

SUMARIO

| | <u>Págs.</u> |
|---|--------------|
| NOTA EDITORIAL..... | 7 |
| <i>El combate naval entre las escuadras de Jamaica y La Habana del año 1748</i> , por Carlos Alberto Hernández Oliva | 9 |
| <i>Un intento de cuantificación de los prisioneros españoles capturados en la guerra hispano-filipina de 1898: el personal de marinería en manos de los tagalos</i> , por Patricio Hidalgo Nuchera | 33 |
| <i>Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca</i> , por Alicia Castellanos Escudier y Francisco San Martín de Artiñano | 59 |
| <i>Sin Piedad con los cobardes: La condena del capitán de navío Pedro Martínez de Arcilla (1569)</i> , por Esteban Mira Caballos ... | 77 |
| <i>El Arsenal de Ferrol en la pintura de Mariano Sánchez (1740-1822)</i> , por Alejandro Anca Alamillo | 91 |
| La historia vivida: <i>Un infante de Marina, supuesto hijo natural del Infante don Luis de Borbón</i> , por Alfonso Ceballos-Escalera | 103 |
| Documento: <i>Cádiz y sus fortificaciones en la guerra de la Independencia</i> | 109 |
| La Historia Marítima en el Mundo: <i>La Historia Marítima en Londres</i> | 113 |
| <i>Noticias Generales</i> | 117 |
| <i>Recensiones</i> | 125 |

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Carlos Alberto Hernández Oliva, geólogo, es uno de los fundadores del Gabinete de Arqueología de la Oficina del Historiador de La Habana, de cuyo Departamento de Arqueología ejerció como director. Ha realizado excavaciones en contextos arqueológicos urbanos, precolombinos y sumergidos, además de numerosas investigaciones relacionadas con la arqueología, la historia colonial de Cuba y los temas navales. Ha participado en casi un centenar de congresos y eventos científicos, publicando artículos en revistas especializadas y divulgativas.

Patricio Hidalgo Nuchera es doctor en geografía e historia por la Universidad de Córdoba. Profesor titular de historia de América de la Universidad Autónoma de Madrid, centra sus campos de investigación en las islas Filipinas y Méjico durante el dominio español. Sobre Filipinas, ha publicado varias monografías y estudios acerca de fuentes documentales: *Los primeros de Filipinas* (1995), *Guía de fuentes manuscritas para la historia de Filipinas conservadas en España* (1998); *La Recta Administración* (2001); *Guía bibliográfica de fuentes manuscritas para la historia de Filipinas conservadas fuera de España* (2003)..., y sobre Méjico merece señalarse *Entre Castro del Río y Méjico: correspondencia privada de Diego de la Cueva y su hermano Juan, emigrante en Indias, 1601-1641* (2006). También es destacable su faceta como editor de obras relativas a Filipinas e Hispanoamérica, labor cuyo último fruto es la obra *De Barcelona a Filipinas: impresiones de un viaje en 1898 de Manuel Villalba y Burgos* (2009).

Alicia Castellanos Escudier es licenciada en geografía e historia y doctora en historia de América. Sus líneas de investigación se centran, básicamente, en la presencia española en América y Extremo Oriente, abordada desde una perspectiva militar, política y económica. Es miembro de número de la Real Academia Hispanoamericana y pertenece a la Asociación Española de Americanistas. Entre sus últimas publicaciones cabe destacar: *Cuarteroni y los piratas malayos* (2004); *El alojamiento de las tropas inglesas en la isla de León* (2005); *El comercio de Filipinas: los últimos años del Galeón de Manila* (2006); *La gaditana. Proyección en América y Filipinas* (2007); *Las Indias Orientales españolas ante el imperialismo de las grandes naciones 1850-1896* (2007); *Las tropas que defendieron a las Cortes de Cádiz: Voluntarios distinguidos de Cádiz* (2008).

Francisco San Martín de Artiñano es coronel de Infantería de Marina en situación de retirado. Aficionado a la historia militar y a cuestiones náuticas, ha publicado diversos artículos en revistas especializadas, entre los que cabe destacar: *El socorro a los defensores de Filipinas*; *La repatriación de prisioneros en la guerra hispanoamericana*; *El cuartel de batallones, Odisea de un prisionero en Filipinas* y *El centro Común de Inteligencia*.

Esteban Mira Caballos es doctor en historia de América por la Universidad de Sevilla. Miembro correspondiente de la Academia de la Historia de la República Dominicana, su objeto preferente de estudio son las relaciones entre España y América en el siglo XVI, materia sobre la que ha publicado una docena de libros y presentado una veintena de ponencias en congresos nacionales e internacionales. Asimismo, ha dado a la imprenta medio centenar de artículos, recogidos en las más prestigiosas revistas modernistas y americanistas, como *Hispania*, *Ariadna*, *Revista de Historia Naval*, *Studia Historica*, *Asclepio*, *Revista de Historia Social y Económica de América*, *Archivos Hispalenses*, *Clío*, *Iberoamerikanisches Archiv*, *Archivo Dominicano*, *Ecos*, *Iacobeus*, *Hispanic American Historical Review*, *Jarbuch für Geschichte Latinamerikas*, *Revista de Indias*, *Iberoamericana*, *Boletín Americanista*, *Revista Complutense de Historia de América*, *Temas Americanistas* e *Hispania Sacra*, entre otras. Actualmente enseña historia, como funcionario de carrera, en el cuerpo de profesores de enseñanza secundaria de la comunidad autónoma de Extremadura.

Alejandro Anca Alamillo es correspondiente de la Real Academia Española de la Mar, miembro del Consejo Asesor de la Fundación Letras del Mar, secretario general de la Asociación Hispanoargentina Almirante Brown, vocal de la Asociación de Veteranos de la Armada. Asimismo, forma parte de la Asociación de Amigos de Museos de Marina, de la Real Liga Naval, de la Asociación de Amigos del Museo Naval y de la Internacional Naval Research Organization, y recientemente ha sido nombrado doctor de la Academia Rusa de Ciencias Naturales. Autor de una veintena de libros y de un centenar de artículos, en 2002 fue galardonado con el premio de investigación «Josep Ricart i Giralt», que concede el Museo Marítimo de Barcelona. Alejandro Anca Alamillo se encuentra en posesión de la Cruz al Mérito Naval.

NOTA EDITORIAL

No es en absoluto difícil imaginar cuál ha sido el tema histórico en general, e histórico naval en particular, en este año 2008 que concluye con este nuestro número 103. La Guerra de la Independencia comenzada hace 200 años nos traía su zurrón repleto de hechos heroicos, iniquidades, lealtades, cobardías, patriotismo y sentido común aderezado de ligerezas y traiciones. En bastantes aspectos el embrión originó el drama de las dos Españas, que hoy parece se quiere ahondar. Nosotros, a través de la REVISTA seguimos difundiendo la Historia, historia de éste y otros temas navales de Nuestra España, con el rigor que se le exige a la REVISTA.

Este último número del año lo abre Carlos Alberto Hernández Oliva con un interesante trabajo sobre *El combate entre las escuadras de Jamaica y La Habana de 1748*, al que le siguen otros cuatro artículos: *Un intento de cuantificación de prisioneros españoles durante la guerra hispano-filipina de 1898: el personal de marinería en manos de los tagalos*, de Patricio Hidalgo Nuchera; *Historia de un marino olvidado. El general José Ruíz de Apodaca*, de Alicia Castellanos Escudier y Francisco San Martín Artiñano, desde luego, bastante olvidado por la lejanía de esas entrañables islas Filipinas tan españolas; *Sin piedad con los cobardes: la condena del capitán de navío Pedro Martínez de Arcilla (1569)*, de Esteban Mira Caballos, donde se pone de manifiesto el cambio de valores «sufrido» por la sociedad del siglo XVI hasta nuestros días; y *El Arsenal de Ferrol en la pintura de Mariano Sánchez (1740-1822)*, de Alejandro Anca Alamillo. Este número se completa con sus habituales secciones de La historia vivida donde Alfonso de Ceballos-Escalera nos habla de un infante de Marina, supuesto hijo natural del infante don Luis de Borbón, Documento con un mapa de la ciudad de Cádiz, La Historia Marítima en el Mundo y Noticias Generales de J.A. Ocampo, y cuatro Recensiones de J. Cervera Pery.

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.

EL COMBATE NAVAL ENTRE LAS ESCUADRAS DE JAMAICA Y LA HABANA DEL AÑO 1748

Carlos Alberto HERNÁNDEZ OLIVA
Geólogo

Introducción

La primavera del año 1748 reverberaba en todo su esplendor sobre la ciudad germana de Aquisgrán. El tímido sol hacía que relampaguearan los rojizos tonos de la catedral, imponente testimonio arquitectónico de edades gloriosas de la ciudad, cuna de Carlomagno y lugar donde reposan sus restos. A este respecto, baste decir que, entre los años 813 y 1531, en sus predios fueron coronados 32 emperadores del sacro imperio romano germánico y firmados varios de los tratados más importantes de la Historia.

No lejos del ayuntamiento, erigido en 1353 sobre las ruinas del palacio del célebre caudillo franco, representantes de las principales potencias europeas permanecían recluidos, afanados en cabildeos en una incierta y ardua jornada de reuniones. Eran los prolegómenos de una paz que pondría fin a doce años de cruenta guerra.

Al final de tan largo e intrincado proceso negociador, a principios de octubre del citado año de 1748 se alcanzó la ansiada paz. Francia, Gran Bretaña, España, los Países Bajos, entre otros Estados, pusieron momentáneo final a la contienda que los enfrentaba, conocida como Guerra de Sucesión a la corona austriaca. Unos y otros habían hecho mutuas concesiones, si bien era Gran Bretaña la potencia para la que la paz ofrecía las condiciones más ventajosas.

Sin embargo, a miles de millas de las costas europeas, en La Habana, ignorantes por completo de que las hostilidades habían cesado, las principales autoridades de Cuba se reunían en el castillo de la Real Fuerza.

Los tambores de guerra volvían a redoblar. Una potente escuadra británica patrullaba el norte de Cuba con el objetivo de apoderarse de la flota de Nueva España, la cual, cargada con preciosos tesoros destinados a reavivar el exangüe erario hispano, permanecía a buen recaudo en el puerto de San Juan de Ulúa.

El enfrentamiento, inevitable, era sólo cuestión de tiempo.

Situación política

La batalla naval que más adelante reseñaremos se enmarca en el contexto de la conocida como «Guerra de la Oreja de Jenkins», contienda que transcurrió entre 1739 y 1748 y que vino propiciada por un incidente protagonizado

por un marino inglés que, como no podía menos de ocurrir, respondía al apellido de Jenkins —de ahí el curioso nombre del conflicto—. Prendido por marineros españoles cerca de las costas de la Florida mientras contrabandeaba con su barco, el *Rebecca*, este impenitente corsario inglés, en escarmiento por sus actividades —que causaban grave perjuicio al comercio naval español—, sufrió la amputación de una oreja.

Poco podía imaginar el capitán Juan León Fandiño, que fue quien dio la orden de amputar la oreja a Jenkins, que tal acción sería el detonante que haría estallar una guerra. El suceso encrespó a la opinión pública inglesa y dio lugar a que el primer ministro, Robert Walpole, declarara la guerra a España presionado por los comerciantes, que vieron en ello ocasión de conquistar nuevos mercados. Sin embargo, pese a que Gran Bretaña pretextó el incidente para desatar el conflicto, lo cierto es que a éste subyacían razones de más fuste, tales como la ambición inglesa de controlar las provincias sureñas de los actuales Estados Unidos, y el asiento y navío de permiso, curso inglés.

Las cosas como fueron, el caso es que en 1739 se rompen nuevamente las hostilidades entre España e Inglaterra (1). Para esta fecha, Inglaterra sabía que debía concentrar gran parte de sus esfuerzos en América, mientras España y otros países consumían sus recursos en conflictos en territorio europeo como la guerra de sucesión polaca. En el plano económico, los británicos introducían subrepticamente todo tipo de mercancías en puertos españoles, hasta el punto de que, en una ciudad tan importante como Cartagena de Indias, fueron introducidos en 1736 esclavos negros ante las impotentes denuncias de las autoridades españolas (2).

Pero España no se plegará a estas intrusiones británicas sin presentar batalla. Entre los años 1733 y 1736 se consolidan los esfuerzos por expulsar a los británicos de los territorios ocupados en la Florida (3), empresa que se salda con resultados aceptables, pues a su término en la península sólo quedan algunos focos de resistencia.

La escalada belicista de los ingleses en América, refrendando su estrategia política expansionista, no se haría esperar, alcanzando magnitudes colosales. Para ello fueron destinados al teatro de operaciones dos avezados militares, buenos conocedores del mismo. Apenas consumada la declaración de hostilidades, el almirante Vernon, al frente de una potente escuadra, ponía sus naves en las inmediaciones del istmo de Panamá, y Anson, por su parte, cruzaba el estrecho de Magallanes y amenazaba todo el sur del Pacífico.

El comodoro Anson, con el insigne navío *Centurión* en conserva de seis bajeles más, se dedica a hostigar las colonias del Pacífico meridional con el manifiesto fin de controlar el comercio en esa zona y hacer el mayor daño posible a los españoles. Sin embargo, la escuadra de José Pizarro se interponía entre el inglés y su misión. Anson, acosado en los ásperos mares del sur y en

(1) LEWIS, Michel: *The History of the British Navy*. Penguin Books, Londres, 1957.

(2) AGI, Contaduría, ramo 14, «Introducción de negros por los ingleses, 1736».

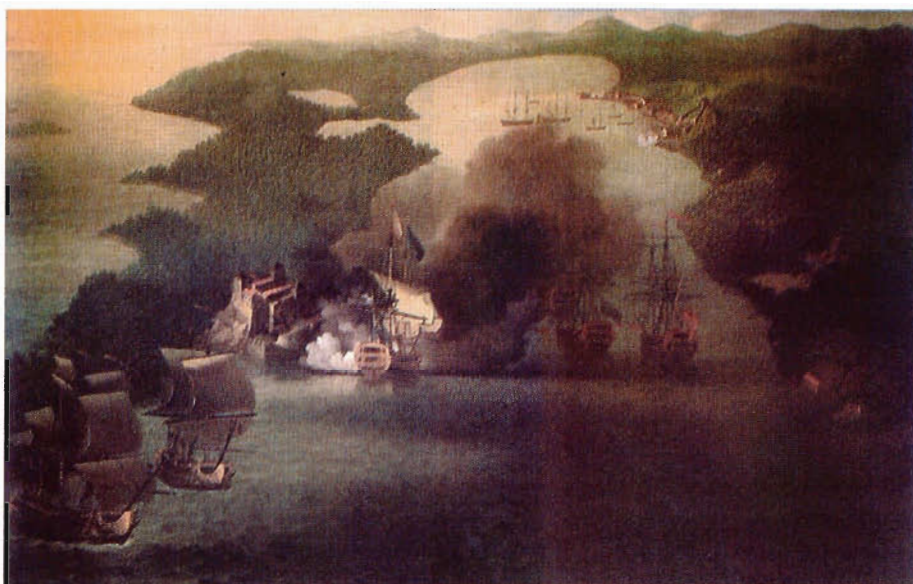
(3) AGI, Santo Domingo, 2591.

EL COMBATE NAVAL ENTRE LAS ESCUADRAS DE JAMAICA Y LA HABANA DEL...

el estrecho de Magallanes, sufrió la pérdida del navío *Wager*, destrozado en las costas chilenas, al paso que otros dos buques de su escuadra, incapaces de resistir el hostigamiento, retornaron a su país de origen. Entre los escasos triunfos que alcanzó en su misión cabe mencionar el apresamiento del famoso galeón de Manila y, desde el punto de vista geográfico, la hazaña de circunnavegar la Tierra. Pero dejemos esta parte de la puja por el dominio de los mares a un lado, y concentrémonos en lo que sucedía en el Caribe.

El comodoro Brown ya se había paseado por las costas de La Habana, en son de intimidación, aprovechando de paso para reconocer minuciosamente la costa. Brown, en el curso de esta incursión, capturó la fragata *Bizarra*, además de cañonear Cojimar, si bien no llegó a desembarcar.

En 1739, los ingleses, aprovechando que las autoridades de Portobelo ignoraban el inicio de la nueva guerra, atacan y toman la estratégica ciudad, pese a la heroica defensa de sus habitantes y de los militares españoles (4).



El ataque a Portobelo. (National Maritime Museum, Londres.)

La década de los cuarenta registra un recrudescimiento de la hostilidad británica a lo largo y ancho del Caribe. Los británicos continuaron apostando por la estrategia del corso en pequeña escala, pero entre ellos empezó a cobrar fuerza la idea de tomar las principales ciudades españolas, lo que les pondría en disposición de ejercer un dominio casi total del comercio.

(4) AGI, Panamá, 206, expediente sobre el asedio y bombardeo de los ingleses a la ciudad de Portobelo.



Blas de Lezo. Anónimo español, ss. XVIII-XIX. Museo Naval de la Armada, Madrid. núm. inv. 431.

Así las cosas, en junio de 1740 Vernon, alentado por el éxito alcanzado en Portobelo, pone rumbo hacia el codiciado puerto de La Habana al mando de una potente escuadra de 57 barcos, con la mira puesta en repetir su victoria o, en su defecto, interceptar los bajeles de Nueva España (5).

Dejándose guiar en esta ocasión por la prudencia, permanece patrullando frente al puerto durante casi dos meses, pero no intenta atacarlo. Por si fuera poco, al poco de retirarse llega la flota de Nueva España, escoltada por la armada de Rodrigo de Torres. En 1741 se acomete otra tentativa, esta vez con una armada sin parangón, por su capacidad ofensiva en cuanto a armamento y hombres. Baste mencionar que transportaba casi 2.000 cañones, emplazados en más de 180 barcos de porte y tipología heterogéneos:

navíos de guerra, fragatas, brulotes y buques de transporte. Tamaña maquinaria bélica era puesta en movimiento por 23.500 hombres, entre los cuales navegaban marineros, soldados y negros esclavos transportados desde Jamaica.

Toda esta fuerza se hallaba comandada por el resentido almirante Edward Vernon. Para hacer frente a tan colosal despliegue, la ciudad de Cartagena disponía de algo más de 3.000 hombres, distribuidos en regulares, milicianos y un contingente de 600 indios flecheros traídos del interior, a los que hay que sumar la infantería de marina embarcada en seis bajeles de guerra que defendían los accesos a la ciudad.

La máxima autoridad de Cartagena recaía sobre el virrey Sebastián de Eslava, almirante de los Reales Ejércitos, muy baqueteado en materia de enfrentamientos con los ingleses. Al virrey Eslava lo arropaba el preclaro almirante Blas de Lezo, el cual, además de ser un profundo conocedor de la plaza, era un fogueado combatiente que había tomado parte en más de una veintena de contiendas navales, siempre en primera línea de combate (6).

(5) VÁLDES, José Antonio: *Historia de la isla de Cuba y en especial de La Habana*. Comisión Cubana de la UNESCO, La Habana, 1964.

(6) Las secuelas que de ello arrastraba eran tremebundas: la mano derecha, paralizada —de resultas de una herida recibida en Barcelona—; el ojo izquierdo, perdido —en una batalla en Málaga—, y la pierna izquierda, amputada —secuela de la batalla de Toulon—. AGI/MP-Panamá 140, «Plano de Cartagena, su puerto y península de Tierra Bomba hasta Boca Chica en estado de ofensa y defensa por disposición del excelentísimo Sr. Don Blas de Lezo, comandante general de los presentes navíos galeones de S.M. católica».

El combate fue brutal:

«Según los datos consignados en el diario del general Lezo, dispararon durante el sitio 6.068 bombas y más de 18.000 balas de cañón, y por lo demás recogido perdieron por combate y enfermedades 9.000 hombres; tuvieron que incendiar seis navios y otros 17 quedaron con necesidad de grandes reparos *para poder seguir*; es decir, experimentaron un desastre disculpado por sus generales con la imprevisión de otros» (7).

Las tropas inglesas vieron cómo entre 4.000 y 5.000 de sus efectivos morían en el campo de batalla, pese a lo cual la ciudad de Cartagena permaneció inexpugnada en lo que representó una de las victorias más gloriosas del ejército español en esta parte del mundo.

La actividad de las fuerzas británicas por estos años era ingente. En el verano de 1741, un destacamento compuesto por casi 5.000 hombres zarpó con dirección a las costas cubanas y, luego de explorar concienzudamente la bahía de Santiago de Cuba y persuadirse de que era muy difícil forzarla, echó el ancla en la contigua rada de Guantánamo.

Vernon precisaba de una victoria que, desde el punto de vista militar y político, mejorara en alguna medida su imagen tras el aparatoso descalabro de Cartagena, así que un notable contingente marchó sobre Santiago, cuya ocupación el británico siempre había ambicionado, dada su estratégica ubicación en el Caribe. El objetivo era tomarlo y rendir su guarnición, pero una vez más las defensas militares, con el auxilio de las inclemencias del tiempo, dieron al traste con los planes británicos, en cuyas tropas hizo estragos la enfermedad (8).

Sin embargo, este nuevo fiasco no amilanó un ápice a los ingleses, que seguían contando con la inestimable baza de Jamaica, su base de operaciones por excelencia, su cabeza de playa en el contexto caribeño. Así pues, en 1742 otra poderosa escuadra se cernió sobre Portobelo (9), desde donde los británicos pretendían lanzarse sobre el istmo de Panamá, su gran objetivo a corto y medio plazo. No obstante, pese a que la ciudad aún no había podido recuperarse de los destrozos sufridos en 1739, los ingleses se retiraron luego de una estancia de dos meses, durante la cual en ningún momento se atrevieron a pasar a mayores.

Durante esta década aumentó de forma considerable la presencia corsaria en aguas del Caribe, sobre todo en las costas de Cuba. Para 1743 Vernon es sustituido por Charone Ogle (10), animoso exponente de la política hostil de su gobierno. Ese mismo año comisiona a Charles Knowles para que, con una

(7) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. VI. Museo Naval, Madrid, 1973, p. 250 (cursiva nuestra).

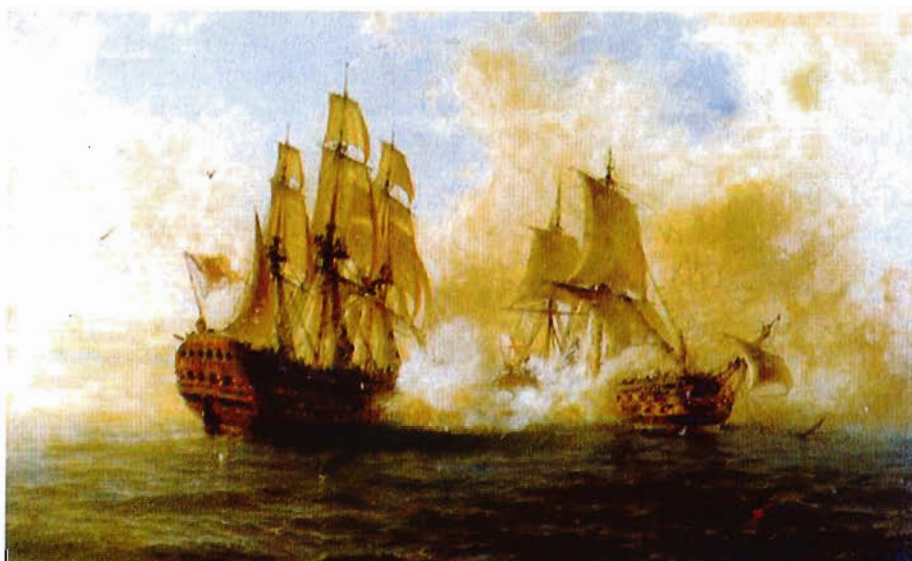
(8) AGI, Santo Domingo, 1203, memorial del gobernador Cagigal de la Vega al Rey (1741).

(9) AGI, Panamá, 203.

(10) LEWIS: *op. cit.*

armada compuesta por casi una veintena de embarcaciones de diferente porte, entre las que destacaban ocho navíos de línea, ataque el puerto de La Guaira. Una vez más, los ingleses serán rechazados por las fuerzas defensivas españolas (11).

Mientras tanto, el corso español en el Caribe gozaba de una vitalidad extraordinaria. Baste poner un ejemplo: Pedro de Garaicochea, mandando sucesivamente el paquebote regio *Diligente* y la fragata *Galga*, profundo conocedor del comercio de rescate y de la geografía caribeña y hombre de valentía rayana en lo temerario, capturó las siguientes presas entre 1741 y 1745: cuatro fragatas, ocho balandras (entre ellas la inglesa *Raquel*, en 1745, que reportó a la Real Hacienda 3.230.308 reales), cuatro bergantines, tres paquebotes, dos pingües y alguno que otro barco más (12).



El *Glorioso*, navío español de 70 cañones, mandado por Mesía de la Cerda, cargado de valiosas mercancías americanas se enfrenta al navío inglés *Warwick*, de 60 cañones (que tomará parte en la batalla aquí estudiada), y a la fragata *Lark*, de 44, a los que batió con éxito, dejándolos desarbolados y muy dañados.

(11) AGI, Venezuela, 119. En este legajo hay un plano titulado «Perspectiva de la gloriosa victoria que han conseguido las armas de S.M. C. contra una esquadra británica compuesta de 19 embarcaciones, en defensa de la plaza de la Guayra, puerto principal de registro de la provincia de Venezuela, siendo su gobernador y Capitán General el Excmo. Sr. Teniente General don Gabriel de Zuloaga, y comandante de dicha plaza don Matheo Gual, el día 2 de marzo de 1743».

(12) PEZUELA, Jacobo de la: *Historia de la isla de Cuba*, t. II. Imprenta Carlos Baillo-Bailliere, Madrid, 1968, pp. 583-584

El 9 de julio de 1746 muere Felipe V, a quien sucede Fernando VI, que hereda los problemas derivados de la participación española en los conflictos bélicos aquí apuntados, pero inicia su reinado con el resuelto propósito de alcanzar la paz (13). Así pues, el flamante monarca intentó sin dilación concertar una tregua con Inglaterra. Tuvo el encomiable tino de mantener a su lado a los principales hombres que gobernaron junto a su padre, entre los cuales cabe mencionar al marqués de la Ensenada y a Carvajal, ambos con designios políticos internacionales diferentes, pero los dos muy diligentes y avezados. No obstante, insistían los británicos en tomar plazas fuertes españolas en el Caribe. Y así, Charles Knowles, como antes hiciera su antecesor Vernon, enfiló el puerto y ciudad de Santiago de Cuba. A principios de abril de 1748, surgió ante la entrada de la bahía santiaguera con una escuadra conformada por ocho navíos de línea de 80, 70 y 60 cañones, además de dos fragatas de 40 y otras naves menores, naves que en conjunto transportaban más de 3.000 hombres de desembarco. Según Pezuela:

«Con buenos prácticos intentó forzar el 9 la entrada de la bahía, avanzando con un navío de a sesenta seguido de otro de ochenta y de todos los demás de dos en dos. (...) al arriarse los navíos enemigos de vanguardia a tiro de fusil del Morro, cejaron con premura, rechazados por un volcán de metralla y balas rasas. El de sesenta, sin timón, sin palo mayor y sin bauprés, no pudo salir sin que le remolcaran, el segundo dejó en el agua parte de su popa y contaron ambos en media hora de fuego, más de doscientos heridos y cien muertos...» (14).

Pero Knowles no cejó en su empeño. La boca del puerto permaneció inexpugnada, defendida por la artillería de El Morro, pero el almirante británico era perseverante y cambió sobre la marcha de planes para forzar la ciudad desde tierra, previo desembarco de las tropas. Un día después del descalabro por mar, intentaba desembarcar por la caleta de Aguadores; pero, al ver las fuerzas organizadas por Arcos Moreno, levó anclas y partió a reparar hacia Jamaica.

Unos meses después volvía a zarpar, esta vez con objeto de dar caza a los galeones de Veracruz, los cuales, cargados con importantes y valiosas mercaderías, se aprestaban a reunirse en La Habana, circunstancia que propiciará el combate entre ambas armadas que veremos con detalle en los apartados siguientes.

(13) DÁVILA, Alfonso: *Fernando VI y doña Bárbara de Braganza (1713-1748)*. Imprenta de Jaime Ratés Martín, Madrid, 1905.

(14) PEZUELA: *op. cit.*, pp. 416-417.

Las flotas y escuadras de 1748

La flota de Nueva España

Objeto de la codicia de Charles Knowles, y el factor desencadenante de una compleja acción de movilización naval y militar. El 1 de octubre de 1748, el virrey de Nueva España, Güemes y Horcasitas, dirige una carta al gobernador de Cuba, Cajigal de la Vega, que contiene referencias que nos permiten conocer la composición básica de la flota, la cual aguardaba en el puerto de Veracruz que se dieran las condiciones políticas que garantizaran su llegada al puerto habanero y posterior salida hacia España sin riesgo de sufrir ataques (15).

Los navíos que integraban la flota eran: *León, Xavier, Galga, Bizarra, Florida*, además de media docena de marchantes entre buques comisionados por el rey y por particulares. Las expectativas inglesas de apresar esta flota eran grandes, y el botín se adivinaba succulento, de manera que los jefes arengaban sin descanso a los soldados con la promesa de la jugosa recompensa a obtener, tal y como se desprende de la declaración de Juan Pérez, prisionero español al que se sacó de la cárcel de Jamaica para embarcarlo en el *Extraford*:

«... lo que oyo por los Yngleses tubieron gran contento y el Capitan del Navio en que estaba el testigo dixo a su Gente; ea hixos buen animo que esos son los Navios de Veracruz y brebemente tendreis muchas pistolas para pasear, entendiendose que ellos llaman Pistolas a los doblones...» (16).

La cantidad de numerario a transportar era en verdad sustanciosa. Al decir de Horcasitas en el documento antes citado, el tesoro ascendía a nueve millones en monedas de oro y plata, además de incluir productos en especie muy cotizados, en virtud de lo cual tanto Horcasitas como el gobernador de La Habana mantuvieron una fluida comunicación con vistas a que los barcos españoles permanecieran a buen recaudo.

La escuadra de La Habana

Por otra parte, la escuadra que permanecía en el puerto de La Habana, consciente de que la armada de Knowles acechaba por la zona, se esmeró en aprestarse cumplidamente para enfrentarse al enemigo.

El 29 de septiembre de 1748, el teniente general Andrés Reggio, en compañía de las principales autoridades de La Habana, pasó revista a sus fuerzas, a fin de evaluar su número exacto y disposición combativa. Cañón arriba,

(15) AGI, Santo Domingo, 1204, sexto cuadernillo.

(16) *Ibidem*, quinto cuadernillo, f. 19v.

cañón abajo, en la siguiente tabla se recogen las fuerzas españolas que entraron en combate de forma directa (17):

| Nombre del barco | Comandante | Tripulación | Cantidad de cañones |
|------------------------------|---|-------------|---------------------|
| Navío <i>África</i> | T. general D. Andrés Reggio y Brachiforte | 660 | 70 |
| Navío <i>Invencible</i> | Cap. Frag. D. Antonio Marroquín | 641 | 70 |
| Navío <i>El Conquistador</i> | Cap. Nav. D. Tomás de San Justo | 559 | 60 |
| Navío <i>Nueva España</i> | Cap. Nav. D. Fernando Barela | 508 | 60 |
| Navío <i>Real Familia</i> | Cap. Nav. D. Marcos Frostal | 505 | 60 |
| Navío <i>Dragón</i> | Cap. Nav. D. Manuel de la Paz | 500 | 60 |
| Fragata <i>Galga</i> | Pedro de Garaycochea | | 30 |
| | Totales | 3.373 | 410 |

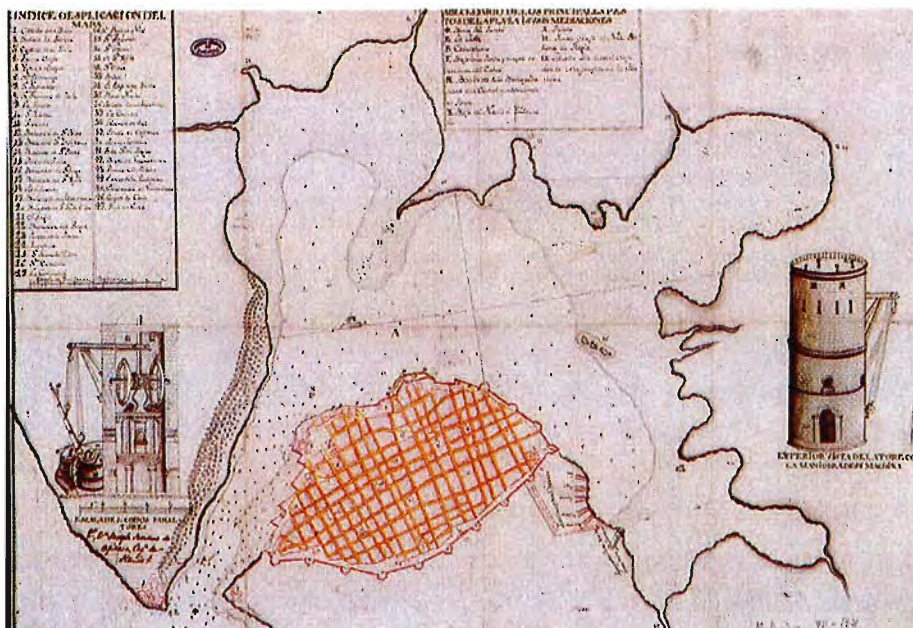
La escuadra británica

Para mediados de septiembre se tiene noticia bastante fidedigna de la potencia de la escuadra enemiga. El paquebote *Diligente* (que hizo honor a su nombre) y la balandra *Theresa* apresaron a la fragata *María*. Su capitán, el inglés Pedro Aham, fue llevado a declarar ante el teniente general, quien valiéndose de un intérprete pudo conocer detalles de su enemigo que le permitieron a su vez sopesar la proporcionalidad de ambas fuerzas.

El señor Aham declaró que la Armada había zarpado de Jamaica el 5 de agosto, con un convoy de 50 velas y dos fragatas, con destino a Inglaterra; pero, obligado por las corrientes, tuvo que barloventear y su fragata fue impulsada sobre la costa septentrional de La Habana. El 7 de septiembre estaba al sur del cabo de San Antonio y descubrió al norte seis navíos distantes 15 leguas. Acto seguido, este marino relata que al día siguiente le dio caza el navío *Oxford*. Subido a bordo y llevado a declarar ante el comandante, éste le previno de que no se acercase a la costa del puerto de La Habana, donde pululaban los corsarios, y le sugirió que reconociese Matanzas antes de embocar la canal (18).

(17) AGS, Marina, leg. 400-2, «Extracto de la Revista pasada a los oficiales Mayores, Infantería, oficiales de Mar, De Artillería, Artilleros, Marineros, Grumetes, Paxes, Criados, Desterrados, y Prisioneros de la exquadra que revide en el Puerto de la Havana al mando del Teniente general Dn. Andres Reggio en 29 de Septiembre de 1748, por el offizial primero de la Contaduría de Marina de Cádiz Dn. Joseph Rodriguez, y Duro, el de la misma Clave de la del Departamento del ferrol Dn. Joseph Maveda, y Dn. Eugenio de Pasqual y Sedano que lo es de Segundos de la propia Contaduría asaver...»

(18) AGI, Santo Domingo, 1204, cuadernillo primero, ff. 2v y 3r.



Plano de La Habana de 1749. Al suroeste de la ciudad, extramuros, pueden observarse resaltadas en rojo las imponentes instalaciones del Arsenal Real, donde fueron construidos algunos de los buques que intervinieron en la batalla aquí estudiada. (Archivo General de Simancas.)

Reggio interrogó a otros tripulantes del barco apresado, entre ellos a Jacobo Gregorio, oriundo de la ciudad griega de Esmirna. Las sucesivas declaraciones eran coincidentes en cuanto al porte de los navíos, número de cañones, etc. En consecuencia, Cajigal de la Vega envió sin pérdida de tiempo una carta al virrey de México para comunicarle la infausta nueva y solicitarle que suspendiese la salida de los barcos con el tesoro.

| Nombre del barco | Comandante | Cantidad de cañones |
|-------------------------|---------------------------|---------------------|
| Navío <i>Cornwall</i> | Almirante Charles Knowles | 80 |
| Navío <i>Lenox</i> | Capitán Charles Holmes | 70 |
| Navío <i>Tilbury</i> | Capitán Charles Pawlet | 60 |
| Navío <i>Extrafford</i> | Capitán David Brodie | 60 |
| Navío <i>Warwick</i> | Capitán H. Innes | 60 |
| Navío <i>Canterbury</i> | Capitán G. Clarke | 60 |
| Navío <i>Oxford</i> | Edmund Toll | 50 |
| | Totales | 400 |

Así, a fines de septiembre de 1748 se reunieron, a instancias de Cajigal de la Vega, Reggio y Espínola, «los señores: brigadier don Diego de Peñalosa, teniente del Rey de esta Plaza, capitanes de navíos don Marcos Forestall, don

Thomas de Justo, don daniel Ugoni; coroneles don Francisco Rubiani, don Manuel de Juztiz, don Juan Pichón y don Pedro Alonso; capitanes de fragata don Antonio Marroquen y don Juan Antonio Colina».

Dos conclusiones importantes se pueden extraer de esta reunión:

1.º era perentorio salir a combatir a la Armada inglesa para limpiar, de una vez por todas las costas de tal amenaza y eliminar el peligro que entrañaba para los barcos de Veracruz;

2.º para ello había que aprestar convenientemente la escuadra hispana, a la vista de la entidad de la enemiga, lo que trasluce la inquietud de los españoles ante la desproporción de las fuerzas en presencia.

Las cosas en este estado, el gobernador de Cuba tomó la única decisión que se hallaba en sus manos a fin de garantizar que los equipajes se correspondiesen con la importancia de la misión que debían afrontar: acometer una leva general. En consecuencia, emite un bando donde reconoce que la Armada surta en puerto carece de dotación suficiente, con lo cual ordena y manda «a todos los vecinos y moradores, estantes y habitantes en esta Ciudad» que se alistén en sus milicias o como corsarios. Hizo extensiva la convocatoria «a los forasteros y viandantes de cualquier grado, calidad o condición que sean y a los pardos y morenos que se acuartelen con sus armas, so pena de cincuenta ducados y treinta días de prisión a los reacios».

Los naturales y vecinos de dieciocho hasta cincuenta años que no estuvieran alistados debían concurrir al cuartel inmediatamente para que se les tomara asiento y quedara constancia de su presencia. Los que directa o indirectamente encubriesen o protegiesen a tales personas, o bien no manifestasen su presencia, serían multados con 100 ducados y «se procederá con todo rigor contra ellos como vasallos infieles, causantes del incomparable perjuicio que podía padecer la monarquía por no fortalecerse la preparada expedición como su importancia requiere».

Como resultado de esta movilización general destinada a completar los equipajes, y haciendo gala de una capacidad organizativa excepcional, fueron reforzadas las tripulaciones con esta heterogénea leva, con la que la escuadra de La Habana se hizo a la mar el 2 de octubre a fin de interceptar y batir a la escuadra de Knowles.



Retrato de Andrés Reggio. (Litografía de J.J. Martínez, Biblioteca Nacional, Madrid.)

El combate

Movimientos preliminares

Para diseccionar el combate con un mínimo de rigor, he consultado diversas fuentes, tanto españolas como británicas, habida cuenta que, como no podía menos de ocurrir, los dos bandos en conflicto contemplaron con ojos muy distintos los mismos acontecimientos, narrándolos uno y otro *pro domo sua*.



Representación de la batalla en sus comienzos. Obsérvense las dos líneas perfectamente definidas y cómo los tres primeros navíos de la línea española (a la derecha) cañonean a sus enemigos ingleses, concentrándose sobre todo en el *Cornwall*, que se vio obligado a salirse de la línea a la media hora escasa de comenzado el combate. (National Maritime Museum, Londres.)

Narraremos los hechos linealmente, por sucesión cronológica, y lo haremos sobre la base de lo consignado en las bitácoras del *Cornwall*, el *Warwick* y el *Extrafford*. Hemos manejado complementariamente otras fuentes primarias, entre ellas, la descripción que en su alegato defensivo hizo el capitán de fragata Juan Antonio de la Colina, de la dotación del *África*.

El avistamiento mutuo de ambas escuadras se produjo con las primeras luces del 12 de octubre, unas 15 leguas al este de La Habana, en una zona quizá ubicada entre Boca de Jaruco y la actual Santa Cruz del Norte, según se desprende de la bitácora del *Cornwall* (19):

(19) Public Record Office, Kew. ADM 50/13, Remarkable observations and Accidents, *Cornwall*.

«At 5 A.M. just as it was break of day discovered 5 sail of large ship upon the Lead Bow about 3 leag distance bearing about SE13 I and standing to the Northward with the starboard Jacks on board».

A esa hora de la mañana, la escuadra de Reggio navegaba desorganizada pero con el barlovento a su favor, aspecto este decisivo para encarar con mediano éxito una batalla naval.

Ya a plena luz del día, los ingleses pudieron observar que cinco navíos españoles tenían el barlovento ganado, pero que la fragata *Galga* y el navío *Dragón* navegaban a sotavento, pues este último hacía agua, con lo que se había retrasado notablemente.

El teniente general, luego de varias semanas de infructuosos intentos de localización, advirtió enseguida que, por fin, estaba en presencia de la escuadra de Knowles, con lo que el enfrentamiento estaba garantizado. Enfrentado a la disyuntiva de seguir con el barlovento a su favor o reorganizarse y sumar todos los navíos, optó por lo segundo.

Era necesario unir su escuadra para formar la línea de combate. Transmitió las órdenes necesarias a los navíos adelantados para que recogieran velas, a fin de lograr la necesaria cohesión, cosa que se consiguió, aunque a expensas, como queda dicho, de renunciar a la baza del barlovento.

Por su parte, el *Oxford* también se hallaba bastante alejado de la formación principal, así que su almirante le hace señales para que se incorpore a la escuadra a fin de ir conformando su línea de combate (20):

«At the same time the Oxford about 2 miles ahead burnt several false fires immediately after I got upon deck I ordered the main sail to be held up and the main topsail to be back in order to get the ship flear, but observing some of the men of war pretty far astern I made the signal and wore and hove out the Oxford signal to come nearer, at half past saw 3 sail more to Leward».

Los británicos observaron la maniobra que estaba acometiendo Reggio y, como era de esperar, hicieron lo necesario para adelantarse a ella y ganar tan decisiva mano.

A las ocho de la mañana comenzó a soplar una buena brisa, de entre tres y cuatro nudos, que se prolongó hasta las diez, cuando un chubasco de viento y lluvia obligó a la escuadrilla británica a plegar sus velas superiores; pero el turbión duró apenas media hora. Ambas escuadras estaban a unas tres millas de distancia.

Entre las diez y las once, las dos líneas van conformándose y ganando en definición, una a favor del viento y la otra en su contra. Knowles apunta en su bitácora:

(20) *Ibidem*.

«The enemy continuing all this while forming the line and going mostly under their topsails and Foresails and my squadron with all the sail the could crowd. Between 10 and 11 seeing the enemy after the disposition of their line which consisted of six ships and a Pnigal».

En función de cómo se va definiendo la escuadra española, el almirante inglés organiza su propia línea de combate, y observando que el *África*, nave almiranta española, tenía dos navíos por delante, ordena tomar la misma posición, para lo cual (21):

«By putting 2 ships astern of the Admiral I sent my boat on board the Lenox with orders to change place with me that my line might be equal to theirs and 21 be abreast of the nice Admiral. At 1/2 past 10 saw the land to Windward of the Havana bearing SE13 1 from day light till noon we had a pretty breeze of wind going between 3 and 4 knots...»

En esta dinámica de formación, el viento desempeñará un papel decisivo. Sobre las once de la mañana descarga una turbonada, típica de esta época del año, que rompe de forma súbita, descarga con furia y desaparece tan rápido como apareció (22):

«At 1/2 past 10 saw the land to Windward of the Havana bearing SE13 1 from day light till noon we had a pretty breeze of wind going between 3 and 4 knots when a squall of wind and rain obliged the squadron to take in their top gallant sails, and in about 10 minutes after it fell almost calm and continued so upwards of half an hour when a light breeze sprung up again...»

Pasadas las doce, la escuadra española estaba perfectamente conformada; pero, visto que la fragata *Galga* está muy dañada, Reggio, inflexible, la obliga a salir de la formación. Recordemos que, apenas unos días antes, había sostenido un enconado cañoneo con el convoy británico, hasta el punto de trabar una encarnizada lucha con el *Lenox*, enfrentamiento del que salió perjudicada y sin apenas tiempo para reparar. En el relato atribuido a Colina se dice al respecto (23):

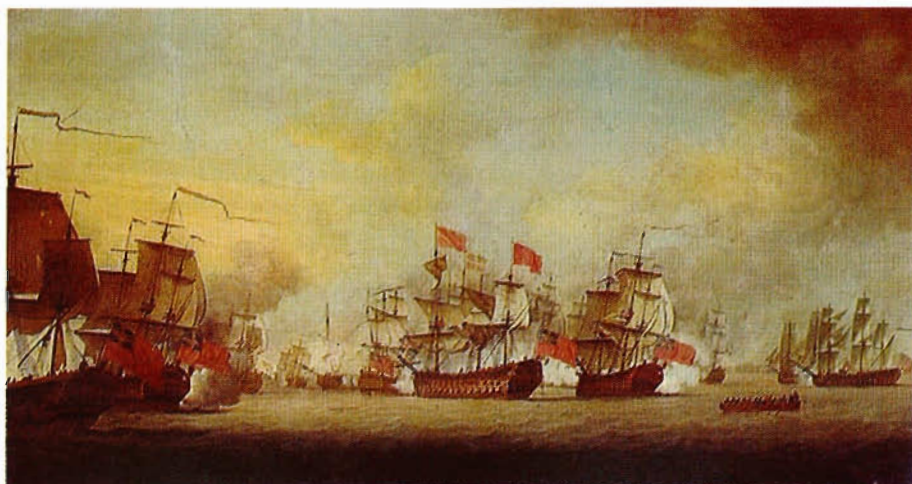
«Puestos en forma de batalla unos y otros, mandó nuestro comandante que la fragata de Garaicochea saliese de dicha línea por no poder su costado resistir el fuego de los contrarios, lo que ejecutó inmediatamente.

»La inglesa se componía de siete navíos de guerra; el uno de ochenta y era la Capitana, dos de a setenta, tres de a sesenta y uno de cincuenta y cuatro y

(21) *Ibidem.*

(22) *Ibidem.*

(23) PEZUELA: *op. cit.*, t. II, pp 588-593, «Relación anónima de lo acaecido entre la escuadra de La Habana con la inglesa el 12 de octubre de 1748». (Se atribuye al capitán de fragata don Juan Antonio de la Colina.)



Acción de Knowles en La Habana. En el centro de la pintura, el *Cornwall*, con banderas rojas de combate coronando el trinquete y el mesana. Supuestamente, la bandera que se vislumbra entre ambas enseñas corresponde a la insignia de Spínola, arbolada en el palo mayor del *Invencible*. En primer plano, a la izquierda, asoma la popa de un buque que muy probablemente sea el *Lenox*. (Thomas Craskell, National Maritime-Museum, Londres.)

habiendo observado dicho su almirante el que se había separado de la línea la expresada fragata, mandó separar de la suya la de cincuenta y cuatro, por lo que quedaron seis para seis»

Así las cosas, en un gesto honorable, Knowles manda al *Oxford* que abandone la línea, para establecer un equilibrio justo entre ambas escuadras (24):

«My squadron steering SSE with the wind at ES finding the enemy turned their Frigate out of the line I made the signal for the Oxford to quit my line and lay as a corps of reserve in order to assist whatever ship was hardest preside...»

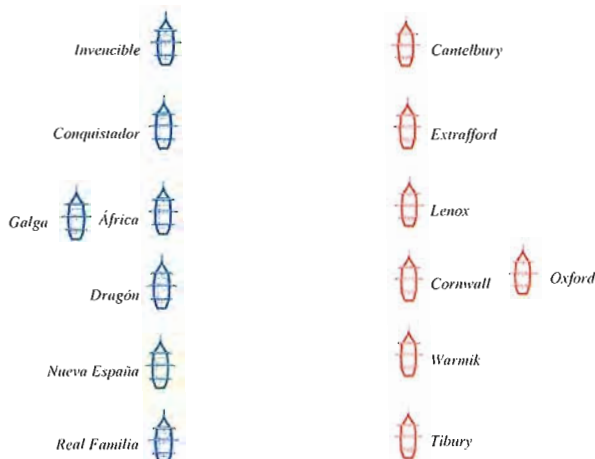
La escuadra española estaba formada de la siguiente forma: *Invencible*, que arbolaba en el palo de mesana la insignia de vanguardia, correspondiente a Spínola, segundo jefe de la escuadra; *Conquistador*, *África*, *Dragón*, *Nueva España* y *Real Familia*. La línea inglesa, al sur de la española, estaba integrada en vanguardia por el *Canterbury*, el *Extrafford*, *Lenox*, el cuarto que era el centro el *Cornwall*, *Warwick*, *Tilburi* y cerraba la formación el *Oxford*. Ambas navegaban en dirección suroeste, unas 13 millas al este del puerto de La Habana.

Por detrás de la línea española se encontraba la *Galga*, a la altura del *África*, presta a entrar en combate o a socorrer si fuera preciso. Por parte

(24) Public Record Office, Kew. ADM 50/13. Remarkable observations and Accidents. *Cornwall*.

inglesa, algunos bajeles menores, incluyendo fragatas, se ponían a resguardo del fuego español por detrás de la línea inglesa, con el objetivo de auxiliar a sus compatriotas de ser necesario.

En el siguiente diagrama se pueden observar esquemáticamente ambas líneas. La posición de los buques se ha inferido de los testimonios directos de los prisioneros españoles a bordo de navíos ingleses, quienes pudieron observar sólo el principio del choque, pues luego se les bajó a bodega hasta que terminó la función.



Formación de las dos líneas antes de comenzar el combate (15.00).

A las tres de la tarde, el *África* lanza la primera andanada, pero su beligerancia halla nulo eco en los barcos ingleses. Pero, una vez apostados ambos escuadrones a distancia de tiro, los tres navíos que abrían la formación española abrieron fuego nutrido sobre sus homólogos británicos, entrando en combate ambas vanguardias.

Reggio se concentró en el *Cornwall*, que recibía además impactos del *Invencible* y del *Conquistador*. Emplazados ya ambos a distancia de fusil, es el navío inglés el que abre fuego con cañones, fusiles y ocho morteros de granadas. Pero para entonces ya había recibido duro castigo (25).

Apuntó Knowles en su bitácora (26):

«... 3 o'clock when the spare Admiral hoist a Deans Flag at this main Topmast head and began to engage the Strafford and Tilbury as did the 2 ships ahead of him, upon which the Tilbury returned her fire tho' no signal was yet made to engage but the signal flying for the ships that led on the Larboard

(25) AGS, Marina 401, 354.

(26) Public Record Office, Kew. ADM 50/13. Remarkable observations and Accidents. *Cornwall*.

Jack to lead large in order to get nearer the enemy, which she not minding, I ordered a shot to be fired at her».

Como hemos dicho antes, los artilleros del *Africa* no tardaron mucho en dañar de consideración a la almiranta inglesa, hasta el punto de que, transcurrida media hora de combate, le habían tumbado el mastelero de gavia, así como el árbol y vela del trinquete. Ante ello, Knowles, viéndose imposibilitado de maniobrar, bajó la señal y decidió abandonar la línea. Su lugar fue ocupado por el *Oxford*, el cual, pese a recibir un duro castigo, provoca que el *África* abandone la línea (27). En carta al Almirantazgo, traducida quizás por Ricardo Wall, el inglés reconoce que (28) «... desgraciadamente en el mismo instante mi mastelero de Gavia cayó sobre el costado y asimismo Arbol y Vela del Trinquete, a cuyo tiempo bajé el señal de la Línea...»

Los oficiales británicos censuraron sin contemplaciones la actitud de Knowles de ponerse a buen recaudo y no dar orden de izar su pabellón en otro navío como estipulaban las ordenanzas. Pero al almirante no le inquietaron mucho estas y otras denuncias por su conducta en la batalla, dada su extensa red de influencias en el Almirantazgo (29); no obstante, es preciso apuntar que las reparaciones necesarias sobre el *Cornwall* se efectuaron muy rápido, de modo que el navío entró en combate nuevamente.

Y llegamos a las cinco de la tarde, la hora decisiva. Las líneas se habían roto y el combate comenzaba a definirse o decantarse. Por parte española, el *Dragón*, que ya hacía agua antes de la refriega, se quedó rezagado aunque en un estado relativamente bueno, con las jarcias y el velamen algo dañados, pero sin averías graves. El *Real Familia*, por el contrario, tuvo que abandonar su puesto, imposibilitado de gobernar por los destrozos sufridos.

Poco después de las cinco, el *Conquistador*, acosado por el *Extrafford*, choca con éste, fundiéndose ambas naves en un mortal abrazo. El *Cornwall*, que se había incorporado al combate merced a la diligencia de los carpinteros de a bordo, observando que el navío español cedía ante su empuje, se suma sin vacilar al castigo. El *Conquistador*, completamente desarbolado e incapaz de maniobrar, quedó a merced de las baterías inglesas, que decidieron no abordarlo pero lo incendiaron por tres veces, para espanto de la marinería.

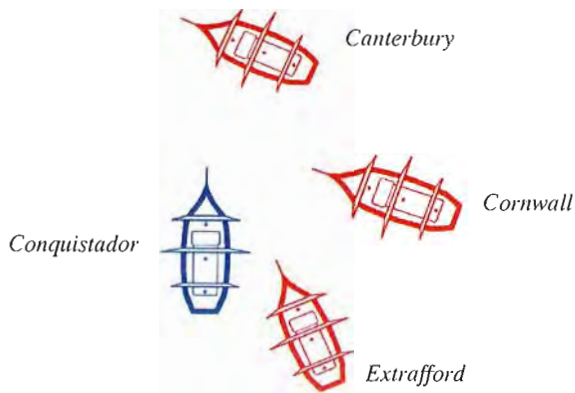
Don Tomás de San Justo, el valeroso capitán, vende cara su vida, pero a la postre cae bajo el fuego enemigo. A la jauría que se ensañaba con el *Conquistador* se sumó también el *Canterbury*, con lo cual la desproporción de fuerzas era ya dramática. Así las cosas, pasadas las cinco de la tarde, el *Conquistador* iza bandera de rendición y es abordado por el enemigo (30).

(27) AGS, Marina 401, 346-347.

(28) AGS, Marina 400-2, 249.

(29) AGS, Secretaría de Estado, 6917, «Documentos relativos a Inglaterra (...) Castigo del Almirante Knowles por su conducta en el combate contra la escuadra mandada por Andrés Regio...»

(30) Meses después, en mayo de 1749, Ricardo Wall fue invitado a una taberna londinense por varios oficiales que habían tomado parte en la función. Wall, recelando de que la rendi-



Rendición del *Conquistador* (1700).

Llegados a las seis de la tarde, los navíos españoles que seguían haciendo frente a los siete ingleses supervivientes se reducían a tres, lo cual explica que algunos oficiales y marineros, tanto españoles como ingleses, escatimaran mérito a Knowles y le rehusaran la vitola de vencedor, pese a que se llevó la mejor parte de la refriega. Colina resume así esta parte del combate (31):

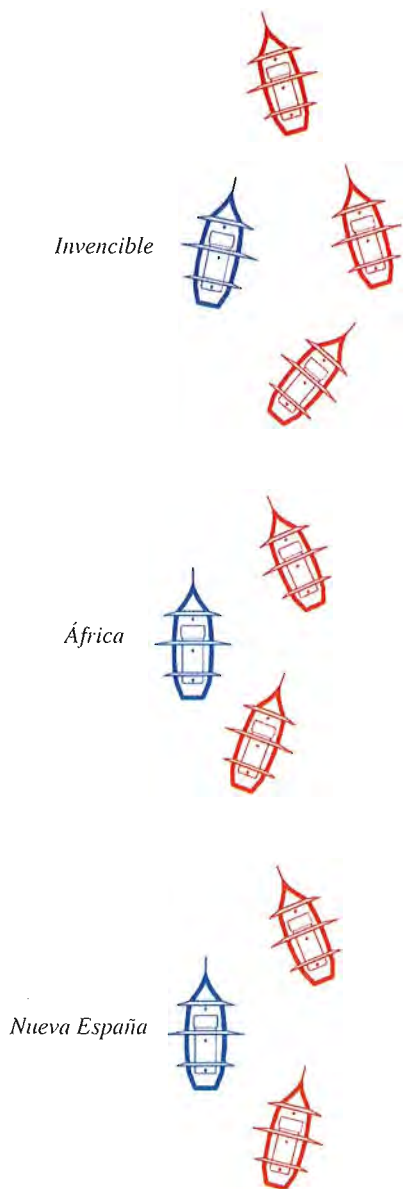
«... separados de nuestra línea el *Dragón* y *Real Familia* por su imposibilidad, quedaron tres de los nuestros para siete de los ingleses; y más las cuatro fragatas del convoy, que éstas, luego que oscureció, entraron en combate, entrando y saliendo, unos reparándose los daños, y otros haciendo fuego, duró la función hasta las nueve y media de la noche. La *Real Familia* daba sus descargas haciendo notable daño a los contrarios como podía. La *Nueva España*, *Invencible* y *África* se mantuvieron con incomparable valor, haciéndose el más vivo fuego que jamás se haya visto a las once embarcaciones de guerra. El que menos de los tres se batía con dos».

Tanto el navío de Reggio como el de Spínola resolvían el combate lo mejor posible, con lo cual quedaba descartada la posibilidad de que acudieran en soco-

ción del *Conquistador* hubiese sido prematura, tuvo la oportunidad de interrogar al respecto a dichos oficiales, entre ellos a un tal Daukesne, quien había participado personalmente en la toma del infortunado navío (AGS, Marina 401, 374). Daukesne reconoció el valor del capitán San Justo y del resto de los oficiales, y aseguró al diplomático español que seguir combatiendo sólo habría conducido a aumentar innecesariamente el número de bajas, pues la superioridad británica era abrumadora. Wall consideró fidedigno el testimonio del marinero inglés, toda vez que «... ninguno estuvo en estado de certificar mejor que él, pues fue a quien se rindió el citado Buque...» (PEZUELA: *op. cit.*, «Relación anónima de lo acaecido...»). Daukesne añade aún otro detalle que deja en posición desairada a Knowles, cuando asegura que, al tiempo que iba a mandar un oficial a bordo del navío rendido, el *Cornwall* lanzó otra andanada a todas luces innecesaria, con el *Conquistador* ya «conquistado».

(31) AGI, Santo Domingo, 1204, tercer cuadernillo, ff. 2v-3r.

EL COMBATE NAVAL ENTRE LAS ESCUADRAS DE JAMAICA Y LA HABANA DEL...



Los tres navíos españoles supervivientes se mantuvieron haciendo frente a siete británicos, a los que además auxiliaban las fragatas de refresco, que entraban y salían del fuego, incrementando la desigualdad (18.00-21.30).

El malogrado *Conquistador*, cuya pérdida marcó un punto de inflexión en el combate y dejó a los españoles muy malparados material y moralmente.

Reggio, persuadido para entonces de la imposibilidad de recuperar su barco, y consciente del mal estado de los restantes navíos, aprovechando una mudanza del viento maniobra y comienza a singlar al oeste, con dirección a La Habana, pero sin dejar de combatir con fiereza y valor. Durante el resto de la tarde, el *Canterbury* y el *Extrafford* no pararon de hostigar al *África*.

Sobre las ocho de la noche, Knowles embiste contra Reggio, el cual tiene que habérselas ya con tres navíos. El intercambio artillero es feroz, y el *África* está para entonces cosido a averías, con los palos mayor y mesana desmoronados sobre el costado:

«Los ingleses padecieron notable daño en todas sus embarcaciones, así en velas, jarcias, arboladura y costados, como en sus tripulaciones, tanto que a dicha hora cesó el fuego por haberse ellos retirado. Y a poco tiempo de haber dejado el combate se le rompieron los tres palos a la Capitana nuestra, por haberles faltado estáis y obenques y sólo estar manteniéndose sobre su pie».

En su auxilio vino el *Real Familia*, algo repuesto de sus daños, pero casi impotente frente a las baterías británicas; no obstante, su arrojo, al seguir combatiendo gravemente dañado (32), levantó la moral de todos:

«Es de advertir que el *Real Familia* faltó de su sitio a las cinco de la tarde por no poderse gobernar con el gran destrozo de sus velas y jarcia, con diez y siete balazos a la lumbre del agua, dos vergas partidas y dos árboles muy lastimados; pero de esta suerte fue a socorrer a la Capitana que estaba en gran consternación, desarboló dos navíos de los masteleros principales y los hizo retirar».

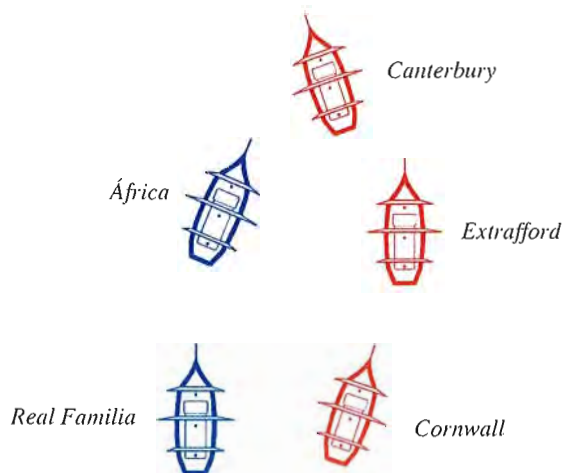
Al caer las primeras sombras de la noche, el *Invencible*, navío en que ondeaba la insignia del segundo jefe de la escuadra y comandante del apostadero de Cartagena de Indias, don Benito Spínola, se encontraba rendido de todos sus palos, en tanto el *Nueva España* apenas conseguía mantenerse a flote.

Para colmo de males, Reggio resultó herido como consecuencia del nutrido fuego, pero en ningún momento abandona el puente y se mantiene al tanto de la suerte de los demás buques y del suyo propio.

Hacia las ocho de la noche, el *África* seguía aguantando el ataque simultáneo de tres buques enemigos, recibiendo múltiples impactos, pero ocasionando a su vez graves daños a los bajeles británicos. Knowles encabezaba la agresión a cañonazo limpio, arreciando el fuego hasta el límite, en la certeza de que, si tomaba la almiranta española, se cubriría de gloria. Con todo, sus esfuerzos se estrellaron contra el valor y resolución de los marinos españoles, empecinados en resistir a todo trance.

Con su modestia proverbial, Reggio informaba así al gobernador de Cuba de lo cruento del enfrentamiento: «Yo hasta después de las nueve, gasté

(32) AGS, Marina 400-2, 249, El combate naval entre las escuadras de Jamaica y La Habana del año 1748.



El *Real Familia* acude en ayuda del *África*, que se batía a solas contra tres navíos británicos.

doscientos y veinte barriles de polvora, de lo que puede inferir V.S. que tan obstinado sería el combate» (33).

Para Reggio, las intenciones de Knowles estaban claras: destruir la mayor cantidad posible de barcos, lo cual le facilitaría la tarea de apoderarse de los azogues y dispararía su fama. Hacia las diez de la noche era bien consciente del precario estado de su armada, aunque el combate, pese a haber remitido en intensidad, proseguía entre tinieblas, alumbrado sólo por los flogonazos de la artillería. A esas alturas, los componentes de la escuadra española habían perdido todo contacto entre sí, enfrascados como estaban en ofender y defenderse de varios enemigos a un tiempo.

Pese a su casi nula gobernabilidad, los maltrechos navíos buscaron la protección de los bajos, moviéndose muy pegados a la línea costera. Para ello se valieron de la pericia de sus pilotos, muy familiarizados por otra parte con esta zona. En una carta escrita esa misma noche, el almirante inglés reconoce que (34):

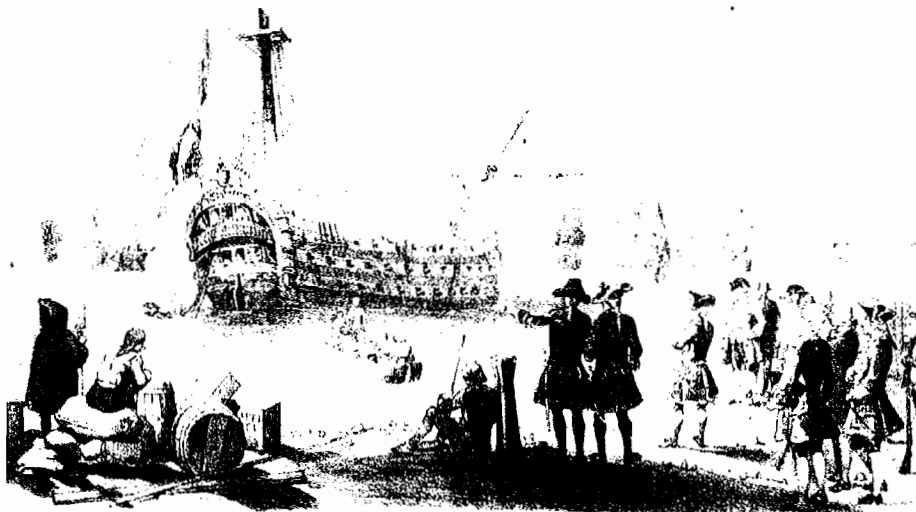
«... continuaron en la función hasta cerca de las 11 de la noche, cuando el enemigo corrió tan cerca de los escollos de la Playa, que nuestros Pilotos inexpertos no pudieron atreverse a seguirlos mas tiempo».

En un informe sobre el combate sustentado en las noticias dadas por Reggio y Spínola, llegado a España a bordo de la *Galga*, se aseguraba:

«La obscuridad de la noche puso treguas al Combate general, pero la casualidad hizo que Reggio tubiese uno particular con tres Navíos Yngleses,

(33) AGI, Santo Domingo 1204, tercer cuadernillo, ff. 2v-3r.

(34) AGS, Marina 400-2, 249, extracto de una carta dirigida por Knowles al Almirantazgo.



El *África*, encallado y totalmente desarbolado, amaneció al este de La Habana, cerca de Boca de Jaruco. (Biblioteca Nacional, Madrid.)

que con no pequeño daño de su artillería se retiraron a las diez (...) quedó el *África* en el Campo de Batalla, sin enemigos que le ofendiesen, ni Amigos que le facilitasen socorro, ni más palo que el de bauprés pasado de cinco valazos (*sic*)».

Para entonces, entre las diez y las once de la noche, puede decirse que el combate propiamente dicho había llegado a su término. Los esfuerzos ahora debían concentrarse en evitar que los ingleses se apoderaran del *África*, embarrancado e indefenso, tarea a la que se aplicaron con ahínco los marineros españoles.

Reflexiones finales

Resulta un tanto atrevido emitir juicios sobre hechos de los que nos separan varios siglos, siendo así que, para documentarse acerca de ellos, hay que bucear en fuentes primarias, escritas por hombres que no podían sustraerse del medio social y humano en que se hallaban insertos.

Un combate naval es mucho más que un forcejeo de cañonazos, cuya duración es muy corta en comparación con la de los preparativos del combate, palpitantes de tensión. Las autoridades habaneras estaban en pie

de guerra desde julio, cuando recibieron las primeras noticias sobre las intenciones de Knowles. Desde entonces, la actividad fue incesante, como incesante fue la presión a que se vieron sometidos los jefes, marineros, soldados y población general, no sólo de La Habana, sino de toda Nueva España.

Como en toda tesitura semejante, las desavenencias y el miedo se entrecruzaron con la solidaridad y la valentía. De todo ello hubo cumplida muestra, no sólo en las escasas horas de combate, sino también en los preliminares de la batalla y aún después de clausurada ésta, aunque de la parte gloriosa quede hoy escaso recuerdo, para escarnio de los vivos e ignominia de los que dieron su vida por defender aquello que consideraban parte indisoluble de su existencia.

Desde el punto de vista organizativo, se puso de manifiesto la diligencia y capacidad de las autoridades españolas, y en este sentido es de justicia señalar que al año siguiente la flota de la Plata salió debidamente escoltada del puerto habanero, por lo que es improbable que enemigo alguno se atreviera a presentarle combate, dada su enorme fuerza. Luego las esperanzas británicas no se vieron coronadas por el éxito.

Según los propios oficiales británicos, la conducta de Knowles no fue todo lo honorable que su graduación exigía, lo que le valió duras críticas e incluso le acarreó ser sometido a juicio ante el Almirantazgo, proceso del que salió absuelto más por sus contactos que por razones de estricta justicia.

Con todo, si nos ceñimos a los desnudos hechos, la escuadra inglesa siempre fue superior en dotación, capacidad ofensiva, preparación y calidad de los buques, de modo que no es de extrañar que los resultados del combate reflejaran esta desproporción, y que los británicos tomaran un navío e inutilizaran por completo otro. La escuadra española reconoció tácitamente la derrota cuando renunció a proseguir el combate, buscando refugio en San Cristóbal con casi todos sus barcos muy maltrechos. Sirva como ejemplo de la magnitud del castigo recibido el hecho de que el *Invencible* recibiera más de 200 impactos de proyectiles de diferente calibre, 25 de ellos por debajo de la línea de flotación, y los demás repartidos por la obra muerta, por no hablar de los destrozos en sus palos, jarcias, velas, timón, etc.

Cuando los destartados restos de la escuadra española entraron en la bahía habanera el día 13, tres de sus unidades —el *Invencible*, el *Real Familia* y el *Nueva España*— ofrecían una estampa lastimosa, en particular el *Invencible*, completamente desvencijado, sin masteleros, velas ni jarcias, con las cofas rotas y la popa en pedazos. Por su parte, el *Real Familia* presentaba 190 balazos en el costado, 12 a la lumbrera del agua y cinco en el agua, las vergas, velas y jarcias hechas jirones y la arboladura muy lastimada. En idéntico penoso estado arribó el *Nueva España*, que se portó con la mayor bizarría, defendiendo con gran valor a la capitana. El *Dragón* fue el único que entró en puerto casi ileso, con sólo algunos daños en la jarcia.

Por parte española murieron más de 150 hombres, entre oficiales, marineros y soldados rasos, alguno de ellos de ilustre cuna, como el capitán del

Conquistador, don Thomas de San Justo y Fernando Gabriel de Cajigal, sobrino del gobernador de Cuba. La muerte no entiende de rangos y a todos mide con idéntica vara.

Una cruel ironía del destino hizo que el enfrentamiento se produjera cuando los preliminares de la paz de Aquisgrán estaban firmados y ambos bandos tenían orden expresa de cesar las hostilidades en todos los frentes. Una pequeña balandra llegó con la noticia del armisticio un día después de la quema del *África*, obliterando así una etapa de la Historia sellada con la estéril sangre de hombres valientes, leales y esforzados que hallaron la muerte en un combate vano.

Al año siguiente, la flota que aguardaba en Nueva España salió debidamente escoltada del puerto habanero. Abría la marcha el *Invencible*, cuya imponente estampa parecía recrear el espíritu de aquellos memorables hombres, de acendrado sentido del honor y fieles a carta cabal a su rey y a su patria.

UN INTENTO DE CUANTIFICACIÓN DE LOS PRISIONEROS ESPAÑOLES CAPTURADOS EN LA GUERRA HISPANO-FILIPINA DE 1898: EL PERSONAL DE MARINERÍA EN MANOS DE LOS TAGALOS

Patricio HIDALGO NUCHERA
Historiador

Introducción

Los primeros prisioneros españoles capturados en Filipinas cayeron en manos de los tagalos como resultado del hundimiento de la escuadra en la bahía de Manila el 1 de mayo de 1898. Pocos días después, los insurrectos se hicieron con el control de las provincias de Cavite y Manila —excepto la capital—, y fueron extendiendo paulatinamente su dominio sobre el resto de la isla de Luzón a medida que los destacamentos españoles capitulaban. Moreno Jerez, en aquel tiempo funcionario y redactor de los diarios manileños *El Comercio* y *El Mercantil*, achaca esta riada de prisioneros al hecho de que don Basilio Agustín, a la sazón capitán general de Filipinas, no hubiese ordenado la reconcentración de todas las fuerzas del archipiélago tan pronto como se tuvo noticia en las islas de la ruptura de relaciones diplomáticas entre España y Estados Unidos (1). Cuando por fin, entre el 28 y 30 de mayo, la autorizó, ya era tarde, así que todas

(1) El origen de dicha ruptura diplomática está en la resolución conjunta de la Cámara de Representantes y del Senado de Estados Unidos de 18 de abril de 1898, la cual declaraba que el pueblo de Cuba debía ser libre e independiente, exigía a España la renuncia inmediata de su gobierno sobre la isla y la retirada de ella de sus fuerzas militares, a la par que autorizaba al presidente de la República a usar las suyas para hacer cumplir esta resolución. En virtud de estos poderes, William McKinley transmitió a su embajador en Madrid las siguientes instrucciones: «Si a la hora del mediodía del sábado próximo, 23 de Abril, no ha sido comunicada a este Gobierno por el de España una completa y satisfactoria respuesta a la Resolución, en tales términos que la paz de Cuba quede asegurada, el presidente procederá sin ulterior aviso a usar del poder y autorización ordenados y conferidos a él, tan extensamente como sea necesario». El gobierno español, presidido por Sagasta, no quiso agotar el plazo: el día 21 rompía relaciones diplomáticas. Dos días después, y en un contexto de manifestaciones callejeras tan inflamadas de patriotismo como ignorantes de la realidad militar, España declaraba la guerra a Estados Unidos, que hacía lo propio el día 25. Véase FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor: *Historia política de la España contemporánea*, t. III: 1897-1902. Alianza Editorial, Madrid, 1970, pp. 81-90.

las fuerzas movilizadas cayeron sin excepción en manos del enemigo (2). Como consecuencia de ello, para septiembre de 1898 se hallaban en poder de los tagalos unos 9.000 españoles (3). Así las cosas, ante la cantidad ingente de prisioneros para custodiar en Cavite, Aguinaldo resolvió trasladar gran parte de ellos a la provincia de Bulacan, limítrofe con la de Manila (4).

El número de prisioneros españoles en manos de los tagalos devino con el tiempo en motivo de controversia. Una instancia de la Junta Central de la Asociación de Familias de los Prisioneros en Filipinas, de 8 de noviembre de 1900, dirigida al entonces presidente del gobierno, don Práxedes Mateo Sagasta, habla de más de 11.000, 1.500 de ellos civiles, y señala, además, que para abril de 1900 habían quedado libres unos 4.000, fecha desde la que no había vuelto a presentarse prisionero alguno en Manila (5).

Este documento fue remitido al cónsul de España en Manila, quien a su vez respondió al ministerio ignorar sobre qué informes de carácter oficial se había basado la citada Junta Central para afirmar que el número total de cautivos españoles sobrepasaba los 11.000, ya que ni el propio cónsul había podido cifrarlos, siquiera por aproximación. Aun así, éste se inclinaba con reservas por la de 7.000, cifra aportada por el gobierno tagalo de Emilio Aguinaldo; de ellos, 6.390 se habían presentado en Manila, a los cuales habría que añadir los 110 ó 120 militares asesinados en Minalabag (Camarines). El resto, unos 500, habría que conceptualarlos como fallecidos, excepto algunos —militares o civi-

(2) MORENO JEREZ, Luis: *Los prisioneros españoles en poder de los tagalos: relato histórico de este cautiverio y de las gestiones llevadas a cabo para libertarlos*. Est. Tip.-Lit. del *Diario de Manila*, Manila, 1900, pp. 2-3. De la misma opinión es el periodista Joaquín Pellicena y López, para quien, según manifiesta en *La verdad sobre Filipinas: folleto de actualidad*. (Tip. Amigos del País, Manila, 1900, pp. 41, 43), el número de prisioneros no habría sido tan crecido si algunos jefes de destacamento hubieran dado mayores pruebas de virilidad e inteligencia.

(3) Moreno Jerez (*Los prisioneros españoles...*, p. 6) proporciona las siguientes cifras: generales, jefes, oficiales y soldados, 8.200; empleados civiles de todos los órdenes, 250; particulares, 310; obispos y frailes, 399; total, 9.159. Además, este autor ofrece como apéndice III de su obra (pp. 191-206) una «Relación nominal de los prisioneros, Generales, jefes y oficiales del Ejército, empleados civiles y órdenes religiosas». No todos los prisioneros fueron capturados en acciones de los insurrectos. Conocemos al menos un caso de españoles apresados por los norteamericanos y entregados por Dewey a las fuerzas de Aguinaldo: se trata de la tripulación del cañonero *Leyte*, capturado a fines de junio de 1898. Véase al respecto GARCÍA-PARREÑO Y LÓPEZ, Guillermo: *La campaña de la escuadra norteamericana en Filipinas, por (...), Teniente Auditor de la Armada. Con un prólogo del Excmo. Sr. D. Nicolás de la Peña y Cuéllar, Consejero Togado del Ejército*. Establecimiento Tipo-litográfico de M. Ventura, Cartagena, 1899, especialmente pp. 64 y ss.

(4) SASTRÓN, Manuel: *La insurrección en Filipinas y guerra hispano-americana en el archipiélago, por (...), ex-diputado a Cortes; antiguo y último funcionario de la Administración Civil española en aquellas Islas*. Imprenta de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, Madrid, 1901, p. 431.

(5) La Junta Central de los prisioneros españoles en Filipinas eleva instancia solicitando que se cumplimente el acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de noviembre de 1899, por el que se dispuso el envío a Filipinas de un comisionado que inspire confianza a los tagalos y recabe de éstos la entrega de los prisioneros españoles, 1901. Archivo General de la Administración (AGA, Alcalá de Henares, Madrid), Presidencia del Gobierno, caja 32.

les— que, aunque rescatados por las fuerzas norteamericanas, habían preferido quedarse donde residían, unos por razones de trabajo y otros por estar casados o amancebados con indígenas. Por tanto, este informe oficial niega la existencia de prisioneros españoles en Filipinas para junio de 1901, aunque no todo el mundo estaba convencido de ello (6). Un par de testimonios de 1904 señalan que para ese año todavía quedarían en Filipinas unos 4.000 prisioneros. El gobierno contestó que ignoraba ese dato, así que solicitaba información sobre el lugar donde se encontraban para obrar en consecuencia (7).

Listas de prisioneros hemos hallado tanto en el Archivo General Militar de Madrid (antiguo Servicio Histórico Militar) como en el Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB, El Viso del Marqués, Ciudad Real). La información contenida en el primero, ingente (8), es poco manejable; la del segundo, más accesible al restringirse al personal de marinería, es la que servirá de base a las siguientes líneas.

El personal de marinería prisionero de los tagalos

La documentación conservada en el AGMAB nace de una petición de 8 febrero 1904, dirigida por el jefe de Estado Mayor de la Capitanía General de

(6) Informe del cónsul general de España en Manila. Manila, 12 de julio de 1901. Inserto en el despacho elevado por el subsecretario del Ministerio de Estado al ministro de Gobernación. Madrid, 10 de septiembre de 1901. En el expediente titulado «Exposición y súplica de la Junta Central de las familias de los prisioneros en Filipinas, solicitando la libertad y repatriación de los españoles hechos prisioneros en aquellas islas». AGA, Interior, caja 263.

(7) AGA, Presidencia del Gobierno, caja 19.

(8) Véanse los rubros siguientes:

- Filipinas, Capitanía General, caja 5228, estados numéricos de personal embarcado para la Península (1897-1898);
- *ibidem*, caja 5241:
 - expedientes sobre la averiguación de la conducta de jefes y oficiales que han estado prisioneros de tropas filipinas (1898-1899);
 - expedientes de petición de socorro para prisioneros (1898-1899);
 - relaciones de jefes, oficiales y tropa prisioneros de las tropas filipinas (1898-1899);
 - órdenes del capitán general (1898);
 - expediente sobre los prisioneros aprehendidos en el monte Isaroc (1889-1891).
- Filipinas, documentación Filipinas, caja 5325, exps. 25-31, sobre el destacamento de Baler;
- *ibidem*, caja 5344, exp. 98. Escrito del almirante Montojo al general Jáudenes sobre asignación de medio millón de pesos para aliviar la situación de prisioneros. 19 de septiembre de 1898;
- Comandancia de Obras de Cataluña, caja 7156, exp. 19. Correspondencia del Gobierno Militar de Tarragona y de la Comandancia de Ingenieros de Tarragona relativa al ofrecimiento del Ayuntamiento de Tarragona de ceder el edificio de «Casas Blancas» en el ex fuerte de San Jerónimo, para usarlo como establecimiento sanitario y albergar a los soldados enfermos repatriados de Filipinas.

Cartagena a la Comisión Liquidadora de Filipinas —cuya sede se ubicaba en dicha capitania— de una relación de las clases e individuos de marinería hechos prisioneros por los tagalos en la guerra de Filipinas. El informe, enviado cuatro días más tarde (12 de febrero), incluía una relación de los prisioneros de la 4.^a Compañía del Batallón de Marinería caídos en Binacayan el 30 de mayo de 1898 (177 individuos), así como de los de la lancha *Oceanía*, caída en la Laguna de Bay el 1 de septiembre del mismo año (3 personas), y del cañonero *Otálora*, que sucumbió en el mismo lugar y fecha (18 personas). Además, en una nota a pie de página se afirma que, el 7 de julio, 12 marineros de la lancha *Sansón*, todos ellos pertenecientes a la estación de Marina de Subic, fueron apresados por los norteamericanos y entregados después a los tagalos; sin embargo, sus nombres se ignoraban, al igual que sucedía con los de los pertenecientes a la 2.^a Compañía del Batallón de Marinería capturados en Santa Ana el 13 de agosto. En una hoja aparte se registran los nombres de cuatro personas más integradas en la dotación de la lancha *Oceanía*, de otra perteneciente a la *Otálora* y de una sexta embarcada en la *Amalia*. En total, el número de prisioneros rondó los 220 individuos (9). Como puede comprobarse, el documento no es demasiado esclarecedor, pues no precisa si los prisioneros se presentaron en Manila, o si por el contrario fallecieron durante el cautiverio o regresaron a España.

Numerosos artículos acerca de la existencia de prisioneros españoles en Filipinas aparecieron en la prensa española, lo que llevó al ministro de la Guerra a solicitar al de Marina (RO 4 octubre 1905) que se le remitiese copia de los informes oficiales existentes sobre el particular en su departamento. Además, el primero solicitaba noticia de dónde radicaban las incidencias sobre la liquidación del personal de la escuadra del apostadero de Filipinas y, en particular, de la fuerza de Infantería de Marina embarcada el 1 de mayo de 1898 en el crucero *Reina Cristina* (10).

La maquinaria administrativa se puso entonces en marcha, si bien lo hizo lentamente, habida cuenta que se tardó tres meses en saber que los datos requeridos debían de hallarse en el Departamento Marítimo de Cartagena (oficio del inspector general del Ministerio de Marina, 3 enero 1906). Informado el capitán general de dicho departamento (11 enero), se trasladó la orden a sendas comisiones liquidadoras: la del apostadero de Filipinas y la del disuelto 1.^{er} Regimiento de Infantería de Marina de Filipinas.

El jefe de la primera de las comisiones citadas contestó (22 enero) que, con respecto al personal prisionero en Filipinas, en el archivo de la comandancia no existían más datos que unas relaciones de jefes, oficiales y soldados carentes de fecha o de firma que les confiriese valor legal (11). Según el citado mando, el único

(9) AGM, sección Archivo Histórico, leg. 8031, exp. 63.

(10) *Ibidem*, leg. 4838, exp. 90. Toda la información posterior se halla en este expediente. En un momento determinado que el expediente no señala, el Consejo Supremo de Guerra y Marina ordenó abrir unas diligencias informativas a fin de esclarecer la virtualidad de las denuncias sobre la existencia de prisioneros españoles en Filipinas, para lo que se nombró juez instructor a un comandante del 1.^{er} Cuerpo de Ejército.

(11) Se trata de las siguientes listas:

dato fehaciente de que tenía constancia la citada comisión provenía de la nómina adicional de diciembre de 1900 de la Comisión de la Marina Española, última dimanada de dicho organismo y en la que aparecían como únicos prisioneros el marinero europeo de primera clase Benigno Castro Mayobre y los soldados de Infantería de Marina Francisco García Barrinaga, José María Gorriti, José Díaz San Martín, José Sánchez García, Nicolás Leturia Iturriaga y Narciso Roca Fulla (12).

Por su parte, el coronel jefe de la segunda comisión liquidadora informó (25 enero 1906) de que se estaban confeccionando relaciones detalladas de personal prisionero en Filipinas proveniente de dicho regimiento disuelto, donde se consignaban al frente de cada individuo relacionando las vicisitudes

- a) una relación de jefes y oficiales de todos los cuerpos, sin sello de ninguna dependencia oficial, ni fecha o firma alguna que la autorizara; no obstante, no cabe duda de que el personal comprendido en ella se había presentado, puesto que aparecía en el Estado General de la Armada de ese año de 1906, a excepción del teniente de navío don Mariano Pérez de Guzmán y del alférez de fragata don José Prieto;
- b) una segunda relación, con sello de la Comandancia General del Apostadero y Escuadra de Filipinas, pero también sin fecha ni firma alguna, del personal europeo de Marina prisionero perteneciente a la 4.^a Compañía del Batallón de Marina, a la estación de Subic, al cañonero *Otálora*, a la lancha *Amalia*, al cañonero *Quirós* y a la lancha *Oceania*, relación que comprendía un total de 132 individuos;
- c) una tercera relación, comprensiva de los prisioneros provenientes del personal de los cuerpos subalternos —sin sello de ninguna dependencia, ni fecha o firma—, que comprende 15 individuos;
- d) y, por último, dos extensas relaciones del personal de jefes, oficiales, clases e individuos de tropa prisioneros y pertenecientes al 1.^{er} y 2.^o Batallón del 1.^{er} Regimiento de Infantería de Marina, relaciones que, como las anteriores, carecen de sello, fecha o firma que las autorice y les dé valor legal.

(12) Notificada de ello la comisión liquidadora del citado regimiento, su capitán jefe accidental del detall ofreció el 20 de febrero de 1906 la siguiente información:

1. Francisco García Barrinaga: apresado el 2 de junio de 1898 en Noveleta. Situación: fallecido en la prisión, según relación del Ministerio de Ultramar;
2. José María Gorriti: apresado en la misma fecha en San Francisco de Malabón. Situación: fallecido el 2 de enero de 1900 en Tayabas;
3. José Díaz San Martín: apresado en la misma fecha y lugar. Situación: fallecido el 28 de noviembre de 1899 en Tayabas;
4. José Sánchez Díaz: apresado en la misma fecha y lugar. Situación: fallecido, encontrándose prisionero según expediente instruido en averiguación de su paradero, ignorándose la fecha;
5. Nicolás Leturia Yturriaga: apresado el 7 de junio de 1898 en Cavite Viejo. Situación: fallecido el 3 de diciembre de 1899 en Luchán, «Tayabas»;
6. Narciso Roca Fulla: apresado en la misma fecha y lugar. Situación: declarado presunto fallecido el 9 de enero de 1906, según expediente instruido en averiguación de su paradero.

Faltaba un hombre, también prisionero: el marinero de 1.^a clase Benigno Castro Mayobre. En un oficio del 3.^{er} Negociado de la Dirección de Personal del Ministerio de Marina, fechado el 24 de agosto de 1906 y dirigido al Negociado 1.^o de dicha dirección, se informaba de que «la Comisión Liquidadora de Filipinas, a quien se pidieron informes del paradero de dicho individuo, manifiesta que el único antecedente que existe es que en el mes de Diciembre de 1900 figura como prisionero, y en este negociado no hay ningún antecedente del referido marinero».

que sobre su destino se conocían. Cinco días después las listas estaban concluidas. Se trataba de relaciones nominales del personal de los dos batallones integrado en el disuelto regimiento, cuyos miembros habían quedado prisioneros en Filipinas a su repatriación, con expresión de su situación, «que ha sido determinada en esta oficina con presencia de las relaciones de repatriados y expedientes instruidos, en cumplimiento de reales órdenes de 13 de Agosto y 12 de Octubre de 1901, únicos antecedentes [de] que dispone esta Comisión sobre el particular». Asimismo, se acompañaba otra relación del personal del regimiento en cuestión destacado en el crucero *Reina Cristina* el 1 de mayo de 1898. La información contenida en estas listas es más detallada que la proporcionada en 1904, pues, sumando los dos batallones del 1.º Regimiento de Infantería de Marina de Filipinas, de 1.148 prisioneros habíanse repatriado 832, mientras que 160 habían fallecido con certeza y 149, presuntamente; únicamente se desconocía el paradero de siete individuos.

La información ofrecida por ambas comisiones liquidadoras fue enviada al Ministerio de Marina el 30 de enero de 1906. El juez instructor nombrado por el Consejo de Marina y Guerra para incoar un expediente informativo que esclareciese la verosimilitud de las denuncias sobre la existencia de prisioneros españoles en Filipinas, solicitó al Ministerio de la Guerra (23 marzo 1906) que, «para fines de justicia en el expediente que se instruye en esclarecimiento de si existen o no en la actualidad prisioneros españoles en Filipinas», interesase nuevamente del Ministerio de Marina lo siguiente:

«1.º Que se remita a este centro relación de todas las unidades organizadas en Filipinas en el año 1898 dependientes de dicho Ministerio, tanto de las fuerzas de Infantería como de las que guarnecían los arsenales de las del Cuerpo de Generales de la Armada, etc.

2.º Que las Comisiones Liquidadoras de todas las unidades que existían en dicha época remitan relación nominal expresando el número de prisioneros que tuvieran por los insurrectos; los que de ellos se han presentado; los que fallecieron durante el cautiverio y de los que aún se ignora su paradero; y las Comisiones [liquidadoras] que no los han tenido, que así lo manifiesten también para debida constancia; exceptuándose los del 1.º Batallón del 4.º Regimiento de Infantería de Marina y 2.º Batallón de dicho cuerpo, que ya las han remitido.

Habiéndose recibido, además, una relación de siete individuos de la Comisión de la Marina Española en Manila que se ignora a qué unidad naval pertenecen».

Al punto, el Ministerio de Marina ordenó al capitán general del Departamento de Cartagena (RO 5 julio 1906) disponer lo necesario para que la «Comisión Liquidadora de Filipinas» facilitara sin demora los datos relativos a los prisioneros en el archipiélago. Como el escrito no puntualizaba a cuál de las dos comisiones liquidadoras debía dirigirse, el capitán general resolvió enviar sendas copias de la orden a las dos existentes.

El primero en contestar fue el coronel de la Comisión Liquidadora del 1.º Regimiento de Infantería de Marina de Filipinas (19 julio), quien recordaba haber enviado ya los datos que obraban en su poder relativos al personal prisionero procedente del citado regimiento. El coronel infería, pues, que la comisión liquidadora a que se refería la orden era la del apostadero de Filipinas, siendo como era la que tenía a su cargo los datos referentes al apostadero y buques de aquel archipiélago. Por su parte, el jefe del apostadero (21 julio) contestó cinco días después que «con la mayor asiduidad está procediendo esta Comisión a formular la noticia que anteriormente se ordena, extrayendo del archivo los antecedentes posibles de hallar relativos a la mencionada nota».

Recibidas las relaciones por el juez instructor el 28 de octubre de 1906, éste las devolvió «por no llevar los requisitos señalados». En un escrito de 6 de noviembre, remitido al capitán general del Departamento de Cartagena, dicho instructor manifestaba que:

«Lo que es necesario para formar la estadística que hasta la fecha no se ha efectuado del número de prisioneros peninsulares que tuvo el Ejército de mar y tierra, de los que [de] éstos fallecieron en el cautiverio y de los que de ellos aún se ignora el paradero, es que dicha Comisión remita sólo las relaciones de individuos que de la general que se devuelve se encuentran en dichos casos. Y con objeto de uniformar los antecedentes de dicha estadística, se remiten adjunto dos copias de los formularios de dichas relaciones e instrucciones para llevar los mismos, que han servido para que todas las comisiones liquidadoras remitieran sus relaciones de prisioneros».

En efecto, en un escrito anterior (31 de octubre de 1906), el juez incluía instrucciones sobre las características formales a que debía ajustarse la información solicitada:

«Para cumplimiento del superior acuerdo del Consejo Supremo de Guerra y Marina solicitado por real orden, ruego a V.E. que se remitan a este juzgado por el negociado de liquidación de [tal unidad] tres relaciones nominales en folio con arreglo a los siguientes tres adjuntos formularios.

»En el 1.º han de figurar todos los que cayeron prisioneros, procurando poner reunidos por categorías los que lo fueron en el mismo punto; y en la casilla de observaciones se puntualizará sólo los que a voluntad propia se hayan quedado en el país después de libertados, los que después hubiesen fallecido o desaparecido sin llegar a España o a sus pueblos, constandingo haber logrado la libertad.

»En el 2.º se insertarán los que, constandingo en el primero, conste de un modo cierto su fallecimiento en el cautiverio, puntualizando en la última casilla, si la justificación fue por procedimiento judicial escrito, lo siguiente: “Expediente informativo archivado en tal parte”; y si fue por referencias o información particular, “breve información particular”, “breve información testifical”.

»En el 3.º formulario se insertarán los que, figurando en el primero, no se haya vuelto a tener noticias de ellos desde su cautiverio; en la penúltima casilla solamente se puntualizará los que procedan de la «recluta voluntaria» con dichas dos palabras, poniendo comillas a los procedentes del cupo de reemplazo por sorteo; y a los que de esta última procedencia hubieran marchado voluntarios a los Cuerpos de la Península o por “prófugos”, “sentenciados”, etc. las frases siguientes: “Voluntario de reemplazo”, “prófugo”, “sentenciado”, etc. Para el último encasillado se observarán las mismas reglas de uniformidad que para el último del segundo.

»Si el Cuerpo no ha tenido prisioneros de los insurrectos filipinos, queda relevado de enviar a este juzgado, haciéndolo así constar en el oficio de contestación de recibo de la presente comunicación; rogando la rigurosa confrontación de nombres y datos para evitar ulteriores trabajos de rectificación que entorpecería la rápida administración de justicia. Dios, etc.»

De nuevo, pues, la pelota estaba en el alero de la Capitanía General de Cartagena. El jefe de su Estado Mayor ordenó (10 noviembre 1906) que el asunto pasase a manos del jefe de la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas. La respuesta de éste (25 febrero 1907) reflejaba impotencia y hartazgo: «Examinando minuciosamente el archivo de esta Comisión no se ha podido encontrar antecedente alguno por el cual se pueda venir en conocimiento del número de individuos que fueron prisioneros de los tagalos». Por este motivo, le devolvía el expediente, aconsejando dirigirlo al archivero del extinto apostadero de Filipinas, que radicaba en el mismo centro, «donde sin duda pudieran existir los antecedentes necesarios que se interesan en este expediente». Así lo ordenó el citado jefe de Estado Mayor el 28 de febrero.

Por fin, el 8 de marzo de 1907 el oficial archivero firmaba la «Relación nominal de los señores jefes, oficiales, clases e individuos peninsulares de los distintos cuerpos de la Armada que cayeron prisioneros de los insurrectos filipinos», con el símbolo «H» como encabezamiento. De los 175 individuos que conforman la relación, 49 aparecen como «presentados»; 81, como «prisioneros»; de 41 de ellos «se ignora» todo sobre su destino; 2 se reputan fallecidos, y otros 2 se hallan consignados con la letra «R» (¿de repatriados?)

Esta nueva lista es mucho más completa que las antecedentes, pues en ella se señala la fecha y el lugar en que los marinos cayeron prisioneros, así como cuáles de ellos se habían presentado en Manila y cuáles seguían cautivos; sin embargo, fue considerada insuficiente. Y así, el 26 de marzo de 1907 el jefe de Estado Mayor del Departamento de Cartagena pidió devolver el expediente al jefe de la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas, «para que nuevamente y con la mayor urgencia proceda a un nuevo y minucioso examen de la documentación de esa dependencia».

Probablemente por hastío, dicho responsable respondía el 15 de abril con un lapidario «examinada detenidamente la documentación de este archivo no se ha encontrado dato alguno por el cual se pueda venir en conocimiento del número de individuos prisioneros de los tagalos». El nuevo expediente

—recordemos que su incoación se había dispuesto por real orden de 5 de julio de 1906— fue remitido por el capitán general de Cartagena al Ministerio de Marina el 17 de abril de 1907.

A fines de ese mes el citado ministerio, seguramente acuciado por los familiares, se interesó por el paradero de seis marinos en concreto: tercer contraataque Fabián Sánchez Rocha, de la 3.^a Compañía, 3.^{er} Batallón de Marinería (13); Lorenzo López Ramos, de la lancha *Otálora* (14); tercer maquinista Juan Mora Catalán (15); aprendiz Mariano Lorenzo (16); condestable José Domínguez Egea (17) y capitán de la Marina Mercante don Emilio Guisasaola, que el 29 de julio de 1898 cayó prisionero en Pangasinán (18).

(13) El 2.^o Negociado de la Dirección de Personal del Ministerio de Marina respondió (29 abril 1907) que «de los libros de contraataques que existen en este negociado resulta que no hay ninguno llamado Fabián Sánchez Rocha, pero sí un 2.^o llamado Fabián Rocha Regueiro. Y como pudiera ser el mismo, manifiesto que en Mayo de 1898 era 3.^o, prestaba servicios en el Apostadero de Filipinas, perteneció al Batallón de Marinería y en 1 [de] Junio del expresado año cayó prisionero de los insurrectos de Cavite. Actualmente pertenece a la sección de Ferrol, estando embarcado en el *Marqués de la Victoria*».

(14) El negociado anteriormente mencionado, y en la misma fecha, respondió que «hoy es 2.^o y se encuentra prestando servicios en la Estación torpedista de Cádiz».

(15) El director de Personal del Negociado 3.^o de la Inspección de Ingenieros del Ministerio de Marina respondió (29 abril 1907) que «aparece en el libro de aquella época con la anotación de “Presentado en 31 de Agosto de 1898”, y posteriormente por R.O. de 5 Abril 1899 concedido un año de licencia sin sueldo para el apostadero de Filipinas, sin que después haya más noticias sobre su paradero».

(16) El director en cuestión declaró en igual fecha que «del aprendiz no hay nada».

(17) El director de Personal del Negociado 3.^o de la Inspección General de Artillería del Ministerio de Marina respondió (29 abril 1907) que «en esta Inspección General no existe datos (pedidos el 27 del actual) sobre el que fue condestable José Domínguez Egea. Sin embargo, en el Cuerpo existe el 2.^o Condestable José Domingo López Egea, que, siendo 3.^o y perteneciente a la 4.^a Compañía del Batallón de Marinería, fue hecho prisionero en Binacayan (Cavite) en 29 de Mayo de 1898. Dicho individuo se fugó de la prisión en 4 de diciembre de 1899 y en 18 de ese mes fue pasaportado para la Península, presentándose en el Departamento de Cartagena en 29 de Enero de 1900, y desde cuya fecha sigue prestando sus servicios en la Armada, encontrándose en la actualidad destacado en la sección torpedista de Cartagena».

(18) El 27 de abril de 1907, la Dirección de Personal del Ministerio de la Marina cursó noticia de su paradero a los capitanes generales de Cádiz, Ferrol y Cartagena. El capitán general de Cartagena contestó (16 mayo) que, «según manifiesta el Comandante de Marina de Barcelona (...), en 12 de Abril de 1899 regresó sobre el vapor *Alicante* un Alférez de Fragata llamado don Eusebio Guisasaola, según la relación de pasajeros de dicho buque, el cual se presentó en la Comandancia de Marina de la referida provincia el 13 del propio mes, refrendándosele el pasaporte para Santander en uso de dos meses de licencia por enfermo. En ocasión de encontrarse en Barcelona el día 11 del actual el vapor *Matienzo*, de la inspección de Santander, al mando del capitán de la Marina mercante don Eusebio Guisasaola, se le hizo comparecer en la Comandancia de Marina, el cual manifestó que es el capitán por que se pregunta, y no Emilio, y que, encontrándose en Dagupán como Ayudante de Marina, fue hecho prisionero por los insurrectos, que estuvo cautivo unos diez meses, siendo repatriado para ésta sobre el vapor *Alicante*, y que en la actualidad manda el citado vapor *Matienzo*, teniendo su domicilio particular en Santander, calle del Muelle n.º 25».

Poco después (6 junio), la Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz contestó que «no han dado resultado las investigaciones practicadas» en orden al referido individuo. Pero, continuaba, «Al mismo tiempo debo expresar a V.E. que en el *Boletín de la Marina*

Aparte de tales pesquisas sobre estos seis marineros, el jefe de negociado de la Dirección de Personal del Ministerio de Marina propuso al director de la misma (6 mayo 1907) la siguiente resolución:

«Ultimadas en cuanto a Jefes, Oficiales y Cuerpos subalternos las averiguaciones interesadas por el Ministerio de la Guerra acerca del personal de prisioneros de la última campaña de Filipinas: para facilitar los datos que interesa la Subsecretaría en R.O. de 22 de Mayo de 1906 (documento nº 9) y quedando solamente lo referente a marinería, el Jefe que suscribe estima que debe pasar este expediente al 3º Negociado de esta Dirección para que se interese de las Capitanías Generales de los Departamentos, y éstos en los Distritos y Provincias marítimas, las noticias que puedan tener de cuantos individuos de marinería figuran en la relación “H” de prisioneros que lleva fecha de 8 de Marzo de 1907, antes de remitir copia de ella al Ministro de la Guerra, pues no deja de ser extraño que no haya datos sobre marinería que permitan afirmar de manera categórica si los individuos que no tienen la “P” de presentados u otras notas que den idea de su paradero, quedaron en aquel archipiélago como prisioneros, o regresaron a los pueblos de su naturaleza».

Admitida la propuesta, el 20 de mayo de 1907 se remitió a los capitanes generales de Cádiz, Ferrol y Cartagena la citada relación «H», para que a su vez solicitasen de los distritos y provincias marítimas las noticias sobre los marineros consignados en dicha relación de prisioneros que pudieran obrar en las jurisdicciones de su mando, «para poder afirmar de forma categórica si los que no tienen la nota de presentados ni otras que den idea de su paradero, quedaron en aquel archipiélago o regresaron a los pueblos de su naturaleza». Además de la citada relación «H», se remitió una «relación nominal de las clases e individuos de marinería peninsulares que cayeron prisioneros de los insurrectos en Binacayan (Filipinas) en 30 de Mayo de 1898», lista de 122 individuos firmada en San Fernando el 27 de mayo de 1907 (19). Cada capitán general remitió su propio cuestionario a los diversos distritos y provincias marítimas dependientes de su jurisdicción, las cuales deberían responder a su respectiva capitanía, para que por último ésta reenviara tal respuesta al Ministerio de Marina.

Las respuestas de las jurisdicciones dependientes de la Capitanía General de Cartagena fueron como siguen:

- a) ninguno de los nombres que aparecían en la relación pertenecía a las comandancias de Valencia, Ibiza, Tarragona o Menorca;

Mercante de 1.º de mayo pasado, que se publica en Bilbao, aparece un capitán E. Guisasola, mandando el vapor *Matienco* de la Compañía de Navegación Montañesa de Santander, que salió el 30 de Abril de Avilés para Barcelona, coincidiendo la inicial del nombre con que figura en dicha lista con el del que se interesa.

(19) Hay que hacer notar que de las tres copias de esta relación nominal que se hallan en el expediente (véase n.º 10), una de ellas lleva anotado el destino en ese momento de muchos de ellos.

- b) aunque en la de Mallorca aparecieron varios individuos cuyo nombre y primer apellido coincidían con los de algunos de los de la relación, había sido imposible averiguar su paradero;
- c) la Comandancia de Barcelona respondía que, «constando sólo en la relación el nombre y primer apellido de los individuos prisioneros y siendo muchos los que existen en esas condiciones en aquellas provincias, (...) [manifestamos] la imposibilidad de (...) determinar de un modo categórico si alguno de los de la relación indicada es el mismo que en los libros matrices no consta que haya regresado». Remitió al capitán general de Cartagena una relación —que no aparece en el expediente— que recogía el nombre y los dos apellidos de todos los individuos de aquella inscripción que desde 1894 habían acudido al servicio y a tenor de cuyos asientos no constaba que se hubiesen presentado, sin que tampoco existieran noticias de su pase a la reserva (20);
- d) la Comandancia de Marina de Alicante contestó (3 julio 1907) que, de la «relación de los individuos de marinería pertenecientes a esta brigada que figuran en la relación de los que cayeron prisioneros de los insurrectos en Binacayan (Filipinas) en 30 de Mayo de 1898, cuya copia acompaña a oficio de la Jefatura de Estado Mayor del Departamento de Cartagena número 369 de 27 de Mayo último», aparece el nombre del cabo de mar de primera Pedro Mascaró Requena: «Según consta en su libreta, en 2 de Noviembre de 1899 se presentó procedente de Cabanatuan, provincia de Nueva Écija, donde se hallaba prisionero de los tagalos. Ocupa el folio 19 de 1873, del Trozo de Villajoyosa». En una nota se indica que, «además del individuo reseñado, existe en la inscripción de Altea, folio 71 de 1886, uno llamado Francisco Lavios Zaragoza: sirvió como cabo de mar de 1ª clase, en cuya libreta consta que el 14 de Diciembre de 1899 se presentó en Manila procedente de prisión, lo cual no figura en dicha relación»;
- e) por último, el comandante de Marina de Cartagena notificaba (23 agosto 1907) a su capitán general que, en relación con los individuos de marinería apresados por los insurrectos en Binacayan, sólo había podido averiguar que en Mazarrón se encontraba Pedro Gallego Paredes, «que era marinero de 2.ª clase en dicho punto y fue hecho prisionero el 30 de Mayo de 1898». También comunicaba que «consta en el Estado Mayor de esta Capitanía General [que] regresó a la Península el fogonero Pascual Alonso».

(20) En el expediente (véase n.º 10) no se encuentran las respuestas individualizadas de las citadas comandancias, sino que se hallan insertas en tres comunicaciones del Estado Mayor de la Capitanía General de Marina del Departamento de Cartagena al ministro de Marina, dos de ellas —con referencias a las comandancias de Valencia, Ibiza, Tarragona y Mallorca— de 28 de junio de 1907, y la tercera —referente a Menorca y Barcelona— de 19 de agosto del mismo año.

La Capitanía General de Cádiz respondió así:

- a) la Ayudantía Militar de San Fernando hizo saber a su capitán general (2 junio 1907) que, «como no consta en esta dependencia que el personal que regresara de Filipinas verificara en ella su presentación, no hay medios hábiles de dar cumplimiento a lo que se interesa en su superior previene de 29 del mes último»;
- b) la Ayudantía Militar de Barbate escribía el 3 de junio que, «habiendo revisado los libros de inscripción de este distrito, los individuos cuyos nombres concuerdan con algunos de los incluidos en la presente relación que tengo el honor de devolver a V.M. no constan que estuviesen prisioneros de los insurrectos de Filipinas el año 1898, ni que estuvieran prestando sus servicios en la Armada en dicho año»;
- c) la Ayudantía Militar de El Puerto de Santa María contestó (5 junio) que, «revisados los asientos de inscriptos de este libro sólo figura, de la relación adjunta, el individuo Francisco Romero Bejarano, quien manifiesta que fue prisionero de los tagalos en Binacayan, habiendo conseguido fugarse después de diez y ocho meses, que se presentó a fuerzas norteamericanas, las que lo transportaron a Manila y entregaron a las autoridades españolas, regresando a la Península a principios del año 1900»;
- d) la Comandancia Militar de la provincia de Tenerife y la Capitanía del puerto de Santa Cruz de Tenerife contestó (10 junio) que, «ni en esta Comandancia ni en el distrito de la Palma existe dato alguno referente a que hayan regresado a los pueblos de su naturaleza ninguno de los individuos [de la relación] que en ella figuran»;
- e) la Comandancia Militar de Marina y Capitanía del Puerto de Cádiz comunicó (10 junio) que, «en cuanto a esta capital, [de] la circunstancia de que en la relación aparecen casi todos con un solo apellido resultan [resulta] que hay coincidencia entre ellos y algunos inscriptos del mismo nombre y primer apellido, sin que nada conste en sus asientos, pudiendo únicamente precisar que el Francisco Sabino, que aparece como cabo de mar de 1.^a, tengo entendido que en la actualidad se encuentra sirviendo en Sevilla como cabo de mar de puerto»;
- f) la Comandancia Militar de Marina de la provincia de Gran Canaria manifestó (10 junio) que ni en ella ni en la ayudantía del distrito de Lanzarote aparecía «ninguno de los individuos que figuran en la relación que se acompañaba del personal de marinería que cayeron prisioneros en Binacayan en 30 de Mayo de 1898, no teniendo noticias de que hallan regresados (*sic*) a los pueblos de su naturaleza ni de su paradero»;
- g) la Comandancia Militar de Marina de la provincia de Sevilla manifestó (15 junio) que, después de haber dado la mayor publicidad a la relación de prisioneros en la capital y el distrito de Sanlúcar de Barrameda, «entre los comprendidos en ella está el cabo de mar de puerto

con destino en esta Comandancia Francisco José Sabino, el que ha manifestado lo que en el margen derecho de la relación citada se expresa de algunos individuos que figuran en la misma y que le consta regresaron con él de Filipinas, donde estuvieron prisioneros»;

- h) la Comandancia Militar de Marina de la provincia de Málaga y Capitanía del Puerto envió (27 junio) una relación de 25 nombres, fechada en dicho día, titulada «relación de las noticias adquiridas en esta Comandancia Marítima sobre el paradero de las clases e individuos de marinería que en la misma se expresan, y que cayeron prisioneros de los insurrectos en Filipinas en el año 1898»:

- «1) cabo de mar de 1.^a Antonio Burruazo Martínez. Regresó a Málaga, punto de su residencia, en donde falleció el 15 de Mayo de 1905;
- 2) marinero de 1.^a Severino Azcárraga. Es de Bermeo y navega por aquella costa;
- 3) cabo de mar de 1.^a Lorenzo Coll. Reside en Palma de Mallorca;
- 4) marinero de 1.^a Manuel Gómez Muñoz (21). Reside en Almuñécar;
- 5) marinero de 1.^a Rafael Baturro. Es natural de Marín o Puebla de Caramiñal, ignorándose si regresó;
- 6) cabo de mar de 2.^a Manuel Mayor. Regresó y en la actualidad reside en Melilla;
- 7) marinero de 1.^a Francisco Romero. Natural del Puerto de Santa María, ignorándose su paradero (22);
- 8) marinero de 2.^a Vicente León. Es natural de Cabo de Gata y se ignora su paradero;
- 9) cabo de mar de 1.^a Pedro Mascaró. Reside en Villajoyosa;
- 10) cabo de mar de 1.^a Francisco Ribeiro. Fue herido en Cavite, ignorándose su paradero (23);
- 11) marinero Alejandro de la Rosa (24). Regresó a Ayamonte, pueblo de su naturaleza;
- 12) marinero José Vélez (25). Es natural de Huelva, ignorándose su paradero;
- 13) cabo de mar de 1.^a Antonio Martín Díaz. Regresó y reside en Estepona;
- 14) marinero Salvador Horrillo. Regresó y reside en Estepona;
- 15) marinero José Jordán Gómez. Regresó y reside en Marbella;

(21) Aparece también en la Comandancia de Almería.

(22) La Comandancia del Puerto de Santa María había contestado que este marinero había regresado a la Península.

(23) En una de las listas examinadas aparece como presentado en El Ferrol.

(24) En la Comandancia de Huelva aparece con el apellido De la Mora.

(25) Un José María Vélez Ladrero aparece en la Comandancia de Huelva como residente allí.

- 16) cabo de mar de 2.^a Bartolomé Barceló. Regresó y, según noticias, reside en Mallorca;
 - 17) cabo de mar de 2.^a José Rodríguez Zapata (26). Regresó y reside en Almería, según noticias;
 - 18) marinero de 1.^a Miguel Sánchez. Existe un Miguel Sánchez Rodríguez que ocupa el folio 11 de disponibles de 1896 de Málaga y, según consta en su libreta provisional, estuvo en Filipinas, ignorándose su domicilio actual;
 - 19) marinero de 1.^a José Martínez (27). Existe un José Martínez Gallardo, que ocupa el folio 97 de disponibles de Málaga del año 1896. Según consta en su asiento, pasó al servicio en 6 de Marzo de 1896; fue licenciado ilimitadamente en 28 de Abril de 1899 y a la reserva en 8 Enero 1900. Se ignora su actual domicilio y si estuvo en Filipinas, por no obrar su libreta en esta Comandancia;
 - 20) cabo de mar de 1.^a Francisco Sabino. Según noticias, se encuentra de cabo de mar de puerto en la Comandancia de Marina de Sevilla;
 - 21) marinero Francisco López. Existe un Francisco López Marín que ocupa el folio 97 de 1897 de disponibles de Málaga. Según consta en su libreta provisional, estuvo en Filipinas, ignorándose su domicilio actual;
 - 22) marinero José Romero. Existe un José Romero Morata, que ocupa el folio 91 del año 1896 de disponibles de Málaga. Pasó al servicio en 8 de Enero de 1896; fue licenciado ilimitadamente en 8 de Abril de 1899 y a la reserva en 8 de Enero de 1900. Se ignora su domicilio y si estuvo en Filipinas, por no aparecer su libreta en esta Comandancia;
 - 23) marinero Cristóbal Rubio López. Pertenece a la inscripción marítima de Málaga. Regresó de Filipinas y reside actualmente en Málaga, Callejón de la Salud n.º 24;
 - 24) marinero Rafael Segura. Idem, que el anterior. Regresó de Filipinas y actualmente reside en la Carihuela (Málaga);
 - 25) marinero José Senet Herrero. Idem, que el anterior. Regresó de Filipinas y reside en Málaga, calle de Obando n.º 7.»
- i) la Comandancia de Marina y Capitanía del Puerto de Huelva envió (30 julio 1907) una «relación de los individuos de marinería que fueron prisioneros en Filipinas en 1898, residentes en esta provincia», fechada en idéntico día. Se trata de los siete individuos siguientes:
- «1) cabo de mar de 2.^a José María Vélez Ladrero. Residencia en Huelva;
 - 2) marinero de 1.^a Juan Santos Mesa. Residencia en Huelva;
 - 3) cabo de mar de 1.^a José Rodríguez Zapata. Residencia en Ayamonte;

(26) En la Comandancia de Huelva aparece como residente en Ayamonte.

(27) Otro José Martínez en la Comandancia de Ferrol.

- 4) cabo de mar de 1.^a Joaquín Martín Fernández. Residencia en Ayamonte;
- 5) marinero Alejandro de la Mora Pereira. Residencia en Ayamonte;
- 6) marinero José Alemán. Residencia en Isla Cristina;
- 7) marinero Francisco Galera. Residencia en Isla Cristina.»

El jefe de la Comandancia de Huelva, después de excusarse por la demora en el envío de su relación, motivada por «no haberse recibido hasta el día de ayer los datos pedidos a los distritos a causa de encontrarse algunos de los individuos trabajando en faenas de almadrabas», comunicaba que «Juan Santos Mesa, natural y residente en esta capital, que no figura en la relación de esa jefatura de Estado Mayor, se ha presentado en esta Comandancia manifestando que cayó prisionero en Filipinas (Binacayan) en 28 de Mayo de 1898, siendo marinero de 1.^a, por lo que ha sido incluido en la relación de referencia».

j) por último, la Comandancia de Marina de la Provincia y Capitanía del Puerto de Almería manifestaba (16 septiembre 1907) que, «repasada la lista que acompaña con los libros de asiento de esta capital y distritos, sólo parece que concuerdan los nombres siguientes:

- 1) Pedro Montoya Martínez, f^o 5/97. J.D. Almería. En un asiento consta que se presentó con pasaporte de licencia ilimitada, expedido por S.E. en 22 Enero 1900;
- 2) José Torres Blázquez, f^o 40/95. J.D. Almería. Según consta en un asiento, en 13 Enero 1900 le fue concedido por S.E. un pase a la reserva.

Hechas las averiguaciones necesarias por los cabos de mar de esta Comandancia, no han sido habidos [hallados], ignorándose su actual residencia.

- 3) Francisco Medina Pérez, f^o 11/97. J.D. Adra. Según informa el Sr. Ayudante del Distrito, se encuentra en Barceloneta, calle de San Miguel n.º 104.
- 4) Francisco Fernández Martín, f^o 17/95. J.D. Adra. Según informa el Sr. Ayudante, por noticias que da su padre falleció en Diciembre de 1897, y en un asiento sólo consta ingresó en el servicio.
- 5) Manuel Gómez Muñoz (28), f^o 4/95. J.D. Motril. Según noticia el Sr. Ayudante, reside en Almuñécar.
- 6) Miguel Sánchez Molina, f^o 3/98. J.D. Motril. Según informa dicho Sr. Ayudante, se encuentra en la Línea de la Concepción, Castillo de España, donde reside su familia.
- 7) Manuel Ruiz Sánchez, f^o 62/97. J.D. Motril. Según igual noticia, reside en Torrenueva.

(28) Aparece también en la Comandancia de Málaga.

- 8) Francisco Hernández López, nº 48/95. J.D. Reside en Barcelona, calle de San Telmo n.º 87, Barceloneta, según manifiesta dicho Sr. Ayudante».

Finalmente, en cuanto a las provincias marítimas dependientes de la Comandancia General del Apostadero de Ferrol, su jefe enviaba al Ministerio de Marina (7 abril 1908) la siguiente «relación del personal de marinería hecho prisionero por los insurrectos de Filipinas en Binacayan el 30 de Mayo de 1898, lancha *Oceanía* y cañonero *Otálora* en la Laguna de Bay el 1.º de Septiembre del mismo año, y que se tiene noticia en las Comandancias y Distritos de las Provincias Marítimas de la comprensión de este apostadero»:

- a) Provincia marítima de Villagarcía, distrito de Noya.
 1. Manuel Gómez. Se presentó en la ayudantía de este distrito con pasaporte de 3 de julio de 1900.
 2. Manuel Nicomedes. Pasó a la reserva en septiembre de 1901.
- b) Provincia marítima de Villagarcía, distrito de Villagarcía.
 1. Santiago Montenegro Fernández. Falleció a los dos meses de llegar a Villagarcía.
 2. Manuel González Fernández. Se halla navegando.
 3. José Mariño Vidal. Se halla navegando.
 4. José Díaz Rial. Se halla navegando.
 5. Ysolino Beltrán. Se halla licenciado actualmente.
 6. José Conojo Domínguez. Se halla licenciado actualmente.
 7. Eduardo Castelo. Según dicen sus padres, debió haber fallecido en Filipinas.
- c) Provincia marítima de La Coruña, distrito de La Coruña.
 1. Agustín Somorrostro Jaraldo. Artillero. Reside en Montevideo.
 2. Manuel Piñeiro Leal. Se halla en Buenos Aires.
- d) Provincia Marítima de Ferrol, distrito de Ferrol.
 1. José Martínez (29). Falleció (su viuda vive en Ferrol).
 2. José Pérez. Peón del arsenal.
 3. Rogelio Corral. Fogonero de la estufa del Hospital Militar.
 4. José Rodríguez y Rodríguez. Se halla en La Coruña.
 5. Juan García Díaz. Se halla en el Seijo.

(29) Otro José Martínez en la Comandancia de Málaga.

- e) Provincia Marítima de Ferrol, distrito de Viveiro.
1. José García Martí. Según su familia, falleció en Filipinas prisionero de los insurrectos.
 2. Jesús María Franco. Se halla en el distrito.
 3. José Fernández. Se halla en el distrito.
 4. Francisco Fernández. Se halla en la isla de Cuba.
 5. Francisco Fernández Abella. Se halla en Buenos Aires.
- f) Provincia marítima de Gijón, distrito de Villaviciosa.
1. Raimundo Juglar Capellán (30). Falleció en Filipinas estando prisionero, según su familia.
- g) Provincias marítimas de Vigo, Pontevedra, Santander, Bilbao y San Sebastián.

Ninguno.

Pues bien: cruzando los datos de la lista «H», fechada en Cartagena el 8 de marzo de 1907, y los que aporta la «relación nominal de las clases e individuos de marinería peninsulares que cayeron prisioneros de los insurrectos de Binancayan en 30 [de] Mayo [de] 1898», firmada en San Fernando el 27 de mayo de 1907, y con las respuestas de las Capitanías Generales de Cartagena, Cádiz y Ferrol, evacuadas entre mayo de 1907 y abril de 1908, resulta el cuadro siguiente:

(30) En la lista H y en la «Relación nominal...» aparece como Raimundo Folgar.

**RELACION NOMINAL DE LOS SEÑORES JEFES, OFICIALES, CLASE E INDIVIDUOS
PENINSULARES DE LOS DISTINTOS CUERPOS DE LA ARMADA QUE CAYERON PRISIO-
NEROS DE LOS INSURRECTOS FILIPINOS**

| NUM | NOMBRE | CLASES | OBS (1) | LUGAR PRISION (lista H) | DESTINO (Relación) | DESTINO Comandancia |
|-----|------------------------------------|----------------------------------|------------|-------------------------------|-----------------------|------------------------|
| 1 | Río y Díaz, Julio del | Capitán de navío | P | Subic | | |
| 2 | García Gutiérrez, Francisco | Teniente de navío | P | S. Luis de Apra | | |
| 3 | Peral Caballero, Manuel | Teniente de navío | P | | | |
| 4 | Sánchez Vizcaíno, Ottón | Teniente de navío | P | Se ignora | | |
| 5 | Pérez Guzmán, Mariano | Teniente de navío | P | | | |
| 6 | Suances Carpegna, Carlos | Teniente de navío | P | Subic | | |
| 7 | Preysler Moreno, Carlos | Alférez de navío | P | | | |
| 8 | Pineda y Soto, Carlos | Alférez de navío | P | Se ignora | | |
| 9 | Guardia Miró, Eugenio de la | Contador de navío | P | Se ignora | | |
| 10 | Vélez Rivas, Basilio | Contador de fragata | P | Se ignora | | |
| 11 | Deza y Rodríguez, Filemón | Médico Mayor | P | Subic | | |
| 12 | García Artime, Enrique | Médico Mayor | P | Yap | | |
| 13 | Zaragoza Ariño, Matías | Médico 1. ^º | P | Malabon (Cavite) | | |
| 14 | González Agoni, Luis | Médico 1. ^º | P | Bacoor (Cavite) | | |
| 15 | Guisasola, Euscbio | Capitán Marina mercante | I | Pagasinan | | Santander |
| 16 | Prieto Osende Leiva, José | Piloto particular | R | Vigan | | |
| 17 | Blanco Serrano, Ángel | Teniente de navío | P | | | |
| 18 | Martínez Fernández, Mario | Teniente de navío | P | Binacayan | | |
| 19 | Rodríguez Mesa, Enrique | Teniente de navío | P | Binacayan | | |
| 20 | López Egea, José Domingo | Condestable | P | Binacayan | | Cartagena |
| 21 | Barrueso (Martínez), Antonio | Cabo marinero 1. ^º | PRI | Binacayan | Málaga | + 15 mayo 1905 |
| 22 | Barceló, Bartolomé | Cabo marinero 2. ^º | PRI | Binacayan | Palma de Mallorca | Palma de Mallorca |

UN INTENTO DE CUANTIFICACIÓN DE PRISIONEROS ESPAÑOLES DURANTE LA...

| NUM | NOMBRE | CLASES | OBS (I) | LUGAR PRISION (lista H) | DESTINO (Relación) | DESTINO Comandancia |
|-----|------------------------------|-------------------------------|---------|-------------------------|--------------------|----------------------|
| 23 | Rodríguez Zapata, José | Cabo marinero 2. ^a | PRI | Binacayan | Ayamonte | Almería/ Ayamonte |
| 24 | Parada, José | Cabo marinero 2. ^a | PRI | Binacayan | | |
| 25 | Castillo, Andrés | Marinero 1. ^a | P | | | |
| 26 | Alonso, Pascual | Fogonero 2. ^a | PRI | | San Fernando | Cartagena |
| 27 | Barberá, Miguel | Cabo marinero 1. ^a | P | | | |
| 28 | Cruz, Juan de la | Marinero 1. ^a | I | | | |
| 29 | Azcarraga, Severino | Marinero 1. ^a | PRI | | | Bermeo |
| 30 | Delicado, Vicente | Marinero 1. ^a | P | | | |
| 31 | Marco, Vicente | Marinero 1. ^a | PRI | | | |
| 32 | Fernández Rodríguez, Antonio | Marinero 2. ^a | PRI | | | |
| 33 | Rodríguez López, José | Marinero | P | | | |
| 34 | Coll, Lorenzo | Cabo marinero 1. ^a | PRI | | Palma de Mallorca | Palma de Mallorca |
| 35 | Manzanera, Fernando | Marinero 1. ^a | P | | | |
| 36 | Medina (Pérez), Francisco | Marinero 2. ^a | PRI | | | Barcelona |
| 37 | Lodeiro, Antonio | Marinero 2. ^a | I | | | |
| 38 | Seijas, Francisco | Marinero 2. ^a | PRI | | Ferrol | |
| 39 | Montenegro, José | Marinero carpintero | P | | | |
| 40 | Rosillo, Ignacio | Marinero 2. ^a | P | Binacayan | | |
| 41 | Arnao, Dionisio | Marinero 2. ^a | I | | | |
| 42 | Martín (Fernández), Joaquín | Cabo marinero 1. ^a | PRI | | Ayamonte | Ayamonte |
| 43 | Gómez Muñoz, Manuel | Marinero 1. ^a | PRI | | | Almuñécar |
| 44 | Sánchez (Rodríguez), Miguel | Marinero 2. ^a | PRI | | | Se ignora |
| 45 | Betorro, Rafael | Marinero 1. ^a | PRI | | | Se ignora |
| 46 | Duro, Ricardo | Marinero Carpintero | P | | | |
| 47 | Ruiz (Sánchez), Manuel | Marinero 2. ^a | PRI | | | Torrenueva |
| 48 | Cruz Poncc, José de la | Fogonero 1. ^a | PRI | | | |
| 49 | Fraquío, Manuel | Corneta | P | | | |
| 50 | Lisaga, Crisanto | Fogonero 1. ^a | I | | | |
| 51 | Blesan, Eugenio | Fogonero 2. ^a | I | | | Barcelona |
| 52 | Hernández (López), Francisco | Marinero 2. ^a | PRI | | | |

| NUM | NOMBRE | CLASES | OBS (1) | LUGAR PRISION (lista H) | DESTINO (Relación) | DESTINO Comandancia |
|-----|--------------------------------|---------------------------------|---------|-------------------------|--------------------|-----------------------|
| 53 | Mariño Iglesias, Joaquín | Cabo mariner 1. ^ª | F | | | |
| 54 | Carballido, Manuel | Contraestre 2. ^ª | P | | | |
| 55 | Pantín, José | Contraestre 3. ^ª | P | | | |
| 56 | Duran, Emilio | Cabo mariner 1. ^ª | P | | | |
| 57 | Vidal, Rafael | Marinero | I | | | |
| 58 | Mayor, Manuel | Cabo mariner 2. ^ª | PRI | | | Melilla |
| 59 | Martínez, Antonio | Marinero 1. ^ª | PRI | | | |
| 60 | Izaguirre, Juan | Marinero 2. ^ª | P | | | |
| 61 | Martínez, José | Marinero 1. ^ª | I | | | Ferrol. Falleció |
| 62 | Folgar (Capellán), Raimundo | Marinero 2. ^ª | PRI | | | Muerto en Filipinas |
| 63 | Riveira, Antonio | Marinero 2. ^ª | PRI | | | |
| 64 | Cortés, Ignacio | Marinero 2. ^ª | PRI | | | |
| 65 | Pérez, José | Cabo mariner 1. ^ª | PRI | | | Ferrol |
| 66 | Fernández, Juan R. | Cabo mariner 2. ^ª | P | | | |
| 67 | Aguilar, Macario | Fogonero | I | | | |
| 68 | Mesilla, Teodoro | Marinero 2. ^ª | PRI | | | |
| 69 | Romero (Bejarano), Francisco | Marinero 1. ^ª | PRI | | | Puerto de Santa María |
| 70 | Fernández, Francisco | Marinero 2. ^ª | PRI | | | Cuba |
| 71 | Beltrán, Isolino | Marinero 2. ^ª | PRI | | | Villagarcía |
| 72 | Coniojo, José | Marinero 2. ^ª | PRI | | | Villagarcía |
| 73 | Torres, Bernardo | Cabo mariner 1. ^ª | PRI | Binacayan | | |
| 74 | Santas, José | Fogonero 1. ^ª | P | | | |
| 75 | León, Vicente | Marinero 2. ^ª | PRI | | | Se ignora |
| 76 | Arcas, Manuel | Marinero 1. ^ª | P | | | |
| 77 | Pérez, José | Marinero carpintero | PRI | | | |
| 78 | Montoya (Martínez), Pedro | Marinero 2. ^ª | PRI | | | Almería |
| 79 | Somorrostro (Jaraldo), Agustín | Marinero 1. ^ª | I | | | Montevideo |
| 80 | Alcalde, José | Marinero | P | | | |
| 81 | Benegas, José R. | Marinero 2. ^ª | I | | | |
| 82 | Rodríguez Sánchez, José | Marinero 1. ^ª | PRI | | | |
| 83 | Corral, Rogelio | Fogonero | PRI | | | Ferrol |
| 84 | Brasa, Antonio | Fogonero 2. ^ª | PRI | | | |
| 85 | Camez, Bautista | Marinero 2. ^ª | PRI | | | |
| 86 | Haro, Francisco José | Contraestre 3. ^ª | P | | | |

UN INTENTO DE CUANTIFICACIÓN DE PRISIONEROS ESPAÑOLES DURANTE LA...

| NUM | NOMBRE | CLASES | OBS (1) | LUGAR PRISION (lista H) | DESTINO (Relación) | DESTINO Comandancia |
|-----|----------------------------------|-------------------------------|---------|-------------------------|--------------------|----------------------|
| 87 | Rocha Regueiro, Fabián | Contramaestre 3. ^º | R | | | Ferrol |
| 88 | Mascaró, Pedro | Cabo marinero 1. ^º | PRI | | Palma de Mallorca | Villajoyosa |
| 89 | Martínez, Manuel | Cabo marinero 1. ^º | P | | | |
| 90 | Gómez, Manuel | Marinero 1. ^º | PRI | | | Noya |
| 91 | Vidal, Raimundo | Marinero 1. ^º | PRI | | | |
| 92 | Modo, Esteban | Marinero 1. ^º | I | | | |
| 93 | Montenegro (Fernández), Santiago | Marinero 1. ^º | PRI | | | Noya. Fallecido |
| 94 | Cabezas, José | Marinero 1. ^º | PRI | | Cádiz | |
| 95 | González, Diego | Marinero 1. ^º | I | | | |
| 96 | Sabino, Francisco José | Cabo marinero 1. ^º | PRI | | | Sevilla |
| 97 | Rodríguez, Ramón | | P | | | |
| 98 | Zales, Juan | | I | | | |
| 99 | Ramón, José | | P | | | |
| 100 | Muñoz, Francisco | | PRI | | | |
| 101 | Riveiro, Francisco | Cabo marinero 1. ^º | I | | | Se ignora |
| 102 | García, Ramón | Marinero | I | | | |
| 103 | Gómez, José | Marinero | PRI | | | |
| 104 | Jordán (Gómez), José | Marinero | PRI | | | Marbella |
| 105 | Suárez, Julio | Marinero | I | | | |
| 106 | Sciño, Gregorio | Marinero | I | Binacayan | | |
| 107 | Saluján, Fernando | Marinero | I | | | |
| 108 | Rodríguez, Manuel | Cabo marinero 1. ^º | P | | | |
| 109 | Rodríguez, José María | Marinero | I | | | |
| 110 | Rodríguez, Vicente | Marinero | P | | | |
| 111 | Casal, Raimundo | Marinero | PRI | | | |
| 112 | Ereña, Donato | Contramaestre 2. ^º | P | | | |
| 113 | Conesa, Diego | Contramaestre 3. ^º | P | | | |
| 114 | Martín Díaz, Antonio | Cabo marinero 1. ^º | I | | | Estepona |
| 115 | Ramil Casal, Antonio | Marinero 1. ^º | PRI | | | |
| 116 | Polar Eijer, Félix | Marinero | I | | | |
| 117 | Mesa, Juan Antonio | Marinero | I | | | |
| 118 | García Martí, José | Marinero | PRI | | | Fallecido. Filipinas |
| 119 | Rodríguez Calvo, Luis | Marinero | PRI | | | |
| 120 | Vizoso Pairet, Eduardo | Marinero 1. ^º | PRI | | Ferrol | |

| NUM | NOMBRE | CLASES | OBS (1) | LUGAR PRISION (lista H) | DESTINO (Relación) | DESTINO Comandancia |
|-----|-------------------------------|-------------------------------|---------|-------------------------|-------------------------|---------------------|
| 121 | Moreira Moscoso, José | Marinero | I | | | |
| 122 | López (Marín), Francisco | Marinero | I | | | Se ignora |
| 123 | Serrano Mandain, José | Cabo marinero 1. ^º | I | | | |
| 124 | Márquez, Manuel | Marinero | I | | | |
| 125 | Fernández, Marcelino | Marinero | PRI | | | |
| 126 | Nicomedes, Manuel | Marinero | PRI | | | Noya |
| 127 | Graña Otero, José | Marinero | F | | | |
| 128 | Comas, Antonio | Marinero | I | | | |
| 129 | Romero (Morata), José | Marinero | I | | | Se ignora, volvió |
| 130 | Gómez, Manuel | Marinero | PRI | | | |
| 131 | Bilbao, Bonifacio | Marinero | I | | | |
| 132 | Fernández, José | Cabo marinero 2. ^º | PRI | | Fallecido en cautiverio | Ferrol |
| 133 | Martínez, Joaquín | Marinero | I | | | |
| 134 | San Pedro, Andrés | Marinero | PRI | | | |
| 135 | Montenegro, Constantino | Marinero | P | | | |
| 136 | Piñeiro (Leal), Manuel | Marinero | PRI | | | Buenos Aires |
| 137 | Serralve, Vicente | Marinero | I | | | |
| 138 | García Díaz, Juan | Marinero | PRI | | | |
| 139 | Rubio López, Cristóbal | Marinero | PRI | Binacayan | Málaga | Málaga |
| 140 | Gallego (Paredes), Pedro | Marinero | PRI | | | Cartagena |
| 141 | Moreno Parra, José | Cabo marinero 1. ^º | PRI | | | |
| 142 | Peña Suárez, Antonio | Marinero | PRI | | | |
| 143 | Baustid Ares, Julián | Marinero | PRI | | | |
| 144 | Rosa, Alejandro de la | Marinero | I | | | Ayamonte |
| 145 | Sarrión, Teodoro | Marinero | P | | | |
| 146 | Fernández (Abella), Francisco | Marinero | PRI | | | Bucnos Aires |
| 147 | Pazos, Manuel | Marinero | P | | | |
| 148 | Segura, Rafael | Marinero | PRI | | | Carihucla (Málaga) |
| 149 | Cervantes, Manuel | Marinero | I | | | |
| 150 | Amador, Ángel | Marinero | PRI | | | |
| 151 | Santos Rodríguez, Adolfo | Marinero | PRI | | | |
| 152 | Sánchez, Joaquín | Cabo marinero 1. ^º | PRI | | Cádiz | |

UN INTENTO DE CUANTIFICACIÓN DE PRISIONEROS ESPAÑOLES DURANTE LA...

| NUM | NOMBRE | CLASES | OBS (1) | LUGAR PRISION (lista H) | DESTINO (Relación) | DESTINO Comandancia |
|-----|-----------------------------|-------------------------------|---------|-------------------------|--------------------|---------------------|
| 153 | Galvín, Francisco | Cabo furriel | PRI | | Lepe | |
| 154 | Tejea, Antonio | Cabo equipaje | PRI | | | |
| 155 | Vélez (Ladrero), José María | Cabo marinero 2. ^a | I | | | Huelva |
| 156 | Ignes, Luis | Marinero | I | | | |
| 157 | Freijoo, José Benito | Marinero | PRI | | | |
| 158 | Senet Herrero, José | Marinero | PRI | | Málaga | Málaga |
| 159 | Alemán, José | Marinero | PRI | Binacayan | Lepe | Isla Cristina |
| 160 | Horrillo, Salvador | Marinero | PRI | Binacayan | Estepona | Estepona |
| 161 | Fatur, Rafael | Marinero | I | Binacayan | | |
| 162 | Torres (Blázquez), José | Marinero | PRI | Binacayan | | Almería |
| 163 | González, Joaquín | Corneta | I | | | |
| 164 | Babío, José | Marinero 1. ^a | I | | | |
| 165 | Castelo, Eduardo | Marinero 1. ^a | I | Laguna de Bay | | Se ignora |
| 166 | López Ramos, Lorenzo | Contramaestre 3. ^o | P | Laguna de Bay | | Cádiz |
| 167 | Mora Catalán, Juan | Maquinista 3. ^o | P | Laguna de Bay | | |
| 168 | Lorenzo, Mariano | Aprendiz maquinista | I | Laguna de Bay | | Se ignora |
| 169 | Bes Cartelle, Manuel | Artillero | PRI | Laguna de Bay | | |
| 170 | Corrales Francos, José | Marinero 1. ^a | PRI | Laguna de Bay | | |
| 171 | Sánchez Porta, Antonio | Cabo marinero 2. ^a | P | Laguna de Bay | | |
| 172 | Franco Ven, Jesús María | Marinero 1. ^a | PRI | Laguna de Bay | | Ferrol |
| 173 | Pérez López, Ramón | Marinero 1. ^a | PRI | Laguna de Bay | | |
| 174 | Itonaga, Juan | Marinero 1. ^a | PRI | Laguna de Bay | | |
| 175 | Rodríguez, José | Marinero 2. ^a | PRI | Laguna de Bay | | La Coruña |

(1) OBS = Observaciones (según lista H); P = Presentados; PRI = Prisioneros; I = Paradero ignorado; R = ¿Repatriados?; F = Fallecidos.

Lista H: Cartagena, 8 de marzo de 1907; «Relación nominal...»: San Fernando, 27 de mayo de 1907; listas de las comandancias: de mayo de 1907 a abril de 1908.

Los apellidos entre paréntesis corresponden a las listas de las comandancias.

Observando la relación adjunta, se pueden deducir los siguientes datos:

| | | |
|---|--|----|
| — | Presentados en lista H cuyo destino se ignora..... | 47 |
| — | « « se conoce..... | 2 |
| — | « « se ignora..... | 38 |
| — | Prisioneros en lista H cuyo destino se conoce..... | 43 |
| — | Individuos cuyo paradero se ignora..... | 33 |

| | |
|--------------------------|-----|
| — Fallecidos..... | 2 |
| — R (¿repatriados?)..... | 2 |
| Total: | 175 |

En otras palabras, de los 81 prisioneros consignados en la lista H, sólo conocemos el destino, una vez repatriados, de 43 (31); de los 38 restantes ignoramos si volvieron o no; a éstos hay que sumar los 33 hombres cuyo destino se ignoraba fehacientemente por los mandos militares en 1907. En resumen, que a la altura de abril de 1908 se desconocía lo sucedido a 71 de los 175 individuos de la Marina española caídos prisioneros en 1898, lo que porcentualmente supone el 40,57 por 100 del total. Habiendo cesado ya las hostilidades en Filipinas, es de colegir que algunos volverían, pese a que no haya constancia documental de ello; que otros morirían en cautiverio y que, en fin, otros optarían por permanecer en Filipinas antes que regresar a una tierra en la que nadie les esperaba o en la que carecían de porvenir. Que ello fuera usado políticamente contra el gobierno, ya es otra cuestión.

Epílogo: algunas repatriaciones desde Filipinas

Junto a la documentación usada en este trabajo procedente del AGMAB, se hallan los papeles de la *Comisión liquidadora del Apostadero y Escuadra de España en Filipinas*, finiquitada el 15 diciembre de 1899 y encargada, en unión de la *Comisión de selección y transporte del material de guerra*, suprimida el 30 de septiembre de 1900, de la repatriación de soldados y marinos. Ambas comisiones tramitaban las listas de personas a repatriar, a las que se embarcaba en navíos de la Compañía Trasatlántica. Sin duda, en los meses inmediatamente posteriores a la derrota, los barcos repatriaron a los miembros civiles y militares presentes por entonces en Manila; más tarde, y a medida que iban recuperando la libertad, lo harían aquellos capturados por los tagalos. Podemos decir que, a lo largo de todo el año 1900, hubo un lento gotear de ex cautivos que arribaban a la Península.

Los papeles generados por la Comisión liquidadora del Apostadero aportan escaso sustento documental en que cimentar con cierta solidez un estudio sobre la repatriación en general, y los prisioneros liberados en particular. En sus documentos sólo se recogen listas los de repatriados a bordo de tres vapores: el *León XIII*, el *Isla de Luzón* y el *San Ignacio de Loyola*. Como puede comprobarse en las listas adjuntas, es una cantidad exigua y poco representativa de lo que debieron de ser las cifras reales. En este sentido, Manuel Sastrón, miembro de la comisión de repatriaciones y que utilizó cifras oficiales, da un

(31) El número total de individuos de la lista H, cuyo paradero se ignoraba, era de 41; luego, se alcanzó a saber el de ocho más, pero de los 33 restantes aún hoy nada se sabe.

total de 29.418 individuos repatriados, de los cuales 3.876 eran «generales, jefes, oficiales y asimilados»; 3.044, de «familias», y 22.498, de «clases e individuos de tropa» (32).

Repatriados de Filipinas a bordo del *León XIII* (33)

| <i>Cargo</i> | <i>Nombre</i> | <i>Destino</i> |
|-----------------------------------|------------------------|----------------|
| Teniente de navío | Guillermo Lacave (34) | Cartagena |
| Teniente de navío | Teodomiro Sanjuán | Cádiz |
| Contador de navío 1. ^º | Juan Fuertes Lavilla | Cartagena |
| Teniente auditor 3. ^º | Miguel Sánchez Jiménez | Madrid |
| Escribiente 2. ^º | Antonio Mañalac | Cartagena |
| Cabo Infantería Marina | Antonio Hellín Benalou | Ferrol |
| Cabo Infantería Marina | Manuel Dopico | « |
| Soldado Infantería Marina | Pedro Sabater Torreno | Cartagena |
| « | Marcelino Rego | Ferrol |
| Marinero de 1. ^ª | José Rodríguez Díaz | Cádiz |

Repatriados de Filipinas a bordo del *Isla de Luzón* (35)

| <i>Cargo</i> | <i>Nombre</i> | <i>Destino</i> |
|-----------------------------------|---------------------------|----------------|
| Capitán de fragata | José Fernández de Córdoba | Cádiz |
| Contador de navío 1. ^º | Juan Fuertes | Cartagena |
| Teniente Infantería Marina | Rafael Candón | Cádiz |
| Alférez Infantería Marina | Pedro Vázquez | Cartagena |
| Contra maestre 2. ^º | Tomás Vázquez Anelo | Cádiz |

(32) En cambio, desde Cuba fueron repatriados 195.848 individuos y desde Puerto Rico, 10.022. Véase su desglose en SASTRÓN: *La insurrección...*, p. 563. El propio Sastrón (p. 574) indica que la *Comisión de Selección y Transporte de Material de Guerra*, «presidida por el general Jaramillo, recibió en Manila, liquidó sus haberes y repatrió gradualmente, en la medida de lo posible, desde que comenzó a ejercer sus funciones (3 junio 1899) hasta el 30 de septiembre de 1900, 465 jefes y oficiales y 4.980 individuos de tropa, más 300 entre viudas, retirados, huérfanos, voluntarios, licenciados y paisanos que habían sido prisioneros».

(33) AGM, sección Expediciones a Indias, leg. 416, exp.39, varios oficios. Manila, 12-29 de mayo de 1899.

(34) Le acompañaban su esposa, Pilar Pérez y Trillo; sus hijas, Ana, Rita, Rosa y María; su suegra, Ana Trillo y López; su cuñado Eduardo Pérez y Trillo y un criado indígena. Estos dos últimos viajaban por cuenta del interesado.

(35) AGM, sección Archivo Histórico, leg. 4838, exp. 37, varios oficios. Manila, 20-30 de junio de 1899. El barco tenía fijada la partida para el 1 de julio de 1899. José Fernández de Córdoba, José Séllez Pérez, Juan Muñoz, Tomás Vázquez Anelo, Pablo Aspas Coral y José Bueno Sánchez procedían de Panapé; presentados en Manila enfermos, fueron embarcados en el *Isla de Luzón* por cuenta del gobierno español.

| | | |
|--|----------------------------------|-----------|
| Condestable 2. ^o | José Séllez Pérez | Ferrol |
| Condestable 3. ^o | Juan Muñoz | Cádiz |
| Sargento 2. ^o Infantería Marina | Pablo Aspas Coral (mujer e hija) | Cartagena |
| Cabo de Marina 1. ^o | Tomás Barceló Benot | « |
| Soldado Infantería Marina | Primitivo Ortiz de Zárate | « |
| « | Manuel González Cuesta | « |
| « | Teolindo Sierra Rey | « |
| « | Vicente Piñero Rodríguez | « |
| « | Antonio López Hernández | « |
| « | Esteban Folgueras | « |
| « | Antonio Amor | « |
| « | Antonio Hernández Díaz | « |
| « | Jacinto Ruiz | « |
| « | Andrés Sánchez Díaz | « |
| « | Juan Delgado Expósito | « |
| « | Agustín Pastor Millán | « |
| « | José Castañeira Villasanta | « |
| Marinero 1. ^o | José Bueno Sánchez | Cádiz |

Repatriados de Filipinas a bordo del *Ignacio de Loyola* (36)

| <i>Cargo</i> | <i>Nombre</i> | <i>Destino</i> |
|--------------------------------|--------------------------|----------------|
| Alférez Infantería Marina | Eugenio Paredes Sánchez | Cartagena |
| Alférez Infantería Marina | Juan Mena Ramírez | Cádiz |
| Cabo de mar de 1. ^a | Pedro Marcaró Requena | Cartagena |
| Marinero 1. ^o | José Oms Beltrán | « |
| Soldado Infantería Marina | Manuel Méndez Piquer | « |
| | José Giral Cubet | « |
| « | Francisco Calvo Montañés | « |
| « | Mariano Bercero Sarasa | « |
| « | Pedro Saz Albert | « |
| « | Marcelino García Sánchez | « |
| « | Cristóbal Calle Vega | « |
| « | Francisco Moreno Canalda | « |
| « | Rafael Lorca Parada | « |
| « | Juan Márquez | « |

(36) AGM, sección Archivo Histórico, leg. 4838, exp.1899.

HISTORIA DE UN MARINO OLVIDADO. EL GENERAL JOSÉ RUIZ DE APODACA

Alicia CASTELLANOS ESCUDIER
Real Academia Hispanoamericana

Francisco SAN MARTÍN DE ARTIÑANO
Coronel de Infantería de Marina

Introducción

Pocos son los historiadores centrados en Filipinas que no sepan quién es José Ruiz de Apodaca, comandante general del apostadero del archipiélago y jefe de las fuerzas navales que llevaron a cabo el desembarco y la toma de la isla de Balanguingui (Joló); no obstante, con ser éste el hecho de armas más célebre de su hoja de servicios, también es reseñable su participación en otros conflictos de fuste, como las guerras de Independencia de España y México o la lucha contra la piratería en Cuba (1821-1839).

De ascendencia alavesa (1) y natural de la Isla de León, base de la Marina española y cuna de ilustres marinos, nace en el seno de una familia en la que sobresalieron figuras tan brillantes como sus tíos el conde de Venadito (2) y Sebastián Ruiz de Apodaca (3) o su sobrino José Beránger y Ruiz de Apodaca (4), cuya estrella es tan reluciente que ha oscurecido la vida de quien nos ocupa.

José Ruiz de Apodaca Beránger fue hijo de Vicente Ruiz de Apodaca, intendente en el Departamento de Ferrol, y de Antonia Beránger (5). Siguiendo la tradición familiar, sus dos hermanas se casaron con destacados marinos de la época; Dolores, con el brigadier de la Armada Cosme Damián de Churruca, y María Asunción, con el jefe de escuadra Francisco de Beránger (6). Por su parte, nuestro protagonista contrajo matrimonio con Josefa Llano y Fernández de Landa, con la que tuvo tres hijas, una de las cuales estuvo casada con Carlos Valcárcel, teniente general de la Armada.

(1) GARMENDÍA ARRUEBARRENA, José: *Tomás Ruiz de Apodaca, un comerciante alavés con Indias*. Vitoria, 1990.

(2) Alcanzó el empleo de capitán general de la Armada y los cargos de virrey de Navarra y de Nueva España. Fue también capitán general de la isla de Cuba y de las dos Floridas, director general de la Armada y consejero de Estado.

(3) Teniente general de la Armada, intervino en la defensa de la isla de de Trinidad de Barlovento frente a los ingleses.

(4) Almirante que ocupó la cartera de Marina en varias legislaturas.

(5) Hija del brigadier del Ejército Carlos de Beránger y Renandt.

(6) Documentación ofrecida por doña Josefa Ruiz de Apodaca López, a quien estamos profundamente agradecidos.



Excmo. Sr. D. José Ruiz de Apodaca y Beránger.

La época en que desarrolla su vocación militar fue conflictiva políticamente, conflictos que acostumbraban desembocar en enfrentamientos bélicos, en la mayoría de los cuales se halló presente.

Su ingreso en la Armada, en los primeros años del siglo XIX, coincide con una época crítica en la que España se encuentra en guerra con Inglaterra. En 1804, proclamado Napoleón emperador, todas las potencias del continente europeo se preparan ante una posible invasión francesa, a excepción de España, que se convierte en aliada de Francia, funesta decisión que le costará la destrucción de su Marina de combate y, posteriormente, la invasión de su territorio. En estos dos graves acontecimientos participa activamente José Ruiz de Apodaca.

Aún no había finalizado la guerra contra los franceses cuando las sublevaciones, con manifiestos objetivos independentistas, se extienden por todas las provincias americanas, justo cuando la mayor parte de los mandos, tropa y marinería de la Armada habían sido trasladados a los campos de batalla de la Península (7). Ante esta situación, la Regencia decide reforzar los efectivos militares de América, lo que comportará que el alférez de navío Ruiz de Apodaca sea destinado a finales de 1812 a Cuba (8) y, con posterioridad, a México.

Tras pasar veinticinco años en América, es destinado a Filipinas, donde se distingue como jefe de las fuerzas navales en el desembarco y asalto anfibio de la isla de Balanguingui (archipiélago de Joló), centro de piratería, con lo que se pone coto durante un tiempo a las continuas depredaciones de que eran pasto las costas filipinas y se da un respiro al tráfico marítimo internacional.

Ya de nuevo en España, en los últimos años de su vida profesional alcanza puestos militares y políticos de gran relevancia y responsabilidad.

(7) Extracto de la exposición sobre las providencias generales dadas en el despacho de Marina durante el tiempo que gobernó la Junta Central. Véase MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: *La Marina en la guerra de la Independencia*, apéndice III. Madrid, 1974.

(8) El Departamento Naval de La Habana había sido reducido a la categoría de apostadero, ante la necesidad en la Península de contar con más efectivos y mayores medios económicos.

Bautismo de fuego

Sienta plaza en la Compañía de Guardias Marinas del Departamento de Ferrol (9), y superados los estudios reglamentarios en 1804, comienza el período de prácticas de embarque en diversos buques por aguas de Galicia. Al año siguiente es enviado al Departamento de Cádiz, concretamente a la lancha armada número 4, perteneciente a las Fuerzas Sutilas (10), donde conocerá su bautismo de fuego.

Coincidían estas fechas con momentos de máxima tensión entre ingleses y españoles. España había declarado formalmente la guerra a Inglaterra, entre otras razones como respuesta al ataque perpetrado por una escuadra inglesa, en las cercanías del cabo Santa María, contra unas fragatas españolas que conducían un valioso cargamento (11).

Cádiz, en estos primeros años del siglo XIX, a pesar de que había perdido el monopolio comercial con América, seguía siendo desde el punto de vista económico una de las ciudades más importantes de España, dada la actividad que conservaba su puerto; además, su proximidad a la Isla de León, base principal de la Armada española, la convertía en objetivo prioritario para Gran Bretaña.

Así pues, las hostilidades contra España, como era de esperar, se desencadenaron en aguas de la bahía gaditana, y fueron previamente anunciadas a través de una carta del comandante de la escuadra inglesa, que se dirige al capitán general de la provincia en estos términos: «... de que sabiendo de oficio que España había declarado la guerra a los ingleses, se hallaba en la penosa necesidad de poner el puerto de Cádiz bajo bloqueo y que trasladaba a su noticia esta resolución para que los cónsules extranjeros supiesen que todo buque que intentase entrar o salir, estaría sujeto a sus consecuencias...» (12).

En un gesto de buena voluntad, según su versión, terminaba la carta ofreciendo libre paso a los pescadores siempre que las baterías cercanas a Cádiz y Ceuta se abstuviesen de abrir fuego contra los buques ingleses (13). El capitán general de Cádiz, que no se aviene a pactos ni tolera que se le impongan condiciones, organiza inmediatamente un plan defensivo en el que se incluía el reforzamiento y puesta a punto de las baterías de la plaza y de toda la costa.

(9) Según se certifica documentalmente en el libro mayor de la Compañía de Guardias Marinas de Ferrol (f. 718), se le formó asiento el 26 de octubre de 1802. VÁLGOMA, Dalmiro de la: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval*. Madrid, 1943.

(10) Una de las bases de esta escuadrilla, a las órdenes del brigadier Cayetano Valdés, se encontraba en el «apostadero de la Caleta».

(11) Los buques que quedaron a flote después del ataque fueron apresados y conducidos a Plymouth. En el enfrentamiento se registraron cerca de 400 bajas españolas, entre muertos y heridos. Entre aquéllos se encontraban la esposa y siete hijos del comandante de la fragata *Mercedes*. Este hecho tuvo una gran incidencia en España e incluso en Inglaterra, donde el propio monarca intercedió en favor de la familia y dotaciones. CASTRO, Adolfo de: *Historia de Cádiz y su provincia*. Cádiz, 1985.

(12) *Ibidem*.

(13) El responsable de la defensa ante el bloqueo de Cádiz en 1797 era el general de Marina José de Mazarredo, quien previamente había pedido al almirante de la escuadra inglesa que los pescadores gaditanos pudieran continuar con sus faenas.



Muerte de Churruca. (Óleo de Álvarez Dumont, Museo del Prado.)

Dentro de este plan defensivo de la Bahía, las lanchas armadas de las fuerzas sutiles tenían como principal misión atacar a los buques ingleses que se acercasen a la costa, para evitar el empleo de sus lanchas cañoneras y un eventual desembarco. Estas fuerzas sutiles estaban formadas por un número reducido de lanchas cañoneras y obuseras de remo, armadas con cañón, mortero o con un obús, y diversos botes de vela y remo que en algunos casos disponían de artillería. Desde el bloqueo inglés de 1797 se habían ubicado en «la Caleta», pequeña ensenada al oeste de Cádiz protegida por las baterías de artillería de los castillos de San Sebastián y Santa Catalina. La lancha a cuya dotación pertenecía Apodaca estuvo cerca de tres meses haciendo salidas nocturnas desde esta ensenada para vigilar la costa desde zonas preestablecidas, y bombardear a los buques ingleses que intentaban acercarse.

En marzo de 1805, José Ruiz de Apodaca es destinado al *San Juan Nepomuceno*, navío al mando de su cuñado Cosme Damián Churruca que en septiembre de ese año pasaría a formar parte de la escuadra surta en Cádiz (14)

(14) Este navío formaría parte de la escuadra española mandada por el general Gravina que, junto a la escuadra francesa, daría lugar a la unidad naval que se conoce como «escuadra combinada».

—su base hasta entonces había sido Ferrol—. Destinado de nuevo a las fuerzas sutiles gaditanas, en esta ocasión toma el mando de uno de los botes armados del «apostadero de la Caleta», cuya principal misión es proteger el comercio de cabotaje. En octubre de ese mismo año se le ordena reincorporarse a su antiguo destino en el *San Juan Nepomuceno*, siendo habilitado de oficial. Un día después estalla el combate entre la «escuadra combinada» y la inglesa del almirante Nelson a la altura del cabo de Trafalgar, con el funesto desenlace para España que todos conocemos (15).

En el umbral de la muerte, abrazado a su cuñado, Churruca dedica sus últimas palabras a su mujer: «Dile a tu hermana que muero con honor, queriéndola y amando a Dios». Esta frase debió de inspirar al pintor Álvarez Dumont el tema de *Muerte de Churruca* (16), óleo expuesto en el Museo del Prado donde a la derecha del personaje central aparece un guardiamarina que sin duda es José Ruiz de Apodaca (17).

En la batalla de Trafalgar (18), Apodaca, además de experimentar la derrota de la escuadra española y de ver morir a su cuñado Churruca, es hecho prisionero, tras de lo cual se le conduce a Gibraltar.

En diciembre de 1805, una vez puesto en libertad, se presenta en el Departamento de Cádiz. Destinado a Ferrol, permanece allí durante dos años como ayudante del jefe de armamento del arsenal, para embarcar posteriormente en el bergantín *Descubridor*.

Guerra de la Independencia

Desencadenado el alzamiento contra los franceses en mayo de 1808, y ya ascendido a alférez de fragata, se le destina de nuevo al Departamento de Ferrol, donde se integra en los batallones de Marina que se estaban organizando y que formarían un regimiento de campaña al mando del brigadier de la Armada don Francisco Riquelme (19). Al mando de una de las baterías de artillería que acompañaban al 3.º Batallón de Infantería de Marina, sale a campaña el 26 de junio.

(15) GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio.: *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental conservado en los archivos españoles*, t. I. Ministerio de Defensa, Madrid, 2004, pp. 61-120.

(16) *Enciclopedia General del Mar*. Barcelona, 1957.

(17) El puesto en zafarrancho de combate del guardiamarina más antiguo; en este caso el más antiguo era Ruiz de Apodaca, apostado en el puente de mando con el comandante del buque.

(18) También conocida por los marinos españoles como «la del veintiuno». Véase RIVAS FABAL, Enrique: *Historia de la Infantería de Marina Española*. Madrid, 1970.

(19) Según Rivas Fabal, en *Historia de la Infantería de Marina española*, esta unidad, compuesta por tres batallones de a cuatro compañías, se forma a costa del 3.º Batallón de Infantería de Marina, único existente en Ferrol, completándose con personal del arsenal. Dada la escasez de personal en edad de cumplir el servicio militar, también se incorporan confinados de los presidios de Ferrol y La Coruña, elegidos con condena limpia y buena disposición.

Aunque no podamos glosar con el detenimiento que se merecen todas las acciones bélicas en que participó durante sus cuatro años de lucha contra los franceses integrado en el Ejército de Norte, sí queremos destacar su aportación en operaciones tan decisivas para la evolución de la campaña norteña como Durango, Zorroza, Sodupe, Espinosa de los Monteros o las tres de Lugo, así como en otros encuentros donde acumuló méritos bastantes para ascender a alférez de navío y hacerse acreedor de una cruz de guerra por su conducta en la batalla de Lugo, así como de una distinción del general Blake —que mandaba dicho ejército— cuyo texto reproducimos (20):

«No debo detenerme en asegurar a V.E. que los tres batallones de Marina que estuvieron al cargo del dignísimo brigadier don Francisco Riquelme, cuya pérdida es sin duda de las más irreparables desgracias de la campaña, se han distinguido constantemente, acreditando, en general, todos sus oficiales ardiente patriotismo, bizarría en las acciones y orden de los Cuerpos (...) [señala como distinguidos a] el capitán de navío y actual comandante de los batallones don José Meneses; (...) y los alféreces de fragata don Juan Valdés, don José de Apodaca y don Nicolás Cachón» (21).

Posteriormente fue destinado como segundo capitán a una de las compañías de fusileros del 6.º Regimiento de Marina de Campaña (22), donde vuelve a distinguirse de forma tal que es ascendido a teniente de fragata por méritos de guerra —una vez más— y condecorado con una cruz del «Ejército de la Izquierda».

Además de participar en el frente con el Ejército del Norte, lleva a cabo otras misiones de responsabilidad. En 1812, encontrándose de licencia en La Coruña, fue elegido por el capitán general de Galicia, Nicolás Mayorga, para llevar documentación secreta al embajador de España en Londres (23). El viaje, tanto el trayecto de ida como el de vuelta, lo realiza en buques de la Armada inglesa.

Guerra de Emancipación de México

La decisión de la Regencia de reforzar los efectivos militares en América repercute en nuestro personaje, que en julio de 1812 ve cómo se le destina a la fragata *Diana*, de la escuadra de las Antillas, que poco después zarpará rumbo a La Habana. Apodaca, por razones de salud, se ve impedido de hacer-

(20) *Ibidem*. Véase también MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: *La Marina en la guerra de la Independencia*. Madrid, 1974.

(21) *Ibidem*.

(22) Por RO de 15 de abril de 1810 se le nombro 2.º capitán de la 4.ª Compañía del 3.º Batallón de Infantería de Marina.

(23) Esta elección se basó en sus buenos informes y su estimable dominio del inglés y del francés.

lo, pero una vez recuperado embarca en la fragata mercante *Brillante*, con la que arriba a Cuba a principios de abril del año siguiente. Comenzaba así un prolongado período de treinta y cinco años al servicio del Ejército de Ultramar, repartidos entre México, Cuba y Filipinas (24).

Después de tres años en Cuba, donde ocupa diversos destinos en buques de vigilancia marítima (25), en julio de 1816 se le pone a las órdenes de su tío Juan Ruiz de Apodaca, virrey de Nueva España, para lo que zarpa rumbo a Veracruz embarcado en la corbeta *Diana*.

Desde la Península y Cuba se intentaba dotar al cuartel general y a las unidades de Nueva España de personal cualificado, pues a la sazón, aunque las fuerzas regulares realistas resultaban victoriosas en la mayoría de los enfrentamientos y el levantamiento independentista había perdido vigor, agueridas patrullas y partidas insurrectas seguían hostigando pueblos y caminos. Sirva como ejemplo el hecho de que, cuando nuestro protagonista se dirigía a tomar posesión de su destino, en el trayecto Veracruz-México su columna fue sorprendida y atacada por fuerzas rebeldes en la hacienda de Virneyes y otros puntos del itinerario hasta su llegada a la capital, lances donde la magnífica conducta de Apodaca no pasó inadvertida a sus jefes.

En esos momentos, el Ejército del Sur se encontraba bajo el mando de Cariaco del Llano (26), marino como José Ruiz de Apodaca y con gran experiencia en la guerra de Emancipación mejicana. Formando parte de estas fuerzas, José Ruiz de Apodaca participa en 1817 en la conquista de las «Fuentes de Tehuacan» y de «Cerro Colorado», donde al frente de su tropa contribuye de forma decisiva a la derrota de las fuerzas insurrectas, lo que le reporta el ascenso a teniente coronel y ser condecorado con una medalla al valor. Un año después y, basándose en estos mismos hechos, por comunicación elevada al Ministerio de la Guerra se le propone para el cargo de mayor general (27) de las tropas de Infantería de las provincias de Puebla de los Ángeles y Veracruz (28).

(24) Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGM), El Viso del Marqués (Ciudad Real), exp. personal de José Ruiz de Apodaca.

(25) De comandante de la goleta *Ramona* y de 2.º comandante de la corbeta *Diana*

(26) Con el empleo de capitán de fragata, en agosto de 1811 lleva a cabo su primera campaña contra los insurgentes, a los que derrota en los llanos de Apam, aunque fue vencido en Izúcar por Matamoros. Años más tarde, junto a Iturbide defendió Valladolid, atacado por Matamoros y Bravo, a los que infligió varias derrotas. Ascendido a brigadier, se le encarga de la intendencia de Puebla. También derrota a los insurrectos en Puruarán, donde consigue apresar a Matamoros, que sería fusilado. En 1815, como general en jefe dirigió las tropas expedicionarias que participaron en Cópore, donde tuvo que retirarse después de un ataque infructuoso. En julio de 1821 sus fuerzas fueron sitiadas en Puebla por Bravo, lo que le obligó a capitular y a llegar con Iturbide a un acuerdo por el que sus fuerzas serían trasladadas a La Habana. AGM, exp. personal de Cariaco del Llano.

(27) Según el *Diccionario Enciclopédico de la Guerra* de López Muñoz, las funciones de este cargo se asemejaban a las de un jefe de estado mayor en la actualidad. El mayor general era el portavoz del general en jefe y, por lo tanto, se debía obedecer con toda exactitud sus órdenes, fueran éstas escritas, fueran verbales o comunicadas por intermedio de sus ayudantes.

(28) ALAMÁN, Lucas: *Historia de México desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en el año 1808 hasta la época presente*, 5 vols. México, 1851, vol. IV, pp. 512-527.

Iniciadas las reformas liberales en España tras el pronunciamiento de Riego, éstas comienzan a aplicarse en Nueva España por el virrey Juan Apodaca, que a pesar de su espíritu conciliador no convence ni a la Iglesia, ni a la aristocracia criolla, ni a cierta parte del Ejército, estamentos todos ellos que ven peligrar sus privilegios. En la conspiración de La Profesa, de miras independentistas, se decide nombrar jefe principal de las fuerzas rebeldes al general Iturbide, a la sazón en situación de retiro. Éste solicita su reincorporación al virrey, quien se la concede y le pone al frente del Ejército del Sur a principios de 1821. Iturbide consigue atraer a su causa a algunos dirigentes militares insurrectos, contra los que se había enfrentado hasta entonces, entre otros al general Vicente Guerrero, con el que pacta en febrero de 1821 el denominado «Plan de Iguala», basado en tres garantías: religión, unidad e independencia y que contemplaba la idea de llamar a un miembro de la Corona de España para que reinara en el Virreinato de Nueva España (29). El virrey, al verse traicionado, con las pocas tropas leales a su disposición organiza unas fuerzas, al mando del general Liñán, destinadas a frenar la insurrección, empeño en el que fracasan. A primeros de julio, uno de los generales de Iturbide, Nicolás Bravo, marcha sobre Puebla, merced a su posición estratégica con vistas al asalto a Ciudad de México. La ciudad fue sometida a un sitio de cuarenta y ocho días, a lo largo de los cuales Apodaca, en su condición de «mayor general», sostuvo numerosos enfrentamientos con las fuerzas rebeldes. Por último, ante la abrumadora superioridad de las fuerzas rebeldes, Ciriaco del Llano, gobernador militar de la provincia, viéndose sin posibilidad de recibir refuerzos, sin víveres y falto de municiones, opta por capitular.

Consumada la independencia de México el 31 de julio, el general Del Llano envía a Ruiz de Apodaca en comisión para La Habana, a fin de que informe al capitán general de Cuba de los recientes acontecimientos de Nueva España y le solicite buques de transporte donde evacuar a las tropas y familias de españoles hacia el puerto cubano. A mediados de septiembre, las tropas realistas y el personal civil que desea abandonar el país comienzan a concentrarse en el puerto de Veracruz. Las unidades españolas fueron embarcadas con sus banderas, armamento, equipos e impedimenta, y a las familias se les permitió llevar consigo sus enseres (30).

La diligencia de Apodaca en la dirección de estas operaciones de evacuación y barqueo de Veracruz a La Habana, que se prolongaron hasta finales de enero de 1822, fue muy valorada, como pone de manifiesto el informe remitido por el comandante del apostadero de Veracruz, capitán de navío Topete, a su homólogo del apostadero de La Habana (31).

(29) CHRISTON, Acher: «La militarización de la política mexicana. El papel del ejército», en KUETHE, Allan J., y MARCHENA, José (dirs.): *Soldados del Rey*. Castellón, 2005.

(30) AGM, exp. personal de José Ruiz de Apodaca; SINS, D.: *La expulsión de los españoles de México (1821-1828)*. Madrid, 1975.

(31) AGM, *ibidem*.

Servicios en Cuba (1821-1837)

Finalizadas las operaciones de evacuación, nuestro protagonista es destinado de nuevo a Cuba, donde permanecerá hasta 1838 con algún breve paréntesis de estancia en la Península. En ésta su segunda etapa cubana, Apodaca asistirá a varios convulsos periodos de crisis en la isla, reflejo de los diferentes acontecimientos políticos desarrollados en la Península, entre los que cabe destacar un proyecto de invasión urdido en Cartagena de Indias y el impacto que tendrán en la isla los sucesos de La Granja.

Con el cargo de comandante, realiza diversas operaciones navales en distintos buques destinadas a evitar la llegada de insurrectos y piratas desde los territorios recién independizados. Al respecto, cabe destacar su actuación a bordo del bergantín *Avante*, con el que llega a entablar combate con una goleta colombiana armada, cuyo ataque consigue rechazar pese a la inferioridad artillera (32).

Como decíamos, tuvo que enfrentarse a un plan de ocupación de Cuba organizado en Colombia. Este hecho, que Apodaca recoge en su hoja de servicios, se confirma en un informe del capitán general de Cuba Francisco Dionisio Vives, elevado al Ministerio de la Guerra en 1824. Vives alertaba sobre un desembarco de fuerzas de variada procedencia organizado en Cartagena de Indias, con el designio de ocupar Trinidad para, desde allí, extender la ocupación al resto de la isla (33). Este proyecto de ocupación debe integrarse en la crítica situación interna española e internacional, así como en las intrigas de los masones cubanos partidarios de la independencia, apoyados por elementos foráneos.

A principios de 1823, la decisión francesa de intervenir otra vez en España, en apoyo de Fernando VII, desata una nueva crisis internacional. El 6 de abril el duque de Angulema cruza la frontera y, apoyado por miles de voluntarios españoles, avanza casi sin resistencia hasta Madrid, donde entra el 23 de mayo. Ante el temor a que se reedite el «pacto de familia», lo que podría conllevar la reconquista de las ex colonias españolas de América, Gran Bretaña notifica a Francia que no consentirá sin apelar a las armas la cesión a ésta de cualquiera de los territorios españoles o una eventual violación de la integridad territorial de Portugal.

La irrupción en España de Francia también preocupa a Estados Unidos, receloso de que Inglaterra, presente en el Caribe, aprovechara la oportunidad de la intervención francesa en España para apoderarse de Cuba, por lo que el gobierno estadounidense termina apoyando el mantenimiento de la soberanía española sobre la isla, oponiéndose a la cesión de Cuba a cualquier otra potencia, en cuyo caso apoyaría la independencia isleña (34). En estas mismas

(32) Dotada de un cañón giratorio de 18 pulgadas y de 10 carronadas del mismo calibre.

(33) Con 10 buques de guerra bien armados y unos efectivos de 8.000 hombres aproximadamente. AHN, leg. 1602.

(34) Esta política fue definida en las instrucciones de la Secretaría de Estado de 23 de agosto de 1823. Véase GUERRA, Ramiro.: *Manual de la Historia de Cuba desde su descubrimiento hasta 1868*. La Habana, 1971.

fechas, el general Francisco Dionisio Vives, ex embajador en Washington y amigo de los dignatarios estadounidenses, tomaba posesión de la capitania general de Cuba. En vista de la escasez de fuerzas terrestres y navales a su disposición, Vives se limitó a observar el desarrollo de los acontecimientos en la Península y a prepararse militarmente ante la amenaza que suponían México y Colombia, aliados del movimiento separatista cubano, cuyo centro de gravedad eran unas logias masónicas alarmadas ante la perspectiva de que España intentara reconquistar América.

Había una conspiración en ciernes. En Matanzas su centro era la sociedad revolucionaria Caballeros Racionales, ramificación de la Soles y Rayos de Bolívar. El proceso conspirativo venía gestándose desde varios años atrás, pero a partir de 1823, coincidiendo con la intervención francesa en España (conocida como la de los Cien Mil Hijos de San Luis) para abolir el régimen constitucional y restaurar el absolutismo (35), cobra renovado auge. Los conspiradores cubanos, en colaboración con los colombianos, habían planeado en agosto de 1823 fundar la república de «Cubanacan». Pero Vives, quien para neutralizar los nidos conspirativos que eran las logias había continuado la práctica de su antecesor de infiltrar en ellas personas de confianza (36), descubrió la trama.

Según apunta John Lynch, y sin llegar a desvalorar las causas anteriormente presentadas, uno de los factores más decisivos fue el miedo a la revolución negra. La economía del azúcar cubano, en plena expansión, precisaba de la mano de obra esclava, y la doctrina vigente vinculaba el régimen esclavista a la perduración del dominio español.

El 30 de septiembre Cádiz se rinde, con lo que finaliza la guerra desatada en España por la invasión de los Cien Mil Hijos de San Luis. Estados Unidos e Inglaterra deciden apoyar la soberanía española en Cuba (37). En este contexto internacional se encuadra el plan de invasión gestado en Cartagena de Indias, cuyos organizadores, pese a faltarles el importante apoyo de estos dos países, contando tan sólo con el de las logias masónicas de La Habana y Trinidad, intentan consumir la invasión de la isla (38).

Otro de los graves problemas que debían atender las autoridades españolas de Cuba era el continuo merodeo por sus costas de embarcaciones piratas, la mayoría en connivencia con las mencionadas logias masónicas independentistas (39). Para frenar estas incursiones, dedicadas al contrabando de armas y a servir de enlace con los colombianos, se organiza una escuadrilla de varias

(35) AGI, Estado, 35, N. 106; 17, N. 90, 19, N. 140. Papeles de Cuba, 1937, 20050, 2049 A, 1974, 20010 A y B, 2023, 2068, 2069.

(36) GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, M.^a Dolores, y GARCÍA MORA, Luis Miguel.: *El Caribe en la época de la independencia y las nacionalidades*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1997.

(37) Véase al respecto NAVARRO GARCÍA, Luis: *La independencia de Cuba*. Madrid, 1991

(38) AHN, Ultramar, leg. 1602.

(39) *Ibidem*.

embarcaciones, adaptadas al particular perfil de las costas y cayos isleños y provistas de fuerzas de Infantería de Marina procedentes de la guarnición del apostadero (40). Al mando de Apodaca, estas fuerzas sutiles no sólo evitan la llegada de embarcaciones, sino que actúan contra los poblados que las acogían, en la zona comprendida entre los cayos del Canal Viejo y el conocido como «el Francés». La misión encomendada finaliza el 15 de enero de 1825, y el éxito con que se salda le vale a Ruiz de Apodaca una cruz de distinción. El despliegue en las mismas fechas de tropas del Ejército de Tierra, junto con las operaciones navales de vigilancia marítima en los puntos de la costa más desprotegidos, hace desistir a los organizadores de la invasión.

En enero de 1825 Apodaca pasa destinado a Matanzas, para ponerse al frente de la comandancia de matrículas y capitanía del puerto de dicha provincia. Meses más tarde embarca en la fragata *Sabina* como oficial de órdenes de la división naval al mando del brigadier Laborde, que formaría parte del convoy de aprovisionamiento (tropas y víveres) que acudió en socorro del castillo de San Juan de Ulúa. Esta misión de auxilio se malogra al ser sorprendido dicho convoy por un fuerte huracán que desarboló a la mayoría de los buques, los cuales debieron retornar al puerto de partida, dejando inerme el castillo.

Un año después, Apodaca regresa a la Península en el *Vengador*. Durante la travesía, el bergantín es atacado por un buque colombiano de igual clase que, a pesar de su superioridad artillera —armaba 16 piezas—, termina huyendo ante la reacción defensiva del buque español. Ya en Cádiz, se le destina al arsenal de La Carraca, donde permanece hasta 1827.

Ascendido a capitán de fragata, se le envía de nuevo al apostadero de La Habana, esta vez como jefe de inspección de matrículas de las provincias de Trinidad y Puerto Príncipe (41). Esporádicamente, se haría cargo simultáneamente del mando de la Comandancia de Marina de Santiago de Cuba y de la Capitanía del Puerto, así como de las estaciones navales de San Juan de los Remedios y Nuevitas.

Durante estos años, el desorden se había adueñado de Cuba, en cuyas haciendas menudeaban los robos, a los que hacían frente muchas veces los propios hacendados. La llegada del gobernador general Miguel Tacón Rosique (1834-1838) reduce notablemente la inseguridad, pero el españolismo de éste acentúa el descontento político de parte de los cubanos, que ya sumaban varias intentonas de levantamiento. Por estas fechas, en el seno del independentismo emerge una corriente más posibilista bajo la dirección de José Antonio Saco, creador del ideario reformista. Este político cubano, precursor del separatismo, fue elegido tres veces diputado a Cortes, y otras tantas se vio impedido de tomar posesión de su escaño. Cuando resultó electo por primera vez, a su llegada a la Península, las Cortes habían sido disueltas; la segunda de sus tentativas por adquirir el acta de diputado coincidió con la sublevación progresista de La Granja, en agosto de 1836, que alteró la normalidad consti-

(40) Procedentes de las dotaciones de los buques.

(41) Exp. personal de José Ruiz de Apodaca.

tucional. Y a la tercera, en 1837, tampoco pudo ser, ya que el gobierno surgido de los sucesos de La Granja, pese a su vitola de progresista, impidió a los diputados de Ultramar (Cuba, Puerto Rico y Filipinas) ocupar sus escaños en las Cortes. A partir de entonces, los territorios ultramarinos pasarían a regirse por leyes especiales.

Comisionado a Jamaica y últimos servicios en Cuba

En febrero de 1836, el capitán general de Cuba asigna a Apodaca una misión reservada, que hoy podríamos llamar de inteligencia, en Jamaica y las Caimán. Se trataba de adquirir información directa para evaluar el riesgo que podría entrañar para Cuba la reciente abolición de la esclavitud en las citadas islas (42). Para tal fin se le proporciona una goleta de guerra, a la que se disfraza de buque mercante con tripulación incluida. Apodaca adopta la identidad de un naviero y negociante español que tiene adjudicado el aprovisionamiento de la Marina cubana, motivo por el cual estaba interesado en adquirir en Jamaica buques y efectos navales.

Arriba a Jamaica a primeros de febrero y, a los pocos días, consigue conocer al comodoro inglés de la estación naval. La amistad que establece con éste le abre círculos muy exclusivos, hasta el punto de que consigue acceder al mismo gobernador de la isla y entrar en contacto con hacendados españoles e ingleses allí establecidos, dedicados a la explotación del azúcar. Incluso asiste a varias reuniones de la Asamblea de la isla, en las que logra información directa acerca de su situación política, económica y defensiva.

Satisfecho con la información adquirida en su periplo por Jamaica, pasa a ocuparse de la segunda parte de la misión. Y así, solicita al gobernador la pertinente autorización para trasladarse, en su propio barco, a las islas Caimán. La tapadera será ahora localizar los restos de la carga del bergantín español *Esperanza*, de la matrícula de Santiago de Cuba, encallado en el archipiélago, así como tomar de la costa datos precisos con que rectificar las cartas de navegación y evitar en lo sucesivo similares percances. Pero ahora la suerte no sonrío a nuestro protagonista, que ve cómo el gobernador inglés desestima su petición, aduciendo tener noticias fidedignas de que la carga del buque había sido ya sustraída, y que los negros de las Caimán eran unos filibusteros que no le prestaban obediencia a raíz de una reciente sublevación contra la guarnición inglesa. No obstante, el mismo gobernador le proporcionó una serie de datos de gran interés sobre la situación de las islas.

Cumplidos los objetivos de la misión, Apodaca no creyó prudente demorar la partida de Jamaica, así que, declinando una serie de invitaciones de las autoridades de la isla, decide regresar a Cuba. En esta decisión también influyó su incomodidad ante las comprometedoras preguntas que, con insistencia

(42) *Ibidem.*

creciente, se le formulaban respecto a los eventuales proyectos abolicionistas españoles, o a la posibilidad de una rebelión de la población cubana de color, al socaire de los sucesos jamaicanos.

Por estas fechas arrecian las presiones abolicionistas a que la comunidad internacional somete a España, cuya postura sobre la cuestión de la esclavitud, a decir verdad, no se caracterizaba por la coherencia. En su periplo jamaicano, Apodaca había comprobado la extrañeza inglesa ante el hecho de que los buques españoles siguieran incumpliendo el tratado firmado con Inglaterra por el que se comprometía a detener toda embarcación portadora de esclavos. Desde 1817, España y Gran Bretaña venían firmando acuerdos contra la trata de esclavos. El primer tratado hispanobritánico de este tenor, de 1817, respondía al deseo español de acercarse a Gran Bretaña, habida cuenta las malas relaciones de ésta con Francia, con el fin de frenar la emancipación de las provincias americanas. En este sentido, Gran Bretaña se comprometía a adoptar las medidas necesarias para que sus súbditos no proporcionaran armas a los disidentes de América; a cambio, España prohibía a sus súbditos la trata de esclavos. El último hito en esta senda abolicionista fue el compromiso español (adquirido en 1820) de abolir la trata a cambio de una compensación económica de 400.000 libras.

Tras la muerte de Fernando VII, en 1833, Inglaterra y Francia deciden intervenir en España con la excusa de garantizar los regímenes liberales (Cuádruple Alianza). Detrás de las aparentes buenas intenciones de los ingleses se escondían los intereses de los hacendados de las Antillas británicas, que intentaban poner coto a la competencia del azúcar cubano. En otro caso, no se entendería la incongruencia de querer acabar a todo trance con la esclavitud en las Antillas y, que sin embargo, no se tomara ninguna determinación similar para acabar con el régimen esclavista en otros territorios del imperio británico, como la India.

En cuanto a España, aunque ya en las Cortes gaditanas de 1812 se oyeron voces de condena de la trata, los políticos no se atrevieron a abolir la esclavitud; es más, uno de los artículos de la primera Constitución española establecía una neta diferencia entre hombres libres y esclavos. Posteriormente, y a pesar de las inclinaciones abolicionistas de la mayoría de los políticos liberales, los intereses económicos prevalecieron sobre toda otra consideración. Y como se sostenía que el trabajo de los esclavos era más rentable que el de los jornaleros, el corolario de esta premisa era que la abolición llevaría a la ruina de las Antillas y, consecuentemente, a la de España. Estos argumentos se reforzaban con informes como el entregado por nuestro protagonista al capitán general de Cuba relativo a los efectos de la abolición en Jamaica. En él se recoge una detallada exposición sobre la política inglesa en la isla caribeña, donde la Iglesia metodista era hegemónica, así como sobre el estado anémico de la economía azucarera isleña tras la abolición de la esclavitud, de lo que se desprende bien a las claras la vital dependencia de aquélla de la mano obra esclava. En definitiva, el caso jamaicano debía disuadir de seguir su ejemplo en Cuba.

En Jamaica, la Iglesia metodista se hallaba implantada por doquier y, como en otras colonias, sus ministros se beneficiaban del generoso apoyo económico de la Corona, en razón de su influencia sobre la población de color:

«...La Iglesia metodista tiene un gran interés en esparcir su semilla particularmente en la isla de Cuba, para lo cual le aseguran se están introduciendo subrepticamente emisarios de color vestidos con el carácter de ministros de la secta por los esteros y calas de la costa Sur, para comunicar con los negros del campo y para verificarlo con los de las ciudades, entrando también con frecuencia en diferentes puertos en buques pequeños con patrón y tripulaciones de color, introduciendo sus agentes que se reparten según los planes establecidos, en algunos casos estas embarcaciones salen legalmente despachadas».

Tras la abolición, como hemos dicho, la economía de Jamaica atravesaba momentos difíciles. Los «aprendices» —que así habían pasado a llamarse los antiguos esclavos— continuaban trabajando de sol a sol, pero al menos estaban defendidos por unos magistrados llegados de Inglaterra que imponían a sus antiguos amos multas ante la menor sospecha de abuso, amos que en vano se afanaban en presentar querellas contra sus asalariados por su bajo rendimiento productivo:

«Gran parte de las explotaciones de la Isla están paradas pues los esclavos liberados no quieren trabajar, a pesar del intento por parte de los propietarios de ser contratados con un sueldo legal; las únicas haciendas que se encuentran actualmente trabajando es porque disponen de jóvenes jornaleros portugueses y españoles que fueron contratados directamente en Portugal, islas Terceras y Galicia, y que por habérseles anticipado dinero para el viaje, estaban retenidos trabajando hasta que paguen su deuda; prácticamente casi todas las producciones agrarias y actividades de tipo económico están paradas y los hacendados y propietarios están muy descontentos, no siendo escuchados por el propio gobernador, el cual ha enviado a Londres un informe que contradice la opinión y la realidad de lo que esta pasando en estas posesiones inglesas en contra de los expedientes elaborados por la propia Asamblea de la Isla. Ante la discordancia de ambos informes, Londres interesó su confrontación, terminando con un perpetuo silencio y el aumento en seguida de un gran número de ministros metodistas en la Isla» (43).

Según su opinión, la ruina de las explotaciones agrícolas de las Antillas tras la abolición de la esclavitud no preocupaba al gobierno inglés, ante las magníficas perspectivas que ofrecía la producción de azúcar y café en la India (44).

(43) Diversas fuentes fidedignas informaron a Apodaca de que el gobierno inglés fomentaba la llegada de pastores metodistas, a los que proporcionaba todo tipo de medios a cambio de su apoyo a la política oficial. Los metodistas recibían también importantes aportaciones económicas de particulares; y así, se habla de un tal «Ladimiro».

(44) Así lo sostenían en sus discursos los miembros de la Asamblea de la isla en una de las sesiones en que estuvo presente Apodaca.

En cuanto a las islas Caimán, su población se cifraba en unos 4.500 habitantes en la isla Grande y en unos 500 en la Menor y se componía de fugitivos y criminales procedentes de Cuba y de Costa Firme. «Sus pobladores, en su mayoría de color, se dedicaban preferentemente a la piratería y al contrabando y muy pocos a la pesca y a la agricultura. Para sus actividades ilegales contaban con varias goletas y muchas otras embarcaciones menores en número de veintiséis, como guayros y balandras y numerosas canoas de todos los tamaños.»

El informe al capitán general concluye con unas sugerencias para incrementar la seguridad de la isla, cuyas costas se hallaban completamente descubiertas desde el cabo San Antonio hasta Punta Mayor, para solventar lo cual Apodaca propone duplicar los buques de guerra en las zonas amenazadas y hacer los relevos en la mar (45).

En septiembre de 1837, nuestro biografiado regresa a Madrid, donde se le retira de todo cargo acusado de haber estado implicado en los sucesos habidos en Cuba en septiembre del año anterior. En Cuba, el motín de La Granja encontró apoyo en el general Manuel Lorenzo, gobernador del Departamento Oriental, quien reinstauró la Constitución de 1812 en el término de su jurisdicción, mientras que en la parte occidental el capitán general, Miguel Tacón, se mantuvo leal al viejo régimen, de manera que la isla quedó dividida en dos bandos. En Holguín se instituyó el primer ayuntamiento constitucional, con el apoyo del teniente Ramón Sánchez de Soto, pero por último estos cabildos constitucionales fueron disueltos por las tropas del gobernador general Tacón, que para ello seguía instrucciones del flamante gobierno liberal de Madrid, temeroso de que la restauración constitucional pudiera conllevar la independencia de la isla.

En este turbulento contexto político, a remolque de los sucesos peninsulares de 1836, Apodaca ve cómo se le suspende del servicio activo hasta 1839, cuando se le nombra secretario de la Junta del Almirantazgo. En el trasfondo de esta decisión se halla el enfrentamiento de nuestro protagonista con el intendente de Hacienda, Claudio Martínez de Pinillos, conde de Villanueva, y con el gobernador de Santiago de Cuba, Manuel Santiago, artífice del levantamiento isleño en 1836.

Pocos fueron los momentos de sosiego que la vida deparó a nuestro protagonista. Ni siquiera sus estancias en España coincidieron siempre con períodos de paz y orden. Y así, en una ocasión, viajando de Cádiz a Madrid en 1838, fue secuestrado en la Mancha por una columna de facciosos carlistas, quienes no lo pusieron en libertad hasta que fue satisfecho un rescate de 20.000 reales (46).

Filipinas: toma de la isla de Balanguingui

Si, como hemos visto, Apodaca participó en la Península, México y Cuba

(45) Apodaca elevó un informe al comandante general del apostadero, y éste a su vez lo remitió al capitán general, el cual solicitó a S.M. «el aumento de las fuerzas navales al apostadero de la Habana con buques menores y si fuera posible con vapores».

(46) Archivo General de Marina, exp. personal de José Ruiz de Apodaca.

en todo tipo de contiendas, su etapa filipina no iba a ser menos agitada, ya que tendría que seguir la lucha permanente contra la piratería ejercida por los moros-malayos-mahometanos.

En 1839 se le destina al archipiélago con el cargo de comandante del apostadero, donde se destacará por su celo en tareas de inspección y puesta a punto, hasta el extremo de llegar reconocer personalmente todas las estaciones navales y buques. Como resultado de este trabajo, presenta un interesantísimo informe relativo a la necesidad de que el apostadero de Filipinas contara con vapores de guerra.

Las sugerencias de este informe se atenderían en 1845, con la adquisición de los buques mencionados. Pero el 13 octubre de 1842 se le notifica por real orden «que regrese inmediatamente a la Península sin causa ni demora bajo el concepto de que si queda en Manila, a la salida del primer buque para la Península, será dado de baja en el Cuerpo y no se le hará abono alguno en aquellos dominios». El motivo de este requerimiento habría que buscarlo en el informe antes señalado, que el almirantazgo entendía que debería haber recibido directamente y no a través del capitán general de Filipinas. Este problema de competencias concluyó con la separación orgánica del mando del apostadero de Filipinas respecto del de la Capitanía General.

Resulta difícil que un militar en el convulso siglo XIX se mantuviera al margen de polémicas disquisiciones de tipo político o incluso en disputas sobre competencias de tipo profesional. No obstante, nuestro biografiado, si bien en diversos momentos se ve envuelto en complicaciones, finalmente saldría absuelto de todas las sumarias y expedientes que se le formaron.

En 1847, tras un período de interinidad, es nombrado en propiedad comandante general del apostadero y de la comisión hidrográfica. En estos destinos realiza un exhaustivo trabajo de información sobre la piratería: sobre sus medios y emplazamientos, y sobre sus actividades y correrías por el océano Pacífico, en particular por el mar de la China, las costas del archipiélago filipino y el norte de Borneo (47). Este trabajo se plasmará en un borrador de planeamiento de operaciones navales sobre las islas del sur.

Como adelantábamos al principio, uno de los logros más descollantes de Apodaca, y principal razón del interés que ha despertado en la historiografía, es su papel en la toma de la isla de Balanguingui. Y es que la piratería fue uno de los problemas más perentorios a que se debió enfrentar la administración española en el archipiélago a lo largo de sus 300 años de vigencia, problema que después heredaría la norteamericana y en cuya resolución sigue empeñado a día de hoy el gobierno de Filipinas. Desde la llegada de los españoles, en el siglo XVI, los moros piratas, a bordo de sus típicos sampanes, azotaban las costas con operaciones de saqueo y capturaban lugareños que, posteriormente, vendían en los florecientes mercados repartidos por el archipiélago de Joló y las costas de Borneo —en uno de estos pillajes, en 1847, los moros capturaron

(47) CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia.: *Cuarteroni y los piratas malayos*. Madrid, 2004.



Desembarco y toma de la isla de Balanguingui. (Antonio Brugada, Museo Naval de Madrid.)

cerca de 500 filipinos—. No contentos con ello, los piratas interferían además en el tráfico marítimo internacional y hostigaban al comercio interinsular, especialmente el de cabotaje.

Así las cosas, en 1848 el gobernador general, Narciso Clavería, organiza una campaña de castigo contra los moros de Joló. En su condición de comandante general del apostadero, José Ruiz de Apodaca salió con todas sus fuerzas navales (48) a bordo del vapor *Reina de Castilla*. Su misión, tomar la isla de Balanguingui (Joló), centro estratégico de la piratería que tanto daño causaba al archipiélago. Las fuerzas de Manila, a las que se habían unido las de Iloilo y Zamboanga, tras bombardear la isla desembarcan al amanecer en tres oleadas. En la primera, formada por las falúas de las fuerzas sutiles, iban las tropas de Infantería de Marina; en la segunda, en vapores, marinería de la escuadra, y en la última, en bergantines y transportes, fuerzas de infantería del Ejército y voluntarios zamboanguenos. Tras estas olas de asalto, en embarcaciones libres, marchaban el capitán general y su estado mayor. Los combates

(48) Se componía ésta de 3 vapores, 3 bergantines, 2 pataches, 1 flotilla de falúas y diversos transportes y embarcaciones particulares.

librados fueron encarnizados, pero, por fin las fuerzas hispanofilipinas consiguen hacerse con los cuatro fuertes principales (Balanguingui, Sipac, Sungap y Bucotungol), algunos prácticamente inexpugnables, donde liberaron a más de 400 cautivos cristianos y tomaron abundante material de guerra.

En el parte de campaña, dirigido al secretario de Estado y del Despacho de Guerra, el capitán general, después de ensalzar el valor de las tropas, decía de la escuadra y de su comandante general lo siguiente:

«Del comportamiento individual de los que componen esta marina dará cuenta su comandante general. En esta comunicación no quiero dejar de tributar el justo homenaje debido a una decisión franca y espontánea en todas las clases, a un deseo general del trabajo sufriendo con entusiasmo el mucho que ha habido, el sumo acierto y valor en las operaciones y a la recomendación general de este benemérito Cuerpo, cuyo comandante general, el brigadier D. José Ruiz de Apodaca, nada me ha dejado que desear, y al que juzgo muy acreedor a que S.M. de una prueba de su real agrado premiando sus dilatados y buenos servicios».

Por dichas acciones de guerra, la Sociedad Económica de Amigos del País filipina concederá una medalla a Apodaca, que posteriormente es ascendido a jefe de escuadra (49).

De regreso en la Península, desempeña diversos cargos militares y políticos, entre los que cabe destacar el de comandante general del Departamento de Cartagena (1849-1852), vocal de la Junta Consultiva de la Armada (1852-1854), comandante general de los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina (1853-1854), consejero real ordinario (1854), vocal del almirantazgo (1855) y ministro del Tribunal Supremo de Guerra y Marina (1858-1865). En 1861 asciende a teniente general y se le nombra senador del Reino, así como vocal del Consejo de Administración y Gobierno (1862) y, del Consejo de Redención y Enganches (1864-1867, órgano donde también ostentará la presidencia) y, finalmente, consejero de Estado (1865-1867) (50).

Fallece el 17 de marzo de 1867 en la madrileña calle de San Bernardo. Sus restos se inhumaron en el cementerio de San Martín.

(49) PAZOS Y VELA-HIDALGO Pío.: *Joló, relato histórico militar*. Imp. Est. de Polo, Burgos, 1879; MONTERO VIDAL, José: *Historia de la piratería malayo-mahometana en Mindanao, Joló y Borneo*. Madrid, 1888; *Idem: Historia general de Filipinas*, t. III. Madrid, Est. Tip. Viuda e Hijos de Tello, Madrid, 1895; CASTELLANOS ESCUDIER: hoja de Servicios de José Ruiz de Apodaca.

SIN PIEDAD CON LOS COBARDES: LA CONDENA DEL CAPITÁN DE NAVÍO PEDRO MARTÍNEZ DE ARCILLA (1569)

Esteban MIRA CABALLOS
Doctor en Historia de América

Introducción

La escala de valores vigente en el Antiguo Régimen no coincidía exactamente con la de nuestros días. Por ejemplo, el homicidio o el asesinato no eran los peores crímenes que una persona podía cometer. Y, salvo que en su comisión confluyeran varias circunstancias agravantes, raramente eran castigados con la pena de muerte. Esta lenidad se extendía a otro de los delitos más graves según la concepción penal contemporánea: la violación (1).

En cambio, había tres transgresiones que nunca se consintieron ni, por supuesto, se perdonaron: 1) el cuestionamiento del dogma cristiano, así como la blasfemia; 2) la traición, que en América hizo rodar cabezas como las de Gonzalo Pizarro, Gómez de Tapia, Vasco Núñez de Balboa o el loco Lope de Aguirre, que desafió al mismísimo Felipe II, y 3) la cobardía, que tanto en España como en otros países de Europa se castigaba con la pena capital, sin que cupieran eximentes y sin excesiva dilación procesal. A un delito de este tipo nos referiremos en el presente artículo: la acusación de cobardía que se imputó al capitán Pedro Martínez de Arcilla (2) y por la que el fiscal pidió

(1) La sociedad en general entendía que condenar a la pena máxima a un violador era excesivo, y más aún si la mujer violada era una musulmana, en cuyo caso el castigo era mínimo y siempre pecuniario. La sanción era más contundente cuando la víctima era una mujer casada y cristiana, al estar entonces el delito peor visto socialmente, hasta el punto de que al reo se le solía castigar con la muerte, si bien rara vez se llegaba a ejecutar la pena. Y ello porque «para los hombres medievales aplicar la pena de muerte a un violador se consideraba algo desmesurado...» Además, la víctima debía escenificar su gran sufrimiento con aparatosas muestras de dolor, para hacer verosímil que había sido forzada, porque estaba muy arraigada la idea de la lujuria irrefrenable de la mujer. Por tanto, en la praxis, lo usual era que el violador obtuviese el perdón total, una vez alcanzado un acuerdo con la familia de la víctima. A veces todo acababa cuando se conseguía que el transgresor se desposase con su víctima. En otros casos, la amnistía llegaba desde la Corona a cambio de algún servicio, personal o pecuniario. Sobre todas estas cuestiones, véase RODRÍGUEZ ORTIZ, Victoria: *Historia de la violación. Su regulación jurídica hasta fines de la Edad Media*. Comunidad de Madrid, Madrid, 1997, excelente y detallado trabajo.

(2) A lo largo de la documentación manejada se le cita indistintamente como Martínez de Arcilla, de Ercilla o de Hercilla. Hemos optado por unificar todos los patronímicos en Arcilla por dos motivos: primero, porque parece la denominación más repetida, y segundo, porque en

para él la pena de muerte. Al final, como veremos a continuación, el acusado salvó la vida, pero gracias a que pudo demostrar en buena parte su inocencia.

La honra y la deshonra en la Marina

Como es bien sabido, los altos mandos navales, especialmente los generales y los almirantes, pero también los capitanes, eran cuidadosamente seleccionados por la Corona. La mayor parte de ellos pertenecían a la nobleza, cuando menos a la baja. Así, por ejemplo, en unas instrucciones referidas a la Armada Real de Galeras se pedía que los miembros de su cúpula jerárquica perteneciesen a algún alto linaje y, de ser posible, fueran caballeros de una orden militar. No pocos generales de armada exhibieron con orgullo el hábito de las órdenes militares a que pertenecían. Así, mientras Pedro Menéndez de Avilés era comendador de Santa Cruz de la Zarza, Cristóbal de Eraso, Diego Flores Valdés y Pedro de Valdés eran caballeros de Santiago. Tampoco faltaron caballeros de la Orden de Calatrava, como Alonso de los Ríos.

Los capitanes eran designados por el general de la Armada o por el almirante de la flota. En los barcos comerciales, estos capitanes asumían la máxima competencia sólo en caso de ataque, pues en cuestiones de navegación correspondía al maestre y al piloto tomar las decisiones (3). En cambio, en los barcos de guerra el capitán acaparaba el mando y tomaba todas las decisiones aunque, eso sí, acatando en todo momento las órdenes del general de la Armada.

Tras esta predilección por los hidalgos y caballeros alentaba un pensamiento muy propio del Antiguo Régimen. A los nobles se les presuponia un sentido del honor y de la honra del que carecían los miembros del estamento plebeyo. Se deducía de ello que la persona de alcurnia se hallaba más inclinada a morir en combate que el simple pechero, dado que en el empeño le iba su bien máspreciado: la propia honra y la de su familia. De hecho, según Veitia Linaje, era frecuente que los generales de Armada, en un solemne pleito de homenaje, prestaran público juramento de perder la vida antes que rendir los navíos que Su Majestad les encomendaba (4).

A lo largo de la edad moderna fueron cientos los navíos que se perdieron; en ocasiones llegaron a malograrse flotas enteras por causas diversas: naufragios, enfrentamientos con corsarios, negligencia o pura y simple cobardía. Pues bien: tan sólo las pérdidas debidas a la cobardía se castigaron con la pena

la documentación consultada relativa a su padre, éste siempre aparece citado como Juan Pérez de Arcilla. Pero conste que Arcilla y Ercilla son dos apellidos distintos, con escudos de armas diferentes, y que el primero tiene un origen guipuzcoano, y el segundo, vizcaíno. Véase, por ejemplo, GONZÁLEZ-DORIA, Fernando: *Diccionario heráldico y nobiliario de los reinos de España*. Editorial Bitácora, Madrid, 1987, pp. 410 y 525.

(3) PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo E.: *Los hombres del océano*. Diputación Provincial de Sevilla, 1992, p. 92.

(4) VEITIA LINAJE, José de: *Norte de contratación de las Indias*. Ministerio de Hacienda, Madrid, 1981, p. 6.

capital, toda vez que, como ya hemos afirmado, este tipo de actos se consideraban especialmente punibles. Y es que, como argumentó Gerónimo de Avellaneda en 1630, era costumbre entre los hombres de armas españoles sacrificar la vida antes que comprometer el honor (5).

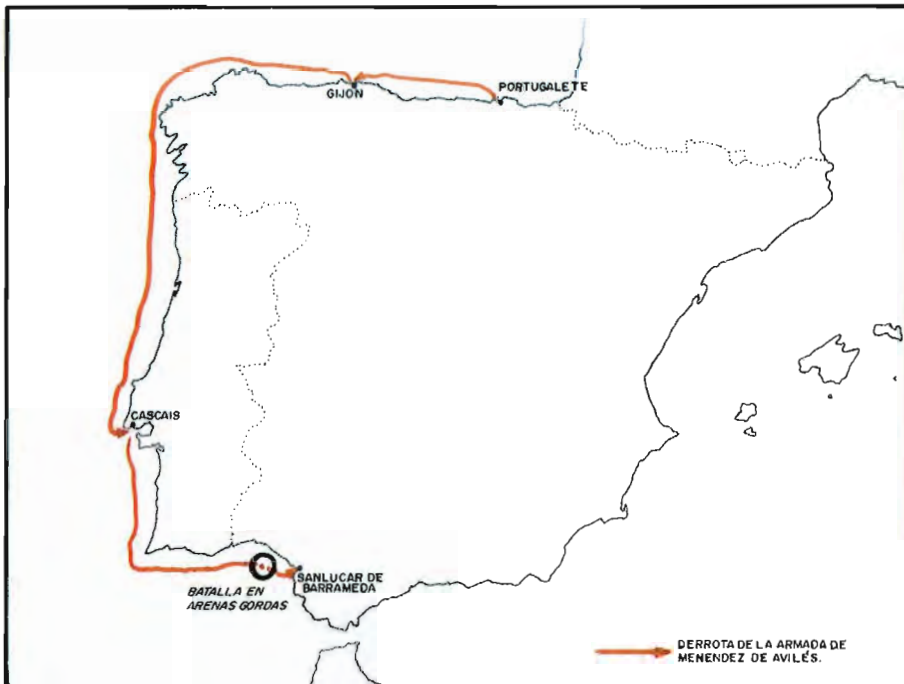
La apreciación de Avellaneda, sin embargo, no es del todo exacta. En el ámbito de la Armada, anteponer el honor a la vida no sólo era una obligación consuetudinaria, sino que existía también una base legal, al menos desde la promulgación de las *Siete Partidas* por Alfonso X el Sabio. En ellas se explica que la guerra en el mar entraña siempre más peligro y dificultad que la de tierra, y que los daños derivados de aquélla, asimismo, podían ser mayores. Por ello era menester elegir siempre a los capitanes más esforzados y acuciosos, para saber escapar de los peligros de la mar y de los enemigos (6). A los marinos desertores se les castigaba con más rigor que a los soldados y capitanes de tierra, como se deduce del siguiente fragmento: «Por ende los antiguos, que hablaron en la guerra de la mar, también como en la de la tierra, no pusieron otra pena a los que de hecho de ella se desmandasen, sino que perdiesen las cabezas. Y esto hicieron, entendiendo el daño que podría venir por el desmandamiento, que sería mayor y más peligroso que el de la tierra» (7).

Probablemente el caso más dramático y conocido de toda la edad moderna española es el del general Juan de Benavides Bazán, quien en septiembre de 1628 abandonó a su suerte en el puerto de Matanzas (Cuba) una flota llena de plata. Es cierto que las fuerzas enemigas, comandadas por el holandés Piet Heyn, eran muy superiores, pero no lo es menos que Benavides incumplió su juramento de dar la vida en defensa de su honor, de la Corona, del Imperio habsburgués y de Dios. A Juan de Benavides se le exigía morir, si preciso fuera, defendiendo su flota, y no lo hizo. Cometió la mayor de las deshonras en que podía incurrir un marino de la época: perder su escuadra sin disparar un solo tiro. Para colmo, era ésta la primera vez que España sufría el descabro de perder íntegra una flota. Desde ese punto y hora, su suerte estaba echada. Ni su pertenencia a la Orden de Santiago, ni el hecho de ser descendiente directo de uno de los marinos más egregios de la historia de España, don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, le salvó de su trágico final. Como no podía ser de otra forma, Felipe IV, al enterarse de la noticia, tronó iracundo, no tanto por la ingente cantidad de dinero perdido como por las deshonrosas circunstancias en que el hecho se había producido. Benavides, tras pasar casi un lustro en la cárcel real de Carmona, fue ejecutado el 18 de mayo de 1634, como un vil ladrón, en la sevillana plaza de San Francisco. Las últimas palabras que pronunció antes de morir fueron éstas: «Que se cumpla la volun-

(5) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: «El suplicio de don Juan de Benavides. Un episodio de la historia sevillana», en *Sociedad y mentalidad en la Sevilla del Antiguo Régimen*. Biblioteca de Temas Sevillanos, Sevilla, 1983, p. 81.

(6) *Las Siete Partidas del Sabio Rey don Alfonso X*, t. I. Imprenta de Antonio Bergnes y C.^ª, Barcelona, 1843, parte II, título XXIV, ley X, p. 894.

(7) *Ibidem*, ley I, p. 889.



La armada de Menéndez de Avilés, patiendo de Portugalete, recorrió la cornisa cantábrica, perlongó por la franja atlántica de la Península y, por último, tocó en Sanlúcar de Barrameda. El encontronazo con la flota turca ocurrió en Arenas Gordas, frente a la costa de Huelva.

tad de Dios y lo mandado por Su Majestad, pues así lo ordenaban; castigo pequeño a sus grandes culpas» (8).

Sin embargo, el de Benavides no fue el único caso de esta naturaleza. Tenemos noticia de varios caballeros de la Orden de Malta ejecutados también en el primer tercio del siglo XVII por haber desamparado sus galeras sin presentar combate (9), y sabemos que el capitán Fernando de Velasco, por su parte, rindió la plaza de Manfredonia sin ofrecer la mínima resistencia. Salvó finalmente su vida, pero fue confinado en un castillo por el resto de sus días (10).

Este rigor no era exclusivo de España; holandeses, franceses, portugueses e ingleses actuaban de manera similar, pues era la única forma de garantizar la ente-

(8) Datos sobre este caso pueden verse en DOMÍNGUEZ ORTIZ: *op. cit.*, pp. 69-90; FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. IV. Museo Naval, Madrid, 1972, pp. 95-106; PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo E.: *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Universidad de Sevilla, 1997, pp. 123-124, y MORENO FRAGINALS, Manuel: *España-Cuba, Cuba-España. Historia común*. Madrid, 2006.

(9) DOMÍNGUEZ ORTIZ: *op. cit.*, p. 81.

(10) *Ibidem*, p. 82.

reza en combate de sus soldados. De hecho, sabemos que en 1627, muy poco antes que Benavides, el capitán holandés Bagwyn fue ejecutado en Rotterdam por haber rendido y abandonado a los enemigos el navío que tenía encomendado (11).

En cambio, con otro tipo de negligencias, como la pérdida accidental de barcos, o incluso con la comisión de fraudes, conducta muy extendida entre capitanes, generales y almirantes, se observaba mucha más tolerancia, pese a que el coste económico era similar, por entender que las circunstancias de estas pérdidas eran mucho menos deshonrosas. Casos de este tenor se cuentan por decenas. En 1617, el capitán Alonso de Contreras, de la Orden de San Juan, hundió el galeón *Nuestra Señora de la Concepción* en la bahía de Cádiz al chocar con uno de los escollos más conocidos —el bajo del Diamante— y en unas condiciones meteorológicas y náuticas de calma absoluta. Las pérdidas se cifraron en 40.000 ducados, pero el reo salió absuelto (12). Veintitrés años después se produjo un hecho parecido. En esta ocasión, el general Rodrigo Lobo, aconsejado por su inexperto hijo Diego, contradiciendo la opinión del práctico, encalló el galeón *San Bernardo* en aguas de Cartagena de Indias. Pese al desaguizado, ni el general ni su hijo sufrieron castigo alguno (13).

Igual permisividad se mostró con los generales y capitanes que defraudaban cargando en sus barcos de guerra mercancías con las que contrabandeaban por aquí y por allá. Algunos capitanes generales de la Armada Real de Galeras llegaron a enriquecerse ilícitamente cobrando en su integridad la partida que la Corona les entregaba a fin de mantener y armar la escuadra, para luego malversar dicha partida escatimando hasta lo intolerable en provisiones y pertrechos. Así, por ejemplo, Garci López de Arriarán llegó a urdir toda una trama contrabandística utilizando como tapadera a la propia Armada. No fue el único, pues el famoso Álvaro de Bazán *el Viejo*, señor de Santa Cruz, se hizo rico transportando mercancías en sus galeones, prevaleándose del privilegio de navegar fuera de las flotas para arribar a los puntos de venta antes que nadie (14).

Pero el caso más llamativo fue el del capitán general Mosen Berenguel de Olmos, quien para embolsarse todo el dinero que la Corona le abonaba mantenía a las galeras desabastecidas por completo y mal pertrechadas. En una información presentada sobre su actuación, los testigos se mostraron unánimes al denunciar las tropelías cometidas por Berenguel. Uno de los declarantes manifestó que «era vergüenza de Dios y del mundo tener las galeras tan mal aderezadas» (15). Al parecer, el atrevimiento y la avaricia de este capitán general eran tales que se negaba a perseguir a los enemigos y a dispararles tiros de bombardas para ahorrar artillería, «mataba de hambre» a la tripulación y hasta se negaba a socorrer a naufragos españoles. Pese a tratarse de un caso de codicia y no de

(11) FERNÁNDEZ DURO: *op. cit.*, p. 106.

(12) PÉREZ-MALLAINA: *El hombre frente al mar...*, pp. 128-129.

(13) *Ibidem*, p. 130.

(14) Sobre estos aspectos puede verse el interesante estudio de MARTÍNEZ DE SALINAS ALONSO, M.^ª Luisa: «Los negocios indianos de don Álvaro de Bazán», en *IX Congreso Internacional de Historia de América*, t. II. Editora Regional de Extremadura, Badajoz, 2002, pp. 315-320.

(15) AGS, Guerra y Marina I, N.143.

cobardía, sus manejos fraudulentos fueron tan exagerados y flagrantes que acabó ante los tribunales. No pagó sus desmanes con la vida, pero dio con los huesos en la cárcel, además de tener que abonar 20.000 ducados de fianza.

En 1578 se procesó al maestre de uno de los galeones de la Armada de la Guarda de las Indias, cuyo general era Cristóbal de Eraso. Se trataba de un tal Juan Andrés, quien alumbró la brillante idea de robar del barco versos, lombardas, ollas y otros pertrechos para venderlos al mejor postor (16). Tras unas sumarias pesquisas, se obligó al torpe ladronzuelo a devolver el importe de lo robado... y asunto zanjado.

Los sucesos protagonizados por Martínez de Arcilla

El capitán Pedro Martínez de Arcilla, en el momento de enrolarse en la flota del Mar Océano, contaba con tan sólo veinticuatro años (17). Este semiadolescente, vecino de San Sebastián, era hijo del licenciado Juan Pérez de Arcilla, mayordomo de la artillería y municiones de San Sebastián y Fuenterrabía. Pertenece, pues, a una familia vasca acomodada.

El 20 de marzo de 1565, Pedro Menéndez de Avilés firmó un asiento para colonizar la Florida (18), si bien el principal cometido de la expedición era expulsar a un grupo de franceses, encabezados por Jean Ribault, que se habían establecido allí de forma permanente. La flota del adelantado de la Florida y gobernador de Cuba (19), compuesta por 14 galeones, estaba fondeada en Portugaete. Desde 1567 andaba el avilesino buscando apoyos en los puertos vascos (20) para aprestar su armada.

Juan Pérez de Arcilla fue el encargado de proveer a esta armada de pólvora, arcabuces y morriones (21). La primera pregunta que nos asalta es: ¿por

(16) 1578, AGI, Patronato 269, N.1, R.18.

(17) Todos los datos sobre Pedro Martínez de Arcilla están tomados de las actas del proceso desarrollado en Madrid en 1569, actas que se conservan en AGI, Justicia 1182, N.3, R.1.

(18) Asiento con Pedro Menéndez de Avilés para poblar la Florida, 1565. AGI, Patronato 257, N.1, R.3. Publicada en VAS MINGO, M. del: *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1986, pp. 405-412.

(19) Pedro Menéndez era uno de los marinos españoles más experimentados de la época. Nacido en Avilés en 1519, desde adolescente se sintió llamado por la carrera naval. Con catorce años servía ya como grumete en un navío, luchando contra los corsarios franceses. En 1554, cuando sólo contaba con treinta y cinco años, fue nombrado capitán general de las flotas de Indias, zarpando, el 15 de octubre de 1555, al frente de una gran flota con destino a Nueva España. Desde entonces alternó los viajes como capitán general de la Flota de Nueva España con otros en la Armada de la Carrera.

(20) El general Pedro Menéndez de Avilés pide socorros para aprestar su armada, 1567. AGI, Patronato 257, N.1, R.5.

(21) Real Cédula al licenciado Juan Pérez de Arcilla para que remita 1.000 arcabuces y otros tantos morriones para la gente que se está juntando en Sevilla para ir a la Florida con Pedro Menéndez de Avilés. Segovia, 6 de septiembre de 1565. AGI, Indiferente General 738, N.74; Real Cédula al licenciado Juan Pérez de Arcilla para que suministre pólvora a la armada de Pedro Menéndez de Avilés. El Escorial, 30 de octubre de 1568. AGI, Filipinas 339, L.1, ff. 9r-9v.

qué nombró Pedro Menéndez de Avilés capitán al hijo de aquél, siendo como era un joven de veinticuatro años, poco experimentado en las cosas de la mar? A ello cabría responder por partes: primero, quizá Juan fuese efectivamente inexperto, pero no por razón de su edad, pues en una época como aquélla, cuando la esperanza de vida era tan baja, veinticuatro años no parecían en absoluto pocos —el mismo Pedro Menéndez de Avilés, con tan sólo veintinueve, embarcó como general de la flota que partió de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1548 (22)—; segundo, por la venas del muchacho corría sangre noble, hecho que, como ya hemos señalado, se consideraba un elemento casi determinante a la hora de elegir al mando de una armada; y tercero, el padre del joven, el influyente Pérez de Arcilla, debió de hacer el resto, presionando en favor de su hijo al insigne marino avilesino. El licenciado, en fin, se mostró muy generoso en el suministro de armas y pólvora para la escuadra y, por añadidura, contrató personalmente a una veintena de experimentados marinos que embarcó en la nave capitaneada por su vástago (23).

Jurado su cargo y pertrechada la armada, zarpó de Portugaleta con destino a Sevilla, para a continuación partir para la Florida. La escuadra hizo varias escalas; la primera, en Gijón, donde estuvo fondeada ocho días. Luego se detuvo tres más en el puerto portugués de Cascais. En la plaza lusa empezó a gestarse la pérdida de los tres galeones, incluido el de Pedro Martínez de Arcilla. Efectivamente, antes de partir, a los oídos del capitán general llegaron rumores de que cuatro barcos sospechosos de ser enemigos andaban rondando cerca. Menéndez de Avilés decidió zarpar sin demora hacia el sur con el grueso de la flota —11 galeones— y enviar a los tres restantes a buscar e identificar a estos supuestos enemigos. Los navíos designados al efecto fueron los comandados por los capitanes Martínez de Arcilla, Ojeda y Mendaro.

La alarma resultó a la postre infundada, por lo que los tres galeones decidieron seguir los pasos de la flota de Menéndez de Avilés para, una vez reunidos con el grueso de ella, proseguir su viaje hacia Sanlúcar de Barrameda y Sevilla primero, y luego para el Caribe, previa escala en las islas Canarias. De camino se encontraron con unos buques mercantes españoles que les informaron de que, efectivamente, más adelante surcaba aguas la gran armada de Menéndez de Avilés. La travesía hasta ella se presumía apacible.

Pero, inesperadamente, en vez de avistar la escuadra amiga, se toparon con algo bien distinto: una impresionante armada turca. Era el 5 de septiembre de 1568, domingo por más señas. La armada enemiga la integraban un total de 25 ó 26 velas, catorce de ellas galeras y galeotas de combate, auxiliadas por

(22) CHAUNU, H. y P.: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. II. Librairie Armand Colin, París, 1955-1956, p. 418.

(23) Obviamente los embarcó en el galeón asignado a su hijo, el *San María*. Sin embargo, Menéndez de Avilés los pasó al suyo con la promesa de que en las islas Canarias, antes de cruzar el Atlántico, los devolvería a su galeón de origen. Éste fue uno de los argumentos con que, posteriormente, la defensa del joven Pedro Martínez de Arcilla intentó que las culpas recayesen sobre el general de la Armada.

12 navíos de menor porte. Los testigos fueron unánimes al declarar que el ataque se produjo en alta mar, pero a la vista de la playa de Arenas Gordas, paraje pantanoso y boscoso en la costa este onubense —distante «unas 4 ó 5 leguas de Sanlúcar de Barrameda»— que aún hoy conserva ese topónimo.

Obviamente, los turcos, viéndose muy superiores, iniciaron al instante el ataque. Hacia las 21.00, una parte de la armada otomana se precipitó hacia el galeón que abría la formación, es decir, el del capitán Ojeda. Éste no pudo resistir más allá de hora y media, rindiéndose a las 22.30. De inmediato nos asalta la pregunta que se plantearon los propios jueces del caso: ¿por qué no acudieron Mendaro y Arcilla en ayuda de Ojeda? Los mencionados capitanes alegaron que se lo impidió el estado de la mar, que se hallaba en calma. No soplabla viento y, aunque disponían de remos en las bodegas, éstos estaban inutilizados por falta de bancos y de alcaiyatas para fijarlos. Y debía de ser verdad, porque igual que no tuvieron viento para acudir en su ayuda, tampoco lo tuvieron para huir. Tampoco pudieron disparar su artillería porque el buque de Ojeda y los turcos, distantes media legua, quedaban fuera del alcance de ésta.

Arcilla pidió a Mendaro que atase su galeón al suyo para defenderse mejor; pero éste, haciendo caso omiso de la petición, se acercó a la playa y embarrancó. Como era de esperar, los turcos terminaron dando alcance a *Santa María*, el galeón capitaneado por el donostiarra, pero no lo consiguieron hasta las doce de la noche. En ese intervalo, el capitán Arcilla dispuso de tiempo para arengar a sus hombres, a fin de que defendiesen la vida y el barco con honor. Los testigos declararon que, espada y rodela en mano, anduvo recorriendo de lado a lado el galeón «para dar más ánimo a la gente y esforzarla». Algún testigo llegó a afirmar que, estando las fuerzas tan desequilibradas, nadie hubiese luchado de no ser por la arenga del capitán (24). Varios de ellos declararon que Arcilla no se portó como el muchacho que era sino como «un animoso y valiente capitán».

Alcanzado que fue el galeón por los turcos, se inició un recio combate que se prolongó hasta las cinco de la mañana. Es decir, la tripulación del *Santa María* resistió combatiendo, contra fuerzas infinitamente superiores, por espacio de cinco horas. Hasta aquí, Arcilla y su tripulación observaron una conducta intachable. Lo reprochable comienza ahora. A las cinco de la mañana, muerta gran parte de su tripulación, incluidos los artilleros, Arcilla decide abandonar el barco y embarca en una chalupa con los 14 tripulantes que todavía podían valerse por sí mismos, abandonando lastimosamente en cubierta a 36 compañeros muertos y a unos 52 ó 53 heridos graves, en su mayoría víctimas de arcabuzazos o de tiros de piedra efectuados por las galeras turcas. Entre esos supervivientes figuraban Domingo de Anizqueta, un clérigo presbítero de unos veintiocho años que iba en el galeón y que salió absolutamente

(24) La arenga a las tropas por parte de los capitanes y generales ha sido una constante a lo largo de la historia de la guerra. La tropa sin rango, falta de un especial sentido del honor, sólo se dejaba la piel luchando si alguien la persuadía de hacerlo. Todo capitán que se preciase de bueno, antes de entrar en combate, debía dirigir a la tropa un vibrante discurso patriótico que enardeciera su ánimo.

indemne. Seguramente sus hábitos le permitieron estar escondido en lo más recóndito y seguro del galeón. También se cita entre los supervivientes a los marineros Miguel de Arizmendi y Pascual de Areyceta, que no pudieron personarse en el proceso al haberse enrolado en una flotilla que se hallaba faenando en Terranova, y cuyo regreso no se esperaba hasta Navidad. Otros de los sobrevivientes fueron Domingo Arnal, Miguel de Goyaz y un paje que se llamaba Mateo.

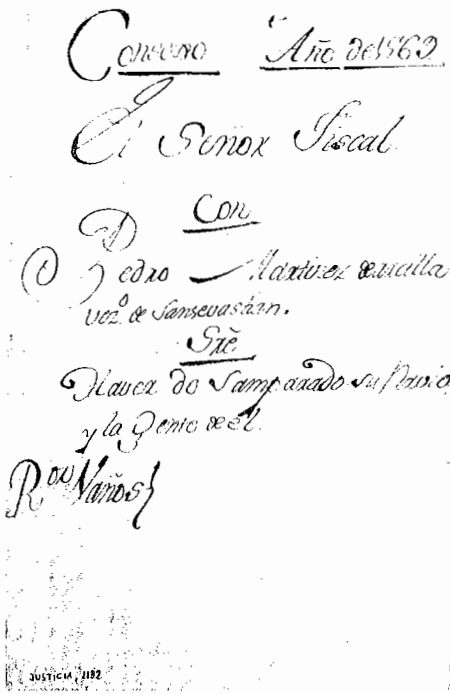
La condena

Como es bien sabido, en el Antiguo Régimen, a diferencia de lo que ocurre hoy, el encausado, lejos de gozar de la presunción de inocencia, corría con la carga de probarla. Por ese motivo, nada más conocidos los hechos, el capitán guipuzcoano fue apresado y llevado a la cárcel de la Corte. Para que preparasen su defensa, el 11 de agosto de 1568 otorgó poderes a su padre, Juan Pérez de Arcilla, a su hermano del mismo nombre y a Francisco de Guernica, todos ellos vecinos de San Sebastián.

El fiscal pedía para él la sanción máxima, es decir, la pena de muerte, acusándolo de que, por su cobardía, Su Majestad había perdido un barco valorado en unos 40.000 ducados. La defensa pudo demostrar convincentemente lo infundado de esta acusación, pues las cinco horas de bizarro combate en defensa del buque desmentían esta actitud medrosa que se imputaba a su representado.

Existían, además, algunos puntos oscuros. El más importante, la cuestionable actuación del general de la flota, Pedro Menéndez de Avilés. Efectivamente, fue un error dividir su gran armada y enviar tres de sus galeones a verificar si los cuatro navíos avistados eran o no enemigos. Los rumores sobre presencia turca en las costas peninsulares eran abundantes, así que al enviar sus naves estaba corriendo un riesgo innecesario pues, aun en el caso de que no se hubieran topado con una nutrida armada de 27 velas, sino tan sólo con los cuatro navíos en principio previstos, las tres naves se habrían hallado en inferioridad numérica. Abundando en lo dicho, Menéndez de Avilés había prevenido que todos sus barcos navegasen en conserva hasta la Florida (25), y cuesta creer que el grueso de la armada, que viajaba sólo unas pocas leguas por delante de los tres galeones, no avistara la enorme escuadra enemiga. En cuanto al capitán Mendaro, que viajaba muy cerca de Arcilla, su conducta fue mucho más reprobable que la del donostiarra. No sólo no aceptó unir sus fuerzas a las de éste, sino que, enfilando su galeón hacia la costa, hizo que encallara y lo dejó a merced de los enemigos. No sabemos qué pudo pasar con este capitán porque el juicio no aporta ni un solo dato al respecto. Pero está claro que su actuación fue muchísimo más irregular que la del capitán Arcilla.

(25) Expediente promovido por Pedro Menéndez de Avilés para que todos sus barcos fuesen dentro de la flota, 1568. AGI, Patronato 19, R.24.



Portada de las actas del proceso seguido contra Pedro Mtnz. de Arcilla.

La defensa dejó bien demostrado que el capitán Martínez de Arcilla no acudió en defensa de Ojeda porque no pudo. Prueba de ello era que su galeón apenas se movió del sitio, y si no tuvo aparejo para acudir en ayuda de su compañero, tampoco lo tuvo para emprender la huida. De hecho, los turcos tomaron a las 22:30 el galeón del capitán Ojeda, y tan sólo una hora y media después, es decir, a las 00.00, estaban atacando de lleno al galeón *Santa María*, el del capitán Arcilla. Éste además estuvo aperci biendo a sus hombres para el comba te, preparando la artillería y despejan do la cubierta. La dotación, en fin, combatió con bravura, pues resistió la acometida de un buen número de galeras y galeazas durante cinco largas horas. Toda una eternidad.

Hasta ahí el proceder de Arcilla es intachable. Lo censurable empie za a las cinco de la mañana del lunes 6 de agosto, cuando Arcilla, viendo todo perdido, decidió salvar

la vida y huir, dejando abandonados a su suerte a los heridos más graves. Y digo censurable porque una de las grandes máximas de todas las armadas del mundo siempre ha sido que, en caso de siniestro, el capitán es el último que debe abandonar el barco, y no el primero. Al joven Arcilla se le exigía morir junto a sus hombres, y él, a sus veinticuatro años, incapaz de seme jante renuncia, no se sintió preparado para engrosar la extensa lista de valientes que a lo largo de la Historia han sacrificado la vida por la patria.

Demostró valentía, pero no hasta el punto de entregar la vida. Llegados a este punto, cabría preguntarse: ¿fue reprochable su actitud? Absolutamente comprensible desde el punto de vista actual. La primera sentencia, dada en Madrid a 2 de abril de 1569, aunque le conmutó la pena de muerte, fue muy severa: le condenó a la privación perpetua del cargo de capitán, a servir gratuitamente durante seis años en las galeras reales y al pago del coste del galeón (26). Pero, tras la apelación, la condena se redujo a una pena casi simbólica, así que los jueces del Consejo también debieron de entender el anhelo de un joven capitán por salvar la vida.

(26) Véase el apéndice I.

Como ya hemos afirmado, la defensa apeló. Su representante en la Corte, Sebastián de Santander, solicitó un nuevo plazo para practicar otra probanza, solicitud que fue estimada en virtud de una real cédula expedida en Madrid el 12 de julio de 1569 (27). El 14 de noviembre de ese mismo año, De Santander conseguía por fin una sentencia mucho más favorable para su representado. La privación del cargo de capitán se reducía a seis años, y el servicio en galeras, a tan sólo dos (28). Parecía una sentencia justa, teniendo en cuenta que no se pudo probar su cobardía ante el enemigo, sino tan sólo su humana decisión, *in extremis*, cuando todo estaba perdido, de no morir junto al resto de su tripulación.

Tanto la familia como el propio encausado recibieron la nueva sentencia con enorme satisfacción. El acusado no sólo había salvado la vida; también había dejado incólume su honor. Volvería a la mar, y conservando su rango de capitán. Y, como era perentorio saldar cuanto antes su deuda con la Corona, no tardó en incorporarse a la Armada Real de Galeras. El 12 de enero de 1570, dos escasos meses después de dictada la sentencia, se personó en Gibraltar y se puso a las órdenes de Sancho Martínez de Leyva, capitán general de la Armada Real de Galeras (29).

Apéndices documentales

Apéndice I

Sentencia en el pleito contra el capitán Martínez de Arcilla. Madrid, 2 de abril de 1569 (AGI, Justicia 1182, N.3, R.1)

«En el pleito que es entre el licenciado Gamboa, fiscal de Su Majestad en este Consejo Real de Indias, de la una parte, y el capitán Pero Martínez de Arcilla, preso, y Sebastián de Santander, su procurador, en su nombre, de la otra, sobre la acusación contra él puesta por el dicho fiscal: fallamos que el dicho licenciado Gamboa, fiscal de Su Majestad, probó su acusación y demanda en lo que de yuso era contenido, dámosla y pronunciamosla cuanto a ello por bien probada y que el dicho Pero Martínez de Arcilla no probó sus excepciones y defensiones, dámosla y pronunciamoslas por no probadas. Por ende que, por la culpa que del dicho proceso contra él resulta, le debemos de condenar y condenamos en privación perpetua del oficio de capitán y a que sirva en la de gentilhombre y sin sueldo a su costa seis años en las galeras de Su Majestad y no lo quebrante so pena de servirlo doblado y envíe testimonio de cómo se presenta en las dichas galeras dentro de cuarenta días de cómo le fuere notificada la carta ejecutoria de esta nuestra sentencia. Y más le conde-

(27) Receptoría a favor de Pedro Martínez de Arcilla. Madrid, 12 de julio de 1569. AGI, Patronato 292, N.3, R.79.

(28) Véase el apéndice II.

(29) Véase el apéndice III.

namos en el valor del dicho galeón de que fue capitán, con la artillería y municiones y jarcias y la demás hacienda de Su Majestad que en él iba, y por ésta nuestra sentencia definitiva así lo pronunciamos y mandamos con costas. El doctor Vázquez, el doctor Luis de Molina, el licenciado Salas, doctor Aguilera, el doctor Francisco de Villafañe y el licenciado Maldonado.

Dada y pronunciada fue esta sentencia por los señores del Consejo Real de las Indias que en ella firmaron sus nombres, en la villa de Madrid, a dos de abril de mil y quinientos y sesenta y nueve años. Diego Encinas, digo, yo el licenciado Gamboa, fiscal de Su Majestad que se me notificó esta sentencia en veinticuatro de abril del dicho año. Ha de firmar el señor don Gómez Zapata».

Apéndice II

Sentencia definitiva en el pleito contra el capitán Martínez de Arcilla. Madrid, 14 de noviembre de 1569 (AGI, Justicia 1182, N.º 3, R.1)

«En el pleito entre el licenciado Gamboa, fiscal en este Consejo Real de Indias, de la una parte, y el capitán Pero Martínez de Arcilla, preso en la cárcel Real de esta corte, y Sebastián de Santander, su procurador en su nombre de la otra: fallamos que la sentencia definitiva en este dicho pleito dada y pronunciada por nos los del Consejo Real de las Indias de que por ambas las dichas partes fue suplicado en cuanto por ella condenados al dicho Pero Martínez de Arcilla en privación perpetua de capitán y a que sirviese a Su Majestad de gentil hombre en las galeras a su costa y sin sueldo alguno por tiempo y espacio de seis años fue y es buena, justa y directamente dada y pronunciada y que sin embargo de las razones a manera de agravios contra ella dichas y alegadas la debemos confirmar y confirmamos en grado de revista con que la condenación perpetua del dicho oficio de capitán sea y se entienda ser en seis años y no más y la condenación de los seis años de galeras sea en dos años y no más. Y en todo lo demás contenido en la dicha nuestra sentencia, atento lo nuevamente alegado y probado en este grado de suplicación, la debemos revocar y revocamos. Y haciendo justicia debemos absolver y absolvemos al dicho Pedro Martínez de Arcilla de la demanda contra él puesta sobre lo susodicho por el dicho fiscal y por esta nuestra sentencia definitiva en el dicho grado de revista así lo pronunciamos y mandamos sin costas. El doctor Vázquez, doctor Aguilera, el licenciado Botello Maldonado, el licenciado Ojalora.

Dada y pronunciada fue esta sentencia por los señores del Consejo Real de las Indias que en ella firmaron sus nombres en Madrid, a catorce de noviembre de mil y quinientos y sesenta y nueve años. Diego de Encinas. Este dicho día lo notifiqué a Sebastián de Santander, de nombre de su parte, en su persona, la cual dijo que lo oye».

Apéndice III

Certificado del contador y del veedor de las galeras de España de que el capitán Martínez de Arcilla sirve en ellas desde el 12 de enero de 1570, s/f. (AGI, Justicia 1182, N^o.3, R.1)

«Yo Francisco de Arriola, contador de las galeras de España, y Nicolás de Pinares que sirvo el oficio de veedor de ellas por Andrés de Alva, habemos fe cómo en doce días de este presente mes de enero de quinientos y setenta se presentó en esta ciudad de Gibraltar, ante el muy ilustrísimo señor don Sancho Martínez de Leyva, capitán general de las dichas galeras de España por Su Majestad y del nuestro Consejo, Pedro Martínez de Arcilla, hijo del licenciado Arcilla, natural de San Sebastián, y asimismo [trajo] una sentencia firmada de Diego de Encinas[,] escribano del Consejo de Indias, habitante en la ciudad de Madrid, por la cual parece que lo condenaron por dos años sin sueldo a servir como gentilhombre en las galeras de España y que no los quebrantase so pena de servirlos doblados, los cuales comienzan a correr desde el dicho día y a petición de Pedro Martínez de Arcilla y lo firmamos de nuestros nombres».

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

.....

Dirección postal

.....

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

Revista de Historia Naval

Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....

.....

.....

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

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid

Teléfono: (91) 379 50 50

Fax: (91) 379 59 45

C/e: ihcn@fn.Mde.es

EL ARSENAL DE FERROL EN LA PINTURA DE MARIANO SÁNCHEZ (1740-1822)

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador Naval

Muchos han sido los estudios que, en distintas épocas, han descrito con mayor o menor acierto el arsenal ferrolano. Entre ellos, sin duda el mejor y más completo es el realizado por José Montero Aróstegui (1), quien nos retrata con todo lujo de detalles las dependencias y configuración que en 1858 presentaba el magno establecimiento.

Sin embargo, las referencias que tenemos sobre las particularidades menores —pero no menos interesantes— de su aspecto a finales del siglo XVIII son algo más vagas pues, aunque los informes oficiales realizados durante la edificación del arsenal nos ilustran acerca de las grandes obras y de las dependencias construidas, las lagunas documentales de que adolece este período nos impiden imaginar cómo discurría la vida diaria del departamento.

Ello realza el valor de la serie de obras del pintor valenciano Mariano Sánchez que comentaremos acto seguido, serie que nos ofrece un «reportaje gráfico» del arsenal que resulta básico para conocer cómo era su fisonomía en el momento en que la Marina española conoció su apogeo.

La pintura de vistas

Para encontrarnos con las primeras manifestaciones de este tipo de pintura en la Península habría que remontarse hasta el siglo XVI, cuando Antonio Wingarde recrea las primeras vistas de ciudades españolas por encargo de Felipe II. Pero será en el siglo siguiente cuando el género florezca, y ello por dos causas principales:

- los abundantes encargos que de obras de esta naturaleza realiza una aristocracia deseosa de hacer ostentación de su pujanza y riqueza, vanidad que se satisface con la exhibición en sus palacios de estampas de sus restantes posesiones;

(1) *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval de Ferrol*, obra ofrecida por el Ayuntamiento de Ferrol a S.M. Isabel II en su visita del verano de 1858.

- el gusto romántico por la plasmación de escenas costumbristas; no obstante, cabe subrayar que el número de viajeros románticos que visitaron España fue exiguo en relación con otros países.

Aunque en muchas ocasiones se ha pretendido incluirla dentro del tipo de pintura de perspectiva, o de la escenografía o el paisajismo, la pintura de vistas es un género con características propias. A diferencia del género paisajístico, caracterizado por su estilo artificioso e idealizante, el diseño de la pintura de vistas era ofrecer un realista y minucioso retablo de la vida de un determinado lugar, dejando cautivo en el lienzo un instante de su discurrir cotidiano, que era recreado desnudo de todo ornato idealizante. Esta pintura alcanzaría su apogeo en el curso del siglo XVIII, ante la demanda de los grandes mecenas de esta clase de obras. La pintura de vistas, por tanto, resulta utilísima para el historiador, a quien me atrevería a decir que el género le aporta un material casi «documental», de lo que es ejemplo eminente la serie de vistas que glosaremos a continuación, la cual nos ofrece la fisonomía exacta del arsenal de Ferrol a finales del setecientos.

Mariano Sánchez, pintor de la Corte

Mariano Sánchez nace en la ciudad del Turia en 1740. Hijo de un pintor restaurador establecido en Madrid hacia 1747, a los trece años, haciendo gala de un talento precoz, gana con una Venus el segundo premio de tercera clase en un premio patrocinado por la Academia de San Fernando. Tras varios años de lucha por darse a conocer entre los nobles de la corte, realiza para aquellos un buen número de retratos. No obstante, en vista de que no consigue congraciarse del todo con este privilegiado grupo, decide trasladarse a Lisboa.

Es entonces cuando el Príncipe de Asturias, el futuro Carlos IV, se encapricha por reunir una colección que recoja vistas de puertos, bahías, islas adyacentes y arsenales de España, proyecto cuya ejecución encomienda a Sánchez, quien invertirá en la empresa varios años. Así, en diciembre de 1781, viaja a Andalucía, donde visita Cádiz, el campo de San Roque, Algeciras, Gibraltar, Sevilla y Córdoba, para regresar a la corte en octubre de 1784. En febrero del año siguiente se dirige a Málaga, para luego recorrer la costa en dirección a Alicante, finalizando con el sur y este peninsular en el mes de noviembre. En 1787 completa la costa mediterránea, llegando a Barcelona y las islas Baleares. Y en 1792 le toca el turno al norte de España, donde visita Galicia, Asturias y Santander. Dentro de su periplo norteño, y merced a las detalladas facturas que presentó en la Corte, conocemos la cronología exacta de su estancia en Ferrol, donde permaneció desde la primera quincena de marzo de 1793 hasta principios de mayo.

La colección se completó en 1803. Tres años después, las 118 obras que la componían se repartieron entre el Palacio Real y la Casa del Príncipe, de San Lorenzo de El Escorial. Después de este encargo, Sánchez recibió otro

análogo centrado ahora en las ciudades del interior, para lo que viaja a Extremadura y Granada en 1796, justo el año en que se le nombra pintor de cámara. La Guerra de la Independencia paraliza sus trabajos. Muere el 8 de marzo de 1822.

Técnica y descripción de sus obras ferrolanas (2)

Para la génesis de estas obras Sánchez se valió de un artilugio conocido en la época como «cámara oscura» u «óptica», cuyo funcionamiento es bien definido por Algarotti en un ensayo sobre pintura publicado en 1765 en Livorno, uno de cuyos pasajes transcribimos a continuación:

«Con ayuda de una lente de cristal y un espejo se fabrica un aparato que lleva la imagen o el cuadro de lo que sea, y en un tamaño bastante grande, sobre una buena hoja de papel donde cualquiera puede verlo y contemplarlo tranquilamente... y dejando aparte la exactitud de los contornos, la realidad en la perspectiva y en claroscuro que no puede encontrarse ni concebirse mayor, el color es vivo y pastoso, los claros principales de las figuras son marcados y destacados en las partes más expuestas a la luz, degradándose insensiblemente poco a poco según disminuye. Las sombras son fuertes pero no crudas, como precisos y no cortantes son los contornos... A mayor distancia responde una degradación del color y una esfumación del contorno: son mucho más precisas las sombras con luz menor o más lejana. En esto consiste la perspectiva que se llama aérea... Nada puede mostrarla mejor que la cámara óptica, en la que la Naturaleza pinta las cosas más cercanas al ojo con pinceles, por decir así, agudísimos y enérgicos, las lejanas con pinceles más suaves, según se alejan... Se valen de ella los más famosos pintores de vistas que existen hoy día, pues de otro modo no habrían podido representar las cosas con tanta realidad. Y es de suponer que sea usada por muchos pintores extranjeros. ¡Comiencen los jóvenes a estudiarlo rápidamente para llegar a la perfección! El uso que hacen los Astrónomos del telescopio, los Físicos del microscopio, deberían hacer los pintores de la Cámara óptica, pues todos estos aparatos ayudan a conocer y representar la naturaleza».

A finales del siglo XVIII coexistieron dos tipos de «cámara oscura»: una hermética, en la que el pintor debía introducirse de cuerpo entero, y otra en la que sólo era necesario introducir medio cuerpo, modalidad esta que con toda probabilidad fue la utilizada por Sánchez.

(2) Tenemos que agradecer las facilidades dadas por Patrimonio Nacional para el estudio de las obras que nos ocupan, gratitud que personalizo en el técnico don Jorge Descalzo, quien me proporcionó una información preciosa sin la cual habría sido imposible que este trabajo viera la luz.



Fig. 1) *Vista del Arsenal de Ferrol.*

Fig. 1) *Vista del Arsenal de Ferrol.*

Número de inventario: 10024111.

Técnica: óleo.

Soporte: tabla

Metrología: 0,50 x 0,99.

Localización actual: Palacio de La Moncloa.

Estado de conservación: muy bueno

Realizado desde el ángulo de las cordelerías, en nuestra opinión se trata del cuadro más bello de esta serie de vistas del arsenal.

El motivo central de la obra es el muelle del parque. En él vemos en segundo término dos magníficas cabrias, y en primer plano asistimos a la descarga de una serie de toneles desde varios botes. En el margen inferior izquierdo, también se distinguen unos cañones y anclotes.

Siguiendo con el margen izquierdo, en un plano superior, se distingue la sala de armas y, frente a su puerta más oriental, una cuerda de presos (3). En la explanada se advierte también a alguien sentado sobre un anclote, y a un soldado de Infantería de Marina haciendo guardia junto a su garita de madera.

Algo más a la izquierda, nos encontramos con una insólita construcción: una especie de caseta cuya función ignoramos, si bien suponemos que daría cobijo al cuerpo de guardia. Más a la derecha, en la dársena, observamos una cabria flotante y, fondeado en el centro de aquélla, un navío del que nos ocuparemos posteriormente, al glosar la tercera de estas vistas.

Por último, en primer término aparecen unos hombres que escudriñan desde sus botes el fondo de la dársena, quizá para localizar algún objeto o herramienta caído accidentalmente al agua.

(3) Los presos realizaban los trabajos más penosos del arsenal. Moros, desterrados, vagos y gitanos eran los grupos sociales que por lo habitual nutrían sus filas.



Fig. 2) Vista del Arsenal de Ferrol.

Fig. 2) *Vista del Arsenal de Ferrol*

Número de inventario: 10069857

Técnica: óleo

Soporte: lienzo

Metrología: 0,43 x 0,85

Localización actual: Palacio de El Pardo

Estado de conservación: regular

Aunque esta vista sea la peor de la serie, y la escena que muestra, muy similar a la primera, no debemos pasar por alto algunos detalles de gran singularidad en ella recogidos. En primer término, centrando la atención de la obra, vemos un gran bote cubierto improvisadamente hacia popa por una especie de paño, imaginamos que para proteger los vestidos de las damas del margen izquierdo que, acompañadas por dos oficiales de Marina, parecen aguardar para embarcar. Completa la escena uno de los remeros, que se dirige en actitud reverenciosa al grupo para informarles de que el bote está listo.

Junto al muelle, también se puede ver cómo se amontonan varios toneles y lonas para surtir un navío (4).

Probablemente, el navío que aparece fondeado en el centro de la dársena sea el mismo que hemos reseñado en la primera vista y que, como adelantamos, describiremos con cierto detenimiento en el comentario a la vista número tres.

Junto al buque se distingue una abarrotada falúa, que luce una gran bandera nacional y suponemos que transporta a los más ilustres mandos de Marina. También se divisa a lo lejos una «machina flotante», que debe de corresponder a la que montaba el navío *África*. Esta machina, la única grúa de su clase del arsenal, prestó servicio hasta 1820. Cuatro años más tarde se instalaría una en tierra, la primera de estas características de que dispuso el arsenal ferrolano, hasta entonces carente de una pese a las varias disposiciones que finalizando el siglo de la Ilustración se habían promulgado estérilmente al efecto (5).

(4) Recordemos que la fábrica de jarcía y lonas establecida en Sada fue trasladada en 1762 a la sala de armas del arsenal, debido al temor de que un ataque inglés acabara con el establecimiento. Véase ANCA ALAMILLO, A.: *Jorge Juan y el Arsenal de Ferrol*. Fundación Jorge Juan, Novelda, 2003, pp. 30-33.

(5) Véase ANCA ALAMILLO, A: «Las machinas del Arsenal de Ferrol», *Revista General de Marina*, abril de 2004.



Fig. 3) Dársena de Ferrol.

Fig. 3) *Dársena de Ferrol*

Número de Inventario: 10078803

Técnica: óleo

Soporte: cobre

Metrología: 0,44 x 0,84

Localización actual: Palacio de La Moncloa

Estado de conservación: bueno

Realizada desde la esquina del muelle de la cortina con la punta del martillo, esta irreal perspectiva pretende ofrecer al espectador un «gran angular» de la dársena que nos da oportunidad de contemplar, de frente, la sala de armas y, al fondo, el barrio de la Magdalena y la iglesia de San Julián. A lo lejos despunta otra cabria flotante, mucho más difuminada que la de la primera vista.

El motivo central de la obra es un navío fondeado en el centro de la dársena del que parecen haber salido dos botes, por lo que suponemos a aquél recién arribado a Ferrol.

A la izquierda, en un plano más cercano, aparece también una fragata de unos 40 cañones, y en primer término, un grupo de hombres que arrastran un carro cargado con un enorme bloque de granito, carro al que, por lo irregular del terreno, ayuda a rodar otro operario haciendo palanca con una barra de hierro, a fin de evitar el bloqueo de las ruedas.

Advertimos además a un cantero que, si nos atenemos a la herramienta que emplea, se aplica a la tarea de grabar una inscripción en la piedra. En la cara frontal del sillar sobre cuyo borde un operario descansa de codos, el autor ha firmado la obra señalando el año de realización (1794). Más a la derecha, y como queriendo remarcar el duro trabajo de aquellos obreros, observamos cómo dos de ellos intentan levantar otro bloque de granito. A espaldas del que tiene la rodilla derecha hincada, aparecen tres cañones de distinto calibre —de 8, 12 y 24 pulgadas—, y a pie de muelle, una embarcación de transporte.



Fig. 4) *El dique de Ferrol.*

Fig. 4) *El dique de Ferrol*

Número de inventario: 10073736

Técnica: óleo

Soporte: cobre

Metrología: 0,40 X 0,81

Localización actual: Palacio de El Pardo

Estado de conservación: bueno

El motivo central de la obra es la chata que observamos carenando un navío. Quizá nos parezca extraño tropezar con esta escena, cuando el arsenal disponía de dos diques secos plenamente operativos; pero, teniendo en cuenta lo numeroso de la flota española de la época, a fin de mantener convenientemente los cascos de madera de los buques, algunos de ellos debían ser limpiados y calafateados de esta manera.

En un plano más alejado vemos sendos navíos carenando dentro de los dos diques secos (6) y, en primer término, un grupo de obreros tratando de arrastrar otra mole de granito.

El conjunto pictórico está enmarcado por el edificio de las herrerías que, con su planta en forma de ele, se muestra al fondo en todo su esplendor. La construcción, que recordemos fue diseñada por Julián Sánchez Bort en 1765, tenía emplazadas las fraguas en los muros perimetrales.

En el ángulo inferior izquierdo aparece un navío desarbolado, de reciente construcción; por encima de él, y como fondo, reconocemos la bellísima puerta del dique. Es de resaltar el trasiego de botes y falúas por la dársena, lo que denota la febril actividad que el arsenal acogía entre sus muros en aquellos años.

La belleza y calidad de las obras descritas es incuestionable. Pese a ello, no está de más recordar que durante muchos años fueron denostadas y condenadas al olvido. Sirva este pequeño trabajo para reivindicar el valor histórico de estas piezas pictóricas que nos legó el pincel de Mariano Sánchez, valenciano que supo plasmar con brillantez el bullir cotidiano del arsenal de Ferrol.

Bibliografía

- ALÍA PLANA, Miguel y Jesús M.^º: *Historia de los uniformes de la Armada española (1717-1814)*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996.
- BARRENO SEVILLANO, M.^ª Luisa: «Vistas de puertos. Cuadros de Mariano Sánchez, pintor al servicio del Carlos IV». *Reales sitios*
- RODRÍGUEZ VILLASANTE-PRIETO, Juan Antonio: *El Arsenal de Ferrol. Guía para una visita*. Ayuntamiento.
- VIGO TRASANCOS, Alfredo: *Arquitectura y urbanismo en el Ferrol del siglo XVIII*. Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, Santiago de Compostela, 1984.

(6) Ambos, por cierto, de idéntico porte, lo que reafirma aún más mi tesis de que los diques de Ferrol eran en su origen de igual tamaño. Véase ANCA ALAMILLO, A.: «Los diques secos del Arsenal de Ferrol: realidades y proyectos», *Revista General de Marina*, abril de 2001, pp. 427 y ss.

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

LA HISTORIA VIVIDA

Alfonso de CEBALLOS-ESCALERA GILA
Teniente de navío (EC/RV)

Un infante de Marina, supuesto hijo natural del infante Luis de Borbón

Al anochecer de un día de primeros de diciembre de 1787, en el acto de pasar lista, el sargento primero don Julián Marfil castigó a un tal José de Flórez, soldado de la 30.^a Compañía del 51.^o Batallón de Marina, destinado a la dotación de la urca *Florentina* —entonces desarmada y reparándose en el puerto y arsenal de Ferrol—, por la falta de no haber realizado un ejercicio militar correctamente. Ni que decir tiene que el hecho no podía ser ni más habitual ni más corriente, tanto en el contexto de la época como en el de la institución castrense en que se verificó.

Pero las consecuencias del castigo no fueron ni habituales ni corrientes. Buscando eludir o cuando menos mitigar los rigores del castigo, el soldado Flórez hizo entonces una revelación asombrosa: la de ser hijo natural del ya difunto infante don Luis de Borbón (1), hermano menor de la Majestad Católica entonces reinante, el rey Carlos III, de quien vendría así a ser sobrino carnal, nada más y nada menos (2).

Lo hizo el soldado Flórez mediante un largo escrito dirigido al sargento mayor de Batallones, don José de Uriarte y Borja (3) —cosa inusual y expresi-

(1) Don Luis Antonio Jaime de Borbón, infante de España (Madrid, 25 jul. 1727-Arenas de San Pedro, Ávila, 7 ag. 1785). Hijo menor de Felipe V y de su segunda esposa, Isabel de Farnesio, princesa de Parma. Recibió el collar de la Insigne Orden del Toisón de Oro (1735), fue administrador temporal del arzobispado de Sevilla y cardenal de la Santa Iglesia del título de Santa María de la Scala (1735), así como arzobispo de Toledo y primado de España (1736) y, luego, arzobispo de Sevilla (1741). Pero años más tarde, no estando aún ordenado *in sacris*, renunció a la carrera eclesiástica y al cardenalato (1754) y devino en conde de Chinchón por compra de ese rico estado (1761), en comendador de las órdenes militares de Santiago, Calatrava, Alcántara y Montesa, y en caballero de las órdenes reales de Francia (1760) y de Carlos III (1771). Contrajo desigual matrimonio en Ollas del Rey (Toledo), el 27 de junio de 1776, con doña María Teresa de Vallábriaga (5 sep. 1758-Zaragoza, 16 feb. 1820), hija de don José Ignacio de Vallábriaga y Español y de doña Josefa de Rozas y Drummond de Melfort, condesa de Torresecas, unión de la que nacieron tres hijos. CEBALLOS-ESCALERA GILA, Alfonso de (dir.): *La Insigne Orden del Toisón de Oro*. Madrid, 1996, collar número 693.

(2) Todos los antecedentes de este curioso asunto se conservan en el Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, de El Viso del Marqués, sección Cuerpo General, leg. 620/162 (precisamente bajo el apellido de «Borbón» que, como enseguida veremos, se le vino a negar).

(3) Don José de Uriarte y Borja (Guayaquil, 1754), hijo de don Miguel de Uriarte y Herrera —caballero de Santiago y capitán de milicias de El Puerto de Santa María— y de doña María de Borja y Larras, había ingresado en la Real Compañía de Guardias Marinas en 1773.



El infante don Luis.

va de que el soldado no sólo sabía leer y escribir, sino que incluso hacía gala de cierta corrección de estilo—, escrito en que, tras quejarse de la conducta de su sargento primero, advertía al sargento mayor «para que V.S. ni ignore quién le habla, de que yo soy sobrino del Rey de España (que Dios guarde) y soy Infante de ella, y no quiero que se me trate de la conformidad que se me está tratando», y le conminaba, además, para que «incontinentemente escriba (*sic*) al Secretario de Gracia que avise a mi tío para que mande por mí». Y, no satisfecho aún, le recomendaba sin empacho que guardara «silencio sobre este asunto hasta tanto que venga la respuesta de la Corte, que yo ya he escrito».

Y nuestro protagonista seguía su escrito extendiéndose en más recomendaciones al sargento mayor, como que

ordenara a don Julián Marfil —su sargento primero— abstenerse de tratarle mal en lo sucesivo, y que «estimaré le diga [a su compañero el soldado José Navarro] V.S. que no me haga burla de mí, que bastante ha hecho, y algún día le pesará», añadiendo que había sido reclutado en Cartagena y que para disimular su regio origen se puso por nombre figurado el de José de Flórez, «pero mi propio nombre es Antonio de Borbón, que de la Corte lo sabrá V.S. antes de poco tiempo». Y, efectivamente, así firmaba el soldado su escrito o esquila: «Borbón».

El asunto, como es natural, trascendió enseguida y llegó a oídos de don Manuel Ángel Ruiz de Mazmela (4), comandante general de Batallones de Marina, al que la noticia le alcanzó por conducto del ayudante mayor, don Fernando Álvarez de Perea (5), quien a su vez lo sabía de don José Montero de Espinosa, subinspector

Era hermano entero del célebre don Francisco Javier (El Puerto de Santa María, 1753-1842), decimoséptimo capitán general de la Real Armada y cuyo retrato se conserva en el Museo Naval madrileño. VÁLGOMA, Dálmiro de la, y FINESTRAT, Barón de: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval*, t. II. Madrid, 1944, exp. 1702, p. 347.

(4) Don Manuel Ruiz de Mazmela y Castellanos (Madrid, 1738) ingresó en la Real Armada en 1754 y vistió el hábito de Santiago en 1763; era hijo de don José Ruiz de Mazmela y Sagramaña, también santiaguista, y de doña María de Castellanos y Heredia. AHN, Órdenes Militares, Santiago, exp. 7308. VÁLGOMA: *op. cit.*, exp. 1130, p. 67.

(5) Don Fernando Manuel Álvarez de Perea y Horrillo (Villa del Burgo, 1758) ingresó en la Real Armada en 1776, siendo hijo de don Miguel Fernando Álvarez de Perea Anaya y Mon, conde palatino creado por el papa Benedicto XIV, y caballero de la Espuela Dorada, y de doña Teresa Horrillo de Inón. *Ibidem*, exp. 2073, p. 47.

de Batallones, al cual se lo había comunicado por su parte el citado sargento mayor Uriarte (6). Éste fue llamado a casa de Ruiz de Mazmela, y allí le refirió de viva voz al comandante general todo el suceso, al tiempo que le hacía entrega del escrito o esquila que le había dirigido el sedicente «Antonio de Borbón».

Aún hubo más: el propio Ruiz de Mazmela mandó llevar a su presencia al soldado, quien acudió acompañado de su sargento primero. Ya en su despacho, estando los dos a solas, el comandante general le requirió para que le dijese la verdad. El soldado José de Flórez/don Antonio de Borbón se mantuvo bastante firme en su postura, sin que se notara en él «la menor turbación ni señales de estar fuera de su juicio», al decir de Ruiz de Mazmela, a quien manifestó:

«que era hijo natural del Serenísimo Señor Infante Don Luis; que había (*sic*) nacido en Madrid 6 ó 7 años antes que S.A. se casase (7); que estaba en Toledo, en Casa del Señor Arzobispo actual (8); que había unos 4 años que se había escapado, habiendo dexado atado de las piernas al Mayordomo y sacado al[h]ajas y caudal suficiente para mantenerse aunque fuera 20 años; que había ydo a correr mundo, y en Cartagena servido de criado a don Miguel Tacón (9), al Capitán de Batallones don Manuel de Bustamante (10), y en casa del señor Salafrañca (11); que tenía escrito al Señor Ministro de Gracia y Justicia (12); y

(6) Don José Montero de Espinosa y Ramírez de Arellano (Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, 1758) ingresó en la Real Armada en 1775, como hijo de don Miguel Montero de Espinosa y Gómez y de doña Eduarda Ramírez de Arellano y Cunningham. *Ibidem*, exp. 1726, p. 359.

(7) O sea que debió de nacer en 1759 ó 1760, pues ya he señalado antes que el infante don Luis contrajo matrimonio en 1766.

(8) El celeberrimo don Francisco Antonio de Lorenzana y Butrón (León, 1722-Roma, 1804), prelado de vastísima cultura y mayor caridad. Ordenado sacerdote, fue sucesivamente canónigo de Toledo, obispo de Plasencia (1765), arzobispo de México (1766-1771) y de Toledo (1771-1800), gran cruz de la Orden de Carlos III y, por fin, cardenal de la Santa Romana Iglesia (1789). Enviado extraordinario del rey Carlos IV a la corte pontificia, su presencia en ella fue decisiva para hacer frente a la Revolución francesa y lograr la elección de Pío VII, que le retuvo a su lado. Renunció entonces a la mitra toledana para ocuparse de reorganizar los estudios eclesiásticos. Cuatro años más tarde murió en Roma.

(9) Debe de tratarse de don Miguel Antonio Tacón y de Foxá (Cartagena, 1747), que ingresó en la Real Armada en 1762, siendo hijo de don Francisco Tacón y Grimau, regidor de Cartagena y oficial del Cuerpo de Galeras, y de doña María de Foxá y de Foxá. VALGOMA: *op. cit.*, exp. 1415, p. 197.

(10) Don Manuel de Bustamante y Henao (Madrid, 1735) ingresó en la Real Armada en 1752, como hijo de don Ignacio de Bustamante Rueda y Aguirre, oficial de la Secretaría del Consejo de Indias y caballero de la Orden de Santiago, y de doña Mariana Eugenia de Henao y Jubera. *Ibidem*, exp. 1027, pp. 24-25.

(11) Probablemente se trate de don Pedro de Salafrañca Riquelme y de la Reguera (Barcelona, 1713), capitán de las Reales Galeras con base en Cartagena, hijo de don Lino de Salafrañca Riquelme y Fernández de la Torre, regidor de Cartagena, y de doña Jacinta de la Reguera y Leonés. Casado con doña Teresa de la Rocha y Molina, con la que tuvo descendencia. *Ibidem*, exp. 1433, p. 209.

(12) Lo era entonces, desde enero de 1765, el doctor don Manuel de Roda y Arrieta (Zaragoza 1708-1782), antiguo embajador en Roma y vocal del Consejo de Estado, que ocupó esta secretaría hasta su muerte. ESCUDERO, José Antonio: *Los secretarios de Estado y del Despacho*, t. III. Madrid, 1969, p. 729; BARRIOS, Feliciano: *El Consejo de Estado de la Monarquía española*. Madrid, 1984, p. 423; OZANAM, Didier: *Les diplomates espagnols du XVIII^e siècle*. Madrid, 2000, p. 415.



El infante don Luis, óleo de F. de Goya.

que en el correo último entregó una carta para el Señor Arzobispo de Toledo».

En vista de ello, y de la seguridad que el soldado mostraba en sus aseveraciones, el comandante general Ruiz de Mazmela mandó al sargento primero Marfil que condujese a Flórez —o Flores, que de las dos maneras se le nombra en los documentos— al cuarto de sargentos de la compañía como arrestado y, aunque dispuso que se le tratase bien, ordenó «que por título ninguno» se le permitiera salir de allí. Sin demora, el mismo 7 de diciembre, Ruiz de Mazmela dio cuenta de todo a su superior, el comandante general del departamento, jefe de escuadra don Antonio de Arce (13).

El comandante general Arce, ante «un acontecimiento tan inopinado y raro», tras aprobar lo ejecutado por Ruiz de Mazmela y encargarle que, respecto del soldado Flores, «entretanto se le trate con la posible decencia, sin incomodidad ni vexación a la persona», lo comunicó todo a la corte, «por la vía reservada de Marina», el 8 de diciembre.

Las autoridades de la Real Armada se aplicaron sin tardanza a esclarecer el asunto, y su diligencia pronto les llevó a averiguar que las afirmaciones del soldado Flórez «eran falsas en todas sus partes». Al parecer, el sedicente «don Antonio de Borbón» jamás había estado bajo la dirección o tutoría del arzobispo de Toledo, y ni siquiera había servido en la casa. Y así, el teniente general frey don Antonio Valdés, entonces secretario de Estado de Marina (14), ordenaba el 26 de diciembre de 1787 a don Antonio de Arce, comandante

(13) Don Antonio de Arce, jefe de escuadra de la Real Armada desde 1774, era desde entonces comandante general del Departamento de Ferrol. Cesó en este destino al tiempo de su ascenso a teniente general, en 1779.

(14) Frey don Antonio Valdés y Bazán (Burgos 1744-1816), bailío gran cruz de la Orden de San Juan, ocupó la Secretaría de Marina desde abril de 1783 hasta noviembre de 1795. Fue un excelente ministro y el verdadero impulsor de la renovación naval que llevó a España a poseer una de las mejores escuadras del mundo, sólo superada por la británica. También se le debe la adopción, en 1785, de la bandera bicolor como insignia de la Armada, emblema que hoy es la enseña nacional. Dejó el cargo tras los mediocres resultados de la guerra naval contra la Convención francesa. En 1792 fue promovido a capitán general de la Real Armada y desde 1796 se ciñó el collar de la Insigne Orden del Toisón de Oro. CEBALLOS-ESCALERA GILA, Alfonso de: *El Almirantazgo General de España e Indias durante la Edad Moderna* (en prensa).

general del Departamento de Ferrol, que dispusiese lo preciso para que, de inmediato, el falsario quedase «castigado con proporción a su exceso».

Y así se hizo. Sin mediar causa ni sumaria alguna —el Antiguo Régimen no se caracterizaba por su garantismo procesal—, al puro arbitrio de la autoridad superior, José de Flores, soldado de la 30.^a Compañía del 51.^o Batallón de Marina y sedicente hijo natural del difunto infante don Luis, fue condenado por el propio comandante general don Antonio de Arce —quien sustentó su condena en un mero dictamen de don José Labandeira, auditor de Marina, fechado el 10 de enero de 1788— a cumplir «seis años de Presidio en Melilla, y que fenecidos no salga [de allí] sin expresa orden de Su Majestad», como reo de injurias a la persona del difunto infante. Acto continuo, el tan imprudente como desgraciado Flórez fue sacado del cuarto de sargentos de su compañía, en que permanecía arrestado desde el 7 de diciembre, y llevado al calabozo, a la espera de ser conducido al depósito de La Coruña, desde donde embarcaría hacia la plaza de Melilla para cumplir la pena impuesta.

Si esta condena fue justa, el asunto no tendría mayor curiosidad, estando como está la historia europea llena de príncipes impostores y de dinastas espurios; sin embargo, de ser cierta la filiación que el soldado adujo, el nieto de un rey de España se habría visto reducido a la triste condición de presidiario y forzado a acabar su carrera militar de manera en extremo indecorosa. Como quiera que fuese, lo cierto es que —como advirtió el comandante general Ruiz de Malmela— se trató de «un caso bien peregrino a todos aspectos...»

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

DOCUMENTO

Cádiz y sus fortificaciones en la Guerra de la Independencia

Plano elaborado por el capitán de navío Francisco Javier Winthuysen Pineda, poco antes de su muerte, en el transcurso de la batalla naval de San Vicente (1797), aunque no se publicaría hasta 1811, después del bloqueo de los franceses.

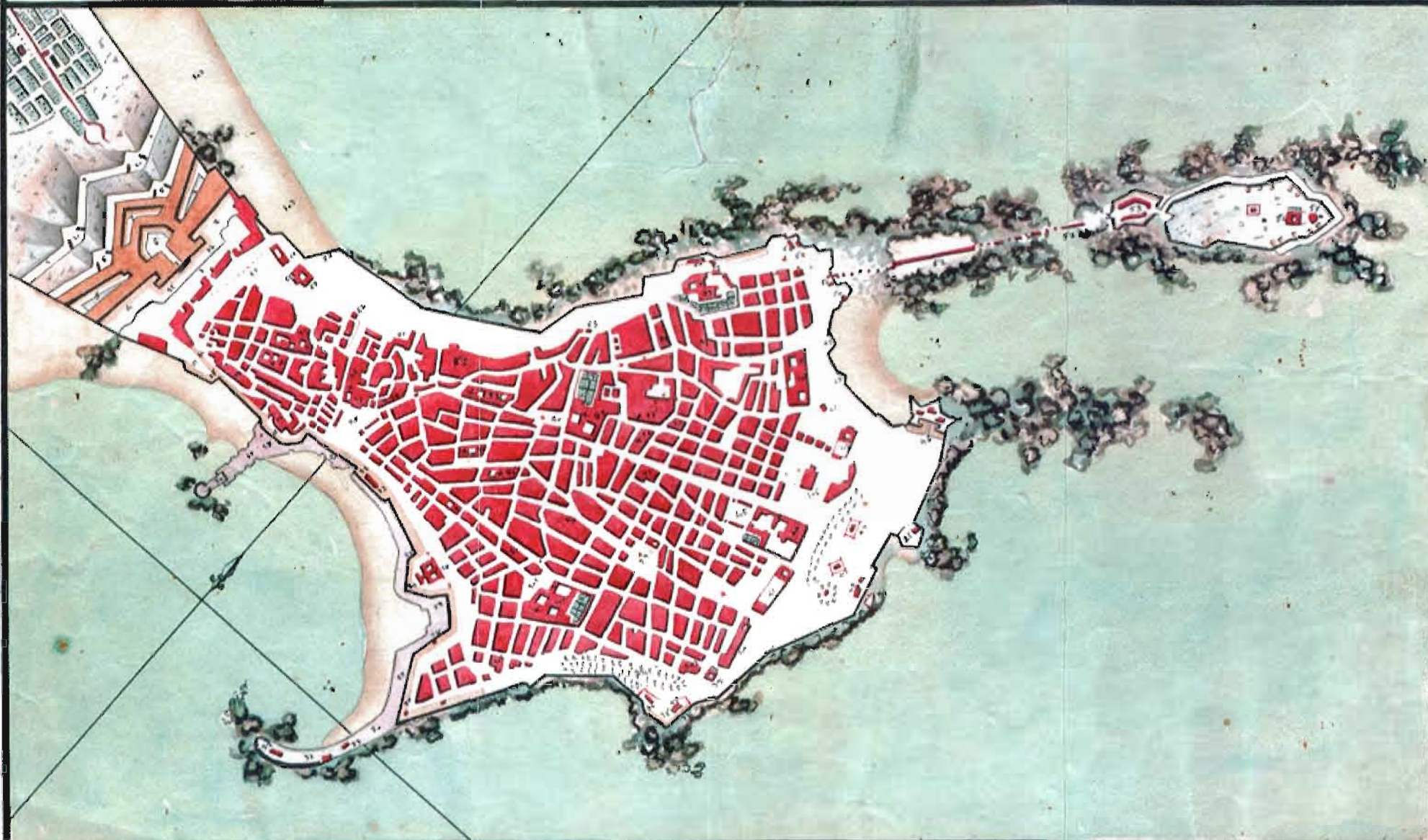
En él figuran los lugares más importantes donde se centró la defensa: Puerta de Tierra, semibaluartes de San Roque y Santa Elena, baluartes de Santiago, San Carlos, San Antonio, San Felipe, Candelaria y del Bonete, castillo de Santa Catalina, baluarte del Orejón, castillo de San Sebastián, baluarte de los Mártires, etc.

Fue adquirido por el Museo Naval en 1997 y está catalogado con la signatura E-52-8. Confrontado.

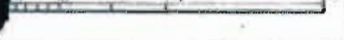
Explicacion

Plano de Cádiz y sus Fortificaciones.

- 1. Puerta de Tierra.
- 2. Simbaluarte del Rocio y su contrafuerte.
- 3. Simbaluarte de Sta. Elena y su contrafuerte.
- 4. Rebelon con su contrafuerte.
- 5. Sus cubiertas cortina que une los dos contrafuertes.
- 6. Cammino cubierto.
- 7. Alcazarras cubiertos con sus respectivos muros.
- 8. Puerta de las Plazas de Armas.
- 9. Plantafuertes que cubren las Puertas de Armas.
- 10. Puertillo para los Obispos.
- 11. Baluarte de Santiago con sus respectivos muros y el muro de la plantafuerte de la Puerta.
- 12. Sus muros de guardia y el cuerpo de guardia y el cuerpo de reserva.
- 13. Baluarte de los Reyes y el cuerpo de guardia y el cuerpo de reserva.
- 14. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 15. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 16. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 17. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 18. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 19. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 20. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 21. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 22. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 23. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 24. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 25. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 26. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 27. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 28. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 29. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 30. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 31. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 32. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 33. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 34. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 35. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 36. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 37. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 38. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 39. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 40. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 41. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 42. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 43. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 44. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 45. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 46. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 47. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 48. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 49. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 50. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 51. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 52. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 53. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 54. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 55. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 56. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 57. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 58. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 59. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 60. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 61. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 62. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 63. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 64. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 65. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 66. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 67. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 68. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 69. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 70. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 71. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 72. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 73. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 74. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 75. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 76. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 77. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 78. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 79. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 80. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 81. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 82. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 83. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 84. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 85. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 86. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 87. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 88. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 89. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 90. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 91. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 92. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 93. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 94. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 95. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 96. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 97. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 98. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 99. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.
- 100. Puerta de la Puerta y su contrafuerte.



Locales.



LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

La historia marítima en Londres

Programa de conferencias en el King's College para 2008-2009

Presentamos a nuestros lectores el seminario organizado por la Comisión Internacional de Historia Marítima (ICMH) de Gran Bretaña, con la generosa colaboración de la Society for Nautical Research, the Maritime Information Association y el Department of War Studies, King's College, Londres, cuyo programa se está desarrollando en el King's College de Londres de la forma siguiente:

- Jueves 16 de octubre de 2008: «The Nelson Monument, Portsdown Hill, Portsmouth: A seamark re-discovered», por Jane Smith, de la Nelson Society;
- Jueves 30 de octubre de 2008: «The working life, wars and wider context of the *Viola-Dias*», por el Dr. Robb Robinson, de la Universidad de Hull;
- Jueves 13 de noviembre de 2008: «Docking to dining: MacPort is with us», por el Dr. David Hilling;
- Jueves 27 de noviembre de 2008: «The East India Company London's warehouse labourers, 1800-1858», por la Dra. Margaret Makepeace, de India Office Records;
- Jueves 11 de diciembre de 2008: «The Cartographic Struggle for the Arctic passages, 1550-1650», por la Dra. Sarah Tyacke CB, de Royal Holloway, Universidad de Londres;
- Jueves 15 de enero de 2009: «The Royal Navy and the evacuation of the British army from Corunna in 1809», por el Dr. Michael Duffy, de la Universidad de Exeter;
- Jueves 29 de enero de 2009: «Merlindown, a quest to the bottom of the sea», por Tim Akers, director de Underwater Heritage Trust;

- Jueves 12 de febrero de 2009: «In search of an alternate nursery of seamen for the Royal Navy in the middle of the nineteenth century», por Graeme Miller, del King's College London;
- Jueves 26 de febrero de 2009: «Mader, the German Treat and the origins of the HMS *Invincible* revisited», por Matthew S. Seligmann, de la Universidad de Northampton;
- Jueves 12 de marzo de 2009: «New thoughts on the Spanish Civil War, 1936-1939», por el Dr. Willard Frank, de la Universidad Old Dominion (Virginia, EE.UU.);
- Jueves 7 de mayo de 2009: «The early days of the Society for Nautical Research», por el profesor Derek Oddy y el Dr. Hugh Murphy, de la Universidad de Westminster y del National Maritime Museum, respectivamente;
- Jueves 21 de mayo de 2009: «The making of a hero: Captain Cook's last voyage», por el profesor Glyn Williams, del Queen Mary College, Universidad de Londres.

Todas las sesiones comenzarán a las 17.15 y se celebrarán en el King's College, WC2R 2LS —the Meeting Room, War Studies Dept., 6.ª planta, Old Main Building—, excepto la marcada con un asterisco, cuyo marco será el Lloyds Register (71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS [Proctor Memorial Lecture]). Para asistir a esta conferencia será preciso llevar la entrada correspondiente.

Congreso sobre los tiempos de Collingwood. Londres, Gran Bretaña *

Organizado por la Escuela de Guerra Marítima HMS Collingwood, de Fareham (Hampshire), el día 13 de septiembre de 2008 se celebró en el Salón del Milenio de esta escuela un congreso de un día de duración al que asistieron más de 50 delegados y seis ponentes para tratar de explorar el legado del vicealmirante Cuthbert Collingwood.

(*) (Traducimos esta información de la columna «The Collingwood Years...» firmada RBM, de la revista *Newsletter of the 1805 Club*, núm. 23, p. 5, 2008).

Abrió el congreso el presidente del Club 1805, Peter Warwick, quien presentó a Steve Kirby (RN), comodoro de la Escuela de Guerra (MWS) y comandante de la HMS Collingwood, y dio una afectuosa bienvenida a todos los asistentes.

A continuación tomó la palabra el profesor Eric Grove para perfilar el orden del día con una panorámica sobre el Mediterráneo en el período 1806-1815, precisando que, «a pesar de su victoria en Trafalgar y del fin de la amenaza de invasión, Gran Bretaña, aliada con Austria, Rusia, Nápoles y Suecia, había perdido la guerra de la tercera coalición contra Napoleón (1805-1807). Los aliados europeos de Gran Bretaña tenían recelos y se sentían agraviados por el modo en que ésta los trataba. Napoleón progresaba en el continente, mientras Collingwood le acosaba en el Mediterráneo».

El escritor Max Adams presentó a Collingwood como un héroe de la talla de Nelson, aportando detalles biográficos y proporcionando anécdotas que, sin agotar la densidad del hombre, daban una imagen elocuente de su personalidad. El señor Adams aseguró que de las cartas de Collingwood brota un verdadero autorretrato de éste y destacó que, durante su turno como «virrey» del Mediterráneo, acreditó ser un eficaz vigilante, dirigiendo las fuerzas navales que protegieron y apoyaron las campañas terrestres de Wellington, Dalrimple y Moore.

Justin Reay, por su parte, dirigió su atención hacia los capitanes de Collingwood, centrándose en particular en la guerra costera en Cataluña durante la Guerra de la Independencia —«Guerra Peninsular» para los ingleses— (1807-1814). Habló de Robert Otway, William Hoste, George Mundy y Thomas Cochrane (con su guardiamarina Frederick Marryat). Hizo un examen de la defensa de Rosas (1808) mandada por Cochrane, quien ocupó el *castell* de la Trinitat y lo defendió durante varias semanas del sitio a que lo sometió el ejército francés, gesta cuyos detalles se narran en su *Autobiografía de un marino*. El ponente analizó, asimismo, la acción de Hoste contra la fragata francesa *Baleine*, en la bahía de Rosas, el 12 de mayo de 1808.

El capitán de navío de la Armada española José María Blanco Núñez, compañero y colaborador de esta revista, miembro del Centro de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) y secretario general de la Comisión de Historia Militar (CEHISMI), presentó el tema «The Spanish Viewpoint —Collingwood in Cádiz, 1808—, From Enemy to Ally; British Naval cooperation during the Peninsular War». El capitán Blanco Núñez disertó sobre el brigadier español MacDonnell, descendiente de una familia irlandesa y que mandaba el navío *Rayo*, malogrado durante una tormenta tras el combate de Trafalgar. Blanco se refirió a las recíprocas muestras de humanidad que se dispensaron los supervivientes de ambos bandos. MacDonnell fue el encargado de negociar posteriormente la paz con Collingwood y su reconocimiento por parte del Consejo de Indias, a bordo del *Villa de París* en mayo de 1808, en aguas de Cádiz. Gran parte de las conversaciones trataron de los acontecimientos que condujeron a esta paz y del apresamiento por Collingwood de la escuadra francesa de Rosily en la bahía de Cádiz. En nota aparte, Blanco



añadió que la Junta de Asturias obsequió al rey Jorge III con un copioso rebaño de 2.000 corderos de raza merina española, como ayuda para pagar parte del esfuerzo de guerra inglés. (Habló también de la tragedia de la fragata *Magdalena* y el bergantín *Palomo*, que integrando una escuadra combinada angloespañola se vieron obligados a entrar en la ría de Vivero, donde se hundieron a causa de un fuerte temporal.)

Después de degustar un excelente bufé, la audiencia acordó asistir a la conferencia del Dr. Malcolm Llewellyn-Jones, que respondió al título «Salamanca 1812» (batalla de los Arapiles). El Dr. Llewellyn-Jones retrató a España como un mosaico en el que los ejércitos franceses del Norte, Sur, Valencia y Portugal se desplegaron geográficamente alrededor de Salamanca contra Wellington y Hill. Comentó que los franceses tejían extensas redes de comunicación en su mayoría basadas en tierra, mientras que la Marina inglesa mantuvo suministros y comunicaciones por vía marítima.

NOTICIAS GENERALES

V Centenario del nacimiento de Andrés de Urdaneta. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 27, 28 y 29 del mes de enero de 2009 se celebraron en Madrid unas jornadas para conmemorar el quinto centenario del nacimiento de Andrés de Urdaneta. Urdaneta, personaje multifacético, instalado en la historia como navegante, explorador y descubridor, tras sucesivos intentos encuentra en el tornaviaje de la expedición de Legazpi la llamada «vuelta de poniente», derrota que abrió la ruta al galeón de Manila y que posibilitaría la presencia española en Filipinas. La biografía de este «vasco de los del Imperio», soldado, marino, cosmógrafo y fraile agustino, presenta extensas lagunas que suponen un reto para investigadores y estudiosos.

Las sesiones tuvieron lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, según el siguiente programa:

— Martes 27 de enero:

- sesión de apertura, a cargo del almirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Gonzalo Rodríguez González-Aller;
- «El tiempo de Urdaneta», por José Ramón de Miguel Bosh, marino mercante.

— Miércoles 28 de enero:

- «Urdaneta ¿científico?», por Federico Baeza Fernández de Rota, capitán de navío ingeniero, jefe del Departamento de Historia del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN);
- «Andrés de Urdaneta», por José María Madueño Galán, capitán de navío, secretario técnico del IHCN.

— Jueves 29 de enero:

- «La expedición de Loaisa», por Agustín R. Rodríguez, profesor y doctor en Historia, San Pablo-CEU;
- «La expedición de Legazpi. El tornaviaje», por el padre Blas Sierra de la Calle, sacerdote agustino, director del Museo Oriental de Valladolid.

Para más información dirigirse a:

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

XXXVIII Jornadas de Historia Marítima. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 24, 25 y 26 del mes de marzo de 2009, se celebrará en Madrid un ciclo de conferencias bajo el tema central «La Marina en la Guerra de la Independencia (1810-1814)», tercero y último de los ciclos que el Instituto ha dedicado a este tema.

Finalizan con éstas las Jornadas de Historia Marítima que el Instituto de Historia y Cultura Naval ha venido dedicando a la Guerra de la Independencia en su comportamiento naval, cubriendo así el objetivo de proporcionar desde distintos enfoques y prespectivas la participación de la Marina española en un conflicto que aún trasciende hasta nuestros días en la conmemoración de su bicentenario.

Las sesiones se desarrollarán en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena, 7), con arreglo al programa que a continuación se detalla:

— Martes 24 de marzo:

- apertura, que correrá a cargo del almirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Gonzalo Rodríguez González-Aller;
- «El coste de la guerra y su incidencia en la Armada», por Juan Velarde Fuertes, catedrático emérito de la Universidad Complutense de Madrid.

— Miércoles 25 de marzo:

- «De las Juntas a la Regencia», por Manuel Moreno Alonso, catedrático de Historia contemporánea, Universidad de Sevilla;
- «El bloqueo de la Isla de León», por José Quintero, doctor en Historia.

— Jueves 26 de marzo:

- «Uniformidad y medallística de la Armada en la Guerra de la Independencia», por Fernando González de Canales y López-Obrero, capitán de navío (R);
- «El final de la guerra: agotamiento, decadencia y crisis», por José Cervera Pery, general auditor (H) del Cuerpo Jurídico Militar.

Para más información dirigirse a:

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

PREMIOS

Premios Virgen del Carmen de la Armada. Madrid, España

La Armada española, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y sus problemas, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones marítimas y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional, convoca los premios Virgen del Carmen correspondientes al año 2009 con arreglo a las siguientes bases:

Del mar. Para libros, dotado con seis mil quinientos (6.500) euros para el mejor trabajo, que en cualquier manifestación histórica, científica o humanística contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar, en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. En el caso de tratarse de un trabajo ya publicado, no deberá haberlo sido antes de 2007.

Juventud marinera. Para los mejores trabajos sobre lo que significa la Armada para España, presentados por alumnos españoles de Enseñanza Secundaria Obligatoria. Y para el centro escolar al que pertenezcan el alumno autor del trabajo y el profesor que lo dirija.

- Para alumnos del segundo ciclo de la ESO, premio dotado con dos mil (2.000) euros, repartidos de la forma siguiente:
 - Ochocientos (800) euros para el alumno que presenta el trabajo.
 - Seiscientos (600) euros para el centro escolar al que pertenezca este alumno.
 - Seiscientos (600) euros para el profesor del centro escolar que dirija a este alumno en la ejecución del trabajo.

- Para alumnos del primer ciclo de la ESO, premio dotado con quinientos (500) euros, repartidos de la forma siguiente:
 - Seiscientos (600) euros para el alumno que presente el trabajo.
 - Cuatrocientos cincuenta (450) euros para el centro escolar al que pertenezca este alumno.
 - Cuatrocientos cincuenta (450) euros para el profesor del centro escolar que dirija a este alumno en la ejecución del trabajo.

Diploma de Honor. Para la persona o entidad que se haya destacado por sus actividades de vinculación a la Armada española en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses navales españoles.

Premio Armada de pintura

Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos.

- Primer premio, dotado con cinco mil (5.000) €;
- Segundo premio, dotado con tres mil quinientos (3.500) €;
- *Accésit* a las obras que posean un valor artístico digno de ser destacado.

Todos los trabajos que opten a los tres primeros premios deberán remitirse por escrito en instancia dirigida al almirante-director del Órgano de Historia y Cultura Naval, acompañada de tres ejemplares en papel y uno en soporte informático, escritos en castellano y habrán de tener entrada en el Registro del Cuartel General de la Armada antes del día 30 de abril de 2009, considerándose válidos los enviados por correo certificado hasta esa fecha.

Los trabajos del Premio Armada de pintura habrán de ser inéditos y originales y no deberán presentarse firmados; se identificarán con un lema o con el título escrito por la parte posterior. Pueden ser realizados con cualquier técnica y presentados sobre cualquier soporte, siempre que su tamaño no sea inferior a 81 x 65 cm ni superior a 162 x 114 cm. Se presentarán enmarcados con un listoncillo de dos centímetros. Su entrega en el Instituto de Historia y Cultura Naval (Cuartel General de la Armada) deberá hacerse desde el 11 de mayo hasta el 12 de junio, ambos inclusive —excepto sábados, domingos y festivos—.

Los interesados en obtener más información —pormenores de la convocatoria o de la presentación de los trabajos, jurado, normas para la adjudicación de los premios— pueden consultar el Boletín Oficial del Estado nº 21 del sábado 29 de enero de 2009, o dirigirse a

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

XXVI Semana de Estudios del Mar. El Puerto de Santa María, España

Organizada por la Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR) y el ente público Puertos del Estado, entre los días 23 y 26 de septiembre de 2008, tuvo lugar en El Puerto de Santa María la XXVI Semana de Estudios del Mar, dedicada en esta ocasión al cambio climático. Colaboraron con el evento los ayuntamientos de Cádiz y El Puerto de Santa María, así como la autoridad portuaria de la Bahía de Cádiz y CAJAMAR,

ASESMAR es una entidad privada sin ánimo de lucro cuyo objeto es la difusión de la cultura marítima, entendida ésta en un sentido amplio. Las Semanas de Estudios del Mar constituyen el núcleo de su labor divulgadora sobre el mar y su entorno. Con periodicidad anual, llevan celebrándose de forma ininterrumpida desde hace veintiséis años. Distintas ciudades españolas han acogido estas jornadas, durante las cuales se congregan una serie de eminentes especialistas que exponen conferencias y participan en coloquios orientados, ante todo, hacia los jóvenes universitarios y los posgraduados.

Las sesiones, que se desarrollaron en el auditorio municipal, Hotel Monasterio de San Miguel (C/ Virgen de los Milagros, 27; 11500 El Puerto de Santa María), se ajustaron al programa siguiente:

— Martes 23 de septiembre de 2008:

- apertura a cargo del Dr. Juan M. Blanco-Traba y Traba, presidente de ASESMAR;
- «Las zonas polares y el posible cambio climático», por el Dr. Manuel Catalán Pérez-Urquiola, almirante, profesor colaborador de la Universidad de Cádiz;
- «La Armada y su presencia en la bahía de Cádiz», por Antonio Hernández Palacios, contralmirante, jefe de Estado Mayor de la Flota;
- «Las galeras de El Puerto de Santa María», por el Dr. José Cervera Pery, general auditor (H) del Cuerpo Jurídico Militar.

— Miércoles 24 de septiembre de 2008:

- «Oportunidades de desarrollo de la industria del mar en la bahía de Cádiz», por Rafael Barra Sanz, presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz;
- «Ciencias marinas: docencia e investigación», por la Dra. María Luisa González de Canales García, profesora titular de Zoología Marina y decana de la Facultad de Ciencias del Mar y Ambientales de la Universidad de Cádiz;
- «Fragatas F-100: elección del sistema de combate AEGIS», por Verónica Blanco-Traba, directora comercial de Defence Development S.L.

— Jueves 25 de septiembre de 2008:

- «Geoestrategia del Estrecho», por Ricardo Álvarez Maldonado, vicealmirante;
- «Mapas de sensibilidad ambiental: una herramienta contra la contaminación marina», por José Antonio Perales Vargas-Machuca, profesor titular de Tecnologías del Medio Ambiente;

NOTICIAS GENERALES

- «Recuperación ambiental de las marismas del río Guadalete y San Pedro», por el Dr. José Luis Almazán Gárate, ingeniero de caminos, profesor titular de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM); la Dra. Carmen Palomino Monzón, licenciada en Ciencias Físicas (UPM), y el Dr. Andrés Ortega Cuenllas, ingeniero de caminos (CICCP);
- «Cambios glacioestáticos en el estrecho de Gibraltar», por Víctor Díaz del Río Español, doctor en Ciencias Geológicas, investigador del Instituto Español de Oceanografía.

— Viernes 26 de septiembre de 2008

- «Protección jurídica del medio ambiente marino y de las costas españolas», por el Dr. Agustín Corrales Elizondo, magistrado del Tribunal Supremo;
- «Geomorfología del Ártico y su evolución», por Adolfo Eraso, químico y geólogo, profesor de Hidrogeología en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas.

La entrada fue libre y gratuita. Se concedió un diploma de asistencia a las personas inscritas que siguieron la totalidad de las conferencias. Éstas fueron recogidas en un libro que se entregó a la clausura y que contempla las conclusiones que se elevaron al Gobierno. La Universidad de Cádiz concedió un crédito de libre elección a los alumnos asistentes a estas sesiones.

Para más información dirigirse a:

Hotel Monasterio de San Miguel.
C/ Virgen de los Milagros, 27.
11500 El Puerto de Santa María (Cádiz).
Página web www.asesmar.org

FUNDACIONES

La Fundación *Titanic*. Madrid, España

Deseamos dejar constancia, para conocimiento de nuestros lectores, del nacimiento de la Fundación *Titanic*, cuyo patronato está integrado por don Rafael Lobeto Lobo, don Jesús Ferreiro Rúa y don José Antonio Mújica Goicoetxea. La fundación se constituyó en Madrid el 17 de noviembre de 2006, y quedó inscrita en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Cultura con fecha de 9 de febrero de 2007.

La nueva institución se fija como fines «el conocimiento, defensa y divulgación de la historia del *Titanic*, mediante la concienciación de las autoridades internacionales, nacionales, autonómicas y locales, para que naufragios como

el del *Titanic* no se vuelvan a producir, con lo que se evitarían muchas víctimas mortales en la mar». Su gobierno, representación y administración se encomienda a un patronato que, inicialmente, ha quedado constituido por el presidente, don Jesús Ferreiro Rúa; el vicepresidente, don José Antonio Mújica Goicoetxea, y el secretario, don Rafael Lobeto Lobo. La Fundación *Titanic*, de ámbito estatal, ha establecido su sede en la madrileña calle del General Oraa, 26, 5.^a planta. CP 28006.

J.A.O.

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

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

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45
C/e: incn@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

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

RECENSIONES

VV.AA.: *Trafalgar: historia y memoria de un mito. Catálogo crítico de la producción bibliográfica británica, española y francesa sobre Trafalgar*. Servicio de Publicaciones de la Diputación de Cádiz, 2008, 420 páginas.

El bicentenario de la batalla de Trafalgar desató, como no podía menos de ocurrir, un aluvión de libros, artículos y reportajes que, desde ópticas variopintas, evocaban la jornada, a un tiempo infausta y gloriosa. Pero al calor de la conmemoración florecieron también los seminarios, simposios, exposiciones y conferencias, en las que un manojo de destacados investigadores e historiadores se ocuparon del combate y sus consecuencias, aportando un caudal de valiosos datos a los que no se dio la resonancia mediática debida.

De aquí la oportunidad de que vea la luz este catálogo crítico de la producción bibliográfica británica, española y francesa, el cual, bajo el título genérico de *Trafalgar: historia y memoria de un mito*, recoge interesantes aportaciones de Gonzalo Butrón Prida, María Luisa Calero Delgado, Víctor M. Núñez García y José Saldaña Fernández, cuya densidad las convierte en instrumento de referencia para los genuinos interesados en el tema, que ajenos a las modas editoriales del momento recibirán con agrado la publicación de la obra.

Todo lo escrito sobre Trafalgar, a lo largo de doscientos años, hasta alcanzar el bicentenario, aparece puntualmente recogido, complementado con estudios críticos de historiadores de acreditada solvencia y prestando una especial atención a las *memorias*. En este admirable esfuerzo de indexación también tiene cabida todo lo publicado sobre el particular por la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, conjunto en el que es especialmente reseñable la síntesis bibliográfica sobre la batalla debida a José Antonio Ocampo, meritorio trabajo en 26 entregas fruto de la paciente labor de nuestro redactor jefe.

SANMATEO ISAAC PERAL, Javier: *El submarino Peral: la gran conjura*. Ediciones Divun & Mare (Grupo Anaya), Cartagena, 2008, 546 pp., ilustraciones.

Mucho ha dado que hablar —y que escribir— Isaac Peral y el submarino que ingenió, a veces con frivolidad rayana en la ignorancia, y otras con un tono encomiástico hasta la distorsión. En cualquier caso, lo cierto es que lo impactante de su personalidad ha hecho que en no pocas ocasiones la circunstancia del hombre, el trasfondo histórico sobre el que se recortó su vida, haya quedado desdibujada o nebulosa en las biografías a él dedicadas.

El submarino Peral: la gran conjura puede rellenar esta laguna. Escrito por un descendiente directo del inventor —su bisnieto—, el libro acoge entre sus páginas la más exhaustiva y exigente investigación sobre el famoso marino, cuyo proyecto, que habría merecido un decidido apoyo, recorrió un camino infestado de minas a causa de las intrigas políticas, fruto de los celos y la malevolencia.

La obra que reseñamos esclarece numerosas preguntas hasta ahora sin respuesta, para lo cual su autor ha buceado a fondo en los dictámenes, propuestas y contrapuestas que jalonaron la génesis del proyecto, zonas de sombra que ahora emergen a la luz sin tapujos que las endulcen.

La historia ha mostrado mucha deferencia hacia otros pioneros de la invención submarina como Narciso Monturiol y Cosme García. La figura de Isaac Peral, por el contrario, no ha concitado tal unanimidad en el elogio. Bienvenida sea, en consecuencia, esta obra que, editada con esmero por Divun & Mare, hace por fin justicia al egregio cartagenero, de quien todos los españoles deben tener el mejor de los conceptos.

VICTORIA OJEDA, Jorge: *Las torres vigía del Yucatán*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2007, 134 páginas.

A partir del siglo XVIII, el eje de la política americana de España será edificar en cada uno de los virreinos una red de fortificaciones. El punto de arranque del proyecto serán las Antillas, desde donde, por razones de estrategia, se extenderá más tarde al continente. No obstante, la escasez de recursos impondrá al plan fortificador severas restricciones, por lo que éste habrá de limitarse a las zonas más castigadas por el enemigo, o a aquellas más inermes por la falta de defensas naturales o por hallarse escasamente guarnecidas.

En *Las torres vigía del Yucatán* se aborda este problema, pero restringiendo el objeto de estudio a una minúscula pieza dentro del sistema de fortificaciones: las torres costeras, injustamente preteridas, a las que el historiador mejicano Jorge Victoria Ojeda rescata del olvido en este interesante y documentado trabajo, en el que arroja luz nueva sobre la administración española en el Yucatán y sobre la sociedad comprometida en la defensa de la península.

Las torres vigía enriquece nuestro acervo de conocimientos relativos a la proyección ultramarina de España, trazando un perfil socioeconómico y político del litoral, muy diferente del de tierra adentro. La escasez de investigaciones sobre la materia, y la relevancia que en todo tiempo tuvieron para la Marina las obras costeras, imprescindible auxilio para el feliz remate de las navegaciones, son razones suficientes para que recomendemos a nuestros lectores que se acerquen a esta obra.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *La fragata Proserpina*. Editorial Noray, Barcelona, 2008, 452 páginas.

A comienzos del siglo XIX, la emancipación de las colonias americanas respecto de España acarrió un giro en la política atlántica, por cuanto la fragmentación de cada uno de los antiguos virreinos en diversas naciones soberanas conllevó una paralela parcelación de las costas del subcontinente.

Este es el renovado telón de fondo de la saga de los Leñanza en su última entrega: *La fragata Proserpina*. La *Proserpina* es uno de los buques de transporte de las tropas destacadas para sofocar la rebelión de las colonias americanas. Y es que el trasfondo de la obra que reseñamos, como ya hemos apuntado, son los avatares navales de la Guerra de Independencia española, aderezados con la rivalidad entre las diversas juntas patrióticas y los sucesivos Consejos de Regencia, raíz de un sinfín de intrigas en las que participan no pocos marinos.

En *La fragata Proserpina*, en la línea de las anteriores entregas de la saga, vuelve a quedar plasmado el virtuosismo literario de Luis Delgado y su erudición, dos cualidades de cuyo feliz maridaje resulta una excelente novela histórica, dentro de cuyo buen tono general es especialmente resaltable la maestría con que están contruidos los personajes que la pueblan, algunos de una densidad impactante, y el vigoroso ritmo de la narración. Todas estas virtudes convierten a la novela en la mejor de la serie en que se integra, al menos a juicio de quien estas líneas firma, que ha tenido el placer de leer sus 13 entregas.

J.C.P.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

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

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

Advertencias

- Evítense 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.