resistencia impuesta en el combate y el apoyo de las tropas del general prusiano Blücher. La derrota significaba el fin de las esperanzas de Napoleón de rehacer su imperio, aventura que había durando cien días. Tras la derrota, los aliados entraron en París, obligando a Napoleón a una segunda abdicación y restableciendo la monarquía en Francia en la figura de Luis XVIII. Esta medida obligó a Bonaparte a entregarse a los ingleses, quienes le confinan en la isla de Santa Elena, en el Atlántico sur. Tras un proceso largo y cruel, el 5 de mayo de 1821 el Emperador expira, sin que le asistan en el último trance amigos ni familiares y sin noticias de su mujer.

Posteriormente, y después de la rendición, lord Wellington fue designado jefe de las fuerzas de ocupación de Francia, compleja tarea en la que exhibió un talante moderado, ganando fama de justo y prudente. Desempeñó misiones diplomáticas: embajador en París (1814-1815) y miembro de la delegación inglesa en el Congreso de Viena (1815). Considerado héroe nacional y rodeado de un gran prestigio militar, pasó a formar parte en 1818 del gobierno de lord Liverpool. En 1828 se convirtió en primer ministro, aunque no ejerció como tal mucho tiempo, pues dimitió en noviembre de 1830 por su oposición a incrementar la representación ciudadana en el Parlamento. Más tarde, fue

nombrado ministro de Asuntos Exteriores en el gobierno de Robert Peel (1834-1835), y entre 1835 y 1841 ejerció de ministro sin cartera. En 1842 fue nombrado comandante en jefe del Ejército inglés, cargo que conservó hasta su muerte.

Hombre de carisma y personalidad, tuvo una fuerte influencia en la joven reina Victoria, que le adoraba. Su postura política fue ultraconservadora. Consideraba que el régimen constitucional inglés, por más que careciese de constitución escrita, era perfecto y no necesitaba ninguna enmienda, oponiéndose en consecuencia a la reforma electoral de 1830. Fue el último general que gozó de verdadero poder político. El duque de Wellington murió en Walmer Castle (condado de Kent) el 14 de septiembre de 1852, a los ochenta y tres años, y sus restos descansan bajo la cúpula de la londinense catedral de San Pablo.

A lo largo de su vida el prestigio de Wellington se fue consolidando a través de sus victorias en la Península, lo que determinó el nombramiento como general en jefe de los ejércitos españoles, nombramiento que no fue del agrado de los generales hispanos. Pero, sin duda alguna, la biografía de Arthur Wellesley, duque de Wellington, colmada de títulos, honores y prebendas, es una de las más completas, brillantes y dinámicas de la historia universal.

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

DOCUMENTO

La expedición del vapor *Buenos Aires*

El caos generalizado que sacudía España a comienzos de 1932 culminó el 19 de enero con una huelga general revolucionaria en los pueblos de la cuenca del Llobregat, huelga que prendió en toda la zona con gran violencia. Inmediatamente fue enviada a Barcelona desde Getafe una escuadrilla de seis aviones de la Aeronáutica Militar y los destructores *José Luis Díez y Alcalá Galiano*. A medida que la insurrección iba siendo sofocada en Cataluña, los detenidos eran trasladados a Barcelona, donde se les recluía en el vapor de la Compañía Trasatlántica *Buenos Aires*. El gobierno de la República, una vez sofocada esta intentona insurreccional de matriz anarquista, decidió deportar a la Guinea Española a los principales implicados en ella, que embarcaron en el citado *Buenos Aires* y en un buque de guerra. En total fueron 119 los anarquistas de la CNT y la FAI deportados por el Gobierno.

Al mando del capitán de fragata Hermenegildo Franco y Salgado-Araujo, comandante del *Díez*, la división salió el 10 de febrero en demanda de Cádiz, donde entran ambos barcos el 12, a las seis de la mañana. A medianoche se hacía a la mar el barco de la Trasatlántica, escoltado ahora por el cañonero *Cánovas del Castillo*, rumbo a Las Palmas de Gran Canaria, adonde llegan los dos buques el 15. Después de carbonear, zarpan con destino a Guinea el día 17, haciendo escala en Dakar (Senegal). El 2 de marzo, los buques fondeaban en Santa Isabel. El capitán Franco se presentó ante el gobernador general de la posesión española, Gustavo de Sosota, con el fin de recibir instrucciones para el desembarco de los deportados. Cuál no sería la sorpresa de aquél al enterarse de que el gobernador carecía de toda instrucción al respecto.

Durante la navegación hubo constantes problemas con los deportados, pues éstos no paraban de solicitar ropa de abrigo al jefe de la expedición. Acompañamos diferentes peticiones de ropa, personales y colectivas, así como las instrucciones del ministro de Marina al jefe de la expedición. La odisea de los confinados y de sus guardianes acabaría con deportaciones a Fuerteventura y Villa Cisneros a finales de marzo.

(Fotocopias de los originales en poder del capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón, nieto del jefe de la expedición, quien las ha prestado amablemente para la ocasión. Confrontado.)

Los detenidos a bordo del vapor
"Buenos Aires", y cuyos nombres
se expresan más abajo, solicitan

del Comandante de la expedición, como
autoridad superior inmediata, se les
proporcione a cada uno de ellos de
un traje, dos mudas interiores, pañue-
los, calcetines y un par de zapatos.

Juan Molina Alaya, Pascual Bor-
nes Hernández, José María Rufas Serra,
José Álvarez López, Salvador Lozano,
Ruiz, Lorenzo Más Jibat, Antonio
Pichiner, Ramón Francisco Sanchez,
José Galindo Ferrer, Manuel Sanchez
Martínez, Victorio Sánchez Martínez,
Manuel Peralta Bernad, Covarinto Jar-
cia Garcia, Diego María Sánchez,
Pedro Aring Carceller, José Jiner Al-
barración, Joaquín Satorre Morales,
Juan Guiles Carrillo, Salvador
Horta Eo, Angel Satorre Morales, ~~San~~
Juan Capdevilla Merino, Manuel López
Blanco, Juanmán Vall fuellar, Primiti-
vo Arias Hernández, Enrique Juan
Pérez, Diego Pérez Hernández, José Planes
Castrol, Francisco Luesada Lara,
Honofre Garcia Vera, Modesto Herrera.

Alonso, Jaime Caro Español, Auto.
Carrasco Romero, Diego Pérez Malcón,
Auto. Moreno Malcón, Ramón Esen-
de Bonabeki, Juan Bautista Laine, Laine
Rillo Escudé, Aurelio Gómez Estera,
Francisco Basante Girabana, Ma-
nuel Pérez Felín, Miguel Aguilar
González, Juan José Meca, Ginés Hor-
til González, Juan Martijá Zubeldia
Manuel Ballester López, Javier Za-
rrato Zabarrón, Vicario Fortaja-
da Muñoz, Valentín Fortaja-
da Ferrans Pagan, Manuel
Jarcia Pérez, Sebastián Pérez López
Juan Casado Belmonte, José Cruz
Jallardo, Julián Campo Eraber, Mar-
co Villar Mendoza, Auto. Mendez
Lamora, Rufino Couto Palacio, Ma-
nuel Medina Simares, Ferdinando
Correvalde Colell, Bartolomé Ponce
Jarcia, Vicente Blesa Martínez, Auto.
Blesa Martínez, Ramón Ribera Soler,
Domingo Concha Chafido, Aquilino
Ferrer Clavel, Angel Gómez Labi-
guera, José Ramírez Miralles, Angel
Cantarrón Jarcia, José Rufiera Saus,
Siderico Bon Rius, Nicomedez
Cortés Herrero, Eduardo Muñoz
Vega, Domingo Ascaso Abadía,
Cafael Martín Soler, Fran. Ascaso
Abadía.

Julián García Vicente, Juan Navarra
Suy, Juan Arca Moreda, Vicente
Acín Más, Manuel Prieto García,
Antonio Aquilón, Casals, Domingo
García, Manuel Rodríguez Moretán,
Antonio Hordax Sáizano, Joaquín
Masmano Farolo, Antonio Avila
Bélez, Juan Parra Sánchez, Ant^o
García Huro, Clemente Giróna Procles,
Pablo Mayo-Loyo, Eduardo Soler
y Ant^o Matiz Moreno.

Palma, 31 de Marzo 1936.

El bordo del "Buenos Aires" - 1.º = 4-32.

Al Comandante Jefe de la expedición del "Buenos Aires"

En atención a mi respuesta dada a mi justa demanda sobre el arribo de la ropa deteriorada con motivo de la carga de carbón para ese buque en las Palmas, Grand Canaria, he de manifestarle, que por lo que a mí se refiere, fuigo en esa condición un gabán tépico inglés, color claro y una manta grande de naje.

Le hago saber, que para poder apreciar mejor el valor de las piezas en cuestión en el estado actual y ajustar a ello la indemnización a percibir, la he visto antes, encontrándola - la veía sobre todo - en estado inadmisible por la humedad, rompimiento y deterioro por la acción de la "polilla", por lo que pido, en puntas por el abrigo y veinticinco por la manta.

Estas piezas, cuando la referida carga del carbón se encuentra con casi nuevos, pues solo hacía cuatro meses que las había adquirido.

Lo mego encarecidamente se sirva por esta vez responderme por escrito a esta mi petición.

En espera pues de mi pronta respuesta para saber a que atenerme y obrar en consecuencia, atentamente

Antonio Hernandez (Progrero)

CAÑONERO
"CÁNOVAS DEL CASTILLO"

COMANDANCIA

Núm.

Sr. Jefe de la expedición.

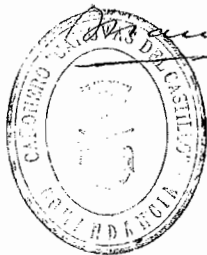
En radio cifrado recibido en la mar el 13 a las 14 horas me dice el Excmo. Sr. Ministro de Marina lo siguiente:

"Sirvaso comunicar al Capitan Fragata Franco lo siguiente: despues de repostarse carbon en Canarias ~~se~~ dirigirá a Santa Isabel (Fernando Poo) con las escalas indispensables para carboneo buques procurando que Cañonero "Canovas" llegue con el mayor repuesto posible a cuyo fin debe adquirir en Canarias 400 toneladas que transportara en bodega al Buenos Aires para descargarlo en Santa Isabel despues de rellenar el cañonero. En Santa Isabel recibira instrucciones del Gobernador General sobre desembarque en **Bata** del personal que el Buenos Aires lleva de transporte. Una vez hecho el desembarco y cuando el Buenos Aires reciba orden regresar Barcelona regresara V S con toda fuerza que fue custodiando quedandose en Bata el

Cañonero cuyo Medico coayudara con el de la Colonia a la asistencia de los detenidos politicos. Para suministro sucesivo carbon para cañonero se estudia envio mensual 200 toneladas a Santa Isabel por vapor correo.

Lo que tengo el honor de comunicar a V. S para su conocimiento.

A bordo Puerto de la Luz 15 de Febrero de 1932.

Manuel de Triana


Vapor "BUENOS AIRES"

Comandancia Militar

=====

Relación de los individuos detenidos en este
buque que pasan hospitalizados a la Estación de Sanidad
Exterior de este puerto.

1 X Gonzalo Garcia X
2 X Felix Marquez X
3 X Pedro Fernandez X
Vicente Pérez
José Grima
Joaquin Latorre
4 X Manuel Rodriguez X
Antonio Orda
Diego Pérez
Juan Parra
~~Juan Parra~~
Isidro Noguerras
5 X Aquilino Rodriguez X
Buenaventura Durruti
Nicomedes Cortes
Domingo Ascaso
Juan Molina
Santiago Tronchoni
Manuel Prieto.

A bordo Puerto de la Luz 31 de mayo 1914

Alfonso
Recibí los individuos relacionados

Y además *Angel Gomez* *de la brigada*
Alfonso



Sr Comandante

El arajo firmante solicita
a V. un par de alpargatas
por andar me vice ya mas
de 15 dias descalzo y sin
dinero

Favor que de V.
espera este su S. S. q. v. d.
Dn.

José Galindo

Al Sr. Comandante

Muy respetable Señor:

En Santa Isabel, hice a V. pre-
sente la necesidad que yo tenía
de una camisa y un pantalón
aunque fueran deteriorados; en vista
ha entregado a varios necesitados y
lo mío lo ha echado al olvido;
suplico una vez más se digna
considerarme lo arriba indicado.

Suyo afecto Gonzalo Parra

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

El Archivo Histórico Provincial de Cádiz

Su historia

El Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), creado oficialmente por el decreto 746/1975, de 6 de marzo, acaba de cumplir treinta años. Antes de esta su creación oficial, estuvo funcionando de manera provisional desde 1972 en la planta baja de la sede de la Diputación Provincial, sita en la gaditana plaza de España. Pero el continuo crecimiento de sus depósitos por la gradual incorporación de fondos, obligó al Ministerio de Cultura a comprar en 1980 el inmueble conocido popularmente en Cádiz como «Casa de las Cadenas», para destinarlo a sede del Archivo. Rehabilitada la casa convenientemente, el AHPC pudo trasladarse a ella en mayo de 1987. Se inauguró oficialmente en mayo de 1991, en un acto presidido el presidente de la Junta de Andalucía.

En la actualidad, el Archivo se rige por el convenio de colaboración entre el Ministerio de Cultura y la Junta de Andalucía de 21 de mayo de 1994. Ese mismo año, los fondos en él custodiados fueron integrados en el Sistema Andaluz de Archivos.

La sede

La llamada Casa de las Cadenas es un buen ejemplo de lo que era el hogar de un comerciante con Indias de fines del siglo XVII, en este caso, el del portugués Diego Barrios de la Rosa. En la planta baja se ubicaba el almacén; en el entresuelo, el escritorio u oficinas comerciales; en el piso principal, la vivienda de la familia. La segunda planta estaba destinada al servicio doméstico. La casa disponía de un patio porticado con aljibe, y de una suntuosa torre desde la que se divisaban los barcos que iban a América o que de ella volvían. La fachada se halla enmarcada por una rica portada, labrada con mármoles genoveses de Carrara. Después de trescientos años de historia, la casa fue objeto de una remodelación, como ha quedado dicho, para adaptarla a las necesidades del Archivo.

El Archivo

La limitación de espacio en esta sección de «La Historia Marítima en el mundo» nos obliga a hacer un muestreo de los fondos de este archivo, selec-

cionado aquellos títulos cuyo contenido pudiera interesar a nuestros lectores, en la inteligencia de que siempre pueden tener acceso al cuadro de clasificación general empleando los medios que facilitamos al pie de este trabajo.

Digamos para empezar que el núcleo inicial y preferente de los fondos corresponde a los protocolos notariales, de más de cien años de antigüedad, procedentes de los archivos de protocolos de la provincia. Junto a esto, y de acuerdo con la legislación vigente, en el AHPC ingresa de forma regular documentación proveniente de todos los ramos de la Administración civil del Estado y de la Junta de Andalucía correspondiente a la provincia de Cádiz. En la actualidad, son más de cien los organismos que tienen depositados sus fondos en el centro.

Además de estas transferencias regulares, el AHPC recibe otros fondos, bien por donación, bien por depósito, expropiación o compra. También cuenta con un servicio complementario de copias microfilmadas de documentos de interés histórico para la provincia pertenecientes a otros archivos.

La recogida de toda esta documentación ha hecho que el archivo cuente en la actualidad con cerca de 10.000 unidades de instalación (entre libros y cajas), accesibles a través de numerosos instrumentos descriptivos: inventarios, catálogos, índices y bases de datos.

La consulta de documentos es libre y gratuita, con los límites impuestos por la legislación. Para la consulta, se expide una tarjeta nacional de investigador y un pase temporal. El centro dispone de un servicio de fotocopias, excepto para aquellos documentos cuyo estado de conservación lo desaconseje, y otro de digitalización.

El Archivo se enriquece con una biblioteca auxiliar. Especializada en historia general y local, archivística y ciencias históricas auxiliares, comprende más de 100.000 libros y folletos, y unos 200 títulos de revistas.

Los fondos: fondos, colecciones y documentos

— Archivos públicos:

Judiciales, de la Fe Pública (notariales y registrales), Administración periférica del Estado, Administración periférica de la Junta de Andalucía, Instituciones del Movimiento Nacional, Administración corporativa (colegios profesionales).

— Archivos privados:

Archivos personales y familiares (col. Enrique Hormigo Sánchez y col. José Pettenghi Estrada), Asociaciones y Fundaciones (Hermandad Provincial de Alféreces Provisionales, Academia Gaditana de Ciencias y Letras), Empresas (Vigorito, fábrica de fundición de bronce, Cádiz), Archivos religiosos.

— Colecciones:

Documentos textuales, Documentos figurativos (mapas, planos y fotografías).

— Reprografía de complemento:

Fondos documentales (actas de la Junta Provincial de Cádiz; archivo del marqués de Villarreal y Purullena).

Para más información dirigirse a

Archivo Histórico Provincial
C/ Cristóbal Colón, 12; 11005 CÁDIZ
Tlfs.: 956 26 03 11/ 956 260901. Fax: 956 20 01 70
C/e: informacion.ahp.ca.jul@juntadeandalucia.es
(*)

J.A.O.

(*) Las notas de este artículo han sido tomadas de la información suministrada por el propio AHPC el 20 de noviembre de 2005.

NOTICIAS GENERALES

XXXVII Jornadas de Historia Marítima. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 25, 26 y 27 de noviembre de 2008 se celebrarán unas jornadas sobre el tema marco «El Plan Ferrándiz. Poder Naval y Poder Marítimo». Las sesiones se desarrollarán en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, sito en el número 7 de la calle Juan de Mena (28071 Madrid).

En 1907, con Maura en el poder y el almirante Ferrándiz de ministro del ramo, inmerso el país en la resaca de los desastres navales de Cavite y Santiago de Cuba de 1898, a los que condujeron los desaciertos políticos, y con la Marina en una situación crítica, se aprueba la llamada Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, fruto de los intentos renovadores no sólo de Sánchez de Toca y de Maura, sino también de una serie de ministros cuyos proyectos de reforma naval acabaron en rotundo fracaso. La ley se enfrenta con la tarea de efectuar una profunda reorganización de los institutos y servicios de la Armada, introduciendo importantes reformas que afectaban a la organización y a los recursos, especialmente al personal y al material. Y así, se crea el Estado Mayor Central de la Armada, la Jefatura de Construcciones Navales, la Jefatura de Artillería, etc., pero sobre todo se programaba un nuevo plan de flota, indispensable para sacar a la Marina de su estancamiento.

El Instituto de Historia y Cultura Naval ha querido aprovechar el centenario de este resurgir naval para, a través de este ciclo de conferencias, acercar a los españoles la figura de su impulsor, el almirante José Ferrándiz Niño, hombre por lo demás de gran austeridad y honradez al que la Marina tiene mucho que agradecer.

El programa contempla, como de costumbre, cinco conferencias de cincuenta minutos y sus correspondientes coloquios de diez minutos. Los temas son estos:

— Martes 25 de noviembre:

- Apertura a cargo del contralmirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «Sánchez de Toca y el concepto de Poder Naval», por José Cervera Pery, general auditor (H) del Cuerpo Jurídico Militar.

— Miércoles 26 de noviembre:

- «El Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz», por Antonio de la Vega Blasco, capitán de navío y doctor en Historia;
- «La Sociedad Española de Construcción Naval», por Hermenegildo Franco Castañón, capitán de navío.

NOTICIAS GENERALES

— Jueves 27 de noviembre:

- «El almirante Ferrándiz», por Agustín Rodríguez González, doctor en Historia y profesor de la Universidad San Pablo-CEU;
- «Implicaciones industriales del Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz», por Javier Álvarez Laita, ingeniero industrial e investigador.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 7. 28071 Madrid.
Telf.: 91 3795050. Fax: 91 379 59 45.
C/e.: ihcn@fn.mde.es

«La guerra de la Independencia. Una visión militar». Madrid, España

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Militar, entre los días 20 y 23 de octubre de 2008 se celebró en Madrid un ciclo de conferencias que llevó por título «La guerra de la Independencia. Una visión militar». Las sesiones se desarrollaron en la sede del mencionado Instituto (Mártires de Alcalá, 9; 28015 Madrid), siguiendo el orden que se detalla:

— Lunes 20 de octubre:

Luego de los actos de inauguración, tuvo lugar un coloquio con el coronel Juan José Sañudo Bayón.

— Martes 21 de octubre:

«La Artillería en la guerra de la Independencia», por Carlos Medina Ávila, teniente coronel.

— Miércoles 21 de octubre:

- «Una ocasión fallida», por Fernando Puell de la Villa, coronel;
- «El combatiente en la guerra de la Independencia», por José Manuel Guerrero Acosta, teniente coronel.

— Jueves 23 de octubre:

«La dirección de la guerra», por Andrés Casinello Pérez, teniente general.

A continuación se procedió a la presentación del libro del general Casinello *La turbulenta vida del conde de Montijo*, editado por Camiño do Faro. En

el acto intervinieron el general Luis Sánchez Noalles, director del Instituto de Historia y Cultura Militar, y Emilio de Diego García, presidente de AEGI y académico de la Real de la Historia.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Militar
Ciclo de conferencias
C/ Mártires de Alcalá, 9; 28015 Madrid
Telf.: 91 5470300/08/09. Fax: 91 5594371
Internet: www.ejercito.mde.es/ihycm
C/e.: ihycm@et.mde.es

I Semana de Cultura y Periodismo Militar. Madrid, España

Organizada por el Centro Cultural de los Ejércitos y las principales revistas y editoriales españolas especializadas en historia militar, del 3 al 10 de octubre de 2008 se celebró en Madrid la I Semana de Cultura y Periodismo Militar, cuyo tema marco fue «La Milicia y la Historia». El programa del evento, que contó con la colaboración de la Asociación Española de Militares Escritores y de la Asociación de Reservistas Voluntarios, y que tenemos a mano en el momento de redactar esta noticia es el que sigue:

— Viernes 3 de octubre:

- Inauguración de las jornadas;
- «El concepto de Historia Militar», conferencia a cargo de don Miguel Alonso Baquer;
- Exposición de miniaturas militares de la guerra de la Independencia;
- Exposición literaria por parte de la Asociación Española de Militares Escritores.

— Lunes 6 de octubre:

Mesa redonda con el título «El periodismo militar en la España contemporánea». En ella intervendrán: don Eladio Baldovín Ruiz, don Ricardo Lenois Gran de Toro, doña Sara Fernández Zurita y don Mariano Juan Ferragut; oficiará de moderador don Lucas Molina Franco.

— Martes 7 de octubre:

Mesa redonda «La Historia Militar en las revistas de hoy», en la que participarán don José Luis Blanco Quiñones, don Carlos Fresno y don Jorge Fernández Copel; ejercerá de moderador don Gustavo Andújar.

NOTICIAS GENERALES

— Miércoles 8 de octubre:

Conferencia-coloquio bajo el título «Los corresponsales de guerra», en la que tomarán parte don Gustavo Morales Delgado, don Rafael A. Permuy López y don Enrique Domínguez Martínez Campos y don Juan J. Revenga. Hará las veces de moderador don Fernando Cuen.

—Jueves 9 de octubre:

Mesa redonda «El periodismo y la propaganda en la guerra de la Independencia». Moderados por Fernando Martínez Lafinez, intervendrán don Fernando Ripio, don Emilio de Diego y don Carlos Canales.

— Viernes 10 de octubre:

- «Consecuencias de la guerra de la Independencia para la nación española», por José Manuel Toribio Cuenca;
- Clausura.

Para más información dirigirse a

I Semana de Cultura y Periodismo Militar.
Centro Cultural de las Ejércitos
C/ Gran Vía, 13. Madrid

Congreso internacional «Andrés de Urdaneta: un hombre moderno». Ordizia (Guipúzcoa), España

Organizado por el Ayuntamiento de la localidad y la Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales del Ministerio de Cultura, durante los días 25, 26, 27 y 28 de noviembre de 2008 se celebró en Ordizia un congreso internacional bajo el tema marco «Andrés de Urdaneta: un hombre moderno». Las sesiones del congreso, con el que colaboró la Universidad del País Vasco, se desarrollaron en el Palacio Barrena, sito en la villa guipuzcoana.

Según expresa la organización, el objetivo del evento era «presentar un estado de la cuestión sobre la figura de Andrés de Urdaneta con la intención de fomentar un reconocimiento de los valores científicos y diplomáticos de este personaje. Para ello se pretende fomentar un fructífero intercambio de opiniones y conocimientos en esta materia entre especialistas de los distintos continentes y universidades; y facilitar asimismo la difusión de nuevas investigaciones, tanto por parte de ponentes como de comunicantes, que aporten un mayor conocimiento sobre la figura de Andrés de Urdaneta».

Como de costumbre, puesto que la noticia se da retrospectivamente, extractamos la convocatoria y facilitamos a nuestros lectores sus contenidos

histórico-navales. El programa, dividido en tres bloques temáticos, con sus respectivas comunicaciones y debates, recogía las siguientes ponencias:

— Martes 25 de noviembre:

- Ponencia inaugural: «Apunte biográfico de Andrés de Urdaneta», por Isacio Rodríguez Rodríguez, padre agustino y estudioso de Urdaneta;
- «Acción política de Andrés de Urdaneta y su descripción geo-antropológica de las islas del Maluco», por Manuel Lobato, del Instituto de Investigaçao Científica Tropical, Lisboa.

— Miércoles 26 de noviembre:

- «La figura de Andrés de Urdaneta en la historiografía indiana, conventual, documental y moderna», por Patricio Hidalgo Nuchera, de la Universidad Autónoma de Madrid;
- «Andrés de Urdaneta en su entorno vasco», por Juan Gil Fernández, de la Universidad de Sevilla;
- «Las dificultades del tornaviaje de Urdaneta», por José Ramón de Miguel Bosch, San Sebastián.

— Jueves 27 de noviembre:

- «El trabajo científico de Andrés de Urdaneta y el problema de la longitud geográfica», por José Antonio Cervera Jiménez, del Instituto Tecnológico de Monterrey (México);
- «Andrés de Urdaneta y sus años de funcionario de la Corona en Nueva España», por Thomas Hillerkuss Finn, de la Universidad Autónoma de Zacatecas (México);
- «La trascendencia del tornaviaje en el comercio transpacífico», por Cristina Barrón Soto, de la Universidad Iberoamericana (México);
- «Los continuadores de Urdaneta. Vascos en la nueva ruta de la seda (siglos XVI a XVIII)», por Antonio Francisco García-Abásolo, de la Universidad de Córdoba.

— Viernes 28 de noviembre:

- «Filipinas y los filipinos en el tiempo de Urdaneta», por Amberth R. Ocampo, presidente del Instituto Nacional de Historia de Filipinas y ex ministro de Cultura de Filipinas;
- «APEC: Nueva Unión Económica en la región del Pacífico después de 500 años», por Toshio Obi, de la Universidad de Waseda (Japón);
- Conferencia de clausura: «Alegría, tristeza y ansiedad en la travesía el galeón de Manila», por Leoncio Cabrero, de la Universidad Complutense de Madrid.

Fueron los coordinadores del congreso la doctora Susana Trechuelo García, de la Universidad de Cantabria, y José Ramón de Miguel Bosch. Colaboraron asimismo en la organización el doctor Óscar Álvarez Gila, de la Universidad del País Vasco, y la doctora Ana de Zaballa Beascoechea, del mismo centro académico. También es de reseñar el apoyo brindado por el Departamento de Historia Medieval y de América de la UPV/EHU.

Para más información dirigirse a

Secretaría del congreso «Andrés de Urdaneta: un hombre moderno».
Barena Kultur Etxea, Nicolás-Lekuona Plaza z/g.
20240 Ordizia (Guipúzcoa).
Telf.: 94 380 56 30.
C/e.: cultura@ordizia.org
Página web oficial de «Urdaneta 500»: www.andresurdaneta.org

EXPOSICIONES

La guerra de la Independencia en el Museo Naval de Madrid. España

El Museo Naval de la Armada, sumándose a la ploriferación por toda España de actos conmemorativos sobre la guerra de la Independencia, inaugura una muestra sobre el conflicto. La exposición coincide con varios ciclos de conferencias sobre la materia organizados por el Instituto de Historia y Cultura Naval, y con ella el Museo, ejerciendo la función divulgativa de la historia naval que tiene encomendada, desea resaltar el papel que la Armada desempeñó durante la contienda, tanto más cuanto que este aspecto de nuestra guerra de Independencia ha sido poco tratado y resulta en buena medida desconocido para el gran público.

La comisaria de la muestra es M.^a Carmen López Calderón, quien a la vez ejerce de coordinadora de la misma, tarea que comparte con la conservadora del Museo Naval M.^a Luisa Martín-Merás.

Los fondos de la exposición están distribuidos en las siguientes secciones:

- *Las fuerzas navales.* Las 34 piezas de esta sección abarcan modelos de barcos de tamaño mediano y pequeño: fragatas, bergantines, lanchas cañoneras y otras embarcaciones menores, casi todas clasificadas como unidades sutiles. La sección se completa con miniaturas que visten traje de uniforme, planos de embarcaciones sutiles y otros objetos de la época.
- *Los marinos en tierra.* Componen este apartado 39 piezas: retratos de personajes, dibujos de soldados de uniforme, armas (sables, pistolas y trabucos) y medallas.
- *Franceses y afrancesados.* Entre sus 23 piezas se pueden encontrar modelos de navíos, órdenes y decretos de Napoleón, sables, medallas, banderas...

— *Cádiz, cabeza de la Nación*. Esta última sección la conforman 22 piezas: retratos de personajes, monedas de oro y medallas conmemorativas, actas, decretos, Constitución y otros documentos de la época.

La exposición permanecerá abierta del 31 de mayo de 2008 al 15 de enero de 2009. Los visitantes tienen a su disposición un catálogo donde se reproducen todas las piezas expuestas en ilustraciones a todo color.

Para más información dirigirse a:

Exposición sobre la guerra de la Independencia
Museo Naval de la Armada
C/ Juan de Mena, 1; 28071 Madrid
Tlf.: 91 523 82 40. Fax: 91 379 50 56.
Internet: www.museonavalmadrid.com
C/e: museonavalmadrid@fn.mde.es

CARTOGRAFÍA

Seminario internacional de cartografía medieval hispánica. Madrid, España

Organizado por la Real Liga Naval Española (RLNE), la Real Sociedad Geográfica (RSG) y el Museo Naval de la Armada (MNA), con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 2, 3 y 4 de diciembre de 2008 se celebrará en Madrid un seminario internacional sobre cartografía centrado en el tema marco «Cartografía medieval española. Imagen de un mundo en construcción». Las sesiones, que tendrán lugar en el salón de actos del Museo Naval de la Armada en Madrid (C/ Juan de Mena, 3), se ajustarán al siguiente programa:

— 2 de diciembre:

Discurso de apertura, pronunciado por el profesor doctor Juan Velarde Fuertes, presidente de la RSG.

- «La Cartografía, lenguaje franco universal», por el profesor doctor José Antonio Fernández Palacios, presidente de la RLNE;
- «Ptolomeo en su tiempo, última *imago mundi* inicial», por el profesor doctor Jacobo Storch de Gracia y Asensio, de la Universidad Complutense de Madrid (UCM);
- «Cartografía precientífica altomedieval», por el profesor doctor Felipe Hernando Sanz, de la UCM y de la RSG;
- «Cartografía medieval musulmana, Al-Idrisí», por el doctor Alfredo Surroca Carrascosa, de la RLNE y de la RSG.

NOTICIAS GENERALES

— 3 de diciembre:

- «El portulano, arte y oficio», por la doctora Sandra Sáenz-López Pérez, de la UCM;
- «La cartografía mallorquina, Cresques y su mapa de 1375», por el profesor doctor Jesús Varela Marcos, de la Universidad de Valladolid y de la RSG;
- «Inicios de la cartografía globular, aparición del Nuevo Mundo», por el profesor doctor Mario Ruiz Morales, de la Universidad de Granada y de la RSG;
- «La llamada del Oriente en la cartografía antigua», por el profesor doctor Miguel Luque Talaván, de la UCM y de la RSG;
- «Otro estilo cartográfico, los mapas de los indios americanos», por el profesor doctor José Luis de Rojas y Gutiérrez de Gandarilla, de la UCM.

— 4 de diciembre:

- «Últimos mapamundis medievales y apertura a nuevos espacios», por el profesor doctor Mariano Cuesta Domingo, de la UCM y de la RSG.
- «Un tesoro museográfico: la carta de Juan de la Cosa», por el Excmo. Sr. D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Real Academia de la Historia;
- «Monumentos cartográficos portugueses (1485-1503): Cantino», por el profesor doctor Francisco Contente Domínguez, de la Universidad de Lisboa y de la Academia de la Marina de Portugal;
- «Herencia de la cartografía hispánica: Mercátor», por el profesor doctor Rodolfo Núñez de las Cuevas, presidente de honor de la RSG;
- discurso de clausura, pronunciado por el profesor doctor José Antonio Fernández Palacios, presidente de la RLNE.

En el curso del seminario están programadas visitas guiadas al Museo Naval de la Armada. Por otra parte, se prevé que la UCM conceda créditos de libre configuración a los alumnos asistentes.

La coordinación del evento correrá a cargo de Mariano Cuesta Domingo y Alfredo Surroca Carrascosa.

Para más información dirigirse a

realliganaval@terra.es

secretaria@realsociedadgeografica.com

Grupo de Investigación Complutense «Expansión Europea», telf.: 91 394 57 91

UNIFORMOLOGÍA

XVII Curso de Uniformología. Madrid, España

El Instituto de Historia y Cultura Militar convoca el XVII Curso de Uniformología, que se celebrará entre el 27 de octubre y el 2 de diciembre de 2008, en horario de 17.00 a 19.00 horas.

«El uniforme militar refleja en cada momento la tradición y el pasado histórico de cada época de una nación, con sus condicionantes sociales, políticos y económicos». En consecuencia, «este curso intenta dar a conocer, de forma teórica y práctica, los diferentes uniformes militares españoles a lo largo de la historia, con la finalidad de mostrarles los hitos que distinguieron las diferentes épocas y los diversos componentes que conforman la uniformidad militar. Se pretende asimismo que el alumno adquiera unos conocimientos básicos que le permitan realizar investigaciones futuras».

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Militar
C/ Mártires de Alcalá, 9; 28015 Madrid
Tlf.: 91 758 35 42.
Internet: www.ejercito.mde.es/ihycm
C/e.: ihycm@et.mde.es

J.A.O.

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.

RECENSIONES

GARCÍA CASTAÑÓN, Santiago: *Vida y fabulosas aventuras de Pedro Menéndez de Avilés*. Sociedad Económica de Amigos del País de Avilés y Comarca, Avilés, 2006, 192 páginas.

Don Pedro Menéndez de Avilés, capitán general de la Mar Océano y conquistador de la Florida, es un personaje fabuloso perteneciente a un siglo ya de por sí fabuloso. De su atractiva personalidad se han ocupado numerosos historiadores, cautivados por sus hazañas y sus peripecias bélicas. Pero esta biografía que ahora reseñamos, brotada de la pluma del profesor García Castañón, adopta un cariz peculiar que la distingue de todas las publicadas hasta ahora sobre el Adelantado y que seduce desde las primeras líneas.

El autor, en un original prefacio, explica cómo «hace unos meses» halló «por ventura, y casi de tapadillo un legajo de papeles que dejó el finado capitán de la Flota de Su Majestad, tras su óbito, ocurrido en la villa de Santander». Por mor de este artificio literario del manuscrito encontrado, es el propio Menéndez Avilés quien de viva voz narra de modo apócrifo su vida y hechos. Y así, las trepidantes aventuras en que se ve inmerso el protagonista se adornan con un estilo añejo y exquisito, lo que redundará en una lectura amena y grata donde las haya.

Pedro Menéndez de Avilés dedicó su vida a la causa del Rey, al que sirvió con pertinaz lealtad y para quien conquistó los vastos territorios de la Florida. Víctima de las intrigas, con la connivencia de un parcial Consejo de Indias se vio despojado de la mayor parte de sus bienes, ganados con entera legitimidad. Ha correspondido a la Historia rehabilitar su figura y devolver a ésta el lustre debido. A este empeño viene a sumarse, con una brillante contribución, la original biografía novelada del profesor García Castañón.

PESADO RICCARDI, Carlos: *Gutiérrez de la Concha. Una vida para el Rey*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2007, 208 páginas.

Gutiérrez de la Concha es una de las muchas ramas brotadas del fértil tronco de los marinos ilustrados, científicos y descubridores, cuya entrega y lealtad a la patria excedió del ámbito de los meros hechos de armas. Personaje sobresaliente en los dominios de la náutica, la ciencia y la política, de haber nacido en otro país con más apego por su pasado que el nuestro, su figura de fijo habría recibido toda la atención de que es merecedora, como atinadamente señala en la presentación el profesor Rodríguez González.

Carlos Pesado Riccardi, joven y entusiasta investigador argentino, y que por más señas se halla doctorándose en una universidad española, se propone en la obra que ahora glosamos resarcir al biografiado de esta desatención. En ella, aparte de trazar una semblanza de De la Concha, inserta a éste en la trágica

ca coyuntura política que le tocó vivir en tierras de América, cuyo corolario sería su gloriosa muerte.

Biografía de estilo esmerado, cimentada en una exhaustiva documentación, consigue que resalte como merece el acendrado sentido del honor y de la lealtad que anidaba en aquellos esclarecidos marinos, leales a carta cabal a su patria y su rey, y cuya aciaga suerte no ensombrece un ápice lo glorioso de su memoria.

CHEREGUINI, Benito: *Buena amanecida*. Editorial Noray, Barcelona, 2007, 195 pp., ilustraciones.

Las vivencias y recuerdos personales han sido los mimbres con que se ha tejido la trama de no pocas novelas. A este subgénero novelístico, que podríamos denominar de biografía sentimental o vivencial, se adscribe *Buena amanecida*, novela de mucha más sustancia de lo que sugiere su estilo accesible, que rehúye la afectación y el ringorrango.

Enmarcada cronológicamente en un tiempo muy denso a efectos históricos, la obra se estructura en tres partes nítidamente diferenciadas. La primera recrea la infancia del protagonista, interno en el Colegio de Huérfanos de la Armada durante la posguerra. En estos esforzados tiempos, hijos de vencedores y de vencidos convivían en el entrañable Cha, unos y otros con el cinturón apretado por igual, en un anticipo de lo que sería la reconciliación nacional posterior. En la segunda parte vemos al protagonista residiendo en Estados Unidos, a fin de instruirse en el mando de un submarino que ha de integrarse en una renovada Armada española. Esta lejanía de la patria da pie a unas jugosísimas reflexiones por parte del protagonista, en cuyo ánimo dejan huella indeleble las vivencias y encuentros que jalonan esta etapa de su vida. Por último, la tercera parte gravita en torno a la intentona golpista de Tejero y el desconcierto que sembró, del que también fue presa el protagonista.

Buena amanecida es, por tanto, una novela que invita a meditar; novela asimismo valiente, por los contundentes juicios que el autor esparce a lo largo de sus páginas, juicios arriesgados pero pronunciados con entero conocimiento de causa. Novela de estructura compleja, donde se entreveran personajes de pura ficción con otros bien reales, y que recurre al contrapunto para involucrar al lector, ofreciendo diferentes perspectivas acerca de un mismo hecho —así, sobre cómo se urde la trama conspirativa del 23-F—. Novela, en fin, de ritmo ágil y emotivo trasfondo —en el contexto de un tiempo que en mayor o menor grado nos afectó a todos—, y cuyas páginas rezuman autenticidad. Benito Chereguini tiene ante sí un horizonte halagüeño en el campo de la narrativa.

ARAGÓN FONTENLA, M., y QUIÑONES GRIMALDI, P.A.: *La batalla de Chiclana (5 de marzo de 1811)*. Biblioteca de Temas Chiclaneros, 144 pp., ilustraciones.

El bicentenario de la guerra de la Independencia ha propiciado una eclosión de obras sobre la materia que con mayor o menor acierto se pronuncian sobre el hecho y sus consecuencias. Esta obra que ahora reseñamos se publicó en 2004, por lo que tiene un cierto carácter pionero respecto del *boom* editorial antes mencionado. Su intempestiva inclusión en Recensiones obedece a que la batalla de Chiclana, cuya favorable resolución a las tropas españolas resultó factor decisivo en el levantamiento del cerco de Cádiz, no se libró hasta marzo de 1811, por lo que entendemos que la obra no ha perdido actualidad.

Con afán divulgativo —no reñido, empero, con una sólida documentación—, los autores acometen una pormenorizada reconstrucción del hecho y su circunstancia. Y así, la primera parte se ocupa de la descripción del perfil de la villa gaditana antes de la batalla, y describe cómo era su discurrir cotidiano durante la estancia de las tropas francesas. Tras estos antecedentes, la obra se centra en lo que constituye su eje: el desarrollo de la batalla y la disecación de las tropas que en ella intervinieron. Por último, en el capítulo de las consecuencias, se nos narra cómo se las ingenió Cádiz para sobrevivir al cerco que intentó estrangularlo, y el estado en que quedó la villa de Chiclana tras la marcha de los franceses. Corona la obra una sucinta referencia a las Cortes de Cádiz y a la Constitución de 1812, y la complementa un apéndice con canciones de la época extraídas del *Catálogo* de Adolfo de Castro, y otro que recoge un pequeño censo de protagonistas.

En definitiva, como sus propios autores advierten, *La batalla de Chiclana* no tiene vocación de libro de texto o de tesis doctoral; su designio es en esencia divulgativo, como antes señalamos. A nuestro entender, la obra alcanza con creces el objetivo propuesto, a lo que contribuye en no pequeña medida su estilo, ameno y sencillo. Así lo ha entendido también el Ayuntamiento de la villa gaditana, que se ha hecho cargo de la edición a través de su Fundación de Cultura, cumpliendo con su misión de satisfacer el afán popular de conocer la historia que le es más próxima.

