

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XXVII

2009

Núm. 105

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXVII

2009

Núm. 105



CONSEJO RECTOR:

Presidente: Gonzalo Rodríguez González-Aller, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

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

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; José María Madueño Galán, capitán de navío, secretario técnico; Ramón Peral Lezón, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Historia Subacuática. José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

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

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

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2009.
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

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

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 0212-467-X.
NIPO: 076-09-092-8 (edición en papel).
NIPO: 076-09-093-3 (edición en línea).
Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

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

SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>¿Un peso muerto o una fuerza frustrada? Las dificultades estratégicas de la Marina Republicana durante la Guerra Civil, 1936-1939</i> , por Willard C. Frank, Jr.	7
<i>Marinos en el Madrid del siglo XVIII. Entorno vital</i> , por Margarita Gil Muñoz	39
<i>La revitalización del Astillero de La Habana en época de Lorenzo Montalvo, 1775-1772</i> , por José Manuel Serrano Álvarez	71
<i>Sobre el régimen jurídico del curso marítimo en Francia: La Ordennance de la Marine 1681</i> , por Oscar Cruz Barney	101
<i>La historia vivida: Cuando los buques castellanos remontaban el Támesis</i> , por José Cervera Pery	129
<i>Documento: Noticias del desastre del navío La Limeña (1785)</i>	131
<i>La Historia Marítima en el Mundo: Navegadores en la Numismática portuguesa. El descubrimiento del archipiélago de Cabo Verde</i> , por José Antonio Ocampo Aneiros	139
<i>Noticias Generales</i>	147
<i>Recensiones</i>	155

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Frank C. Willard, Jr. Profesor de Historia en la Universidad de Old Dominion en Norfolk, Virginia (Estados Unidos), y profesor de Estrategia y Política en la Escuela de Guerra Naval estadounidense. Es autor de numerosas obras, incluyendo libros sobre la Armada y la doctrina soviética y artículos sobre la Guerra Civil española. Ha dirigido varios congresos académicos internacionales sobre temas militares y políticos, y dictado varias conferencias en congresos históricos en Norteamérica y Europa. Es colaborador de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

Margarita Gil Muñoz es doctora en Historia por la Universidad Complutense de Madrid. Articulista sobre temas militares del siglo XVIII, destacando sus trabajos: «La oficialidad de Carlos III ante la muerte», publicado en *Cuadernos de Historia Moderna* (núm. 10, 1989, Universidad Complutense de Madrid) y «Religión y milicia en la segunda mitad del siglo XVIII», publicado en *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen* (Instituto de Cultura Gil-Albert, 1995). Es autora de «Perfil humano de la oficialidad en el contexto de la Ilustración», publicado en colección *Adalid*, Ministerio de Defensa, Madrid. Es premio Ejército de investigación 1991 y 1996.

José Manuel Serrano Álvarez es doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla; Historiador e Investigador del Departamento de Historia de América, grupo de investigación «Andalucía y América: Tierra y Sociedad» de la misma universidad. Profesor Agregado del Departamento de Historia de la Universidad Texas Tech, Lubbock (Estados Unidos). Profesor de Historia Moderna y Contemporánea (1994-2001) en la Universidad privada CEADE, Sevilla. Ha impartido clases en la universidad de Huelva y ha sido Research Professor de la Universidad Texas Tech en 2006. Ganador del premio Nuestra América 2002 por la monografía *Fortificaciones y Tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. Autor también del libro *Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del siglo XVII*, Bogotá, El Áncora, 2006, así como de más de una treintena de capítulos de libros y artículos en revistas especializadas tanto nacionales como extranjeras. Colaborador habitual en la *Revista de Historia Militar*, REVISTA DE HISTORIA NAVAL, y revista *SERGA*. Conferenciante en Estados Unidos, República Checa o Colombia, es especialista en Historia de la Administración Militar española en América e Historia Militar de los siglos XVI al XX.

Óscar Cruz Barney. Licenciado en Derecho por la Universidad Iberoamericana de México, profesor de Historia del Derecho en la misma universidad y profesor adjunto de Historia del Derecho Medieval y Moderno e Historia del Derecho Mexicana en la Universidad Panamericana de aquella capital. Es, además miembro del Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, y del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano y presidente del Ilustre Colegio Nacional de Abogados de México. Está en posesión de varios diplomas expedidos por universidades nacionales y extranjeras. Es autor de numerosos trabajos en materia de su especialidad. Entre otros, ha publicado *Notas sobre le corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica. El proyecto de ordenanzas de corso para Indias de 1756 y Comentarios a la ordenanza de corso para Indias, de veintidos de febrero de 1674*. Colabora en diversas publicaciones nacionales y extranjeras.

NOTA EDITORIAL

Aunque durante el año 2009 seguiremos inmersos en conmemoraciones diversas, entre las que destacan los centenarios de la Guerra de la Independencia y de la Expulsión de los Moriscos y el recordatorio de las actuaciones de la Armada como pionera en la Antártida hace ya más de veinte años, este 2.º número del año diversifica sus temas desde estrategia naval, pasando por los astilleros, y finalizando con sociología y jurisprudencia naval.

Así, Willard C. Frank, en un trabajo a la vez novedoso y riguroso, estudia otros factores, que añadidos al humano, decantaron el fracaso de la flota roja frente a la nacional durante la Guerra Civil española del 36; José María Serrano nos ilustra sobre la revitalización del astillero de La Habana entre 1765 y 1772 después del desastre y capitulación de 1762; Margarita Gil nos ofrece un estudio sociológico de los marinos y de Madrid, centrándose en la manera de vivir y «sobrevivir» de los oficiales de marina en la Villa y Corte durante parte del siglo XVIII. Por fin, en el cuarto artículo, el profesor mejicano Oscar Cruz estudia el régimen jurídico del corso francés del siglo XVII.

En los apartados fijos de la REVISTA, el general Cervera Pery nos habla, en La Historia Viva, de aquellos días del siglo XIV cuando nuestros barcos (galeras) mostraban orgullosos los estandartes de Castilla remontando el Támesis; nuestro almirante José Ignacio González-Aller nos «descifra» un bello Documento sobre el desastre del navío *La Limeña* en 1785; José Antonio Ocampo en La Historia Marítima en el Mundo nos ilustra sobre los «navegadores portugueses» en la numismática del país vecino. Noticias Generales y Recensiones cierran de forma brillante este segundo número del primer semestre de 2009.

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.

¿UN PESO MUERTO O UNA FUERZA FRUSTRADA? LAS DIFICULTADES ESTRATÉGICAS DE LA MARINA REPUBLICANA DURANTE LA GUERRA CIVIL, 1936-1939

WILLARD C. FRANK, Jr.
Universidad Old Dominion, Norfolk (Va.)

La manifiesta superioridad material y el dominio del mar con que la flota republicana contaba en julio de 1936 son hechos destacados de la Guerra Civil. Con el tiempo los nacionales organizaron una fuerza naval eficaz y se alzaron con la victoria. ¿Qué ocurrió para que se produjese un cambio tan radical?

Muchas explicaciones se centran en el factor humano: la Marina republicana careció de mandos capaces, así como de, sentido estratégico, lo que produjo fracasos que a su vez minaron la moral de las tripulaciones.

A la flota nacional, por el contrario, no le faltó liderazgo, agresividad, capacidad estratégica ni moral de combate. «El factor hombre», según Fernando y Salvador Moreno de Alborán, fue «la clave de la victoria de la Marina nacional y de la derrota de la Marina roja». Ricardo Cerezo, después de relatar el casi completo exterminio del Cuerpo General en la zona republicana, llega a la conclusión de que

«... sin jefes ni oficiales, siquiera en cantidad mínima, la Flota frentepopulista aparece como una herramienta ineficaz. Sus buques navegarán y sus cañones harán fuego, pero sin responder a presupuestos tácticos ni estratégicos debidamente ponderados. Despojados de las atribuciones de mando, los escasos oficiales que quedan al lado del Gobierno son incapaces de atender por sí mismos a las exigencias múltiples y complicadas de una Flota en estado de guerra».

Cerezo afirma, además, que pese a los esfuerzos de los escasos oficiales que le quedaban, la capacidad de la República para sostener una guerra en la mar apenas fue suficiente. Para José Cervera Pery, «en el mar, la Marina republicana perdió la supremacía por falta de un mando eficaz y suficientemente informado desde el punto de vista estratégico para aprovechar la ventaja de la

potencia de su flota y resistirse a la imposición de la estrategia defensiva soviética». Desde entonces el convencimiento de que «más valen hombres sin barcos que barcos sin hombres» ha predominado en la Armada (1).

Los autores del bando republicano, especialmente los comunistas, coinciden en estas apreciaciones. Así, el capitán de navío de segunda Nikolai G. Kuznetsov, agregado naval soviético y asesor entre agosto de 1936 y julio de 1937, considera que las «deficiencias y debilidades» básicas de la Marina republicana se debieron al «débil liderazgo ejercido por el Gobierno y el Ministerio de Marina» —lo que ocasionó errores estratégicos—, a «la falta de oficiales a flote», a la escasa capacidad de los pocos que quedaban y al «descuido y falta de disciplina del personal» (2). Dolores Ibárruri, *la Pasionaria*, se pregunta:

«¿Qué ocurría con la escuadra, que en su mayoría se quedó en aguas republicanas mientras las fuerzas de tierra combatían día a día por cada pulgada de territorio nacional contra los facciosos? (...) La falta de un plan general de operaciones de parte del Gobierno, desbordado por los acontecimientos, mantenía a la mayor parte de la escuadra inactiva, anclada fundamentalmente en Cartagena (...) La flota era un peso muerto en la gran lucha que el pueblo libraba contra la reacción fascista».

Para ella, el fracaso de la Marina republicana se debía principalmente a no haber seguido una estrategia ofensiva, tal y como había señalado el partido comunista, y a la falta de liderazgo. Su conclusión es que «a la marinería le faltaba dirección» (3). Sin embargo, los marineros anarquistas, mucho más numerosos que los comunistas, creían que el fervor revolucionario y las decisiones tomadas por mayoría eran suficientes para vencer a los rebeldes.

Estos tópicos sobre la falta de liderazgo, de estrategia y de moral, aducidos tanto por tradicionalistas como por comunistas, se repiten entre los historiadores extranjeros. Para Michael Alpert, «la flota republicana no contaba con

(1) Fernando y Salvador Moreno de Alborán y de Reyna *La guerra silenciosa y silenciada: historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*, 4 tomos (Madrid, Lormo, 1998), tomo 4, parte 2, pp. 3300-3339, y especialmente pp. 3334-3339; Ricardo Cerezo Martínez, *Armada Española: Siglo XX*, 4 tomos (Madrid, Ponente, 1983) tomo 3, pp. 30-35, 128-133, tomo 4, pp. 21-26. Los párrafos entrecomillados son de Moreno y Moreno: *La guerra silenciosa y silenciada*, tomo 4, parte 2, p. 3334; Cerezo Martínez, *Armada Española*, tomo 3, pp. 35; y José Cervera Pery, *La guerra naval española (1936-1939)* (Madrid, San Martín, 1988), p. 128.

(2) «N. Nikolaev» (pseudónimo de N.G. Kuznetsov), «Ispanskii flot v natsionalno-revolutsionnoi voine, 1936-1939gg.» en *Iz istorii osvoboditelnoi borby ispanskogo naroda* (Moscú, Academia nauk SSSR, 1959), pp. 52-44. Su evidencia puede hallarse en sus informes oficiales «Doklad morskogo sovetnika glavomu voennomu sovetniku.» 30 agosto 1937, en fond 32082, opis 1, delo 23, listy, 51-53, Rossiiskii Gosudarstvennyi Arkhiv (Archivo estatal ruso militar), Moscú [RGVA] y «Obzor operatsii c momenta myatezha gen. Franko (18 iyulya 1936g) do 1 iyulya 1937g.» en f. r-1529, op. 1, d. 120, ll, 138-149, Rossiiskii Gosudarstvennyi Arkhiv Voenno-Morskogo Flota (Archivo estatal ruso naval), San Petersburgo [RGAVMF]

(3) IBÁRRURI, Dolores: *El único camino*. Progreso, Moscú, 1976, pp. 498-500.

mandos suficientes. No eran aptos, por su inexperiencia o por su falta de adhesión, ni para el mando de los buques ni para los órganos de dirección». El autor de este artículo había llegado a la misma conclusión, afirmando que «la República dispuso de los elementos suficientes para la victoria, tanto cuantitativos como estratégicos, pero no fue capaz de organizarse ni tuvo la visión suficiente para sacar partido de ellos» (4).

Otra interpretación del fracaso republicano favorecida por los historiadores españoles es la existencia de una supuesta estrategia defensiva, impuesta por los asesores navales soviéticos, con Kuznetsov a la cabeza, que habría sido la causa de la inactividad, de la falta de eficiencia y de la baja moral. «El mando naval rojo, influido por los consejeros soviéticos —escriben los hermanos Moreno de Alborán—, cometió el error de desatender por completo la destrucción de la Flota nacional». Cervera Pery coincide con este dictamen y afirma que los mandos navales republicanos no pudieron

«resistirse a la imposición de la estrategia defensiva soviética (...) Los asesores soviéticos (...) entendieron siempre el planteamiento de una defensa activa según los términos y los medios de la flota soviética, cuya imagen y semejanza conceptuales quería inculcar en la española. No parecían captar los logros que podrían obtenerse con el empleo racional de una potente flota de superficie compuesta de cruceros y destructores que cuando no escoltaban convoyes se limitaban a permanecer en puerto, en vez de concentrar y dirigir sus esfuerzos contra un enemigo potencialmente más débil» (5).

Investigaciones posteriores han llevado al autor de este artículo a la conclusión de que estas interpretaciones, a pesar de haber contribuido él mismo a su difusión, resultan erróneas e insuficientes. El factor humano no fue la única causa de la derrota; un análisis en profundidad de la actuación de la flota republicana debe revisar esta interpretación tradicional. Las valoraciones negativas del personal de la Marina republicana soslayan dos factores esenciales: su habilidad para ir mejorando con el paso del tiempo, y las dificultades con las que tuvieron que enfrentarse sus mandos. La casualidad o la genialidad podrían haber resuelto algunas, pero los marinos republicanos las veían como insuperables. Aun disponiendo de mandos navales expertos, la tarea era sumamente difícil. Este estudio plantea que, dadas las circunstancias, la Marina republicana hizo lo que pudo.

(4) ALPERT, Michael: *La Guerra Civil española en el mar*. (Crítica, Barcelona, 2008) (2ª ed.), pp. 391; Willard C. Frank, Jr, «Naval Operations in the Spanish Civil War, 1936-1939», *Naval War College Review*, XXXVII, núm. 1 (enero-febrero 1984), pp. 46-47.

(5) MORENO, F. Y S.: *La guerra silenciosa y silenciada*, t. 4, parte 2, pp. 3304; Cervera Pery: *Guerra*, p. 128. Véanse también CEREZO: *Armada española*, t. 3, pp. 219-220, y FRANK: «Naval Operations», pp. 39-40.

El material de las dos flotas

En 1936 la Marina española era una fuerza moderna y de cierta entidad, que ocupaba el octavo lugar en la clasificación mundial, sólo superada por las marinas que participaron en la segunda guerra mundial. La sublevación militar de julio y la revolución político-social que desencadenó dividieron a la nación y a la Flota. Al estallar la guerra, la mayor parte de ésta, que constaba de un viejo acorazado aún operativo, tres cruceros, 12 destructores y 12 submarinos, quedó al servicio de la República. Los pocos buques en poder de los rebeldes, un viejo acorazado en la reserva, un crucero y un destructor, no constituían una fuerza capaz de hacerle frente. Ambos bandos tenían buques en construcción, que irían entrando en servicio. La República alistó cuatro destructores, mientras que los nacionales, que disponían de mejor infraestructura, pusieron en servicio dos cruceros pesados, tres minadores y un cañonero; más adelante también reacondicionaron un viejo crucero. En cuanto a la ayuda exterior, la República sólo recibió cuatro lanchas torpederas de la Unión Soviética, mientras que los nacionales dispusieron de dos submarinos y cuatro viejos destructores italianos, así como de nueve lanchas torpederas italianas y alemanas. Además, la calidad del material y del servicio de mantenimiento de los nacionales fue mejorando con el tiempo. En resumen, la flota republicana, que empezó la guerra con una superioridad material manifiesta, fue perdiendo ésta en favor de su contrincante.

En la valoración del desarrollo y resultado de la guerra deben considerarse *conditio sine qua non* las ventajas de la Marina nacional: sus mandos, su estrategia, la ayuda activa de la Alemania nazi y de la Italia fascista, la posición geoestratégica, los arsenales y las bases. Desde Ferrol y Cádiz controlaba las rutas del Atlántico, lo que facilitaba los suministros. En el Mediterráneo, donde se centró la lucha por el dominio de las comunicaciones, la República sólo disponía de una base principal, Cartagena, otra de menor entidad en Mahón y varios puertos comerciales importantes. Los nacionales, en cambio, sólo podían utilizar la bahía de Palma de Mallorca, que ofrecía poco resguardo. Los aliados de los nacionales, formando un eje político para la dominación de Europa y el Mediterráneo, fueron mucho más eficaces en el suministro de material de guerra y en las operaciones ofensivas y defensivas que el principal aliado republicano, la Unión Soviética.

La revolución contra la unión patriótica

Tal y como reconocen las interpretaciones tradicionales, desde el principio, los nacionales llevaron ventaja en el factor humano. Durante la primavera y el verano de 1936 las tensiones político-sociales fueron aumentando, y aunque todo el mundo llevaba una vida normal, aumentaba la sensación de que algo grave iba a suceder. El intento de pronunciamiento del 17 de julio desencade-

nó una feroz revolución social por parte de la izquierda en todo el país, que no fue menos virulenta en la Armada, donde afloraron los viejos rencores del personal subalterno, especialmente entre los suboficiales auxiliares que habían decidido hacer carrera en la Marina. Existía una enorme distancia entre «marinos» y «marineros». Los subalternos estaban resentidos por el espíritu de casta del Cuerpo General (6), por eso pasaron inmediatamente a la acción en cuanto se enteraron de que había oficiales que habían decidido pasarse a los nacionales. Estos acontecimientos pronto quedaron inmersos en el movimiento proletario general y el torbellino de la lucha de clases, cogiendo desprevenidos a la mayoría de los oficiales, que no estaban al corriente del golpe de Estado. Como consecuencia se encontraron indefensos frente a una marinería hostil y armada, consciente de la diferencia de castas, y actuaron como buena mente pudieron.

La lucha de castas y clases dividió a la Marina republicana, mientras que aglutinó al personal menos numeroso de la nacional bajo la bandera del patriotismo español. En la primera el fervor revolucionario mantuvo la moral de combate, pero también suscitó divergencias entre anarquistas, socialistas y comunistas que no contribuyeron ni a la unidad ni a la eficacia. Los anarquistas, en particular, veían cualquier orden o intento de restablecer la disciplina como un atentado contra su libertad. Todos los oficiales, incluso los francmasones y los liberales, eran sospechosos de ser hostiles a la República y rebeldes camuflados.

Las dotaciones depusieron a los oficiales y dirigieron los buques mediante comités de subalternos, cabos y marineros, con la ayuda de algunos oficiales jóvenes que, si bien seguían siendo sospechosos, continuaron en servicio. La mayoría de los miembros del Cuerpo General fueron fusilados en las primeras semanas, víctimas de las venganzas de marineros y civiles agraviados que se tomaron la justicia por su mano. Los que sobrevivieron, excepto unos pocos leales a la República, que se adaptaron a la revolución y aceptaron la nueva situación, no tenían otro motivo que el miedo para continuar en sus puestos. Así, al principio la Flota perdió capacidad de combate, pero los equipos técnicos y los conocimientos de las tripulaciones, necesarios para el manejo de un moderno buque de guerra, se mantuvieron, y su eficiencia fue mejorando con el tiempo.

(6) El significado de *casta* utilizado aquí es el de una oficialidad de origen y costumbres aristocráticas, con un fuerte espíritu corporativista, altamente consciente de su superioridad cultural y social, que trata con profundo desdén y desconsideración al resto del personal perteneciente a castas «inferiores». Estas actitudes y conductas son un fenómeno relativamente común en las diversas marinas desde mediados del siglo XIX hasta mediados del XX. Se trata, pues, de una categoría más restrictiva que la de clase. Sus rasgos comunes y sus diferencias con otras castas «inferiores» se estudian en Peter Karsten, *The Naval Aristocracy: The Golden Age of Annapolis and the emergence of Modern American Navalism*, Nueva York, The Free Press, 1972; Ronald Chalmers Hood III, *Royal Republicans: The French Naval Dynasties Between the World Wars*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1985; y Christopher McKee, *Sober Men and True: Sailor Lives in the Royal Navy, 1900-1945*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2002.

En los primeros meses se produjo un gran distanciamiento entre los oficiales del Cuerpo General y los maquinistas, la gran mayoría de auxiliares, cabos y marineros. Los del primer grupo todavía en servicio suscitaban desconfianza: fueron despojados de su autoridad y los comités electivos tomaron el mando. En estas circunstancias, los oficiales temían por su vida, mientras que los marineros, llenos de fervor revolucionario, tomaban las decisiones por el procedimiento de la mayoría, sin por eso ser capaces de manejar los buques de forma efectiva, y mucho menos de llevar a cabo operaciones de guerra (7).

Los nacionales conservaron sus cuadros de oficiales, reemplazando a los elementos izquierdistas de las dotaciones con personal de tierra sin experiencia que pronto alcanzó un nivel de eficacia superior al de la flota republicana. La Marina nacional disfrutó de un grupo de oficiales competentes, emprendedores y con sentido de la estrategia, entre los que destacó el capitán de navío (pronto vicealmirante) Francisco Moreno Fernández, el más sagaz y agresivo de ambos bandos. Estos marinos eran leales a la causa nacional, tenían plena confianza en la victoria y forjaron dotaciones disciplinadas y competentes. Moreno tenía una visión clara de la estrategia a seguir y sabía cómo ponerla en práctica. Mantuvo constantes diferencias de criterio con su jefe, el vicealmirante Cervera, más cauto a la hora de asumir riesgos. La opinión de Moreno no siempre prevaleció, pero sus operaciones se centraron, en primer lugar, en desbaratar las comunicaciones del enemigo y, en segundo, en asegurar las propias (8).

La mayoría de los oficiales mantenían una distancia infinita con la marinería, sin prestar atención a sus problemas personales ni tratarla con el debido respeto. El resultado fue que la marinería hizo causa común con los auxiliares; de este modo, la revolución y la lucha de castas y clases adquirieron mayor virulencia. El jefe de la misión naval italiana, capitán de navío Giovanni Ferretti, comentaba que la mayoría de los oficiales españoles tenían en grado sumo «il solito abito mentale del “Parasita”,... noncurante e ozioso» [el hábito mental general del «Parásito»...indiferente y ocioso], mientras mostraban

(7) Los archivos españoles contienen gran cantidad de detalles sobre la revolución en la flota, con la clara intención de condenarla. Véase el Expediente Nacional del 18 de Julio (llamado «Colomina»), AN 94-2 & AR 1, Servicio Histórico de la Armada [SHA] 8921. Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués [AB]. Sin embargo, los archivos contienen poca información sobre la evolución de las relaciones sociales en el seno de la flota. Esta falta de información es subsanada en parte por los extensos informes emitidos por los asesores militares soviéticos, relativos al liderazgo, la disciplina y la moral. Véase Capitán de Navío de tercera clase N.P. Annin, y otros, «Operatsii voenno-morskogo flot Ispanskoi Respubliki: Obzor operatsii c momenta myatezha gen. Franko (18 iyulya 1936g) do 1 iyulya 1937g», f.r-1529, op.1, d, 120, ll. 120-132, 137-149, RGAVMF.

(8) Moreno dejó escrito un resumen de su pensamiento estratégico y operativo en «Importancia e influencia del poder marítimo durante la guerra Nacional española» *Almanaque naval 1941-XIX* (Milán, Ministerio de la Marina de Italia, 1940), pp. IX-XXI. Sus hijos han estudiado minuciosamente el papel desempeñado por su padre en el trabajo más completo sobre la guerra civil en la mar publicado hasta la fecha, *La guerra silenciosa y silenciada*. Para conocer los puntos de vista de Cervera, véase Cervera Valderrama, Juan: *Memorias de guerra*. Editora Nacional, Madrid, 1968.

desprecio incluso por los auxiliares con rango de oficial, particularmente los maquinistas, lo que provocaba su animadversión. Un marinero que estuvo a sus órdenes le confesó que «se gli ufficiali Spagnuoli fossero stati come sono loro, no vi sarebbe stata una marina rossa» [si los oficiales españoles hubiesen sido todos como usted, no existiría marina roja] (9). De todos modos, Ferretti observaba que había notables excepciones, tales como el almirante Moreno, que era consciente del problema, aunque difícilmente podía cambiar una actitud tan arraigada (10). Con el tiempo, las exigencias del servicio y el ambiente de patriotismo se encargaron de cambiarla; se restauró la disciplina y la oficialidad se ganó la lealtad de la marinería, que recuperó su dignidad y se forjó una nueva identidad ligada a la causa nacional. Así, oficiales y marinería actuaron unidos a la hora de deshacer las células republicanas o revolucionarias a bordo, tal y como ocurrió con la conspiración en el crucero *Baleares* cuando se alistaba en Ferrol. Se había forjado una unión patriótica.

La lucha de clases y castas, junto con la purga de mandos, privó a la Marina republicana de sus oficiales más capaces: los revolucionarios los fusilaron a casi todos. Cuando llegó a Cartagena en septiembre de 1936 como asesor naval, Kuznetsov enseguida se percató del daño causado por estas purgas. La delegación de bienvenida del Comité Central de la Flota manifestó con orgullo su espíritu revolucionario elogiando a los marineros por haber eliminado a la mayoría de sus oficiales, siguiendo así el ejemplo de sus camaradas rusos en 1917. Según el testimonio del agregado naval francés, teniente de navío Raymond Moullec, Kuznetsov sorprendió a sus interlocutores al contestarles que «il est exact, qu'en Août 1936 vous avez commis la même sottise que nous en Mars 1917: vous avez supprimé les officiers au lieu de les employer. Comme nous vous le regretterez sans tarder» [es cierto que en agosto de 1936 habéis cometido la misma estupidez que nosotros en marzo de 1917: os deshiciesteis de ellos en lugar de utilizarlos, y como nosotros, pronto lo lamentareis] (11). Después de los sucesos de julio y agosto no cabía esperar una solución más razonable, análoga a la de la Marina soviética, en la que muchos oficiales zaristas sirvieron como «especialistas». Alpert seguramente tiene razón al afirmar que «sería erróneo creer que algo más de una mínima parte de los jefes y

(9) Esta visión tan crítica de la mayoría de los oficiales que servían en la Marina nacional a los que el capitán de navío Giovanni Ferretti, en su informe del 12 marzo 1937, calificaba de blandos y egocéntricos, fue considerado lo suficientemente importante para someterlo a la consideración del propio Mussolini: «Notizie e considerazioni sulla Marina spagnuola bianca,» en busta 95, Ufficio Spagna, «Spagna, Fondo di Guerra,» Archivio Storico-Diplomatico, Ministero degli Affari Esteri, Roma [MAE-US].

(10) *Ibidem*. Ferretti tuvo conversaciones íntimas con Moreno acerca de la mentalidad de los oficiales navales.

(11) [Raymond] Moullec, « Intervention soviétique dans la guerre de Espagne : Opinion des espagnols sur la marine russe », Al Ministro de Marina, París, N. L-118, 28 Septiembre 1938, Tsentr Khraneniya istoriko- dokumentalnykh kolleksii [Centro para almacenar las colecciones histórico-documentales], Moscú [TsKhIDK], f. 211, op. 1, d. 1048, ll. 38-39. Éste es uno de los muchos archivos franceses capturados por los alemanes en la segunda guerra mundial, y más tarde requisados por los soviéticos y llevados a Moscú, donde permanecieron mientras el gobierno francés negociaba su devolución.

oficiales que fueron asesinados o encarcelados, en caso de haber sido tratados de otra forma habrían servido lealmente como mandos de la flota gubernamental» (12).

La actitud y la conducta de los auxiliares al frente de los comités de la flota impidieron una dirección competente. Se daba la contradicción de que los condicionamientos psicológicos y sociales de la dinámica revolucionaria impedían el triunfo de la revolución. La incompatibilidad entre eficacia militar y revolución, entre medios y fines, existió durante toda la guerra. Cabos y auxiliares se disputaban el honor de haber iniciado la revolución, siendo los segundos quienes jugaron el papel principal, mientras que las rencillas entre los escasos oficiales en servicio eran frecuentes (13). A fines de 1936, ya enfrentados con la cruda realidad de la guerra, algunos reconocieron que el fervor revolucionario era incompatible con la eficacia militar. Mientras los anarquistas seguían aferrados a su afán revolucionario, comunistas y republicanos apostaron por la eficacia; los socialistas, menos activos, adoptaron una actitud intermedia. El comisario político socialista Bruno Alonso actuó con energía, restableciendo la unidad y la disciplina. Mientras tanto, desde finales de 1936 los oficiales fueron recuperando su autoridad y crearon el Estado Mayor Central como organismo de dirección estratégica. No obstante, la discrepancia entre los recursos disponibles y los objetivos a alcanzar continuó socavando la unidad y el poder naval republicanos, al principio mediante continuas polémicas internas, más tarde por agotamiento y desaliento (14).

Las relaciones personales en los dos bandos eran, pues, complejas, con elementos positivos y negativos; mientras que en el bando del Gobierno estaban basadas en la lucha de castas y clases, en el nacional estaban basadas en el patriotismo, lo que significaba una notable diferencia en términos de efectividad.

Las primeras dificultades estratégicas

Además del impacto negativo de la revolución, al principio de la guerra la Marina republicana tuvo que sufrir las consecuencias de la intervención extranjera y los errores estratégicos del poder civil.

Si analizamos las primeras medidas, la decisión de bloquear el Estrecho para aislar al Ejército de África en Marruecos, tomada por los auxiliares que habían asumido el mando, era acertada, si bien las órdenes del ministro dispu-

(12) ALPERT: *La guerra civil española en el mar*, p. 391.

(13) Las comunicaciones interceptadas por los nacionales reflejaban las discrepancias entre cabos y auxiliares, recogidas por Ferretti en su informe de 12 de marzo de 1937. Vicente Ramírez nos brinda un ejemplo de las fuertes disputas entre los oficiales republicanos en sus memorias inéditas «Un poco de historia (lo que hablé con Ruiz)».

(14) El choque entre la revolución y la eficacia militar se manifiesta en una gran variedad de documentos, tanto españoles como soviéticos. No existe ningún estudio académico acerca de estas dinámicas tanto sociales como psicológicas en el seno de la Marina republicana, pero constituyen un elemento esencial de mi trabajo «Marinos soviéticos con la flota republicana durante la Guerra Civil», *Cartagena Histórica* (en prensa).

sieron otra cosa. Además, quien afirma que la República careció de mandos capaces olvida que las circunstancias fueron cambiando a medida que pasaba el tiempo. En los primeros meses el fervor revolucionario prevaleció, los oficiales novatos que sustituyeron a los depuestos carecían de experiencia y de dotes de mando, y temían por su vida. Es precisamente entonces cuando la flota republicana disfrutó del dominio del Mediterráneo y del Estrecho. Con el tiempo, estos oficiales fueron formándose y ganando en profesionalidad, si bien no pudieron sacar partido de ello. Factores fuera del ámbito naval, que favorecieron al mismo tiempo el control por los nacionales del Estrecho y de las comunicaciones en el Mediterráneo, lo impidieron.

El poder naval suele contribuir a la victoria de forma indirecta. Sus efectos se notan sólo al cabo del tiempo; no tienen la espectacularidad de las batallas terrestres y los cambios en la línea del frente. Así ocurrió en la Guerra Civil, en la que las funciones principales de las marinas contendientes eran las tradicionales de protección de las comunicaciones propias y ataque a las del enemigo. En el caso que nos ocupa su mantenimiento era fundamental: el esfuerzo bélico de ambos bandos dependía de los suministros que recibían por vía marítima. Este objetivo lo consiguieron ambos contendientes; los republicanos, durante los dos primeros tercios de la guerra, mientras tuvieron probabilidades de ganar; los nacionales, con la ayuda de fuerzas extranjeras, durante toda la guerra, excepto las primeras semanas. En cuanto al ataque, la Marina republicana lo abandonó después de los primeros meses, mientras que los nacionales y sus aliados lo practicaron con éxito creciente, aunque sin llegar a cortar del todo los suministros al enemigo. Las prioridades cambiaban con las circunstancias.

Las ideas estratégicas de los dirigentes republicanos no carecían de sentido común. José Giral, ministro de Marina al producirse el alzamiento, ordenó el bloqueo del Estrecho; Benjamín Balboa, oficial tercero del Cuerpo de Auxiliares Radiotelegrafistas en Madrid, por su parte, actuó por iniciativa propia, transmitiendo instrucciones a las tripulaciones de todas las unidades de detener a los oficiales y tomar el mando. Así dirigida desde la capital, mandada ya por los oficiales auxiliares, el grueso de la Flota se desplegó en la zona del Estrecho, impidiendo así el paso de la punta de lanza de la rebelión. Los 32.000 hombres que constituían el poderoso Ejército de África, mandado por el general Franco, no pudieron pasar a la Península, marchar rápidamente sobre Madrid ni derrocar al gobierno de la República, tal y como estaba previsto. Durante más de dos meses el bloqueo fue eficaz, dando tiempo a que el Gobierno organizara la defensa y a que el movimiento revolucionario se calmara. A finales de septiembre sólo 3.500 hombres habían podido sortear el bloqueo, mientras que otros 12.800 pudieron cruzar en aviones nacionales y alemanes. Gracias a la Marina republicana, a finales de septiembre sólo la mitad del Ejército de África había llegado a la Península. Como las columnas nacionales estaban compuestas en un 90 por 100 por tropas coloniales, la marcha sobre Madrid se retrasó, y llegó sólo hasta Toledo. De este modo el Gobierno pudo disponer hasta noviembre para organizar la defensa de la capi-

tal, lo que dio tiempo a que llegaran los carros y aviones procedentes de la Unión Soviética y las Brigadas Internacionales. Está, pues, fuera de toda duda que la estrategia de bloqueo dio resultado: mientras se aplicó, el grueso de la única fuerza capaz de asegurar un triunfo rápido de la rebelión quedó aislado en África (15).

La intervención de fuerzas extranjeras, que cambió esta situación favorable a la República, presentaba cuatro facetas: el apoyo aéreo italiano y alemán a Franco; la negativa internacional a reconocer el bloqueo, privando así a los buques republicanos de ejercer el derecho de visita; el seguimiento de los buques republicanos, tanto de guerra como cargueros con material de guerra, por parte de las fuerzas navales del Eje, que informaban puntualmente a los nacionales; y el Acuerdo de No-Intervención, por el que se prohibía a la República comprar material de guerra, mientras que italianos y alemanes suministraban clandestinamente a los nacionales. Estos cuatro problemas requieren un examen detenido.

Desde finales de julio los aviones del Eje participaron impunemente y en número creciente en el transporte de tropas y en los ataques a los buques bloqueadores. Debido a la coordinación defectuosa entre las distintas unidades de la Aviación republicana (16) y al caos reinante al principio, era poco probable que se produjese una concentración de fuerzas en la zona del Estrecho. Si se hubiese podido lograr, la inferioridad de medios humanos y materiales de la fuerza aérea republicana frente a sus homólogas italiana y alemana habría supuesto la derrota. Además, los regímenes políticos de Alemania e Italia, donde la voluntad y la fuerza eran valores predominantes, hubieran iniciado una escalada del conflicto. La República no contaba con aliados para disuadir a las potencias del Eje, cuyas fuerzas navales estaban presentes en la zona. El temor a que aquellas aumentasen su ayuda aérea y sus buques entrasen en acción, lo que significaría el fin del bloqueo, fue una constante pesadilla para el Gobierno.

El 17 de julio la República estableció el bloqueo *de facto* del Protectorado y el 9 de agosto declaró oficialmente que estaba «sometido a bloqueo», situación que el 11 extendió a los puertos rebeldes de la Península. El 20 de agosto reiteró a los gobiernos extranjeros que todos los puertos en manos de los rebeldes estaban en zona de guerra, sometidos a bloqueo, y que se impediría el paso a los buques extranjeros con carga para los rebeldes. De acuerdo con el derecho internacional, para que el bloqueo fuese reconocido por los gobiernos extranjeros debía ser efectivo y ambos bandos habían de tener la condi-

(15) «Zu dem Stand der Bearbeitung der Geschichte der Legión Condor: 1. Das „Unternehmen Feuerzauber“, 8 marzo 1940, RL 2 IV/1 3187, Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg im Breisgau [BA-MA]; Willard C. Frank, Jr., «La bandera republicana dominó el mar», *Historia* 16, núm. 20 (Diciembre 1977), pp. 68-78; Frank, «Naval Operations», pp. 28-30; MORENO, F. Y MORENO, S.: *La guerra silenciosa y silenciada*, t. I, pp. 643-733.

(16) Entre los varios estudios existentes, el más reciente y mejor documentado es el de Jesús Salas Larrazábal *Guerra Aérea, 1936-1939*, 3 tomos. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, Madrid, 1998-2000, tomo I, pp. 60-68, 108-114, 125-130, 134-138, 142-144 y *passim*.

ción de beligerantes. Francia e Inglaterra temían reconocerlo por los perjuicios que sufriría la navegación a través del Estrecho, la ampliación de la zona de guerra que suponía y el riesgo de incidentes con las potencias del Eje. Por eso los buques de guerra británicos, franceses, italianos y alemanes intervinieron para evitar que el bloqueo se hiciese efectivo. Al no conceder la beligerancia a los nacionales, se les negaba el reconocimiento internacional, pero en los primeros meses de la guerra la actitud de Inglaterra y Francia perjudicó a la República, al impedirle interceptar los envíos de material de guerra a los puertos rebeldes (17).

La fuerte presencia naval extranjera en aguas españolas, pues, impidió que el bloqueo republicano fuese efectivo. Cuando a principios de agosto se les negó la entrada a dos mercantes alemanes en el puerto de Larache, el Ministerio de Asuntos Exteriores alemán proclamó que Alemania «no toleraría más interferencias con los buques alemanes que se dirigiesen a puertos españoles». El 18 de agosto, en un incidente que provocó la declaración española del 20, el buque alemán *Kamerun*, cargado con armas para Cádiz, fue interceptado por el crucero *Libertad* y el destructor *Almirante Valdés*, hasta que apareció el torpedero alemán *Leopard*; los buques republicanos tuvieron que dejarle seguir su camino. Esta vez la protesta alemana subió de tono, anunciando que «los buques de guerra alemanes utilizarían todos los medios a su alcance para proteger a los mercantes de su nación contra similares violaciones del derecho de gentes en aguas internacionales». La República trataba de evitar verse envuelta en hostilidades con la Marina alemana, que mantenía un importante despliegue en la zona. El 26 de agosto un submarino republicano ordenó detenerse al vapor alemán *Schleswig*, que salía del puerto de Ibiza; éste hizo caso omiso y el submarino no pudo hacer nada para impedirlo (18). El 23 de agosto el crucero *Miguel de Cervantes* trató de interceptar al mercante británico *Gibel Zerjon*, que hacía la línea Gibraltar-Melilla. Ante la intervención del destructor británico *Codrington*, apoyado por el crucero de batalla *Repulse*, el crucero español tuvo que abandonar la zona. Dos días más tarde el *Gibel Zerjon* entró en Melilla sin novedad, escoltado por el destructor *Wolsey* (19). Estos incidentes, junto con otros ocho más, ilustran las dificultades con que los buques republicanos se encontraron en los meses de julio y agosto al intentar ejercer el bloqueo. La defensa del derecho internacional significó que los buques de bandera inglesa, francesa, norteamericana, portuguesa, noruega y sueca pudieron burlar el bloqueo, entrando sin ser molestados en los puertos nacionales. Como el Gobierno quería evitar enfrentarse con las poderosas fuerzas del Eje y enemistarse con las potencias democráticas, no le quedó más

(17) Sobre la ley de beligerancia y bloqueo que se aplicó en la guerra civil española véase PADEFORD, Norman J.: *International Law and Diplomacy in the Spanish Civil Strife*. Mac Millan, Nueva York, 1939, pp. 3-12, 25-28.

(18) MANFRED Merkes: *Die deutsche Politik im spanischen Bürgerkrieg, 1936-1939*, 2a ed. (Bonn, Röhrscheid, 1969), pp. 166-167. Los archivos están incompletos, pero el submarino en cuestión tiene que ser uno de los que entonces operaban en zona, el B-4 o el B-5.

(19) *Repulse* Letter of Proceedings, No.191/2158, 29 de agosto de 1936, ADM 116/3051, The National Archives, Londres [TNA].

remedio que dejar en paz a los buques de bandera extranjera. Sin embargo, aún se produjo otro incidente el 23 de diciembre, cuando el vapor alemán *Palos* fue apresado y conducido a Bilbao, donde se desembarcó un pasajero y parte de la mercancía, considerada como contrabando. Alemania reaccionó apresando a su vez los buques españoles *Aragón*, *Sotón* y *Marta Junquera*, amenazando con continuar si no se devolvían la carga y el pasajero. El Gobierno cedió y dos de los buques fueron devueltos; el *Aragón* y su carga se entregaron a los nacionales (20). Después de estos acontecimientos, la República cesó en sus intentos, inútiles y peligrosos, de hacer respetar el bloqueo a los buques extranjeros.

Desde los primeros días del alzamiento, antes de que Italia y Alemania reconociesen oficialmente el gobierno de Franco en noviembre de 1936, sus unidades navales pasaban información a los nacionales. Con el pretexto de evacuar a sus ciudadanos en peligro, entraban en los puertos de la zona republicana, donde observaban y comunicaban los movimientos de buques de guerra y mercantes cargados con material de guerra. Después siguieron informando sobre las actividades de la flota republicana en el Estrecho y establecieron puntos de observación en los Dardanelos. Este dispositivo se completó con los destructores italianos destacados en el canal de Sicilia, que vigilaban los buques españoles y soviéticos con destino a puertos españoles (21). De este modo los nacionales disfrutaron de un conocimiento de las operaciones del enemigo que el gobierno de la República no podía adquirir ni contrarrestar sin exponerse a entrar en guerra abierta con las potencias del Eje, una eventualidad que quería evitar a toda costa.

A los problemas de la intervención extranjera y la negación del reconocimiento de beligerancia se sumó el de la No-Intervención. El gobierno francés, con el Frente Popular en el poder, en un principio envió ayuda a la República, que pronto cesó debido a discrepancias políticas internas y la creciente intervención alemana e italiana; al final cedió a las presiones inglesas, proponiendo un pacto de no-intervención entre los gobiernos europeos, con el objetivo de que el conflicto se extendiese. Firmado por los 27 estados, entró en vigor a principios de septiembre; en él se acordó no exportar material de guerra a ninguno de los contendientes. Entonces se temió en Italia y Alemania que Inglaterra y Francia trataran de hacerlo efectivo, pero resultó muy fácil de burlar. Sólo hubo protestas por parte de la Unión Soviética, que la diplomacia británica se ocupó de acallar. Por tanto, la ayuda a los nacionales continuó,

(20) Kriegstagebuch des Befehlhabers der Panzerschiffe, 13 de diciembre de 1936-24 de marzo de 1937, RM 30/9, BA-MA; Merkes, *Die deutsche Politik*, pp. 190-192.

(21) Los diarios de guerra (*Kriegstagebucher*) de la Marina alemana en BA-MA y los informes de los barcos de guerra italianos en USMM están repletos de pruebas de estas actividades. El SHA se hizo con grandes cantidades de fotografías de buques mercantes sospechosos de ayudar a la República. Véanse también Merkes, *Die deutsche Politik*, pp. 147-148; Hans-Henning Abendroth, *Hitler in der spanischen Arena* (Paderborn, Schöning, 1973), pp. 58-59; Franco Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)* (Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1992), pp. 78-87, 124-128, 130-131; y Patrizio Rapalino: *La Regia Marina in Spagna, 1936-1939*. Mursia, Milán, 2007, pp. 141-155.

hasta el punto que los buques destinados a sus puertos eran escoltados por unidades del Eje en el último tramo de su trayecto. Mientras tanto, Gran Bretaña y los otros neutrales se negaban a proporcionar a la República las armas que le habrían permitido defenderse (22).

Durante las primeras semanas de la guerra la flota republicana se enfrentó al gran desafío de combatir a unos insurrectos fuertemente apoyados por las potencias del Eje sin llegar a una confrontación directa con ellas, lo que hubiese significado la superioridad decisiva de las fuerzas franquistas. Si a esto se le suma la aplicación desigual del Acuerdo de No-Intervención, se puede ver la magnitud de las dificultades, que no pudieron resolverse ni diplomática ni militarmente. Por supuesto, la solución a estas complicaciones estaba fuera del alcance de los comités de mando, que empezaron a desviarse de sus objetivos principales.

* * *

A la intervención extranjera se le sumó la desacertada estrategia del poder civil. En agosto de 1936 una abigarrada fuerza de milicianos al mando del capitán Alberto Bayo, apoyada por la Flota, efectuó una operación de desembarco en Mallorca. El objetivo era liberar la isla; los motivos eran la ideología del nacionalismo catalán. Por su situación, la isla dominaba las rutas a los puertos peninsulares del Mediterráneo, lo que le daba gran importancia en el caso de un conflicto prolongado, aunque inicialmente se pensó que la guerra sería de corta duración. La expedición se emprendió en circunstancias difíciles; una vez en tierra, perdió pronto la iniciativa, aunque se sostuvo en la cabeza de puente y Bayo llegó a planear una ofensiva. Aprovechando que el dominio del mar estaba en manos republicanas, solicitó apoyo naval y refuerzos para intentar otro desembarco tras las líneas enemigas. Nadie en el Gobierno reconoció el valor estratégico de Mallorca, ni siquiera cuando, el 19 de agosto, los primeros aviones italianos con base en la isla hicieron aparición. Aunque la aviación republicana les obligó a retirarse, su mera presencia demostraba que el enemigo sí apreciaba esta importante posición.

En aquel momento, mientras las fuerzas nacionales avanzaban y se producía una crisis de gabinete en Madrid, Indalecio Prieto, que había tomado el Ministerio de Marina como base de sus actividades, difundió su opinión en contra de la operación. Este ambicioso político, que se estaba labrando un puesto de mayor importancia en el próximo cambio de gobierno, publicó el 26 de agosto un artículo en el *El Liberal* de Bilbao, reproducido al día siguiente en *Informaciones* de Madrid, en el que afirmaba que la expedición de Bayo

(22) No existe un estudio completo sobre el Comité de No-Intervención; de todas formas, puede ser útil consultar BOWYER BELL, John: «The Non-Intervention Committee and the Spanish Civil War, 1938-1939», tesis doctoral manuscrita, Duke University, 1958. Para el material de guerra y las tropas que eludían el Acuerdo de No-Intervención, véase Willard C. Frank, Jr., «Político-Military Deception at Sea in the Spanish Civil War, 1936-1939», *Intelligence and National Security*, V, núm. 3 (julio 1990), especialmente pp. 93-95.

había sido un fracaso y una mala utilización de los milicianos, que podían emplearse con mayor provecho en la Península. A continuación se burlaba de la posibilidad de que la Isla llegase a constituir una amenaza para la República, porque «no iban a venir los mallorquines a nado, con su fusil a la espalda, a invadirnos por Levante, y de otro modo imposible, por carecer de medios para el desembarco» (23). El Comité Central de la Flota estuvo de acuerdo: centrada su atención como estaba en el Estrecho, su apoyo a Bayo habría sido una distracción. No prestó la mínima atención a la información recibida sobre las fuerzas italianas que se estaban concentrando en la isla. A partir del 28 de agosto, la presencia de altos mandos fascistas como el «Conde Rossi», y el ataque de aviones de última generación a las posiciones de Bayo, se inició la escalada de la intervención italiana y las operaciones de los nacionales en el Mediterráneo occidental. Los militares catalanes estaban a favor de un nuevo desembarco para atacar de flanco a los defensores, un plan factible que por lo menos no habría debilitado el bloqueo del Estrecho. No obstante, el criterio de Prieto prevaleció, y Bayo, conminado a retirarse so pena de perder el apoyo naval; no tuvo más remedio que abandonar la isla el 4 de septiembre (24).

El abandono de Mallorca fue un grave error: permitió que en los meses siguientes la isla se convirtiese en una importante base de la Legión Cóndor alemana, la Aviación Legionaria italiana y la flota nacional. Pronto estas fuerzas amenazaron el tráfico marítimo, los puertos republicanos y la costa de Levante, con la posibilidad de un desembarco. Como consecuencia, Menorca, que había permanecido fiel al Gobierno, quedó neutralizada como base de operaciones. Este episodio demuestra, por una parte, las dificultades surgidas por la falta de visión estratégica del poder civil y la infundada creencia en una pronta derrota de los insurrectos, y por otra, la imposibilidad de contrarrestar la intervención italiana sin provocar una escalada del conflicto.

El 4 de septiembre, el mismo día de la evacuación de Mallorca, se constituía en Madrid un nuevo gobierno, presidido por Largo Caballero, en el que Prieto obtuvo la cartera de Marina. Su primera decisión importante como jefe civil de la Armada fue enviar el grueso de la Flota al Cantábrico, donde las tropas nacionales estaban apoyadas por el crucero *Almirante Cervera* y el viejo acorazado *España*, que hostigaban a las poblaciones costeras. Asturiano, socialista moderado y residente en Bilbao, Prieto se sentía muy unido personal y políticamente a la zona. José Antonio Aguirre estaba formando entonces su gobierno autónomo en el País Vasco, por lo que Prieto consideró esencial mantener la lealtad y la moral de combate de los vascos (25).

(23) El texto del artículo de Prieto lo reproduce Josep Massot i Muntaner en, *La Guerra Civil à Mallorca* (Montserrat, L'Abadía de Montserrat, 1976), pp. 179-182.

(24) BAYO, Alberto: *Mi desembarco en Mallorca*. Guadalajara (México), Gráfica, 1944, pp. 124-154; Massot i Muntaner, *La guerra civil à Mallorca*, pp. 168-171.

(25) La afinidad política de Prieto con el Norte se trasluce en la obra de José Carlos Gibaja Velázquez *Indalecio Prieto y el socialismo español* (Madrid, Editorial Pablo Iglesias, 1995) y en la de Alfonso Carlos Saiz Valdivieso *Indalecio Prieto y el nacionalismo vasco*. Laida, Bilbao, 1989.

Con la flota en el Cantábrico, Prieto esperaba mantener la lealtad de los habitantes del Norte, contener el impulso revolucionario, impedir el avance de los nacionales y destruir sus fuerzas navales. También aprovechó la ocasión para transportar las armas y suministros especiales. Escribió un manifiesto para levantar la moral de la marinería, en el que explicaba la misión de ayuda a los camaradas norteños (26). El compromiso del Gobierno con la defensa del Norte, mostrado con el envío de la flota, era un objetivo político importante. Prieto trataba de crear las condiciones favorables a la estabilidad política una vez terminadas las hostilidades, pero su apreciación —excesivamente optimista— de una victoria rápida le hizo olvidar la situación en el teatro de operaciones principal: el Estrecho, donde sólo dejó una pequeña fuerza naval.

Los comités de los buques de la Flota, enardecidos por el manifiesto de Prieto, deseaban ardientemente tomar parte en la expedición. El acorazado *Jaime I* y algunos destructores podrían haber mantenido un bloqueo eficaz del Estrecho, enviándose al Norte sólo las unidades más rápidas, en apoyo de los submarinos que operaban en aquellas aguas. El manifiesto tuvo un efecto contraproducente: estimuló el entusiasmo irreflexivo de las tripulaciones, que prevaleció sobre las consideraciones estratégicas. Así, el comité del *Jaime I* se negó en redondo a quedarse en el Estrecho. El jefe de la Flota, capitán de corbeta Miguel Buiza, que ejercía las funciones de almirante, escuchó con calma las discusiones del Comité Central, limitando su papel a consideraciones técnicas. Los miembros se enzarzaban en largas discusiones sobre las funciones de la Flota, sin reparar en la importancia del bloqueo del Estrecho; las consideraciones sobre la lucha de clases prevalecieron sobre las estratégicas (27). Kuznetsov, que llegó a Cartagena después de tomada la decisión, tuvo que aceptar el hecho consumado, aunque pronto se percató del peligro que suponían unos comités de mando incapaces y el envío de la flota a un teatro de operaciones secundario mientras el Estrecho quedaba prácticamente abandonado. Además, el mando republicano estaba al tanto de que en Ferrol se alistaban los poderosos buques nacionales, que estarían operativos en cualquier momento. Estaba claro, pues, que los riesgos sobrepasaban ampliamente a las posibles ganancias (28).

Al principio, los objetivos de Prieto se cumplieron: al llegar la flota republicana, los buques enemigos se retiraron enseguida a Ferrol. Conscientes de

(26) Orden de Operaciones, 18-20 septiembre 1936, AR 25-13 (II), SHA 9514, AB.

(27) Sobre el viaje de la flota al Norte, véase el informe sin título del capitán de navío de tercera Clase NP Annín, de 17 de agosto de 1937, en RGAVMF, f. r-1529, op. 1, d. 120, II, 1-15. También desde el Norte, Bruno Alonso, quien en breve sería nombrado delegado político (comisario general) de la Flota, observó que el jefe de operaciones de ésta, teniente de navío Pedro Prado, carecía de cualificaciones para ese puesto y se veía intimidado por el comité de subalternos al mando del buque, por lo que no pudo impedir la comisión del error estratégico de enviar la flota al Norte. Véase la obra de Bruno Alonso *La flota republicana y la guerra civil de España (memorias de su comisario general)*. Grafos, México D.F., 1944, p. 26

(28) KUZNETSOV, N. G.: *Na dalekom meridiane: Vospominaniya uchastnika natsionalno-revolyutsionnoi voyny v Ispanii*, 4ª ed. Nauka, Moscú, 2005 (4.ª ed.), pp. 74-82.

sus prioridades estratégicas, los nacionales enviaron al Estrecho el *Canarias*, ya en servicio, y el *Almirante Cervera*. El 29 de septiembre se produjo el combate de cabo Espartel, en el que los dos cruceros sorprendieron a los dos destructores encargados del bloqueo, hundiendo al *Almirante Ferrándiz* y averiando al *Gravina*. A partir de este momento la flota nacional ejerció un dominio indiscutido del Estrecho. Este combate fue uno de los más decisivos de toda la guerra, ya que permitió la llegada de refuerzos a la Península. En pocos días, los dos cruceros protegieron el paso de 8.000 hombres más del Ejército de África, que llegaron a punto para participar en la batalla de Madrid. Durante los tres meses y medio anteriores sólo habían podido cruzar unos 16.000 hombres, la gran mayoría por vía aérea (29). A pesar de la intervención extranjera, la flota republicana había logrado aislar el Protectorado, proporcionando así al Gobierno el tiempo necesario para movilizar sus fuerzas terrestres. La flota nacional, aprovechándose del error de Prieto, creó las condiciones para que el ejército de Franco pudiese enfrentarse a la República con probabilidades de éxito.

Por conseguir ventajas políticas en el Norte, Prieto arriesgó la suerte de la contienda, y con ello, la de vascos y asturianos. Cuando se dio cuenta de su error, ya era tarde: ordenó el regreso de la Flota, pero después del combate de cabo Espartel. Una vez más, el Comité Central debatió largamente la orden, que finalmente «decidió» obedecer. En el viaje de retorno, mientras los nacionales navegaban en su busca, el Comité tuvo a la Flota entera parada seis horas frente a Oporto mientras discutía con los comités de los buques qué hacer con unos pesqueros que se habían capturado. A pesar de haber perdido el dominio del Estrecho, los comités de mando no abandonaron ni su conducta delirante ni su ceguera ante las realidades estratégicas.

Estrategias defensivas y estrategias ofensivas

Mientras los comités olvidaban la importancia del Estrecho, los oficiales y los asesores soviéticos empezaron a pensar seriamente en una estrategia coherente; se habían percatado de que la victoria no iba a ser ni fácil ni rápida. Debido al hondo resentimiento de los subalternos hacia el Cuerpo General, en otoño de 1936 la Marina republicana estuvo falta de un Estado Mayor Central, carencia que los oficiales suplieron con planes de operaciones ofensivas. La tendencia a creer que la Marina republicana jamás tuvo un pensamiento estratégico o planeó operaciones ofensivas es un error.

Escarmentado por el desastre de cabo Espartel, Prieto dio más libertad a oficiales y asesores, que desarrollaron planes de desembarco en los alrededores de Gibraltar, para impedir el cruce de las tropas nacionales. Con el regreso de la Flota a Cartagena se recuperó la superioridad republicana en el Medite-

(29) Parte de Campaña núm. 2, *Canarias*, 3 octubre 1936, AN, 25-13 (10), SHA 9589, AB.

ráneo. Los nacionales se mostraron más prudentes: no podían arriesgar sus preciosos cruceros, sobre todo en operaciones nocturnas, donde estarían expuestos a los torpedos de los destructores enemigos, así que se mantuvieron en aguas del Atlántico o del Estrecho (30). Esta cautela concedió un respiro a los republicanos y les proporcionó la oportunidad de planear nuevas operaciones ofensivas.

Un proyecto de 20 agosto, probablemente idea del jefe de operaciones, Pedro Prado, contemplaba una operación de desembarco para tomar Algeciras y el Campo de Gibraltar. Otro de mucho mayor alcance, de 13 de noviembre, probablemente ideado por Buiza y Kuznetsov, tenía como objetivo un nuevo ataque a las Baleares, esta vez con el apoyo de la Flota. Se iniciaría con una maniobra de distracción sobre Algeciras, simultáneamente desde el mar y desde el frente terrestre de Málaga, cerrando así el Estrecho. Se plantarían minas en los puertos de embarque marroquíes, y la flota bombardearía el puerto de Cádiz, punto de desembarco de las tropas. La aviación republicana se encargaría de atacar a los buques de guerra nacionales, italianos y alemanes (31). La idea de atacar a los buques del Eje es muy probable que fuese una sugerencia soviética; Kuznetsov pensaba que, en lugar de emprender represalias, se retirarían; por eso la propuso en repetidas ocasiones. Sus colegas españoles discrepaban, pues temían una escalada del conflicto. Ésta estuvo a punto de producirse: aunque entonces aquéllos no se enteraron, tras el ataque por error al *Deutschland*, la flota alemana se situó frente a Cartagena y estuvo a punto de bombardear la base naval y de destruir el acorazado *Jaime I*, que acababa de llegar. Sólo la decidida actuación de sus más íntimos colaboradores consiguió calmar la fingida indignación de Hitler, pues se trataba de una de sus estrategias para desviar la atención de las democracias sobre sus planes de rearme y conquista en Europa central. La existencia de potentes baterías costeras capaces de repeler la agresión también influyó en sus asesores; al final, la represalia alemana se limitó al bombardeo de la indefensa ciudad de Almería (32). El jefe de Estado Mayor de la Marina nacional, almirante Cervera, tuvo conocimiento del último plan y lo consideró «bien meditado, todo era factible, adueñados del mar, para lo que tan sólo necesitaban salir de Cartagena». Todavía hubo un tercer plan, similar, elaborado por el nuevo Estado Mayor Central, cuyo jefe era el capitán de corbeta Luis González de Ubieta, precedido de un completo estudio de la presente guerra en el mar (33).

(30) Flota Nacional, Órdenes de Operaciones, AN 25-12 (2), SHA 9479, AB.

(31) «Proyecto de operación para ocupar Algeciras, 20 de Agosto de 1936», AR, N.C.202-3 (8), SHA 8921, AB; CERVERA: *Memorias*, pp. 24-25.

(32) Para las intenciones ofensivas de Kuznetsov, véase, por ejemplo, su informe «Doklad morskogo sovetnika glavnomu voennomu sovetniku» [Informe del asesor naval al asesor militar jefe], 30 de agosto de 1937, f. 35.082, op. 1, d. 23, ll. 47-51, RGVA. Para la actuación de la flota alemana véase Willard C. Frank, Jr., «Cartagena en el punto de mira de la Alemania nazi: el ataque al *Deutschland*», *Cartagena Histórica*, núm. 6 (enero-marzo 2004), pp. 10-11.

(33) CERVERA: *Memorias*, p. 25; «Estudio de la situación marítima actual presentado por el Estado Mayor Central, 2 de enero de 1937», AR, N.C. 202-3 (30), SHA 8921, AB.

Pese a los temores de Cervera, ninguno de estos proyectos llegó a realizarse. Varios factores lo impidieron: la experiencia insuficiente en operaciones conjuntas, la falta de tropas, que no se podían distraer de la defensa de Madrid, el limitado apoyo aéreo disponible y la falta de medios de desembarco limitaban los objetivos a puertos escasamente defendidos. Además, después de la expedición al Norte la mayoría de los buques debían pasar al arsenal para realizar tareas de mantenimiento, por lo que no estarían disponibles durante algún tiempo. A pesar de todo, la disciplina y el entrenamiento de las tripulaciones iban mejorando; también se iba avanzando en la preparación de operaciones ofensivas.

En octubre de 1936 Prieto, de conformidad con Kuznetsov, estableció la protección de los buques soviéticos procedentes del Mar Negro como la máxima prioridad estratégica. El Acuerdo de No-Intervención se había convertido en una farsa: los nacionales recibían la ayuda de Italia y Alemania sin dificultades, mientras que la República sólo recibía pequeñas cantidades de armamento. En estas circunstancias, la ayuda soviética en gran escala podía significar su salvación. A partir de entonces, el Gobierno recibiría puntualmente los envíos de material de guerra soviético, entre los que se encontraban los aviones y carros de combate más modernos llegados a la Península hasta el momento (34).

Sin embargo, cuando los buques soviéticos empezaban a llegar regularmente a Alicante y Cartagena, las potencias del Eje decidieron acelerar la victoria de Franco mediante operaciones clandestinas, sobre todo a base de submarinos. Sus aviones ya habían estado bombardeando los barcos y bases, que sólo disponían de artillería antiaérea para su defensa. A partir del 8 de noviembre los submarinos italianos, y a partir del 30 los alemanes, se desplegaron frente a las costas enemigas. Los objetivos principales eran los buques de guerra, seguidos de los mercantes republicanos o soviéticos, siempre que pudiesen identificarse con certeza. Como los soviéticos sólo entraban en puerto de noche y sin luces de navegación, resultaba imposible identificarlos; no se pudo hundir ninguno. En cambio, el 22 de noviembre, el submarino italiano *Torricelli* torpedeó al *Miguel de Cervantes* frente a Cartagena, averiándolo seriamente, y el 12 de diciembre el alemán *U-34* hundió el submarino *C-3* frente a Málaga. Se produjeron más ataques, con bombardeos nocturnos de puertos por buques italianos. Los restos de torpedos (uno varó en una playa de Tarragona) y cascós de proyectiles delataban su origen italiano; los alemanes, más cuidadosos y con más suerte, mantuvieron el secreto de sus operaciones. Estos ataques culminaron el 14 de diciembre con el

(34) Se pueden consultar tres importantes libros, basados en archivos rusos, referentes al suministro soviético de material de guerra a la República española: HOWSON, Gerald: *Arms for Spain: The Untold Story of the Spanish Civil War*. Murray, Londres, 1998; RYBALKIN, Yurii: *Operatsiya 'X': Sovetskaya voennaya pomoshch republikanskoi Ispanii (1936-1939)* (Operación 'X': Ayuda militar soviética a la España republicana [1936-1939]). Airo-XX, Moscú, 2000), y KOWALSKY, Daniel: *La Unión Soviética y la Guerra Civil española: una revisión crítica*. Crítica, Barcelona, 2004.

hundimiento del mercante soviético *Komsomol* por el *Canarias*, a plena luz del día. Desde este momento fue preciso escoltar a los buques cargados de material de guerra (35).

Conocidos como *Igreks* (buques «Y»), al principio navegaban solos, sin escolta y sin ocultar su identidad. Con el aumento de la actividad enemiga, tomaron medidas para enmascararse. Una vez en el mar Egeo, se dirigían a un lugar apartado, donde se camuflaban como buques neutrales: pintaban de nuevo casco y superestructura, añadían chimeneas falsas y cambiaban su nombre, bandera e indicativos radiotelegráficos por otros simulados. De esta guisa continuaban su viaje por el canal de Sicilia, pasando inadvertidos delante de los buques de guerra italianos que allí los esperaban. Continuaban en dirección a Gibraltar, hasta que alcanzaban una determinada marcación frente a la costa argelina, donde viraban hacia el norte, haciendo rumbo directo a Cartagena. Esta maniobra los desenmascaraba; a partir de ese momento debían navegar con una fuerte escolta. A menudo todos los buques disponibles, esto es, dos cruceros y hasta ocho destructores salían a escoltar a un solo *Igrek*. Durante el período crítico entre octubre de 1936 y octubre de 1937 la flota efectuó 63 misiones de escolta, lo que supone una media de un convoy cada cinco o seis días, con una duración de dos o más días. Excepto en dos ocasiones, el 7 y el 17 de septiembre de 1937, estas misiones transcurrieron sin novedad (36). Gracias a la flota, estos suministros proporcionaron el material necesario para poder seguir combatiendo con esperanzas de victoria.

* * *

La República adoptó una estrategia que, además de la defensa de las comunicaciones marítimas, trataba de disputar el dominio del mar al enemigo. Algunos planes ofensivos entrañaban alto riesgo y escasos resultados, como la recuperación del control del Estrecho, ahora que el Ejército de África ya estaba atacando Madrid, o el ataque a los buques logísticos del Eje. Las ventajas e inconvenientes de operaciones ofensivas que implicasen serio peligro de avería o pérdida de buques debían sopesarse contra el objetivo principal: el mantenimiento de las comunicaciones. Los ejercicios de adiestramiento de la flota republicana simulaban ataques nocturnos de los destructores contra la escuadra y convoyes nacionales. Las salidas para proteger a los *Igreks* cada

(35) Los expedientes principales sobre de la guerra submarina clandestina se encuentran en la *cartella* 3098, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma [USMM]; «Partes de campaña submarinos Mola y otros.» AN, 25-13 (2,5), SHA 9742, AB; y «Ursula.» RM 20/899, BA-MA. Puede consultarse también BARGONI, *L'impegno navale italiano*, pp. 131-144, 185-186, 195-210; Frank, «Naval Operations», pp. 33-37; Rapalino, *La Regia Marina*, pp. 169-180, y Willard C. Frank, Jr., «La Operación Úrsula y el hundimiento del submarino C-3,» *Cartagena Histórica*, Núm. 8, 2004, pp. 4-14.

(36) Las operaciones navales defensivas de la República pueden consultarse en «Instrucciones-Flota Republicana» y en «Órdenes de Operaciones de la Flota Republicana», AR 25-12 (I, II), SHA 9515, 9514, AB, así como en el Informe Annin, 17 de agosto de 1937, RGAVMF, f. r-1529, op. 1, d, 120, ll. 16-83.

vez funcionaban mejor, y las tripulaciones estaban listas para pasar a lo ofensiva si surgía la oportunidad. Además de esta creciente capacidad ofensiva, entre octubre de 1936 y octubre de 1937 la flota republicana llevó a cabo 23 misiones no relacionadas con la escolta de convoyes, entre las que se contaban ocho estrictamente ofensivas, especialmente salidas nocturnas en busca de la flota nacional. Esto supone un promedio de una salida cada 45 días, frecuencia suficiente para constituir un componente de la estrategia republicana y mantener la experiencia operativa (37). Estas salidas mantenían a los nacionales en alerta permanente y les obligaban a escoltar sus convoyes con fuerzas importantes, pero la falta de información sobre sus movimientos limitaba sus posibilidades. Cuando no estaban en mantenimiento o reparación, pues, los buques republicanos navegaban constantemente; con ello se mejoraba la moral y el grado de entrenamiento de las tripulaciones.

Aun después de estas mejoras la flota republicana todavía no había desarrollado la capacidad ofensiva. A partir de diciembre de 1936 el Gobierno italiano empezó a enviar divisiones completas, que constituían el *Corpo Truppe Volontarie*, en grandes buques con bandera italiana escoltados por unidades de la *Regia Marina*. Estos convoyes, que no se molestaban en disimular que su destino era Cádiz, pasaban con frecuencia frente a la flota republicana, que no podía actuar sin provocar una escalada del conflicto; frente a semejante situación, el Gobierno tuvo que limitarse a la protesta diplomática. Además, los buques logísticos italianos, muchos en realidad españoles con bandera italiana de conveniencia, navegaban constantemente entre Italia y Mallorca con escolta italiana, tomando el puerto de Palma de noche, con las luces de navegación encendidas para indicar que no eran buques de guerra. Los mercantes alemanes, después de un roce inicial con las fuerzas del bloqueo que les obligó a descargar en Lisboa, utilizaban el puerto de Vigo como destino habitual. Para evitar las inspecciones, navegaban con bandera panameña, y en el último tramo del trayecto iban escoltados por unidades de la Marina alemana, pues el Acuerdo de No-Intervención excluía la inspección de los buques no europeos y de los que navegaban con escolta. De este modo, los nacionales recibieron aproximadamente 160 convoyes alemanes y 290 italianos en toda la guerra; desde los Estados Unidos se enviaron camiones y combustible en abundancia, la mitad de éste suministrado por Texaco en petroleros de bandera americana. Esto representa nada menos que el doble del combustible recibido por la República (38).

(37) Estas operaciones pueden seguirse en las fuentes enumeradas en la nota 35.

(38) La lista de los buques de suministros alemanes, con sus cargamentos, puede encontrarse en Merkes *Die deutsche Politik* pp. 373-379; y una lista de buques de aprovisionamiento italianos, con sus cargamentos, en *buste* 129-131, MAE-US. Para la organización y despacho de personal y material véase «Tätigkeitsbericht der Schiffsabteilung (O.K.M. A VI) in Dienste des Sonderstabes W während des Spanienkrieges, 26.7.1936 bis 1.6.1939,» RM 20/1451, BA-MA; y *buste* 9-10, «Relazione finale sull'attività dell'Ufficio Spagna,» MAE-US. Para el suministro de petróleo, véase *Error! Sólo el documento principal.* CIERVA, Ricardo de la: «El suministro y la financiación de los carburantes en la Guerra Civil: datos y testimonios,» *Hacienda Pública Española*, núm. 46 (1977), pp. 115-123.

A principios de 1937 la ayuda militar recibida por la República llegó a ser similar a la que recibía Franco, pero pronto la diferencia en favor de éste volvió a manifestarse, aumentando en 1938. Durante toda la guerra los nacionales, que se beneficiaron del sistema de No-Intervención y de la facilidad en evadirlo, recibieron mucha más ayuda por vía marítima que sus enemigos. Todavía faltan datos, y parte de los existentes son poco fiables, pero se estima que la República recibió unos 100 envíos de material de guerra y soldados, que contrastan con los 470 para los nacionales, sin contar los aviones grandes, que volaban directamente desde aeródromos en Italia o Alemania, es decir, poco más de una quinta parte de la ayuda a Franco. El Gobierno también recibió algunas remesas de poca importancia, normalmente en secreto, en buques costeros y en algunos extranjeros. La mayoría del material recibido por la República en 1938 era anticuado y de baja calidad. Además, mientras que los envíos de las potencias del Eje llegaban puntualmente, los destinados a la República eran esporádicos. Después de agosto de 1937, cuando los soviéticos recortaron sus envíos por el Mediterráneo, la ruta costera desde los puertos franceses era vulnerable a los ataques nacionales (39).

Frustradas esperanzas de apoyo naval y aéreo soviético

Una solución para neutralizar los convoyes del Eje sin llegar a la confrontación directa podría haber sido el despliegue de una fuerza naval soviética en el Mediterráneo Occidental, que sin hostilizarles mostrase su apoyo a la República y cooperase con el Comité de No-Intervención. Eso era precisamente lo que los buques del Eje hacían en favor de los nacionales: escoltaban a sus buques y sus submarinos atacaban a los de la República; la Marina alemana era especialmente eficaz siguiendo sus movimientos y transmitiéndoselos a los nacionales. Los marinos republicanos se preguntaban, por tanto, dónde estaba la escuadra soviética, que podría haber desempeñado esta tarea. Los italianos y alemanes ciertamente la practicaban habitualmente y con total impunidad. La flota republicana, en cambio, al carecer de esa información, salía prácticamente a ciegas. Es cierto que disponía de un sistema de estaciones radiogoniométricas y de otro primitivo de información de transmisiones, pero éste no llegó a funcionar correctamente en toda la guerra (40). Por eso, la flota republicana necesitaba de un aliado que le informara. Si esa función la hubiesen desempeñado buques soviéticos, las fuerzas de la República habrían sido más eficaces. En numerosas ocasiones Kuznetsov solicitó a Moscú el

(39) El estudio más detallado, si bien incompleto y que deja algunas cuestiones sin resolver, es el de HOWSON: *Arms for Spain*. A sus datos he añadido algunos viajes, unos ciertos y otros probables.

(40) Entre otros, véanse los informes de S.G. Sapozhnikov, «O polozhenii vo flote» [Sobre la situación de la flota], 30 octubre 1938, f. 35.082, op. 1, d. 45, l. 70; y «Organizatsiya ispanskogomorskogo komandovaniya i shatatov» [Organización del Mando y Estado Mayor españoles], 5 diciembre 1938, f. 35.082, op. 1, d. 45, l. 143, RVGA.

envío de una fuerza de cruceros y destructores con esa misión (41), peticiones que la Marina soviética prudentemente desestimó.

Los diplomáticos soviéticos formularon una petición similar. En febrero de 1937 el ministro de Asuntos Exteriores soviético, Maksim Litvinov, y el embajador soviético en Londres, Iván Maiskii, solicitaron buques de guerra para el dispositivo de control del Comité de No-Intervención. Con esta medida pretendían que la participación de su país se realizase en un plano de igualdad con las demás potencias (42). Aunque el ministro de Asuntos Exteriores inglés, Anthony Eden, no había contado con la Marina soviética, porque creía que no tenía los recursos necesarios, al gobierno soviético le interesaba mostrar su poder naval como instrumento diplomático para una alianza antifascista con Inglaterra. Con este fin alistó dos cruceros, dos destructores, ocho submarinos y un buque nodriza, aunque no llegó a enviarlos. El jefe de la Marina soviética, el almirante V.M. Orlov, desaconsejó un despliegue en aguas tan lejanas y propuso enviar sólo dos cruceros y cuatro submarinos recientes. Quería probar los submarinos en misiones de guerra: por una parte, éstos podían evitar una provocación a los fascistas simplemente sumergiéndose; por otra, una vez sumergidos constituían una amenaza latente. Los cruceros eran militarmente más débiles que sus homólogos nacionales, pero eran perfectamente adecuados para desarrollar misiones de control en el Mediterráneo occidental. Sin embargo, Orlov pronto cambió de opinión, estimando más prudente no enviar ningún buque. Sin apoyo logístico adecuado, los buques eran incapaces de operar a tan larga distancia, y el riesgo de un incidente era demasiado grande. Por eso Orlov rechazó de plano la proposición de Maiskii, por la que los cruceros participarían de día en las patrullas de No-Intervención y de noche escoltarían en secreto a los *Igreks* en su aproximación a Cartagena. Con los italianos y alemanes al acecho, existían muchas probabilidades de un encuentro no deseado (43). Al no enviar buques, el gobierno soviético desperdició la oportunidad de ayudar a sus amigos españoles.

Kuznetsov no se dio por vencido y probó otro plan. Puesto que sin ayuda de la Marina soviética no podía destinar más buques, especialmente los destructores, a misiones ofensivas o de escolta, pidió que le enviaran al menos 16 lanchas rápidas para la defensa de los accesos al puerto de Carta-

(41) Además de la citada división, la solicitud específica de Kuznetsov incluía al menos 12 submarinos con dotaciones soviéticas, 16 lanchas torpederas, 18 o más aviones de reconocimiento aeronaval y 12 bombarderos asignados a la Marina. Véase el informe de Kuznetsov, «Doklad morskogo sovetnika» 30 agosto 1937, f. 35082, op. 1, d. 23, ll. 51-52, RGVA.

(42) Litvinov a Maiskii, 27 enero 1937, *Dokumenty vneshnei politiki SSSR* [Documentos de Política Exterior de la URSS], tomo 20 (1937) (Moscú: Izdatelstvo Politicheskoi Literatury, 1976), pp. 60-61, 697. Sobre las malas condiciones materiales y la biseñez de las dotaciones de los buques soviéticos, por lo que no se deseaba su participación en las patrullas de no-intervención, véase I.A. Ananin, *Korabli nashei yunosti (Vospominaniya)* [Memorias de los barcos de nuestra juventud] (Leningrado, Lenizdat, 1968), pp. 114-116.

(43) Véase la correspondencia en f. 1483r, op. 3, d. 244, ll. 1-85, *passim*, RGAVMF.

gena. Sólo recibió cuatro del tipo G-5, con sus dotaciones, en mayo de 1937; aunque estas pequeñas unidades apenas podían navegar con la más leve marejadilla, liberaron a los destructores de sus patrullas antisubmarinas y contraminas frente a Cartagena, quedando todos disponibles para la escolta de los *Igreks* y las operaciones ofensivas nocturnas. Aun así, el Estado Mayor Central decidió utilizar las lanchas en marzo de 1938 en una misión de cierta importancia. Se trataba de atacar los buques fondeados en la bahía de Palma. Se remolcaron las lanchas hasta las proximidades de la costa mallorquina, pero la misión tuvo que cancelarse por la mar reinante. La fuerza de apoyo tuvo más suerte: en la noche del 5 al 6 topó con un convoy nacional frente al cabo de Palos. En el combate que siguió las tripulaciones republicanas demostraron su pericia hundiendo el *Baleares*, el más reciente de los cruceros nacionales. En cuanto a las lanchas torpederas, el jefe de la Flota, Ubieta, quedó decepcionado de sus capacidades ofensivas y no volvió a utilizarlas en operaciones de este tipo, aunque también sirvieron para escoltar convoyes costeros (44).

Kuznetsov también recuperó apoyo aéreo, perdido al principio de la guerra, cuando se disolvió la Aeronáutica Naval. Los aviones del Eje volaban constantemente en misiones de reconocimiento, identificando con frecuencia a los *Igreks*. Prieto, que reunía las carteras de Marina y Aire, consintió en destinar un pequeño número de bombarderos ligeros SB-2 *Katyusha* a esta misión. El mando naval quiso utilizarlos en misiones de ataque sin reparar en que las tripulaciones soviéticas no estaban entrenadas para la guerra en el mar: no eran capaces ni de identificar los barcos avistados ni de acertar con sus bombas a un buque de guerra maniobrando evasivamente en mar abierto. Su utilidad en misiones de reconocimiento era muy limitada, y las de bombardeo tuvieron que limitarse a buques de guerra en puertos nacionales, asegurándose así de que se trataba de buques enemigos (45).

No obstante, en mayo de 1937 los SB-2 bombardearon por error el crucero auxiliar italiano *Barletta*, en Palma, y el acorazado de bolsillo alemán *Deutschland*, en Ibiza. La crisis internacional que esto provocó dio lugar a represalias alemanas: el bombardeo de Almería, después de haber estado a punto de atacar la base naval de Cartagena (46). Para evitar futuros errores, el mando republicano prohibió el bombardeo de buques en puertos enemigos. Kuznetsov, sin embargo, se opuso porque estos ataques dejaban a los buques enemigos fuera de servicio durante un tiempo.

(44) KUZNETSOV: *Na dalekom meridiane*, pp. 187-191; N. Pitserskii, «Pod voenno-morskim flagom ispanskoi respublikii» [Bajo la bandera naval de la República española], en *Problemy ispanskoi istorii*, ed. I.M. Maiskii (Moscú: Nauka, 1971), pp. 185-193; Informe de Pitserskii sobre el de Ubieta: «Conclusiones del Jefe de la Flota sobre la batalla entre la flota republicana y el enemigo, que con exitosos resultados tuvo lugar el día 6 de marzo de 1938.» f. r- 1529, op. 1, d. 115, ll. 363-366, RGAVMF.

(45) PITERSKII: «Pod voenno-morskim flagom», pp. 190-211.

(46) Véase Willard C. Frank, Jr., «Cartagena en el punto de mira de la Alemania nazi: El ataque al *Deutschland*: mayo de 1937», *Cartagena Histórica*, núm. 6 (enero-marzo 2004), pp. 4-16.

Además, observó que, después del bombardeo del *Deutschland*, los buques de guerra alemanes abandonaron el Mediterráneo occidental, regresando sólo meses después, cuando se cercioraron de que la aviación republicana había cesado en sus ataques a la bahía de Palma (47). Los pilotos soviéticos no llegaron a desarrollar las capacidades requeridas. Por esto el mando naval consideró los SB-2 un riesgo político inasumible y un fracaso militar; su servicio naval sólo duró unos meses, al cabo de los cuales volvieron a su destino habitual.

Los cazas soviéticos sí fueron efectivos: los basados en el Carmolí y otros aeródromos, junto con la artillería antiaérea, obligaron a los aviones enemigos que atacaban el puerto de Cartagena a volar tan alto y tan rápido que sus bombas sólo alcanzaban el blanco por casualidad. Muchas cayeron sobre el casco urbano; de esto modo el objetivo pasó a ser la población civil, que se protegía en los refugios antiaéreos.

Con el tiempo, las esperanzas de Kuznetsov de contrarrestar el apoyo de las potencias del Eje con la ayuda soviética se fueron desvaneciendo. No se presentó ninguna fuerza naval, y tanto las lanchas torpederas como los aviones fracasaron en el intento.

Mientras tanto, las potencias del Eje aumentaron sus acciones ofensivas, tanto aéreas como navales. En semejante situación, el mando naval no podía hacer más que multiplicar las patrullas frente a sus bases y atacar a cualquier submarino no identificado, con el riesgo de un enfrentamiento directo con el buque desenmascarado. En consecuencia, tuvo que seguir limitándose a la vía diplomática ante el Comité de No-Intervención y la Sociedad de Naciones, sin resultado alguno (48).

Gran Bretaña prestó un gran apoyo a la causa republicana al sostener con firmeza la libertad de los mares y no reconocer el bloqueo franquista. En aguas internacionales, la Marina británica protegió los buques de bandera inglesa, que sostenían la población y la economía de la zona republicana, frente a los nacionales que pretendían interceptarlos. Así, las Fuerzas Navales del Cantábrico y las del gobierno vasco pudieron dedicarse a la tarea mucho más sencilla de escoltar a los buques dentro de las tres millas que constituían el límite de las aguas jurisdiccionales españolas, donde contaban con el respaldo de las baterías costeras. Con los acorazados ingleses protegiendo a su flota mercante en alta mar, los submarinos y destructores republicanos pudieron llevar a cabo algunas audaces operaciones ofensivas contra las fuerzas nacionales del bloqueo, a cuyo frente estaba el crucero *Almirante Cervera*. La protección británica, pues, aun sin ser fruto de una política de apoyo al gobierno de Madrid, fue de una gran ayuda, subsanando hasta cierto punto la prohi-

(47) KUZNETSOV, «Doklad morskogo sovetnika», 30 de agosto 1937, f. 35.082, op. 1, d. 23, l. 47, RGVA.

(48) Las gestiones diplomáticas republicanas y su fracaso pueden seguirse en SCHWARTZ, Fernando: *La internacionalización de la guerra civil española, julio 1936-marzo 1937*. Barcelona, Planeta, 1999; Bell, «The Non-Intervention Committee and the Spanish Civil War, 1936-39»; y PADEFORD, *International Law and Diplomacy*, pp. 53-143

ción de la venta de material de guerra; no obstante, esta ayuda fue insuficiente para impedir la conquista del Norte o los ataques aéreos del Eje a los buques en los puertos del Mediterráneo (49).

Cambio de prioridades estratégicas

En un acto de desesperación, a mediados de 1937 el gobierno de Juan Negrín cambió las prioridades estratégicas: en lugar de buscar la derrota del enemigo, concentró sus esfuerzos en la defensa del régimen. En vista del curso desfavorable de la guerra, Negrín estaba tratando de aguantar hasta que, o bien consiguiese el levantamiento de la prohibición de venta de material de guerra, o bien Hitler provocase el estallido de una guerra europea; en cualquiera de los dos casos, la República tendría alguna probabilidad de sobrevivir. Para conseguir su objetivo, Negrín siguió una estrategia defensiva, que minimizaba los riesgos y descartaba medidas que pudiesen incomodar a las democracias o irritar a las dictaduras del Eje. La nueva política se anunció en los carteles de Madrid con el lema «defender es vencer», en contradicción aparente con los principios del arte de la guerra. Fue entonces cuando Negrín aceptó el consejo de los asesores militares soviéticos de formar un Ejército Popular en el que rigiese la disciplina, y adoptar la estrategia del general Vicente Rojo de prolongar la guerra mediante maniobras de diversión (50).

El jefe de la Flota, Ubieta, y el Estado Mayor Central procuraron por todos los medios mantener a sus buques alejados de los del Eje, evitando cualquier situación peligrosa, prohibiendo incluso la visita y registro de buques mercantes en alta mar, contra la opinión de Kuznetsov, de ideas más agresivas. En 1938 los submarinos mandados por oficiales soviéticos tuvieron que operar con fuertes limitaciones: ahora las *rules of engagement* exigían la identificación positiva de los buques nacionales, algo sumamente difícil, pues de noche encendían sus luces de navegación, tal y como hacían los mercantes neutrales, y de día izaban bandera simulada. No provocaron ningún incidente, pero

(49) Véanse CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*. Cambridge University Press, Cambridge, 1979; P.M. Heaton, *Welsh Blockade Runners and the Spanish Civil War* (Gwent, Starling, 1985); y GRETTON, Peter: *El factor olvidado: la Marina británica y la Guerra Civil española* (Madrid, San Martín, 1984), pp. 177-250, y *passim*.

(50) He intentado hacer una exposición clara y concisa de la política de Negrín y la estrategia de Rojo, pero tanto las fuentes impresas como las manuscritas son poco claras al respecto. Numerosos estudios han presentado a Negrín de diversas formas, bien como un comunista embaucador, bien como un estratega pragmático. Creo que el problema al que se enfrentaba el gobierno de Negrín era irresoluble, ya que cada una de las opciones que se le presentaban estaba llena de trampas. Entre los estudios más recientes favorables a la gestión de Negrín se encuentran el de Graham, Helen: *The Spanish Republic at War 1936-1939* (Cambridge, Cambridge University Press, 2002); MIRALLES, Ricardo: *Negrín: La República en guerra*, 3ª ed. (Madrid, Temas de Hoy, 2003) (3.ª ed.); y Javier Fernández López, *General Vicente Rojo: Mi verdad*. Mira, Zaragoza, 2004.

tampoco lograron hundir ningún buque enemigo (51). En resumen, las exigencias de la nueva estrategia inhibieron la iniciativa y engendraron frustración en la Flota, que tuvo que operar con mayor cautela.

La guerra en el mar en manos extranjeras, un golpe a la estrategia de Negrín

En agosto y septiembre de 1937 las fuerzas italianas llevaron a cabo una ofensiva general contra el tráfico marítimo republicano y soviético en todo el Mediterráneo, a petición del mando nacional. Éste fue el segundo momento decisivo de la guerra en el mar (el primero fue el combate de cabo Espartel en septiembre de 1936). De 14 buques hundidos o capturados por las fuerzas italianas, probablemente sólo seis transportaban materiales estratégicos: cinco eran petroleros y sólo uno, que no encontró a su escolta, iba cargado con material de guerra soviético (52). Para hacer frente a esta amenaza, Inglaterra y Francia rápidamente establecieron el Acuerdo de Nyon, contra los submarinos «piratas». Esto obligó a Benito Mussolini a recortar sus operaciones clandestinas, que quedaron al descubierto. Ahora los destructores ingleses y franceses patrullaban las rutas acordadas con órdenes de hundir cualquier submarino en inmersión. Ésta fue la única ocasión anterior a 1939 en que los dos países se enfrentaron con firmeza a un dictador del Eje, pero el efecto se perdió enseguida, ya que poco después invitaron a Italia a participar en las patrullas de Nyon. De este modo otorgaban a Italia el mismo rango de gran potencia, con la esperanza de estabilizar la situación en el Mediterráneo, intento que resultó fallido. El ministro de Asuntos Exteriores italiano, Galeazzo Ciano, se burlaba: «È una bella vittoria. Da imputati siluratori a poliziotti mediterranei, con esclusione degli affondati russi (Es una gran victoria. De torpederos convictos a policías del Mediterráneo, con la exclusión de los rusos, cuyos buques hemos hundido)» (53). Por lo demás, la Marina italiana

(51) KUZNETSOV: «Doklad,» 30 de agosto de 1937, f. 35.082, op. 1, d. 23, l. 47, RGVA; Informes de V.A. Egorov y S.G. Sapozhnikov en «Submarinos republicanos españoles bajo mando soviético (III)», REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 70 (2000), pp. 25-46.

(52) Siendo el disimulo tan habitual en los envíos de armamento, existen dudas sobre el tipo y destino de la carga de alguno de los buques atacados. El informe oficial italiano de estas operaciones se encuentra en «Relazione finale,» Allegati 31 & 41, b. 10, MAE-US. Véanse también BARGONI: *L'impegno navale*, pp. 280-342; FRANK: «Naval Operations in the Spanish Civil War», pp. 42-45; e IDEM: «Politico-Military Deception at Sea», pp. 101-105.

(53) Para las minutas de la Conferencia de Nyon y las instrucciones navales británicas, véase ADM 116/3523, 3528, TNA; y para las instrucciones francesas, «Dispositif Spécial en Méditerranée», 18 de septiembre 1937, 1 BB² 204, Service Historique de la Défense/Département Marine, Vincennes. Véanse también GRETTON, Peter: «The Nyon Conference-The Naval Aspect», *The English Historical Review*, XC, núm. 345 (enero de 1975), pp. 103-112; y MILLS, William C.: «The Nyon Conference: Neville Chamberlain, Anthony Eden, and the Appeasement of Italy in 1937», *The International History Review*, XV, núm. 1 (febrero 1993), pp. 1-22. Para la cita véase CIANO, Galeazzo: *Diario, 1937-1943*, Rizzoli, Milán, 1980, pp. 39.

continuó su campaña secreta, es verdad que con mayor cautela, mediante submarinos «legionarios» y fuerzas de superficie, hasta febrero de 1938, pero esta vez unas *rules of engagement* más restrictivas le impidieron alcanzar resultados significativos.

La Marina republicana poco podía hacer contra 52 submarinos y 43 buques de superficie italianos. Sus limitados recursos y la necesidad de evitar una guerra abierta con Italia la llevaron a mantenerse a la expectativa mientras Inglaterra y Francia realizaban las patrullas antisubmarinas. De este modo una parte importante de la guerra en el mar quedó fuera de su control.

Los efectos de la estrategia de «piratería» naval sobre el esfuerzo bélico republicano fueron devastadores. La Unión Soviética fue incapaz de proteger sus buques, hundidos por los torpedos italianos sin siquiera transportar material de guerra, mientras que los nacionales confiscaron otros nueve, acusados de haber transportado armas en otras ocasiones, y los utilizaron para su propio servicio. Los proyectos de Stalin de crear una flota poderosa con la que disuadir a las potencias del Eje y conseguir la alianza británica estaban muy atrasados: en el verano de 1937 la Marina soviética fue incapaz de dar protección a sus propios buques, y no podía contar con que el gobierno español lo hiciese. El envío de ayuda en condiciones tan precarias se revelaba como un esfuerzo inútil, y la defensa de la acosada República empezaba a vislumbrarse como una causa perdida. Por otra parte, surgió la necesidad de iniciar el rearme de la Unión Soviética y de enviar ayuda material a las fuerzas armadas chinas en su lucha contra la invasión japonesa. No se ha localizado todavía documentación que establezca explícitamente los motivos de Stalin, pero probablemente éstas sean las causas de su decisión, precisamente en aquel momento, de suprimir los envíos a la República. Más adelante los reanudaría, aunque en menor escala y de forma esporádica, desde los puertos del Báltico a los de la costa atlántica francesa, de donde pasaban por tierra, cuando la situación política lo permitía, a la zona republicana (54). Stalin abandonaba, por tanto, a la República a su suerte, alejándose así del sistema de seguridad colectiva y acercándose al Pacto germano-soviético de 1939. Con los envíos de armamento a los nacionales en aumento, el fin de la ayuda soviética disminuyó de forma decisiva las probabilidades de supervivencia de la República.

La campaña «pirata» y el Acuerdo de Nyon significaron importantes reveses para la República. No solamente cortaron la ayuda soviética, sino que no llegaron a provocar la guerra que Negrín esperaba. Chamberlain temía verse envuelto

(54) HOWSON: *Arms for Spain*, pp. 278-303, contiene un relato bastante detallado, aunque incompleto, que muestra el fin de los envíos por la vía del Mediterráneo coincidiendo con la campaña de los submarinos «piratas». Para otros factores que, aparte de la campaña submarina, pueden haber influido en el cese de la ayuda soviética véase KOWALSKY: *La Unión Soviética*, pp. 225-228; y RYBALKIN: *Operatsiya «X»* p. 92. Kowalsky (p. 227) considera que hubo otros factores más importantes que la «piratería» italiana, y que la campaña submarina «probablemente sólo fuera un factor de importancia menor por lo que se refiere a la reducción de los suministros militares soviéticos». El suministro continuado de ayuda soviética durante casi un año y su fin repentino cuando los submarinos italianos empezaron su ofensiva general hacen pensar que no fue una mera coincidencia.

en una guerra con Italia o con Japón, lo que animaría a Alemania o a Japón a iniciar nuevas conquistas. Así que la crisis en el Mediterráneo le confirmó en su determinación de continuar con la política de no-intervención y de evitar la guerra con Alemania. Hitler aprovechó para adelantar sus planes de conquista en Europa central, legitimados por el Acuerdo de Múnich en 1938. La tensión internacional aumentó, aunque no lo suficiente; la guerra europea no estalló hasta dos años más tarde, cuando ya era demasiado tarde para la República (55).

Desaliento y la derrota

Después de haber ocupado el Norte en octubre de 1937, los nacionales concentraron sus fuerzas navales en el Mediterráneo. Sus líneas de comunicación estaban protegidas: su tráfico marítimo navegaba con bandera simulada y escoltado por buques del Eje hasta la misma bocana de los puertos de destino. Por otra parte, el personal de la Marina republicana había ganado experiencia, como se demostró en el combate de Cherchel, el 7 de septiembre de 1937, y en el hundimiento del *Baleares*, el 6 de marzo de 1938. Sin embargo, estos éxitos tácticos no afectaron al curso desfavorable de la guerra.

Los buques sufrían el lógico desgaste; las piezas de respeto escaseaban, de forma que en 1938 y 1939 el entretenimiento se convirtió en un serio problema. Los ataques aéreos sobre Cartagena averiaron al *Libertad* y dejaron otra vez fuera de combate al *Miguel de Cervantes*, recién reparado de las serias averías recibidas en 1936. El *Méndez Núñez* y la mayoría de los destructores necesitaban carenar urgentemente, pero los diques disponibles, el de la Constructora y el flotante, eran insuficientes para la tarea (56). Además, en el combate del cabo de Palos, en marzo de 1938, se gastaron catorce de los escasísimos torpedos con que contaba la flota. Al no poder reponerse, tampoco se pudieron efectuar más ataques nocturnos de envergadura contra la escuadra nacional. Burlar la vigilancia de las patrullas del Acuerdo de No-Intervención era tarea poco menos que imposible, de forma que, a pesar de las reiteradas peticiones del mando, no pudieron conseguirse más torpedos. Se estaba perdiendo la batalla logística. La flota nacional, en cambio, tenía un buen sistema de suministros y disponía de arsenales mejor equipados. Esta diferencia se fue afirmando a medida que pasaba el tiempo, mientras que la degradación del material iba socavando la moral de la Flota.

(55) Para los temores de Chamberlain véase Cabinet Conclusions, CAB 36(37)5, 6 octubre 1937, CAB 23/89, TNA. La utilización que Hitler hizo de la crisis en el Mediterráneo para distraer a las democracias y así poder ocupar Austria y Checoslovaquia puede verse con detalle en la «Conferencia de Hosbach» del 5 de noviembre de 1937. Véase «Minutes of the Conference in the Reich Chancellery, Berlin, November 5, 1937», *Documents on German Foreign Policy, 1918-1945*, serie D, vol. 1 (Washington, Government Printing Office, 1949), pp. 29-39.

(56) Para las reparaciones y los problemas surgidos véanse AR 284-28-31, SHA 9448 y AR 134-2, SHA 8919, AB; para el agotamiento de las existencias de torpedos, AR 203-3 (2), SHA 8921, AB.

En abril de 1938 los nacionales avanzaron hasta la costa mediterránea, dividiendo en dos la zona republicana y haciendo aún más difícil la llegada de la ayuda soviética a través de Francia. Desde Marsella y Sète se enviaron algunos buques que, barajando la costa y sufriendo los ataques de los nacionales, consiguieron llegar a Barcelona pero el gobierno francés prohibió estas actividades durante casi todo el año de 1938, y después la República ya no volvió a recibir los suministros suficientes para sostener la guerra. Todo esto agravaba los sentimientos generales de desencanto y desaliento reinantes.

Incluso durante este período la flota republicana mantuvo cierta actividad. Entre noviembre de 1937 y el fin de las hostilidades realizó con éxito 29 operaciones de escolta de convoyes, esto es, una cada dos semanas. Asimismo, los submarinos mandados por oficiales soviéticos continuaron acechando al tráfico nacional frente al concurrido puerto de Palma y en aguas del Estrecho, aunque sin éxito por las causas mencionadas anteriormente (57). Del mismo modo, la falta de información sobre sus movimientos impidió establecer contacto con el enemigo en las 15 salidas nocturnas que se realizaron contra la flota nacional. La única acción victoriosa en toda la guerra, la batalla del cabo Palos, en la que los nacionales perdieron el *Baleares*, fue fruto de un encuentro casual (58). Estas operaciones, al igual que la campaña del Ebro, tenían como único objetivo aguantar hasta que estallase la esperada guerra europea, pero después del acuerdo de Munich no parecía que fuese a producirse a tiempo. Aun en estas circunstancias, Ubieta no se dio por vencido: puso fin a las operaciones ofensivas para no arriesgar más sus desgastados buques, conservándolos así en espera los acontecimientos.

La moral de la Flota volvió a resentirse a partir del verano de 1937; la presencia naval soviética no se materializó, la campaña de los submarinos piratas acabó con los suministros soviéticos, y la participación italiana en las patrullas del Acuerdo de Nyon significó un insulto a la República. Como desahogo de la frustración y el desaliento reinantes, se inició la búsqueda de culpables, reproduciéndose las divisiones políticas.

Los oficiales jóvenes, atemorizados e inexpertos en 1936, habían ganado profesionalidad y confianza; las actitudes revolucionarias habían dado paso al orden y la disciplina, y los comités electivos habían desaparecido. Incluso los comisarios políticos, nombrados para mediar entre la marinería y los oficiales y fomentar la unidad en la lucha contra el fascismo, habían ido perdiendo poder frente a los oficiales del Cuerpo General, que se habían afianzado en sus puestos de mando y volvían a dar órdenes con seguridad. Con todo, a una parte de los auxiliares, cabos y marineros esto no les gustaba: parecía que la oficialidad volvía a las conductas altivas y a los privilegios prerrevolucionarios, distanciándose progresivamente de ellos. A raíz del curso desfavorable de

(57) Informes de Egorov y Sapozhnikov en «Submarinos republicanos españoles bajo mando soviético (III)», pp. 25-46, especialmente pp. 33-39.

(58) Para las operaciones defensivas y ofensivas de la República, véanse «Órdenes de Operaciones de la Flota Republicana», AR 25-13 (II) y «Partes de Campaña de la Flota Republicana»; para buques individuales, AR 25-14 (VI), SHA, 9514, 9516, AB.

la guerra volvieron a aflorar los miedos y resentimientos, culpándose a los oficiales de la situación. Aumentaron las averías misteriosas, que más bien parecían actos de sabotaje. La marinería empezaba a murmurar si no sería mejor acabar de una vez con los oficiales que habían sobrevivido en 1936. Los oficiales, por su parte, comentaban por lo bajo que la guerra no podía continuar, cualquiera que fuese el vencedor. La desmoralización se extendía, y con ella, los viejos rencores (59).

Estos acontecimientos también socavaron la posición de los asesores soviéticos. Los oficiales, que antes los apreciaban por su profesionalidad, ya no necesitaban sus consejos y cada vez les irritaban más sus injerencias. Los suboficiales y la marinería tampoco mostraban aprecio por sus camaradas rusos. Los nuevos consejeros eran pocos, de rango inferior al de sus antecesores y generalmente menos sensibles a las diferencias culturales, si bien hay que reconocer que tuvieron que trabajar en condiciones mucho más difíciles. Por otra parte, los españoles cada vez protestaban más por su incompetencia; al igual que muchos civiles, toleraban cada vez menos los métodos totalitarios, brutales a veces, de los comunistas. Uno de los asesores cometió la torpeza de decir que a los marineros díscolos había que manejarlos con el látigo; su comentario se extendió entre las tripulaciones, fomentando el rencor (60). Prieto trató de suavizar la situación disminuyendo la presencia de comunistas en la Flota, a la vez que mantenía los asesores para poder prolongar la guerra. Pero el personal ya no soportaba más consejos de extraños y sólo quería que los asesores regresasen a su país y les dejaran en paz: los consideraban unos incompetentes. Las magníficas relaciones del principio de la guerra se habían transformado en hostilidad. El agregado naval francés, teniente de navío Raymond Moullec, que visitaba Cartagena con frecuencia y sentía un profundo respeto por la Marina republicana, informó a sus superiores en el mismo sentido (61).

(59) Este asunto apenas está documentado en los archivos españoles, pero desde agosto de 1937 los asesores soviéticos informaban continua y detalladamente sobre él. Entre otros véase, por ejemplo, Kuznetsov, «Doklad morskogo sovetnika.» 30 de agosto de 1937, f. 35.082 op. 1, d. 23, ll. 51-53, RGVA.

(60) Véase FRANK: «Marinos soviéticos con la Flota republicana durante la Guerra Civil». Existe una acalorada polémica en la que autores como Ronald Radosh y Mary R. Habeck afirman que la Unión Soviética no pretendía ayudar a la República, sino imponer una dictadura comunista en España. Otros, como Helen Graham y Paul Preston, consideran que la disciplina y el espíritu de lucha soviéticos podrían haber permitido la supervivencia de la República burguesa de Negrín. Ambas opiniones tienen argumentos a su favor, como en el caso de las famosas purgas de Stalin, cuando los agentes soviéticos en España tuvieron conductas contradictorias; por otra parte, los asesores navales, casi sin excepción, prescindieron de su ideología y se concentraron en su actividad profesional.

(61) Curiosamente, los juicios emitidos independientemente, tanto por los soviéticos como por el agregado naval francés, coinciden. Véase, por ejemplo, ALAFUZOV, V.A.: «Politiko-moralnoe sostoyanie respublikanskogo flota v Ispanii drugie politicheskie voprosy» (condición política y moral de la flota en España y otros temas políticos), verificada el 10 de marzo de 1938, f. 33.987, op. 3, d. 1149, ll. 75-79, RGVA; y MOULLEC: «Intervention soviétique dans la guerre d'Espagne», L-118, 28 de septiembre 1938, f. 211, op. 1, d. 1048, ll. 38-46, TsKhIDK.

La única operación ofensiva que la Marina republicana proyectó al final de la guerra, en diciembre de 1938, preveía un desembarco en Motril, la posición nacional más al este de Málaga. Se trataba de distraer tropas de la inminente ofensiva sobre Cataluña. Si se perdía esta región, se perderían el principal centro industrial y el suministro de material de guerra, lo que significaba el fin. A pesar de lo comprometido de la situación, Ubieta canceló la operación en el último momento. Las dificultades eran demasiadas: la coordinación de un desembarco sobre una costa bien defendida, el mal estado, tanto moral como material, de la Flota y noches de luna que eliminaban el factor sorpresa (62).

Por entonces la moral de combate había desaparecido, y tanto en tierra como en los buques se hablaba cada vez más abiertamente de rendirse o de salir con la Flota hacia el exilio. Unos submarinistas consideraron la posibilidad de llegar con su buque hasta la Unión Soviética. El desaliento y el pesimismo de sus colegas españoles hizo que la moral de los asesores soviéticos también se viniera abajo; se les repatrió y ya no se enviaron sustitutos. Esto produjo un sentimiento de alivio en Cartagena, donde se creía que su presencia constituía un obstáculo para el fin de las hostilidades (63). El intento golpista de marzo de 1939 fue sofocado, pero días después la Flota partió hacia el exilio. Se dirigía a Túnez e iba cargada hasta los topes de marineros, soldados, funcionarios y otros refugiados, acompañados de sus familias en muchos casos, todos ellos huyendo de las represalias de los vencedores. La guerra en el mar había terminado.

Conclusión

Este trabajo ha demostrado que el fracaso de la Marina republicana no se debió en exclusiva, como tradicionalmente se ha interpretado, a una actitud pasiva y a la falta de mandos capaces. Es cierto que al principio los oficiales perdieron la autoridad, pero con el tiempo la fueron recuperando y, junto con sus dotaciones, ganando en experiencia y profesionalidad, aunque al final el desaliento afectase a su capacidad de combate y agravase las divisiones internas.

Aunque no hubiese sufrido el cáncer de la pugna entre castas, la Marina republicana hubiera tenido que enfrentarse con unos desafíos que los mejores estrategas habrían considerado insolubles. Los escasos medios de reparación, la falta de repuestos y municiones, la negativa internacional a otorgar el derecho de beligerancia, el Acuerdo de No-Intervención, los ataques flagrantes de las fuerzas del Eje, las desproporcionadas represalias alemanas, la falta de presencia naval soviética y la campaña italiana de 1937 presentaban un cúmulo formidable de impedimentos a una acción eficaz.

(62) «Operaciones combinadas–Proyecto de Desembarco en Motril», AR, 254-2, SHA 9076, AB; Moreno y Moreno, *La guerra silenciosa y silenciada*, tomo 4, parte 1, pp. 2597-2630.

(63) FRANK: «Marinos soviéticos con la Flota republicana durante la Guerra Civil».

Ante esta situación, el mando naval republicano sostuvo un planteamiento estratégico racional y supo adaptarse a las exigencias de la guerra. La apreciación correcta de las prioridades se nota ya en los primeros meses, cuando los esfuerzos se concentraron en el bloqueo de los puertos nacionales. Los principales errores cometidos entonces —el abandono de Mallorca y el debilitamiento del bloqueo del Estrecho— fueron decisiones del ministro de Marina, es decir, del poder civil. Desde mediados de 1937 también se evidencia una actitud lógica y consecuente con el objetivo de prolongar el conflicto —la esperada guerra europea estalló sólo cinco meses después de la victoria de Franco—. Durante el período intermedio las fuerzas de los contendientes estaban equilibradas, lo que se prestaba a un amplio abanico de posibilidades. Una vez más, fruto de una valoración correcta de la situación, el mando republicano dio máxima prioridad a la protección de los envíos de material de guerra. Esta decisión era consecuencia de la relativa seguridad de las comunicaciones de los nacionales, que les permitía desarrollar una estrategia ofensiva. Aun así, menudearon las operaciones ofensivas de desgaste, que obligaron a los nacionales a destinar ingentes recursos a la defensa de sus propias comunicaciones. La intervención de fuerzas extranjeras y las divisiones internas no pudieron resolverse satisfactoriamente. En estas circunstancias, las estrategias seguidas por la República, con la excepción de los fracasos de Prieto en Mallorca y el Cantábrico, fueron coherentes con las escasas posibilidades republicanas de éxito.

La interpretación dada por este autor en 1984, según la cual los asesores soviéticos impusieron una estrategia defensiva a una fuerza capaz llevar la iniciativa, ha resultado ser errónea (64). Los marinos rusos eran generalmente profesionales con experiencia, que trabajaron con tesón para transformar la Marina republicana en una fuerza efectiva. El más valorado y agresivo fue Kuznetsov. Para evitar complicaciones internacionales, sus colegas españoles tuvieron que moderar la audacia de sus planes ofensivos contra los buques del Eje.

¿Por qué falló la flota republicana? El factor humano fue importante, es posible que decisivo, pero el personal y la organización de la Marina nacional no podían ser muy distintos, y ciertamente las actitudes no explican por sí mismas el resultado del conflicto. Un estudio completo de la guerra en el mar debe considerar, además, la considerable inferioridad de condiciones de la Marina republicana, tanto en el plano logístico como en el externo al ámbito naval. De cualquier modo, hay que señalar que estos dos tipos de causas suelen interactuar, y en este estudio hemos visto cómo las actitudes negativas y las circunstancias desfavorables se reforzaban mutuamente.

Si tenemos en cuenta sus defectos, sus contradicciones y las enormes dificultades a las que tuvo que enfrentarse, la actuación de la Marina republicana fue, en conjunto, digna. La flota, los mandos y los asesores soviéticos merecen algo más que el desprecio y la condena de la historia; la profesionalidad que demostraron en unas condiciones de extrema adversidad es merecedora de mejor suerte y de nuestro reconocimiento. A pesar de las carencias del personal, la flota republicana no fue un peso muerto, sino una fuerza frustrada.

(64) FRANK: «Naval Operations in the Spanish Civil War, 1936-1939».

MARINOS EN EL MADRID DEL SIGLO XVIII. ENTORNO VITAL

Margarita GIL MUÑOZ
Doctora en Historia

La documentación notarial de un grupo de marinos residentes en el Madrid del XVIII nos descubre aspectos de la vida diaria y de sus sentimientos ante la muerte. Porque descubrir la vida material es, al decir de Fernand Braudel, que «la vida material son los hombres y las cosas, las cosas y los hombres, estudiar las cosas, alimentación, vivienda, vestidos, lujo, herramientas, instrumentos, aspectos monetarios, pueblos, ciudades..., es en suma, todo aquello que el hombre utiliza» (1)

Esta presencia de marinos en la corte está ligada, en la mayoría de los casos, a las funciones que tanto los marinos como los oficiales del Ejército ejercían en la alta administración. Era el peldaño más alto de la carrera administrativa, normalmente ocupaban puestos en algunas de las conserjerías supremas, y aunque tanto los marinos como los oficiales del Ejército pertenecían a otro estamento administrativo, muchos deseaban el político y el prestigio social, nada desdeñable, que daba un puesto en la alta administración. Tanto unos como otros eran, en muchos casos, personas de gran relieve en sus trayectorias profesionales; los puestos adquiridos en Madrid solían ser la recompensa a los muchos años de servicio. Por lo general eran de edad avanzada, prontos a jubilarse, por lo que esos puestos venían a ser el último destino de sus carreras. Contamos también con documentos testamentarios de un grupo de marinos que nos dan pocos datos personales. En unos casos se sabe que estaban jubilados y escogerían Madrid para pasar el fin de sus vidas; en otros ignoramos el motivo de su estancia en Madrid

De los marinos que nos ocupan, cinco eran consejeros de Guerra. El Consejo de Guerra formaba parte de la denominada «estructura polisindial» (referido al sistema de Consejos), integrada por el conjunto de Consejos heredados de los Austrias (2). Entre los consejeros de Guerra figura Joaquín Maguna Echezaneta, intendente de Marina (1780-1794), de la Orden de Carlos III (3).

(1) *Civilización material y capitalismo*. Labor, Barcelona, 1974, p. 19.

(2) CASTELLANO, J.L. (ed.): *Sociedad, administración y poder en España en el siglo XVIII. Hacia una nueva historia constitucional*. Granada, 1996.

(3) ANDÚJAR CASTILLO, F.: *Consejo y Consejeros de Guerra en el siglo XVIII*. Granada, Universidad de Granada, 1996; BERMEJO CABRERO, J. L.: «El Consejo de Guerra en el siglo XVIII», en *Estudios sobre la Administración central española en los siglos XVII y XVIII*. Madrid, 1982.

(3 bis) Archivo General Militar Segovia (en adelante, AGMS), sec. 9.^a, leg. M-16; Archivo General Simancas (en adelante, AGS), GM., leg. 1571.

ANDUJAR, F.: *op. cit.*, p. 227; VÁLGOMA, E.: *Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes*, t. I. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943, núm. 643.

Otro consejero, Juan Antonio Perea, marqués de Monteverde, empezó a servir en la Marina como oficial supernumerario de la Contaduría de Cádiz en 1726, y más tarde, en 1744, como comisario ordenador. En 1753 pasó a Ferrol como intendente de Marina, y en 1765 es nombrado consejero de Guerra, por lo que traslada su residencia a Madrid, donde muere en marzo de 1769 (4).

Ignacio Ponce de León y Ponce de León, teniente general de la Armada, ministro del Superior de Guerra, de la Orden de San Juan (Malta), nació en Jerez de la Frontera en 1722. Su padre, Francisco Ponce de León y de la Cueva, era marino, así como sus tres hermanos. Es nombrado consejero de Guerra, y por este motivo se traslada a Madrid, donde permanece hasta su muerte, en agosto de 1789 (5).

El cuarto consejero, Benito Antonio Spínola, marqués de Spínola, teniente general, nació en Génova en 1687. Su primera actuación como marino fue en la Guerra de Sucesión, donde adquiere el grado de alférez de Mar y Guerra. Pasa a Madrid en febrero de 1761 como consejero de Guerra y solicita plaza de gentilhombre de cámara, aduciendo los servicios prestados por su padre y los suyos en el viaje del rey Carlos III a España, título que obtendría en 1764. Murió en Madrid en febrero de 1774 (6).

Joaquín Gutiérrez de Ruvalcaba y Bertodano era hijo de Alejo Gutiérrez de Ruvalcaba, consejero de Castilla, intendente del Departamento de Cádiz y presidente de la Real Audiencia de Contratación de Indias. Al ser nombrado consejero de Guerra se traslada a Madrid donde muere en 1795 (7).

A la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra pertenecían tres marinos. Este organismo data de los años iniciales del siglo XVIII, cuando Felipe V divide en dos la antigua Secretaría del Despacho Universal, concentrando los asuntos militares y hacendistas en la llamada Secretaría de Guerra y Hacienda, mientras la anterior mantenía sus atribuciones sobre los demás asuntos (8).

Uno de estos secretarios, el alférez de navío Francisco Polanco Mateos. Se desconoce en qué fecha fue nombrado oficial de la Secretaría del Despacho Universal de Marina, cargo que desempeñó hasta su muerte, en Madrid, en 1776. El capitán de fragata Ciriaco García Prado era otro de los secretarios que residían en Madrid, donde murió en 1789 después de haber ocupado el cargo de oficial de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de la Marina (9).

(4) AGMS, sec. 9.^a, leg. P-77; ANDÚJAR, F.: *op. cit.*, p. 250; PAVÍA, F.: *Galería biográfica de los generales de Marina...*, Madrid, 1873, III.

(5) AGMS, sec. 9.^a, leg. P-174; AGS, Marina, leg. 62; VÁLGOMA, E.: *op. cit.*, t. III, p. 22, núm. 653; PAVÍA, F.: *op. cit.*, t. II, p. 203; ANDÚJAR, F.: *op. cit.*, p. 255.

(6) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-171; ANDÚJAR, F.: *op. cit.*, p. 271

(7) AGMS, sec. 9.^a, leg. 298; ANDÚJAR, A.: *op. cit.*, p. 214; AGS, Marina, leg. 146.

(8) ESCUDERO, J.A.: *Los Secretarios de Estado y del Despacho*, Madrid, 1976; FRANCO RUBIO, G.: «Reforma administrativa y nueva institución: Los Secretarios de Guerra y Marina en la España del siglo XVIII», en *Coloquio Internacional sobre unidad y diversidad en el mundo hispánico en el siglo XVIII*, Salamanca, 1994.

(9) *Polanco*: AGMS, sec. Montepío Militar, leg. 1173, año 1776, y GARCÍA PRADO, sec. 9.^a, leg. G-54.

Otro secretario, el capitán de navío Felipe García Alessón, nació en Madrid en 1739 e ingresó en la Marina en 1755. Después de pasar por varios destinos, Felipe se traslada a Madrid como secretario del Despacho de Marina. Fue nombrado asimismo consejero nato. Muere en Madrid en 1785 (10).

Dos marinos ocupaban Inspecciones Generales. Se trata en primer lugar del capitán general Antonio González de Arce, Inspector General de Marina. En 1796 fue ascendido a capitán general y a Inspector General de Marina. Murió en Madrid en 1805 (11).

Y el teniente general de la Armada José Joaquín Romero y Fernández Landa. En 1795 fue promovido al cargo de teniente general, y nombrado a continuación Ingeniero General de Marina, trasladándose a Madrid donde muere en 1807 a los setenta años (12).

La presencia de Jorge Juan en Madrid se debe a su nombramiento en 1770 como director del Colegio de Nobles (13), al que, con un nuevo plan de estudios, logró dotar de gran prestigio en los dos años en que lo rigió. Murió en Madrid en julio de 1773 a los sesenta años (14).

Se ignora por qué el jefe de escuadra Buenaventura Moreno Jaire se traslada en 1782 a Madrid, donde encontró la muerte dos años después, a causa de la herida ocasionada por la espada de un caballero con el que sostuvo una disputa por la negación de ceder ambos la acera; esto ocurrió en la calle del Espejo, donde vivía. Pertenecía a la Orden de Santiago (15).

Del brigadier Luis Aguilar y Ponce de León, de la Orden de Santiago, ignoramos la causa de su estancia en Madrid. Su tren de vida se asemeja a las élites de la capital. Murió en ésta en agosto de 1798 (16). El teniente general Gabriel de Aristizábal y Espinosa no ocupó ningún cargo en Madrid, pero lo hemos incluido entre los que residieron en la capital por haber nacido en ella en 1743 y haber sido Regidor perpetuo de Madrid hasta 1768. En 1802 se le encomendó la Capitanía General del Departamento de Cádiz. Murió en la Isla de León en 1805 (17).

(10) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-63

(11) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-198; VÁLGOMA, E.: *op. cit.*, t. III, núm. 625

(12) VÁLGOMA, E.: *op. cit.*, t. III, p. 78, núm. 1156; F. PAVÍA, *op. cit.*, t. III, P353; CARRASCO, J.: *Icono-biografía de los generales españoles*. Madrid, 1901, núm. 424.

(13) PESET, J.L.: «Ciencia, Nobleza y Ejército en el Seminario de Nobles de Madrid (1770-1788)», en *Mayans y la Ilustración*, 2 vols., Valencia, 1981; F. AGUILAR PIÑAL, «Los Seminarios de Nobles en la política ilustrada», en *Anales hispánicos*, núm. 40, p. 329

(14) Jorge Juan, en 1755, funda en Cádiz la Asamblea Amistosa Literaria, donde se discutía de matemáticas, física, geografía, higiene, historia y antigüedades. También ejerció de embajador en Marruecos en 1767, cargo que desempeñó de manera impecable. Escribió el *Compendio de la Navegación*, obra que pretendía mejorar la enseñanza de sus discípulos. CARRASCO: *op. cit.*, ms 566, 573, 682; VÁLGOMA: *op. cit.*, t. I, núm. 527; PAVÍA: *op. cit.*, t. II, p. 332

(15) AGMS, sec. Monte pío Militar, leg. 1183, año 1785; PAVÍA: *op. cit.*, t. I, p. 697; CARRASCO, E.: *op. cit.*, núm. 405

(16) AGMS., sec. 9.^o, leg. A-40

(17) Archivo Histórico de protocolos, leg. 24.912; VÁLGOMA: *op. cit.*, t. II, núm. 1868; PAVÍA: *op. cit.*, t. I, p. 79; CARRASCO: *op. cit.*, p. 268.

El comisario de Marina Antonio Sáñez Reguat (en algunos documentos figura como Sánchez) pasó la mayor parte de su vida en Madrid. Su primer trabajo, en 1763, fue en la renta de Correos de Barcelona, ciudad donde había nacido. Tres años después pasó a Madrid como oficial de la Secretaría de la Dirección General de Correos. Murió en Madrid en 1804. Este comisario poseía una gran biblioteca, era socio de la Sociedad Económica de Amigos del País de Sanlúcar de Barrameda y miembro de número de la Sociedad Matriense. Escribió cuatro obras sobre pesca (18.)

Sospechamos que tres oficiales ordenadores escogieron Madrid al llegar la jubilación. Se trata en primer lugar de Gregorio Adurriaga, del que sólo sabemos que murió en Madrid en 1787 de «unas terciarias malignas». Su inventario nos muestra un alto nivel de vida, incluye entre otras cosas un oratorio, carruajes, libros y cuadros (19).

Del comisario ordenador Pedro Montenegro sólo contamos con su testamento, del que sacamos pocos datos personales. Pertenecía a la Orden de Carlos III, murió en Madrid en 1790, a los 60 años y fue enterrado en la parroquia de San Luis (20).

Tampoco nos dan muchos datos el testamento del comisario ordenador jubilado Gabino Ester y Montserrat, que murió en 1790 a los setenta y cuatro años y también fue enterrado en la iglesia de San Luis (21).

El contador de navío jubilado José Ortega Orellana vivía en la calle del Horno. Murió en 1790 y fue enterrado en la parroquia de San Martín de «secreto» y «de pobre» (22).

Otro marino que debió escoger Madrid para su jubilación fue el teniente general Manuel Guirior Portal, marqués de Guirior y caballero de Malta. Después de una dilatada carrera se trasladó a Madrid, donde murió en 1788 a los ochenta y cinco años (23).

Del teniente de Artillería de Marina Felipe López Rivera poco se sabe; sólo contamos con su inventario, y por él sabemos que murió en 1797 (24). Es el mismo caso del capitán de navío José Fermín Piña, por cuyo testamento se sabe que murió en Madrid en 1786 (25).

También contamos con pocos datos acerca del teniente general Antonio Valcárcel Flores; se ignora por qué residía en Madrid. Su testamento consistía en un pliego que le dio a un fraile de la iglesia de San Felipe Neri, pliego donde solamente manda que le entierren en dicha iglesia. El resto de las disposiciones sobre cuestiones de la muerte lo deja a la voluntad de los albaceas (26).

(18) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-39; FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Biblioteca marítima española*, t. I. Palau y Dulcet, Barcelona, 1995, p.187.

(19) AGSM, sec. 9.^a, leg. A-27, García Carraffa, t. II, 12, 150-153.

(20) AGSM, sec. Monte Pío Militar, leg. 1190, año 1790.

(21) *Ibidem*, leg. 1189, año 1790.

(22) *Ibidem*, leg. 1190, año 1790.

(23) *Ibidem*, leg. 1192, año 1789.

(24) *Ibidem*, sec. 9.^a, leg. L-80.

(25) A.H.P., leg. 24.835.

(26) VALCÁRCEL: AHP, leg. 24.837; PIÑA: AHP, leg. 24.835.

El Madrid que encontraron los marinos al venir a vivir a la capital era una de las ciudades más populosas de España, aunque no alcanzaba ni por su tamaño ni por su esplendor a otras capitales de Europa. Su extensión al comenzar el siglo XVIII era de seis kilómetros cuadrados. Rodeada de escasos bosques, y de algunas huertas, chozas y tejares, éste era el paisaje que se podía divisar extramuros. Sitios como el Retiro, la Casa de Campo y El Pardo eran como un oasis de verdor en la desierta planicie. Esta desolación se debía a la necesidad de abastecer de leña y carbón a la capital (27). En esta superficie vivía una población que en 1700 se podía calcular en 140.000 personas y en 1800 se amplió a 180.000 (28). Esta población vivía en las poco más de ocho mil viviendas, su composición social, según el censo de 1787, muestra un número de hidalgos de 8.618; empleados civiles, 5.085; militares —no incluida la guarnición—, 497; los criados ascendían a 17.272; el clero secular reunía a 1.719 sacerdotes y los regulares a 2.430 frailes y 1.119 monjas (29).

La visión que dan algunos extranjeros del Madrid de mediados de siglo es de una ciudad sucia y mal urbanizada. (30). Y a pesar de las obras emprendidas para mejorar la limpieza, a finales de siglo Madrid seguía siendo un lugar bastante deprimente, cuyas calles eran un cúmulo de suciedad y miseria (31). Otras de las características de la capital era lo difícil que resultaba distinguir los barrios ricos de los más miserables debido a lo anárquico de la construcción, ya que las residencias confortables lindaban con «casas a la malicia» (32).

La villa, por motivos económicos o por falta de una burguesía adinerada, nunca llegaría a ser, como tantas antiguas ciudades españolas, una ciudad palaciega; por el contrario, contaba con numerosas construcciones modestas (33).

(27) DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Sociedad y Estado en el siglo XVIII*. Ariel, Barcelona, 1984, pp. 200 y ss.

(28) CARBAJO ISLA, M.: «Primeros resultados cuantitativos de un estudio sobre la población de Madrid (1742-1836)», *Moneda y Crédito*, diciembre 1968.

(29) DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *op. cit.*, p. 204.

(30) GARCÍA MERCADER, *Viajes de extranjeros en España*, t. II. Aguilar, Madrid, 1969.

(31) GLORIA SANZ, M., y PATRICIO MERINO, José: «Saneamiento y limpieza de Madrid en el siglo XVIII», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XII, 1976, p. 119.

(32) Esta modalidad de casas surgió por el problema de alojamiento que se planteó en Madrid desde que Felipe II decidió hacer de ella su capital. Como era de suponer, había que albergar no sólo la Corte, sino también la Administración, en ambos casos con numerosas personas. En 1561 el rey adoptó una medida drástica: la famosa «regalía de aposento», que requisaba las casas de pisos. Pero como esta medida no bastaba, el 20 de marzo de 1565, para estimular la construcción, eximió de la regalía correspondiente durante quince años a las casas recién construidas. Estas concesiones no impidieron que los madrileños prefirieran escapar totalmente del decreto no construyendo más que viviendas de planta baja, las famosas «casas a la malicia». Véase al respecto: MOLINA CAMPUZANO, M.: *Planos de Madrid de los siglos XVII y XVIII*. Madrid, 1960, p.152.

(33) MARÍN PERELLÓN, F.J.: «Madrid, ¿una ciudad para un rey?», en *Carlos III, Madrid y la Ilustración*, Equipo Madrid, Madrid, siglo XXI, 1988, p.125. PALACIO ATARD, en su obra *Los españoles de la Ilustración*, Madrid, Guadarrama, 1964. La cuestión del consumo y su evolución la ha puesto de manifiesto Bartolomé Yun Casalilla, «La historia económica por el lado de la demanda y el consumo: unas reflexiones generales», en *Consumo, condiciones de vida y comercialización*, (Cataluña y Castilla, siglos XVIII- XIX). Junta de Castilla y León, Valladolid, 1977.

Niveles de vida: Los inventarios

En el siglo XVIII se produce la «revolución del consumo», término acuñado por Neil McKendrick, que apuntaba a nuevas concepciones del espacio doméstico generadas por estímulos en la demanda de objetos para el hogar y en las formas de sociabilidad de tipo burgués. Estas nuevas formas de consumo están en función de las mejoras en la comercialización y de la promoción de los productos para extender el consumo entre los grupos nobiliarios y convertirlos así en objetos de moda, apetecidos a partir de entonces por otros sectores de la sociedad deseosos de emularlos (34).

Con estas consideraciones nos adentramos en los inventarios de este grupo de marinos con residencia en Madrid, que dan las pautas de consumo y estilos de vida semejantes, en algunos casos, a las élites nobiliarias de la villa. Este instrumento legal relaciona aquellos muebles e inmuebles encontrados a la muerte del finado, sobre todo por aquellos individuos que contaban con un patrimonio que heredar. Los militares y marinos tenían las mismas pautas legales como la generalidad de la población, pero además tenían la obligación de que se les efectuara inventario de aquellos bienes que tuvieran en el momento de la muerte, a diferencia de la población civil (35). Pero para los marinos había otra forma de testar cuando estaban embarcados, era el testamento marítimo, basado en la necesidad de testar a los que se encuentran en circunstancias extraordinarias (36).

La casa

En el Madrid de principios de siglo había pocas casas para alquilar, lentamente se despertó esa necesidad por lo que se observan casos de propietarios que tenían varias casas para sacarles una renta (37).

A los militares que venían a Madrid se les solía procurar casa en los cuarteles o en otras dependencias militares, y a los altos cargos se les alojaba en las llamadas «Casas de la Administración», casas requisadas por el Estado para alojar a los funcionarios, localizadas en su mayoría en el entorno de Palacio (38).

(35) Las Ordenanzas de Carlos III de 1768 se ocupan de regular todo lo concerniente a testamentos militares, según consta en el tratado VIII, título II, capítulo XV, cuyas disposiciones estuvieron vigentes hasta la aparición del Código Civil de 1888. VALLECILLO, A.: *Ordenanzas de Su Majestad para el régimen, disciplina, subordinación y servicio*, t. III. Imp. De Andrés y Día, Madrid, 1852.

(36) GUTIÉRREZ SOLAR, E.: «Testamentos a bordo de los buques de guerra», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 8, p. 45.

(37) Cuestión abordada por CARO LÓPEZ, V.: «Casas de alquiler en el antiguo Madrid», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XX, p. 97, 1983.

(38) Yanine Fayard, que ha estudiado los domicilios de los miembros del Consejo de Castilla, ha localizado estas casas de la Administración en ocho calles. Al sur había una en la calle de Atocha, otra en la de Barrionuevo y otra más en la de Juanelo; al norte-noroeste se localizan en la calle del cuartel de guardias de corps, calle de las Pozas, de Valverde, de Leganitos y de San Bernardo. *Los Miembros del Consejo de Castilla*. Madrid, Siglo XXI, 1982, p. 418. Según

Al estudiar los inventarios de algunos marinos se observa, sobre todo desde la segunda mitad de siglo, el cambio socioeconómico habido en España y los primeros pasos en el largo camino hacia la modernización. Es el impacto causado sobre la vida social española por la asimilación por parte de sus élites de los nuevos principios de utilidad, sociabilidad y felicidad (39). Uno de los cambios más acusados fue el tratamiento que se le fue dando al interior de las viviendas, cambios dirigidos a una mayor racionalidad en la funcionalidad de las habitaciones, en la forma de amueblarlas y en el nivel de confort alcanzado (40). Aparecen por primera vez algunos muebles, como los armarios, cofres o sofás. Los muros, además de los espejos, empiezan a ser decorados con papeles pintados, frisos y repisas. Aparecieron los biombos, que delimitaban los espacios, puertas y ventanas de cristal y otros elementos decorativos como las cornucopias, empleadas a finales del XVIII y comienzos del XIX (41).

Los muebles

Con frecuencia los inventarios hacen referencia a la distribución de la vivienda, detallan habitación por habitación así como los objetos y muebles que contienen, detalles indicativos del modo de cómo se desarrollaba la vida cotidiana de sus habitantes. En lo que respecta a los inventarios consultados, pocos hacen referencia a la descripción de la casa, aunque en algún inventario, como el de Jorge Juan, se citan algunas habitaciones como una sala, un gabinete y una cocina, pero nada dice de dormitorios, que debían de ser varios.

Por los muebles, llamados en los documentos «carpinterías», se conoce el grado económico y social de sus moradores, caso del conjunto de muebles que poseía el capitán de fragata Ciriaco García Prado, que fue valorado en 7.155 reales, incluidos los de «madera de nogal y de pino».

«Se trataba de una sillería de “aya” (*sic*) de doce sillas de brazos y doce taburetes dados de color de Porcelana y filetes azules, todos con asientos y respaldos de «redecilla de junto, los más bien tratados»; además figuran cuarenta y cuatro sillas «finas, fábrica bascongada, todas torneadas, con asientos de paja, los veintitrés grandes, y los restantes chicas».

Los muebles de los dormitorios se componían de:

Mesonero Romanos, había algunas casas del Real Patrimonio en la calle de Leganitos; seguramente son las mismas que las de Administración. *El antiguo Madrid*, (ed. facs), 1990.

(39) SARRAILHS, J.: *La España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*. Fondo de Cultura Económica, México, 1957.

(40) GUTIÉRREZ MAYILLO, A.: *Familia y vida cotidiana de una élite de poder. Los regidores madrileños en tiempos de Felipe II*. Madrid, 1993.

(41) YUN, Bartolomé: *op. cit.*

«un catre de nogal, torneado, de pilares altos para colgaduras, completo, con trabielas y cabecera recortada, y otro de “pilares vajos, maltratados; una cama de seis tablas, pies lisos, dados en verde, para familia” [debe ser para criados]; tres cofres, dos cubiertos de baqueta negra y «herraje estañado», el otro cubierto de pellejo, con cuatro barrotes en la tapa». (42).

El teniente general Espínola tenía un mobiliario similar. Constaba de «doce sillas de brazos, talladas y doradas las molduras, con fondos de porcelana, de madera de nogal reenchidas de cerda y cubiertas de Damasco de estopa de seda pajizo, con sus fundas de cotton». Este conjunto fue valorado en cincuenta reales. Tenía así mismo un conjunto de canapé de tres asientos, «compañeros, y este vale cuatrocientos y cinco reales y las sillas mil seiscientos y veinte reales...que hacen las dos partidas dos mil veinte y cinco reales». Tenía además dos canapés «antiguos, tallados y corleados, cubiertos de mantel pintado con sus fundas de cotton», cuyo valor era de doscientos cuarenta reales.

El inventario de muebles termina con una «silla cómoda, antigua guarnecida de Damasco carmesí, con su almohadón de los mismo, lleno de pluma viva», cuyo valor era de sesenta reales. En el cuerpo de hacienda los muebles de madera se tasaron en 12. 240 rs. (43)

Jorge Juan no poseía muchos muebles. Los más valiosos consistían en «un conjunto de canapé de tres asientos, de nogal, forrado de damasco carmesí; nueve sillas de brazos y nueve taburetes», que fueron tasados en dos mil setecientos ochenta y cinco reales. Poseía además una mesa de caoba, para juego, “con varias separaciones”; dos mesas de dibujo y otra nueva de nogal vieja tasada en veinticuatro reales. El mobiliario se completaba con doce taburetes de tijera con respaldos de damasco carmesí, y treinta y una sillas de paja, color azul, tasadas con cantidades diferentes cuyo conjunto se tasó en ciento y cuarenta y un real. En el inventario de las camas sólo se cita “una duquesa con su colchón y almohadón, de damasco carmesí, valorada en mil doscientos reales” (44).

La decoración

Hacia mediados de siglo se observa un incremento considerable de nuevos elementos decorativos. En las casas de las altas esferas sociales no escatimaban nada pues, aunque vivieran en casas de alquiler, a menudo formaba parte de su tren de vida un muestrario de objetos ostentosos. Ahora las casas de los más ricos aparecen engalanadas con espejos, tapices, corni-

(42) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-54.

(43) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-171.

sas, papeles pintados, cenefas, frisos de madera, cornucopias y puertas y ventanas de cristal, porque los cristales, con su brillo, forman parte de la decoración. De esta manera se observa un cambio sustancioso en la decoración de las casas, antes tan austeras, con las paredes sólo cubiertas por algún cuadro, estampas de santos o algún repostero. En las casas de algunos de los marinos que nos ocupan se pueden detectar los cambios introducidos en los modos de decorarlas, pues hacen uso de los nuevos elementos decorativos (45). Uno de los que no faltaban en las casas de alto nivel eran los espejos. El marqués de Spínola tenía dos de «estilo veneciano, de vara y tercia, de luna maltratada, con sus marcos dorados y tallas», cuyo coste era de 1.500 reales. Tenía otros dos más pequeños, de menor cuantía, pues fueron valorados en doscientos veinticinco reales, y otro de media vara de alto en veinticuatro reales.

Otros de los elementos de decoración eran las repisas. En la casa del marqués figuran cuarenta y seis pequeñas, talladas, «de diferentes figuras y clases», valoradas en veinte reales cada una. También figuran las cenefas, muy de moda para cubrir las paredes. En casa del marqués había nueve «a la italiana, doradas, con su nueva caña» que fueron tasadas en trescientos treinta y siete reales. El conjunto de pinturas, espejos y cornucopias fue valorado en 12.143 rs. (46).

La casa de Jorge Juan no contaba con muchos elementos de decoración; sin embargo, poseía una serie de espejos que debían ser de gran calidad, a tenor de cómo fueron tasados. Por un lado, figuran dos espejos «de medio vestir, cada uno de dos lunas, el mayor de cuatro tercias, sus marcos tallados y dorados», valorados en dos mil cuarenta reales; tenía a su vez otros cuatro «de a vara, de lunas, talladas y doradas» tasadas en 980 reales; poseía además un número apreciable de cornucopias, doce de ellas «de dos mechas cada una, que fueron tasadas en 980 reales; otras ocho eran cuadradas, «de media vara de luna», cuyo valor era de 400 reales. Aparte de los relojes, de los que ya nos ocuparemos, consta «un navío puesto en una urna de cristal que no se le da valor». (47).

Al capitán Ciriaco García del Prado se le inventariaron un número apreciable de elementos de decoración. Por una parte figuran:

37 varas de friso «pintado al temple, dibujo floreado a cuarteles, con cenefa y media caña dorada»; por otra, una colgadura de papel pintado de «garzones de flores, flechas y aves que se halla puesto en la sala principal»; «otra de lo mismo de diferente dibujo, fondo color oro que se halla puesta en la alcoba»; también figura un espejo «de medio vestir

(45) CRUZ, J., y SOLA, J.C.: «El mercado madrileño y la industrialización en España», en *Consumo, condiciones de vida y comercialización*, p. 335

(46) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-171.

(47) AHM, leg. B, núm. 23, Elche.

de dos lunas, la mayor de tres cuartos y medio de alto y tres cuartas cumplidas de ancho, y la otra de dos tercias de marco dorado y adorno tallado y floreado con su piedra jaspe; otro espejo de media vara de «luna escasa, marco de cedro, para tocador». También constan treinta y dos vidrios «entrefinos, que se hallan puestos en las puertas vidrieras de los balcones, más un postigo con cinco vidrios entrefinos....con su bastidor» (48).

En el inventario del capitán de navío Felipe García Alesón figuran cuatro postigos «de quita y pon que hay en la pieza larga y tiene cincuenta y un vidrios, más dos puertas de vidrieras que hay en la antesala» (49).

En los inventarios a veces no se especifica el número de objetos que poseía el testador, sólo figura la cantidad con que han sido tasados. Es el caso del teniente general Ignacio Ponce de León, a quien le valoraron las pinturas, espejos y cornucopias en 3.750 reales (50).

Una novedad que aparece a partir de la segunda mitad de siglo es la aparición de las arañas de cristal con velas de cera, que además de dar luz despedían un olor muy agradable y sustituían a las pesadas lámparas de cangilones de aceite. El marqués de Espínola tenía dos de estas nuevas lámparas, una grande, a la «que le faltan dos mecheros», y la otra «más chica, de seis mecheros, y uno menos», las dos fueron tasadas en 750 reales (51).

Los relojes son otro de los objetos que figuran con frecuencia en los inventarios. El marqués de Spínola poseía varios:

«uno de Paris, «su autor Gille L'ènné, con su repisa de sobremesa, de oras y media, de quince días de cuerda, bronceado de metal todo», valorado en 150 reales; otro «más chico, con su repisa, de París, de muestra de repetición, su autor Garodin», tasado en 900 reales; era de faltriquera, de oro labrado, usado, hecho en Inglaterra por el autor Villan Creack, cuyo valor era de 900 reales (52.)

El brigadier Luis Aguilar tenía un reloj de sobremesa tasado en 100 reales, y al teniente general Ignacio Ponce de León le valoraron los tres que poseía en 2.580 reales (53); los relojes del capitán Felipe García Alesón son verdaderamente curiosos; figura en primer lugar

«un reloj bastante usado y cadena de plata», «otro de lo mismo con caja y sobrecaja muy usado y descompuesto, con cadena de

(48) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-54.

(49) *Ibidem*, leg. G-63.

(50) *Ibidem*, leg. P-.

(51) *Ibidem*, leg. S-171.

(52) *Ibidem*, leg. S-171.

(53) *Ibidem*, leg. P-174.

azero»; uno de sol, con «abuja (*sic*) de marear y barómetro de plata, en una caja de nácar con embutidos sobredorados»; figura así mismo un reloj de «Péndola Real, con su caja de charol encarnado, con flores de oro, descompuesto», que a pesar de todo fue valorado en seiscientos reales; figura también un reloj de oro con cadena de lo mismo y caja de concha «muestra de porcelana, hecho en Ginebra» y, por último, figura un despertador «de veinticuatro horas, de cuerda, con sus minutos, hecho en Inglaterra», todos ellos valorados en 9.727 reales. (54).

Jorge Juan poseía relojes de gran valor. Tenía uno de péndola real, fabricado por Elicot y tasado en 1.500 reales; otro de sobremesa, con su peana y despertador, caja de charol encarnado, fabricado por Notrón, valorado en 900 reales; más dos relojes de faltriquera, uno de oro «con segundos, y también fabricado por Elicot, valorado en tres mil reales, y el otro también de faltriquera, de plata, valorado en trescientos sesenta reales (55).

Además de los tapices, los cuadros constituían otro de los elementos de decoración. Cuando son de calidad, en los inventarios se los designa como «pinturas». También figuran las estampas y los grabados piadosos. Había cuadros de todos los tamaños y temas, sobresaliendo en número los religiosos. El capitán García Alesón poseía cuatro cuadros de tema muy repetido en esos años: los cuatro tiempos del año, de tres pies y medio de ancho y cuatro de alto, con marcos dorados, tasados en 3.600 reales. Debían de ser cuadros de calidad, pues se dice en el inventario «por ser alhajas conocidas del capital del referido su padre». Poseía además dos lienzos ovalados de siete cuartas, y dos cuadros «con sus marcos dorados», con escenas del *Baño de Susana* y la *Embriaguez de Lot*, tasados en 2.000 reales; se incluyen dos tablas de la pasión de Cristo, de un tercio de alto y medio de ancho, con marcos de «talla antigua» valorados en ciento cuarenta reales; termina la tasación con un lienzo de seis pies de alto y cuatro de ancho, con marco dorado, que representa a *San Pedro y la moza de Pilatos*, valorado en 500 reales. A veces se da el valor global de los cuadros sin especificar más. Es el caso de Sáñez Reguart, al que le tasaron las «pinturas» en 772 reales (56).

Al brigadier Luis de Aguilar y Ponce de León le tasaron sus cuadros en 2.927 reales de un total de catorce. Son cuadros de poco valor, y en contra de lo usual, sólo poseía tres cuadros de tema religioso (57).

En la valoración de las «pinturas» del teniente general Ignacio Ponce de León están incluidos los espejos y cornucopias, que sumaban un total de 3.750

(54) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-33.

(55) AHM, leg. B. núm. 23, Elche.

(56) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-33.

(57) AGMS, sec. 9.^a, leg. A-40.

reales. Poseía un cuadro de la *Virgen de los Dolores*, valorado en 300 reales; otro de *San José*, con marco dorado, valorado en 120 reales, y seis «países» (paisajes) de arboledas y figuras tasados en ciento 150 reales (58).

El capitán Ciriaco García Prado poseía algunos cuadros de escaso valor y abundantes estampas. Por un lado se inventariaron seis estampas de papel, de «Marinas, en marco de pino, dados de negro y con filetes dorados, con sus vidrios entrefinos, valorados cada uno en diez reales»; una estampa de la *Sagrada Familia* de dos tercios de alto, marco dorado, con su vidrio, valorada en noventa reales; tenía a su vez seis estampas de «distintos santos», con sus marcos, valorada en cuatro reales. Se cita como pinturas lo que debían de ser estampas, dado su bajo coste, a cuatro pinturas de diferentes «efigies», con sus vidrios y marcos dorados y filetes dorados, valoradas en ochenta reales; la pintura que tenía de *Santa Librada* debía de ser asimismo de poca calidad, tenía media vara, marco ordinario antiguo, con cristal, valorados en treinta reales; además tenía ocho pinturas «ordinarias de retratos, con sus vidrios y marcos de cedro», valoradas en 120 reales. Se nombran tres cuadros de mejor calidad. Uno representaba a la *Concepción*, «de vara y cuarto de alto y la correspondiente de ancho», con marcos y targetes dorados, con su remate, valorado en cuatrocientos cincuenta reales; las otras dos pinturas «compañeras, pintadas en lienzo, la una de *San José y el Niño Dios*, la otra de *Nuestra Señora de los Dolores*», de marcos tallados y dorados, con sus vidrios, fueron valoradas en 200 reales (59).

En la tasación que se hizo al marqués de Spínola se engloban los cuadros, espejos, cornucopias y arañas, valorados en 12.116 rs. Se inventariaron 58 cuadros, cantidad elevada, si bien la calidad de los mismos dejaban mucho que desear. (60).

Jorge Juan no poseía cuadros de calidad. Junto a cinco lienzos pintados en vidrio, con marcos negros, valorados en 80 reales, tenía 17 cuadritos «desiguales», tasados en 217 reales, más otros seis con imágenes de los arsenales de Londres, tasados en 540 reales, y otros cuatro «más chicos», tasados en 560. De peor calidad debían de ser los siete cuadros «alemanes», pues fueron tasados en ochenta y cuatro reales. Sin embargo las dos «pinturas compañeras», con temas de historia con marco dorado fueron tasadas en 800 reales (61).

(58) AGMS, sec. 9.^a, leg.174.

(59) MONTORO, M^a del Carmen: « El grabado como plasmación de la religiosidad popular», en *Religiosidad popular*, Antropos, t. I, Barcelona, 1989, p. 190. AGMS, sec. 9.^a, leg. G-54.

(60) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-171.

(61) AHM, leg. B, núm. 23, Elche.

El ajuar doméstico. Vajilla, ropa, tapices y alfombras

La vajilla de la casa es uno de los elementos descritos más minuciosamente en los inventarios; en la mayoría de ellos el número de objetos es considerable, de modo que para no ser exhaustivos sólo expondremos los del capitán Ciriaco García del Prado. En primer lugar figura un «recado de China», de flores, para café, con ocho tazas y 12 platillos, con su azucarero y cafetera, valorado en 200 reales; tenía otro completo, con su «tiborcillo», más 17 jícaras de china y dos jarritas de lo mismo. Entre los objetos que no suelen citar los inventarios están los de barro de Inglaterra, como el que tenía este capitán, que poseía un «recado para el café» y una vajilla entera valorada en 1.200 reales. Las tacitas para «dulce» sumaban 94 piezas y otras 58 sin asas, y entre los numerosos objetos de vajilla también figura además de «setenta y un vidrios entrefinos de terciá de largo y lo correspondiente de ancho» valorados en 219 rs.

En cuanto a los utensilios de cocina de la casa del capitán García Prado, le fueron tasados en 1.080 rs (62).

A veces esta partida de utensilios de cocina se engloba con otros objetos en los cuerpos de Hacienda, caso del teniente general Ignacio Ponce de León, cuya «batería de cocina, sus enseres, loza y esteras» se le valoraron en 8.250 reales, suma muy elevada si consideramos que las pinturas, espejos y cornucopias fueron tasados en 3.650 (63).

La ropa de casa es otro de los elementos que suelen describir los inventarios con minuciosidad. Esta partida, a la que se denominaba «ropa blanca», solía ser tasada por una costurera. En algunos inventarios se detecta el cambio económico que se iba verificando desde mediados de siglo por el número elevado de prendas en ellos consignados. En el inventario del marqués de Spínola se citan

cinco «tablas» (mantelerías), una de «alemanisca «(clase de tejido) que tiene unas puntadas (bordados), bien tratada»; otra «grande de lo misma calidad, algo manchada»; otra algo más pequeña y dos para mesa grande, una con «remiendos, y la otra con bastantes picaduras». Las servilletas son numerosas. Tenía por una parte cinco sin estrenar, de «ojo de perdiz», otras cuarenta y nueve viejas, unas de gusanillo, de ojo de perdiz, otras adamascadas, y otras diez de gusanillo. A su vez figuran tres tablas de manteles muy viejas, 74 «rodillas de cocina muy viejas» y 41 delantales de cocina viejos (64).

El capitán García del Prado contaba con un ajuar numeroso. Tenía:

(62) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-54.

(63) AGMS, sec. 9.^a, leg. P- 174.

(64) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-171.

27 tablas de manteles, los había de gusanillo alemanisco, otros de lienzo, unos bien tratados; cuarenta toallas de lienzo, y otra «como de vara con listas encarnadas». También poseía setenta y dos sábanas, las había de «Coruña, ordinaria, de caserillo ordinario, once de lienzo fino extranjero, doce de casero de Flandes, bastante usadas»; contaba con cincuenta y cinco almohadas, unas «finas, lisas, siete de Bretaña, cuatro lisas y las tres restantes, más finas, guarnecidas de Cambray, de flor menuda» (65).

El crecimiento económico y demográfico también se refleja en la ropa personal. Por una parte, se concedió importancia a la capacidad de estar a la moda para la mayor parte de la población por otra, se tendió a comprar y acumular ropa de mayor calidad (66). Para no ser exhaustivo en la relación de ropas personales, sólo citaremos la del capitán García Prado, por la relación que se hace del vestuario como oficial. Primeramente se cita un

«Uniforme grande de oficial de Marina, con divisa en la manga, de capitán de Fragata, compuesto de casaca, chupa y un par de calzones, todo bien tratado», que fue valorado en seiscientos reales. También figura otro uniforme «que le llaman piti», con las mismas prendas. Se citan así mismo tres pares de calzones de paño azul, cuatros chupas, dos blancas de Cotonia, otras dos de pana de «algodón en las delantera con espaldas de lienzo»; tenía también un chaleco con delantera de Cotonia acolchada que «llaman picado, guarnecida de cinta angosto de China». Figuran dos capas, la una de paño azul, «muy usada y apollillada, y otra de paño fino»; ocho pares de medias de seda blanca, dos pares de zapatos de Cordobán, nuevas, inglesas; un espadín «con puño dorado, de ordenanza, con viricú y vaina verde»; un sombrero «cuasi nuevo guarnecido de galón de oro para uniforme, con escarapela encarnada». Entre la ropa blanca figuran dos camisas, «de distintos lienzos», dieciocho corbatines de «muselina», dieciséis pares de calcetas, algunas «nuevas, de hilo de buena calidad, veintiséis pañuelos, algunos blancos, de china, con cenefas de flor menuda, otros con cenefa angosta estampada de flor menuda y cuatro peinadores de Bretaña «bastantes usados»... (67).

También resulta curiosa la cantidad de guantes que tenía el capitán García Alesón. Así se describen en el inventario:

(65) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-54.

(66) PINEDO, F. de: «Coyuntura y política económica», en TUÑÓN DE LARA, M. (dir.): *Historia de España. Centralismo, Ilustración y agonía del Antiguo Régimen*, vol. VII. Labor, Barcelona, p. 52.

(67) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-54.

«Un par de guantes de Vicuña, otros dos de cabretilla (*sic*) color de Avellana, usados; otros tres pares nuevos, también de color avellana; otro par de piel de rata, rotos; otros dos pares de cabretilla blanca; otro par de ilo (*sic*), bien tratados; otro par de ilo, rotos; otro par de ilo nuevos; otro par de cabretilla color de rata; dos manguitos de terciopelo negro» (68).

Las alfombras y los tapices constituían elementos a tener en cuenta en el marco de vida de los madrileños. Los balcones de las casas se acostumbraba cubrirlos con cortinas en invierno y esteras en el verano. Unas y otras se sujetaban en varillas de hierro fijados en el exterior de la fachada. Las esteras estaban fabricadas con algo parecido al esparto, se enrollaban pese a su grosor. Durante las horas de sol se dejaban caídas, bien ocupando el hueco del balcón, bien dejando un espacio al ponerlo sobre la barandilla de la balaustrada. Se solían regar para mantenerlas húmedas con el fin de que el aire al pasar a través de ellas se enfriara en el agua que había adsorbido y refrescara. Entre los tapices había reposteros o colgaduras (designados en los documentos como «tapicerías»), eran elementos de confort en una ciudad donde los inviernos eran tan crudos; por lo que constituían uno de los principales signos de riqueza de las familias acomodadas (69).

Algunos marinos contaban con estos elementos para combatir el frío. El capitán García Alesón tenía «una tapicería de «once paños hermanos, ordinarios, fábrica de Francia, con cenefas de foyaje (*sic*), que tiene de corrida cuarenta y cuatro varas y cuatro varas de caída». Fue tasada en 3.067 reales (70).

Al capitán general Luis Aguilar Ponce de León le inventariaron:

una colgadura de lienzo, «pintado al fresco y barnizado, que pertenece a la antesala del cuarto principal, y que se regula en cuarenta cuatro barras, a seis reales son doscientos sesenta y cuatro reales», contaba además con ocho «barrones de Fierro puestas en varias ventanas» Tenía varias esteras como «un royo de estera del Romedan; otras cinco de varias piezas, de invierno; una estera de esparto machacado de nueve varas de largo, por dos de ancho; una de los mismo, cuadrada de la pieza del comedor; «una de la pieza de bestir, manchada» ; otra de lo mismo del anterior, bien tratada; otra de nueve de largo (71).

(68) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-33.

(69) CORRAL, J. del: *La vida cotidiana en el Madrid del siglo XVIII*. La Librería, Madrid, 2000; ESPADAS BURGOS, Manuel: *Niveles materiales de vida en el Madrid del siglo XVIII*. Conferencia, Madrid, 1977.

(70) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-33.

(71) AGMS, sec. 9.^a, leg. A-71.

García Prado contaba entre colgaduras y cortinas, treinta y siete. Las había de Damasco carmesí, de algodón de listas y flores, de tafetán sencillo, carmesí, de estopa y angulema, unas eran para balcones y otras como doseles de cama (72).

Jorge Juan tenía:

cuarenta piezas entre colgaduras y cortinas. Las había de varias clases pero la mayoría eran de Damasco. Ocho de ellas tenían cenefas, las italianas fueron valoradas en dos mil doscientos sesenta y cuatro reales. Había otras seis cortinas de cuti, para balcones, una de ellas nueva. También contaba con una alfombra turca «ordinaria, bien tratada, de ocho varas de largo y cinco de ancho, fue tasada en la cantidad nada despreciable de dos mil ochocientos cuarenta reales» (73).

Carruajes y mulas

En el Madrid del siglo XVIII los carruajes constituían uno de los signos de lujo por los que se juzgaba el nivel de vida, en virtud de la necesidad social de distinguirse del pueblo; pero había otra circunstancia que forzaba a los madrileños a tener coche, y era el estado lastimoso de las calles, donde el barro, los cantos rodados de la calzada y los desperdicios tirados desde las ventanas las hacían intransitables. Por otro lado, el Estado agudizaba la sensación de respetabilidad que daba el coche impidiendo su uso a las personas de menor cuantía. Pero por otro lado se puso límites al adorno de los coches por el afán de ostentar y lucir, por lo que se trató de poner freno a este exceso de lujo. Con este fin se expidió una pragmática por la que, se decía que, «para frenar el exceso que se ha experimentado en el abuso de los adornos de los coches, así como en las estufas, literas, forlones y calesas (...) no se pueden hacer bordados de oro ni de seda alguna...» (74).

En ocasiones los propietarios de coches contaban con varios; es el caso de algunos marinos con residencia en Madrid. Jorge Juan poseía una berlina a la francesa, color de porcelana, los tableros, las molduras de talla «dado en verde», por dentro estaba tapizada en Tripe verde», fue valorada en siete mil quinientos reales. Tenía también otra berlina más usada con tableros verdes, molduras y talla dorada, y el interior tapizado de «tripe verde de Olanda y las cortinas eran del mismo color», fue tasada en dos mil doscientos reales (75).

(72) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-54.

(73) AHM, leg. B, núm. 23, Elche.

(74) *Novísima Recopilación*, t. III, libro VI, título XIV, p. 201.

(75) AHM, leg. B, núm. 23, Elche.

Felipe García Alesón tenía un coche de color «yema de huevo, a la francesa, forrado de media grana, tasado por el maestro de coches Eusebio Aberasterin en diez mil quinientos reales» (76). El que poseía coches de gran valor era el teniente general Ignacio Ponce de León, cuyo valor global era de treinta y cinco mil quinientos reales. Contaba con:

una berlina a la inglesa con la caja y la talla doradas, forrada en terciopelo carmesí labrado, valorada en dieciocho mil reales. También tenía otra berlina a la inglesa, forrada de paño aplomado, con pescante, valorada en once mil reales. Tenía otra berlina a la francesa, usada, forrada en terciopelo amarillo, con pescante, valorada en seis mil reales (77).

Otro de los casos encontrados es el del marqués de Spínola, pues tenía una berlina a la francesa, pintada en verde, con sus escudos de armas en las portezuelas. Fue valorada en tres mil seiscientos reales (78). El intendente Maguna poseía:

dos berlinas, una a la inglesa, «vestida de tripe azul y blanco, con toda su cordonería del mismo color, doradas las molduras y el fondo de los tableros dados de verde, y el fuego de color de porcelana y el forro de negro»; fue tasada en ocho mil reales. La otra berlina tenía la caja a la francesa y el carro a la española, «vestida de pana de color aceituna, y el fondo de los tableros de color verdoso», fue valorada en dos mil cuatrocientos reales (79).

Para tirar de los vehículos se prefieren las mulas a los caballos, ya que la mula era el animal de tiro por excelencia. El tiro variaba, por lo general, entre dos y diez mulas, siendo lo más frecuente un par. Con frecuencia figura el nombre de los animales además de la tasación que hacía un experto. Jorge Juan tenía cuatro mulas y una jaca que fue valorada en mil ochocientos rs. Una de las mulas se llamaba la «Capitana» valorada en tres mil seiscientos rs.; otra llamada la «Alegre» valía dos mil cuatrocientos rs.; la tercera tenía por nombre la «Hermosa» y fue tasada en dos mil ochocientos ochenta rs.; y por último la llamada la «Dragona» cuyo coste era de tres mil seiscientos rs. (80).

En el inventario del comisario de Marina Sáñez Reguart no figura ningún caballo; sin embargo, sí figuran aperos por valor de 6.062 rs (81). Y, por último, Felipe García Alesón tenía una mula llamada *Corza*, de pelo castaño, que

(76) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-63.

(77) *Ibidem*, P-147.

(78) *Ibidem*, S-171.

(79) *Ibidem*, M-16.

(80) AHM, leg. B, núm. 23, Elche.

(81) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-39.

fue tasada por el maestro herrador Gaspar de Zoraña en 1.500 rs.; y un tronco de mulas iguales llamadas *Parda* y *Chispa*, de diez y once años, que fueron tasadas en 4.500 rs (82).

Plata y joyas

La plata y las joyas están presentes en la mayoría de los inventarios de estas altas jerarquías castrenses; es otro de los signos de riqueza de las élites españolas. En algunos inventarios sólo figura el peso de la plata. En otros, su valor global. Es el caso de González de Arce, que en el Cuerpo de Hacienda figura la cantidad de 3.968 rs. con que fueron tasadas (83), o la del teniente general Ignacio Ponce de León, valorada en cuatro mil novecientos once rs (84), o del consejero de Guerra Joaquín Maguna, cuyo coste fue de 9.540 rs (85). Por otra parte, la plata que poseía el marqués de Monteverde, José Antonio Perea, la conocemos por el testamento. Dice que tiene en su casa una vajilla de plata compuesta de 200 platos, «trinchas y los correspondientes de centro con sus cuatro tarimas, cucharones, candelabros; que todo pesaría como diez mil onzas poco más o menos, porque nunca tuve curiosidad de hacerla pesar» (86). Pero el que tiene el mayor número de piezas de plata es el marqués de Spínola, valorada en conjunto en 439.629 rs (87).

Jorge Juan también poseía mucha, valorada por Eugenio Melchor y Blas Correas, «ensayadores de S.M., que Dios guarde», en 44.102 reales, incluidos en esta cantidad los 441 reales de plata en que fueron tasadas las cinco hebillas de oro cuadradas para zapatos, chatarreras y corbatín. Entre los objetos figuran ciento ochenta y ocho platos de diferentes tamaños, de los cuales sólo cuarenta y siete se valoraron en ocho mil ochocientos ochenta y nueve reales. Así mismo las joyas de Jorge Juan sumaban un alto precio, sólo la cruz del hábito de San Juan (Orden de Malta) fue valorada en 1.800 rs.; estaba guarnecida con cincuenta y dos brillantes», compuesta de cruz, corona y «una pieza donde va el asa». Tenía otra cruz más modesta tasada en 720 rs.; otra cruz «mayor, con corona, asa, guarnecida con ciento y un diamantes, valorada en 2.400 rs. Tenía además otras tres cruces más pequeñas, cuyo coste era de 240 rs. y 180 respectivamente. Otros objetos que poseía eran los botones que junto con las cruces importaron 6.097 rs. Otra partida importante era la de una guarnición de oro para espadín, compuesta de cruz, conchas, puño, pomo, brocal con gancho y cantonera que pesaba tres onzas, dos ochavos y cinco torminos y que fue tasada en 1.559 rs. (88).

(82) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-. 63.

(83) *Ibidem*, leg. G- 198.

(84) *Ibidem*, leg. P-87).

(85) *Ibidem*, leg. M-16.

(86) *Ibidem*, leg. P-77.

(87) *Ibidem*, leg. S-171.

(88) AHM, leg. B, núm. 23, Elche.

El teniente general Gabriel de Aristizábal tenía por un lado una partida de 2.300 pesos, más otros 2.200, en diamantes y platino, y en alhajas de plata y oro, 12.000 pesos fuertes (89).

A veces al hacerse el inventario figura una relación de los objetos sin poner el precio de la tasación. Es el caso de Ciriaco García Prado, en cuyo inventario aparece una lista con sus alhajas.

Hay otro listado para la plata donde figuran 29 cubiertos, cuatro candelabros, un juego para afeitar, compuesto de palangana, con su gola, jarro y jabonera, además de dos cucharones y cuatro salvillas (90).

Por último, otra muestra de la posesión de joyas la tenemos en el intendente de Marina José Antonio Perea, quien dice en su testamento «que deja en su casa tres anillos de diamantes (...) y también seis cajas de oro y un espadín también de oro que podrán valer 2.500 pesos» (91).

Dinero, deudas y préstamos

Con frecuencia, al hacer el inventario de los bienes se cita el dinero que tiene el difunto en su casa en el momento de fallecer, ya sea en efectivo, y en vales u otras partidas puestas a interés en algún banco o en casas comerciales. Las cantidades son muy variables, a veces se reducen a lo que se encuentra en un bolsillo o un cajón y poco más. Es el caso del oficial ordenador Gregorio Adurriaga, a quien le encontraron 210 rs. en un bolsillo (92); Gabriel de Aristizábal tenía «en el bolsillo para gastos, 150 pesos» (93). Pero el que tenía un verdadero capital en su casa era Felipe García Alesón, pues por un lado se le encontraron 44.000 rs., más otros 27.000 pesos en monedas de oro y plata, más 8.465 rs. «de sueldos atrasados y que corresponden a los 30.000 rs. que gozaba de sueldo al año como oficial mayor segundo de la Secretaría del Despacho de Marina, después de deducidos 16.000 que tenía percibidos y rebajado también los descuentos del Montepío Militar, como capitán de navío de la Real Armada»; también se encontraron 9.000 rs. que percibió su mujer para la administración del vínculo que ella poseía en Barcelona, y otros 6.000 rs. producto de 16 acciones q

ue tenía en la Compañía Guipuzcoana de Caracas, puestos al 5 por 100, más 3.190 rs. correspondientes al alquiler de las casas que tenía en Madrid en las calles de Fuencarral, San Pedro, San Pablo y San Juan Bautista (94). Otro que acumulaba dinero en su casa era el intendente Maguna, ya que se encontraron en siete talegos 21.573 rs. y 28 maravedís; asimismo «en los

(89) AGMS, sec. 9.^a, leg. A-27.

(90) AGMS, sec. 9.^a, leg. 54.

(91) AGMS, sec. 9.^a, leg. P-77.

(92) AGMS, sec. 9.^a, leg. A-27.

(93) AHP, leg. 24.837.

(94) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-63.

bolsillos de los calzones de su Señoría» se encontraron 400 rs., y otros 180 «envueltos en un papel» (95).

El inventario de Jorge Juan se hizo ante el auditor de guerra, su secretario y el defensor, nombrado para el caso, y se dice que «en una papelería o buró de nogal se encontraron porciones de dinero envueltos en trece cucuruchos de papel y sumaban la cantidad de 194.491rs. y 26 maravedíes». También se encontraron en un bolsillo dos doblones de a ocho y 16 pesos duros que hacen en total 942,12 rs.; y en una «red de ilo», 44 doblones de a ocho, que hacen 13.257,26 rs. «Todas estas cantidades quedaron custodiadas en la papelería citada cuya llave la recogió el secretario de Jorge Juan, Miguel Sanz para tenerla y mantenerla a disposición del Sr. Auditor» (96).

El capitán general González de Arce tenía en su casa 6.640 rs. (101) y, por último, al marqués de Spínola le encontraron 134.629 (97).

Las deudas, durante el siglo XVIII, llegaron a constituir algo habitual en todos los sectores sociales, incluidos militares y marinos. Las Ordenanzas de 1768 para el Ejército se hacen eco de esta cuestión, y así, en su tratado VIII, artículo 18, preveían que, «al tiempo de hacer testamento, se advirtiera al militar que le otorga que declare su nombre, filiación, estado, deudores y acreedores, bienes muebles y raíces, sueldos devengados y ropa...» (98). Lo mismo en los testamentos que en los inventarios se acusan las deudas y la petición de que se cobren o se paguen cantidades que generalmente están fijadas, o en algunos casos se dice «si las tuviera». Las deudas llegaron a ser algo tan corriente y tanta la falta de responsabilidad que muy avanzado el siglo se publicaron una serie de reales cédulas para poner coto a estas irregularidades (99).

En este grupo de marinos se acusa la declaración de deudas. El comisario de Marina Antonio Sáñez Reguart murió en 1796, y el escribano que hace el inventario pregunta a su viuda si su esposo tiene alguna deuda «así a favor como en contra». La viuda responde que un comisario de Marina le está debiendo 36.000 rs. procedentes de varias cuentas pertenecientes a asuntos entre su difunto marido y el comisario. Además, dice que su marido debe a una señora 10 onzas de oro que ésta le dio para que se las guardara y que no le devolvió, y que «su marido dejó a deber a Francisco Encina, oficial escribiente, cierta cantidad, cuyo importe no puede decir cuál es exactamente por transcribir la obra que «de Orden de S.M.» escribió su esposo titulada *Diccionario de los artículos de la Pesca Nacional* (100).

(95) AGMS, sec. 9.^a, leg. M-16.

(96) AHM, leg. B, núm. 23, Elche.

(97) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-63.

(98) A. Vallecillo. Ordenanzas de S.M., Madrid, 1850, t. III, p. 640.

(99) *Novísima recopilación*, ley III, título XI, libro X.

(100) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-3B.

El inventario que mejor refleja lo habituales que eran las deudas de las clases más pudientes en estos tiempos es el del capitán de navío Felipe García Alesón, modelo de la élite de Madrid. Primeramente figura:

la deuda que tenía con un maestro carpintero de 315 rs. «por varias obras de su oficio»; 288 rs. a un barbero por «su asistencia en los últimos siete meses»; a la «Familia» (criados), 1299 rs. y 19 maravedíes por los salarios correspondientes desde que celebró su matrimonio el citado García Alesón; a su sastre, 203 rs.; a un cochero, 1740 rs. por el importe del viaje que hizo el marino al Sitio de San Ildefonso y San Lorenzo el Real «en jornadas y viajes últimos, y además se pagaron al carromatero Esteban Espinosa por conducir los equipajes a los Reales sitios, 188 rs., pues aunque la cuenta de Espinosa asciende a 780 rs., se deducen de estos 492 rs. que se ha cobrado de la Dirección de Carruajes que abona el rey». También pagó a un tendero 487 rs. que le debía desde su matrimonio por la «limosna de pan diario que suministraba por orden de dicho marido a Pobres vergonzantes»; así mismo se pagaron 12 rs. «al recaudador del arbitrio, al Real Hospicio de esta Corte de un real mensual por cada mula, son por las dos del coche»; por un pajar que tenía alquilado, 240 rs.

La cuenta sigue, ya que García Alesón, que vivía en la calle de Bordadores, en un piso cuyo dueño era la Real Congregación del Santísimo Cristo de la parroquia de San Ginés, tuvo que pagar por la renta 3.128 rs. Asimismo se pagó a la viuda de Pando y Compañía, recaudadora, 690 rs. por los cargos de aposento de las casas que poseía y por las tres farolas de iluminación que estaban en las mismas (101). Este cargo de aposento se refiere a que, cuando el rey Felipe II se instaló en Madrid, había puesto a cargo de los propietarios más acomodados el alojamiento de sus oficiales. Con el tiempo la regalía de aposento se había transformado en un 50 por 100 sobre el precio de alquileres y sólo se cobraba a las casas de «hermosa apariencia» (102).

En la segunda mitad del siglo, una de las partidas de ganancias eran las acciones. Algunos de estos marinos poseían acciones de varias compañías. Es el caso del oficial ordenador Gregorio Adurriaga, que poseía 600 acciones de la Acequia Imperial y vales reales en varios bloques de 600, 300 y 300 (103). También el teniente general Gabriel Aristizábal poseía acciones incorporadas a su Cuerpo de Hacienda, pero se ignora el número y el valor por no contarlas (104). El capitán general Antonio González de Arce poseía igualmente vales y acciones, incluidas en su Cuerpo de Hacienda. Poseía por un lado 40 acciones

(101) *Novísima recopilación*, libro XV, 1 102) 102) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-63.

(102) AGSM, sec. 9.^a, leg. G-63.

(103) AGMS, sec. 9.^a, leg. A-27.

(104) AHP, leg 24.837.

que le portaron un total de 4.000.000 rs., más otras 25 que importan 100.000; así mismo poseía del «Banco» [debe de ser el de San Carlos] 122 acciones, cuyo importe era de 244.000 rs., y en vales reales 36.641 rs. Aparte se incluye en el Cuerpo de Hacienda «el dividendo del año anterior», que sumaba 309.061 rs. depositados en el «Banco» (105).

Otros marinos también tenían puesto el dinero en diferentes entidades, como el capitán de navío Fermín Piña, con 20 acciones puestas en el Banco Nacional de San Carlos (106), o el intendente de Marina y consejero de Guerra Joaquín Maguna, con 39.006 pesos en los Cinco Gremios de Madrid, (107) o el teniente general Ponce de León, que tenía depositados 39.006 pesos fuertes en la misma entidad (108). Por último, el capitán de navío Felipe García Alesón tenía, por un lado, 16 acciones en la Compañía Guipuzcoana de Caracas, que puestas al 5 por 100 le correspondieron 6.000 pesos (de 15 reales de vellón), y otras 16 acciones, heredadas de su padre, cuyo valor era de 120.000 rs. y que cuando falleció en 1781 le liquidaron de la Compañía Guipuzcoana de Caracas por todos ellos, 217.079 rs. de dividendos (109).

Otras cantidades designadas en los inventarios y testamentos indican dinero puesto a «ganancia»; son cantidades a devolver por no haberse efectuado la operación, o deudas de los intereses percibidos por una determinada cantidad. Los documentos nos dan a conocer cómo los marinos, con frecuencia, comerciaban en sus viajes. Esta actividad, originada como consecuencia de una situación heredada desde el siglo XVI, estaba prohibida por las Ordenanzas navales bajo pena, tal como se indica en las de 1633 y reiteradas en la Instrucción de Patiño de 1718, pero ya sea por la costumbre o por el pretexto de la irregularidad en la percepción de los sueldos, que con frecuencia se retrasaban meses y hasta años, el caso es que el Rey hasta 1787, según Salazar, concedía a los oficiales licencias para comerciar denominadas «anchetas o generalas»; de este modo algunos buques de guerra se convertían en navíos mercantes, con gran detrimento de la disciplina (110).

Uno de los marinos que acusa negocios es Gabriel de Aristizábal; dice en su testamento que debe a un individuo de Madrid una letra de 5.000 pesos y otra que tenía el marqués de Enrile de 80.000 pesos, y en tabaco y madera, 1.000. Esta madera debía de proceder de la plantación de caoba que Aristizábal tenía en La Habana, de 43 «caballerías» [medida] que compró con la legí-

(105) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-198.

(106) AHP, leg. 24835.

(107) AGMS, sec. 9.^a, leg. M-16.

(108) AGMS, sec. 9.^a, leg. P-174.

(109) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-63.

(110) SALAZAR: *Juicio crítico de la Marina*, 2 vols. Ferrol, 1882, t. I, p. 249 Esta situación del comercio que ejercitaban los marinos ya la abordé en mi trabajo «Formas de vida y ritos funerarios en Galicia», en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 95, Madrid, 2006, Instituto de Historia y Cultura Naval.

tima de su mujer y con los 80.000 pesos fuertes que invirtió su suegra, condesa de Lagunilla, en la plantación (111).

Sospechamos que los 6.000 rs. que le debía al comisario Sáñez Reguat otro comisario procedían, según su mujer, de «varios asuntos entre mi marido y el comisario» (112).

El capitán de fragata Ciriaco García Prado dice en su testamento que se cobren de su tío, vecino de Cádiz, los intereses que han producido las cantidades que «vengan de Indias y [a] que tienen derecho, así mismo, mis herederos». Por otra parte a él le debe unas cantidades un pariente secretario del Consulado de Cádiz, que constan en unos recibos (113).

El capitán de navío Fermín Piña dice que le paguen a un intendente de Marina 25.000 rs., que le había dado para «ganancias, y [que] a un comerciante de Cádiz le paguen lo que le debe con las pagas que tiene que cobrar». También tenía cuentas pendientes con un comerciante de El Puerto de Santa María (114). Ignacio Ponce de León negociaba con su hermano Juan, también marino, y recibió de él 59.000 rs., pero «no tiene resguardo de esa cantidad y como ha fallecido y siempre convivimos como buenos hermanos», pide que le devuelvan esa cantidad a su único hijo (115). Estos negocios los hacían con frecuencia con las casas comerciales de Cádiz. Así, el intendente Juan Antonio Perea dice que en Cádiz, en la casa comercial de Antonio Butles, tiene un crédito en una escritura de riesgo de 3.000 pesos, «tomadas por el Arzobispo de Santa Fe, los cuales se recogerán con su premio» (116). Asimismo, el marqués de Spínola, que tenía dinero en una casa comercial de Cádiz, dice que tuvo que pedir ciertas cantidades para mantener su casa de Cartagena cuando vivía allí, y también para sostener la de Madrid (117).

La cultura. Análisis de las bibliotecas

Con la política llevada a cabo por los primeros Borbones a fin de lograr la modernización de España, la Marina contó con una serie de personajes que a lo largo del siglo XVIII fueron el reflejo de las medidas emprendidas para conseguir un personal cualificado acorde con los adelantos científicos que iban apareciendo en Europa (118).

(111) AHPM, leg. 24.917.

(112) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-39.

(113) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-54.

(114) AHPM, leg. 24.835.

(115) AGMS, sec. 9.^a, leg. P-174.

(116) *Ibidem*, leg. P-77.

(117) *Ibidem*, leg. S-171.

(118) LÓPEZ PIÑERO, J.M.: *La introducción de la ciencia moderna en España*. Barcelona, 1969.

La primera institución de la Marina de nuevo cuño fue la Academia de Guardias Marinas de Cádiz, establecida en 1717 y regulada por real orden de Patiño. Desde el principio se fundamentó sobre sólidas bases científicas, tratando de mejorar los sistemas de enseñanza (119).

A partir de este momento se contratarán profesores extranjeros —como Louis Godin, director de la Academia— y se enviarán becarios a los astilleros europeos y a otros centros de enseñanza. Más tarde se fundaron las Academias de Cartagena y Ferrol, y se adquirieron libros y utensilios científicos en el extranjero. Citamos el caso de Jorge Juan, quien durante su estancia en Londres fue adquiriendo los últimos tratados de ciencia, y que ya en su obra *Compendio de navegación* (Cádiz, 1757) introdujo por primera vez en España un estudio de navegación con las novedades científicas que corrían por Europa (120).

Como resultado de estos programas de reforma se detecta un conjunto de prestigiosos marinos integrados en el panorama cultural y científico de Europa. Muchos de ellos pertenecieron a instituciones científicas europeas y españolas, a las diversas Academias y a las Sociedades Económicas de Amigos del País (121); como Jorge Juan, quien fue miembro de la Royal Society de Londres, de la Academia Real de Berlín y de la Academia de Ciencias de París. En España fundó la Asamblea Amistosa Literaria de Cádiz. Mención también especial merece Antonio Ulloa, que de igual modo pertenecía a la Royal Society de Londres, a las Academias de Ciencias de París, Copenhague y Estocolmo, al Instituto de Bolonia, a la de Ciencias de Berlín y a la Sociedad de Leipzig. En España era miembro de la Academia de Nobles Artes de Madrid y de las Sociedades Económicas de Sevilla y «Bascongada». Otro ejemplo de marino ilustrado fue Vicente Tofiño, también académico de la de Ciencias de París, de la Real Academia de la Historia de España, y socio de las Sociedades Económicas Bascongada y Mallorquina. Como la lista se alargaría, sólo haremos mención de Vargas Ponce, otra de las grandes figuras de la Ilustración, que pertenecía a la Academia Española, a la de Bellas Artes de San Fernando y a la Real Academia de la Historia. Y, por último, diremos que el general Guirior perteneció a la Sociedad Bascongada como socio de mérito (122).

Cuando se analizan las bibliotecas resulta difícil identificar algunas obras; por este motivo, para identificarlas hemos consultado diferentes catálogos y repertorios bibliográficos (123).

(119) RODRÍGUEZ CASADO, V.: «La política reformista de los primeros Borbones», *Anales de estudios americanos*, núm. 25, 1986.

(120) O'DOHERTY, P.: «Jorge Juan y la ciencia naval española en el siglo XVIII», *Revista General de Marina*, agosto 1981, p. 671.

(121) ENCISO, L. M.: «Los cauces de penetración y difusión en la península. Las sociedades económicas de amigos del país», en *Historia de España* dirigida por Menéndez Pidal, t XXX-1.

(122) GIL MUÑOZ, Margarita: «Marinos ilustrados en la Sociedad Bascongada de Amigos del País», *Revista de Historia Naval*, núm. 57, p. 7.

(123) Para la identificación de algunas obras se ha consultado: AGUILAR PIÑAL, F.: *Bibliografía de autores españoles del siglo XVIII*. CSIC., Madrid, 1981-1986; *La biblioteca de Jovellanos*. CSIC, Madrid, 1984; ALMIRANTE, *Bibliografía militar española*. Imp. M. Tello, Madrid,

Las ocho bibliotecas encontradas en los inventarios son muy variadas en cuanto a temática y número de obras. Hemos clasificado los libros por materias, pero es importante advertir que la distinción temática entre unas y otras no siempre resulta clara, pues la diferencia entre un contenido doctrinal, por ejemplo, y uno devocional dista a veces de ser nítida, y lo mismo ocurre con los libros históricos y los políticos.

Gabriel Aristizábal debía de tener una biblioteca extensa, pero en el inventario no figura ninguna referencia a ella; es en el testamento donde se citan libros. Manda que todas las cartas marítimas y los libros de táctica naval y de náutica sean para su hijo mayor y para su hijastro (hijo del primer matrimonio de su mujer), por ser los dos marinos; los libros ingleses, franceses e italianos se los deja a un tal Manuel Alonso, también marino. Dice asimismo que se devuelvan a la Santa Inquisición las obras de Voltaire y Gibbon, con la licencia que obtuvo para leerlas. Y es que la Inquisición velaba sobre la salud moral y espiritual de los lectores, y para este fin el inquisidor general don Felipe Beltrán promulga en 1782 un edicto sobre los libros prohibidos. En él recuerda que las licencias son personales y que la concesión es para «uso precario de los libros, sin que se pueda libremente disponer de ellos». Las licencias se concedían a personas de cierta relevancia, miembros de academias, sociedades y otras instituciones literarias, que sólo podían usarlos para sus trabajos literarios.

En 1783 le fue encomendada a Aristizábal una misión en Turquía, y por orden superior recogió sus experiencias y observaciones en la obra *Viaje a Constantinopla* (Madrid, 1784) (124).

Resulta extraño que el brigadier Luis Aguilar y Ponce de León, a tenor del tren de vida que llevaba, según el inventario de sus bienes, sólo tenga 36 obras en su biblioteca, con un total de 92 volúmenes valorados en 743 rs., entre los que se incluyen 40 tomos «de varias materias descabaladas». Llama la atención que sólo tenga una Ordenanza de Hospitales y ninguna de carácter militar; así mismo se echa de menos algunas de su carrera profesional y sólo figure una obra de ciencias: la *Introducción a la Historia Natural* de Bowles (Madrid, 1789). Entre las cinco obras literarias figuran el *Vasallo instruido*, de Antonio Capmany, y *Las heroicas*, en traducción de Boecio. Entre las 10 obras de carácter religioso no podía faltar *El oficio de Nuestra Señora*; dos *Semanas Santas*, una en latín y otra en romance; la obra de Moles *Meditaciones cristianas* y los *Ejercicios* de San Ignacio; las de carácter político-económico están representadas por la *Economía política* de Muñoz —pseudónimo del oficial Enrique Ramos—, el *Establecimiento de las Naciones Europeas*, de Luque, y dos obras en francés; de historia sólo tenía dos títulos, y en el apartado de geografía, donde hemos incluido viajes y atlas, figura el *Viaje de Magallanes*,

1876; FERNÁNDEZ NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*, 2 t. Palau y Dulce, Barcelona, 1995; SOLANO, F. de: «Reformismo y cultura intelectual. La biblioteca privada de José Gálvez, ministro de Indias», *Quinto Centenario*, núm. 2, Madrid, 1981; PALAU Y DULCE, A.: *Manual del librero hispanoamericano*, 21 t. Barcelona, 1948-1954.

(124) DEFOURNEAUX, M.: *Inquisición y censura de libros en la España del siglo XVIII*, Aristizábal; Madrid, AHPM, leg. 25.917.

de Sarmiento de Gamboa, y el *Viaje de Birón*; tenía asimismo la obra de Olavide *El Evangelio en Triunfo* (125).

El teniente de Artillería Felipe López Rivera contaba en su biblioteca con 51 títulos, más veintidós «de varios asuntos» en un conjunto de 88 volúmenes. Poseía nueve obras de carácter literario, entre las que figuran los *Eruditos a la violeta*, de Cadalso, varias obras de poesía, los *Sueños* de Villarreal y una gramática italiana de Tomasi. No poseía ninguna obra jurídica de carácter militar, y entre las cinco históricas figura la *Conquista de Perú* de Salazar (126).

La biblioteca de Joaquín Gutiérrez Ruvalcaba fue valorada en 4.364 rs. Contaba 120 títulos, con un total de 322 volúmenes. Las materias dominantes son las obras de carácter religioso, como la *Biblia sacra* de Buhame, siete biografías de santos y beatos —entre ella la vida de la fundadora del convento de Mula, donde residía una hermana— y la «Crónica de las mismas monjas». Asimismo figuran obras de carácter devocional y místico, catecismos, devocionarios y dos obras de J.B. Bossuet, *Discurso sobre la Historia Universal e Historia de las variaciones de las Iglesias protestantes* (127). En literatura tenía 13 obras más, cuatro diccionarios, como el histórico de Moreri, publicado en Ámsterdam, y el *Diccionario universal francés-latín* de Trevoux; lo completa un diccionario de inglés y español de Delpino y un diccionario de lengua castellana. Entre las literarias hay un *Guzmán de Alfarache* y los autos de Calderón. Entre las ocho obras de carácter jurídico-militar figuran las *Ordenanzas del Ejército y de la Marina* y un *Juzgado Militar* de Colón, y entre las civiles, los *Elementos del Derecho Público* de Olmeda. La biblioteca cuenta además con dos obras de tema económico muy conocidas: el *Tratado de la regalía de amortización*, de Campomanes (Madrid 1765), y la obra Jerónimo Uztáriz *Teoría y práctica de Comercio y de Marina de diferentes discursos* (Madrid, 1742).

Las obras sobre historia son varias biografías, como la *Historia del Emperador Leopoldo*, en tres tomos, *Historia del Duque de Alba*, de G. Rustaut, la *Historia de Luis el Grande* y la *Historia de Carlos XII, rey de Suecia*, de Voltaire (Dublín, 1732). Aparecen también tres obras de Campomanes, *Discurso sobre el fomento de la industria popular* (Madrid, 1774), *Discurso sobre la educación popular de los artesanos y su fomento* (Madrid, 1775), *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del reino* (Madrid, 1761). Contaba con tres libros doctrinales y ocho obras de ciencias. En este apartado se han incluido las de carácter profesional, como *El Arte de Armadas navales* del padre Horte, *Navegaciones secretas* de Murster, *Historia general de la Marina...*, traducidas todas ellas del francés por José Vargas Ponce, y el

(125) AGMS, sec. 9.^a, leg. A-71. *El Evangelio en triunfo* se edita primeramente como obra anónima, pero en 1799 ya aparece Olavide como su autor. Su título completo, *El Evangelio en triunfo o Historia de un filósofo desengañado*

(126) AGMS, sec. 9.^a, leg. L-80.

(127) Jacques-Benigne Bossuet (1627-1704) fue preceptor del delfín de Francia y obispo de Meaux. Gran orador, gozaron de gran fama sus los sermones sobre la muerte.

Examen marítimo de Jorge Juan. Las obras políticas están representadas por el *Cuerpo universal diplomático* de Du Mont, en 24 volúmenes; las «Empresas de Saavedra» que quizás se refiera a *Las empresas políticas o idea de un príncipe político cristiano representada en cien empresas*, de Diego Saavedra y Fajardo (Münster, 1640), y tres obras de Abréu: la *Historia de los tratados de paz*, *Decreto público de la Europa* y *Prontuarios de los tratados de paz*. Entre los libros de viajes y de geografía no podían faltar *Derrotero por las costas de España*, de Vicente Tofiño, *los Viajes y descubrimiento del Estrecho de Magallanes*, del capitán Nodales, *Viaje alrededor del mundo de Virón*, de Ortega y otro viaje de Magallanes de Ortega. Por último, sólo figura una obra de filosofía: *Vidas de filósofos antiguos* (128).

La biblioteca de Felipe García Alesón arroja un balance de 233 títulos, con un total de 286 volúmenes, fue valorada en 3.895 rs. En el número de volúmenes se incluyen veintidós de la *Gaceta*, desde 1767 hasta 1773, tres de «*Recopilación*» de 1745, otros cuatro de esa misma *Recopilación* de 1732. Estas Recopilaciones deben referirse a la *Nueva recopilación de las leyes del Reino*, que según parece imprimió o elaboró este marino.

Contenía 13 obras de carácter jurídico-militar, entre ellas, las *Ordenanzas da Marina de Francia e Inglaterra*, en francés e inglés, respectivamente, además de todas las Ordenanzas del *Ejército y la Marina*; en el apartado literario se incluyen las gramáticas y los diccionarios, que suman diecinueve obras. Entre las literarias figura la obra de Fenelón *Las aventuras de Telémaco*, obras clásicas en inglés de Virgilio y Terencio, y poesías de Gerardo Lobo y Lope de Vega. Entre las 11 obras de historia figura la *Historia del Padre Mariana* de 1783, la *Historia de Perú y de la Florida*, de Garcilaso, y la *Historia de la Casa de Austria* de Vicente Pastor; y de las tres de carácter económico sobre sale, *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas* (129).

Entre las veintidós obras de carácter religioso y doctrinal figuran una carta pastoral del obispo Setmenat y otra del obispo Valero, y las de carácter espiritual se encuadran en las corrientes de espiritualidad del siglo xv muy influidos por movimientos de observancia de regulares. Las obras del apartado de ciencias constan de los nueve tomos del *Compendio matemático* de Tosca (París 1727), *Tratados de Física* de Rotault, *Las recreaciones matemáticas* de Ozanan y otros tratados varios hasta seis. El apartado de ciencia militar comprende catorce obras; en él se incluyen varios tratados de navegación, como el de Murray, el de Bourger (París 1754), dos obras de Jorge Juan, *Compendio de navegación* y *Ensayo Naval* (1757, la obra de Mazarredo, *Rudimentos de táctica naval* (Madrid 1776), y la obra de Historia Natural *Espectáculo de la naturaleza*, de Noel Pluche, aparecida en nueve volúmenes entre 1732 y 1750.

Entre las once obras de Geografía figuran dos geografías en francés, de Aubnier y Palaisot, dos libros de atlas y siete de viajes como el *Viaje por*

(128) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-298.

(129) Su nombre completo, *Noticias, historiales, prácticas de los sucesos y adelantos desde su fundación, año 1728, hasta el de 1764*, (s.l., s.n.).

España, de Pedro de la Puente, dos en francés, uno en inglés y entre el resto figura el *Viaje al Estrecho de Magallanes* de Sarmiento de Gamboa (Madrid, 1768) (130).

Antonio Maguna tenía en su biblioteca una buena colección de planos. Por un lado contaba con quince mapas «encuadernados a la rústica», setenta y nueve planos «de diferentes tamaños, de castillos y fortalezas de toda Europa», uno de la Descripción de las islas de Barlovento, en pergamino, otro de «La Jamaica», otro de las costas de Tierra Firme, otro del ¿Golfo de la Gascuña?, otros tres «juntos en papel de marca y Marquilla», en francés; además de otros cincuenta de diferentes tamaños, de puertos y ciudades, tenía otros doce «de lo mismo», otros tres de las guerras de los turcos con los rusos y uno del «mar de Vizcaya, además de dos planos de Nueva York». Se completa la colección con treinta y cinco «de diferentes puertos y ciudades de España» (131).

Con relación a los libros, poseía 193 títulos en 337 volúmenes, ninguno en lengua extranjera, aunque figuran varias obras traducidas del francés. La temática es muy variada, abundan los libros religiosos, con 57 títulos, y en contraste sólo uno de Filosofía, *La Metafísica* y la *Lógica*, en latín. En la sección literaria figuran diecinueve obras, entre ellas varias gramáticas, varios diccionarios, uno militar de Raimundo Sanz, y el de francés-español que se «usaban en las Academias Reales de Madrid y París». Además de varias obras clásicas, tenía dos tratados de redacción epistolar, y de su interés por las obras jurídicas es muestra las veinte que tenía, diez civiles y diez de carácter militar. En cuanto a las militares cuenta con varias Ordenanzas, dos obras de Colón de Larrategui, *Juzgados militares de España y de las Indias* (Madrid 1788), y *Formularios de Procesos Militares* (Barcelona 1781). En cuanto a las ocho obras históricas sólo tiene una biografía del rey Fernando el Santo. De los cuatro títulos de Economía está el *Proyecto económico* de Bernardo Ward (Madrid 1779), y una *Memoria de la pesca de la sardina en las costas de Galicia* de José Cornide; de las dos obras sobre educación y moral hemos incluido el *Ceremonial para el príncipe heredero*. Las de carácter doctrinal son dieciocho, y entre las religiosas abundan las de mística devocional con veintidós títulos; entre los ocho tratados de ciencias esta *El arte de ensayar oro y plata* y entre las diez que se han agrupado en el apartado de ciencia militar se hallan *Rudimentos de táctica militar* de Mazarredo (Madrid 1776), el *Examen marítimo* de Jorge Juan (Madrid 1793), dos obras de maniobras de los navíos y algunos tratados de náutica como el *Arte de navegar*, en portugués, además figura un libro de medicina, *Medicina doméstica*, traducido del inglés por Antonio de Alcedo.

Se completa la biblioteca con tres obras sobre política, seis de geografía y viajes y catorce guías «de años pasados». Terminamos la relación con cuatro

(130) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-63.

(131) Un ejemplo de coleccionismo es el inventario de don Gaspar de Haro y Guzmán, marqués de Heliche y del Carpio, muerto en Nápoles en 1688, contiene además de verdaderas joyas bibliográficas, una colección cartográfica, custodiada en el Real Archivo Militar de Estocolmo. TESTÓN, Isabel y SÁNCHEZ, Rocío: *Cartografía de España y Portugal en el Archivo Militar de Estocolmo*. Siglos XVII y XVIII. Junta de Extremadura.

libros incluidos en el apartado miscelánea que nos han parecido curiosos: el *Arte de gobernar los relojes* de Medrano Grulla, *Crotología o ciencia de las castañuelas* de F. A. Florencio (Valencia 1792), el *Origen de las reglas del juego del ajedrez*, y *Memoria del pan cocido* (132).

El comisario de Marina Antonio Sáñez Riguart era un verdadero erudito, miembro de la Sociedad Económica de Amigos del País de Sanlúcar y de la matritense, fue autor de varias obras sobre pesca, como *Memoria sobre la restauración de la pesca*, premiada con la medalla de oro de la Económica de Sanlúcar; *Ordenanzas generales de pesca*, e *Instrucción para la empresa de la pesca en Galicia*. Escribió también, «Por orden Real», un *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional*, publicado en Madrid, en 1791, en cinco tomos. También escribió, en 1790, «formada por orden de S.M», la *Colección de producción de los mares de España*, que quedó inédita. En 1779 fue publicada en 12 tomos la traducción que hizo de las *Cartas críticas* del italiano Antonio Constantini. También se dedicó a traducir obras del abate Mably, como *Los principios de las negociaciones* (1767), *De la manera de escribir la Historia* (1782), *El Derecho público de Europa* (1776) y la *Metamorfosis de Ovidio* (1734) (133); también tradujo del francés la obra de Bergier *Los orígenes de los dioses paganos* (1774) (134), y el *Tratado del mundo*, publicado en Madrid en 1776.

La biblioteca de Sáñez constaba de 278 tomos con un total de 693 volúmenes, 108 en francés y 23 en italiano. En los volúmenes se han incluido seis tomos del periódico *El Correo de Madrid de los Ciegos*, treinta del *Semanario Erudito* de Antonio Valladares de Sotomayor, publicado en Madrid del año 1787 los cuales fueron valoradas en 500 rs. No se han incluido los 11 números del *Mercurio* «de diferentes años», órgano en el que se daban noticias de obras extranjeras, ni los ocho «tomitos» de la *Biblioteca Periódica Anual*. Contaba además con 16 tomos de «papeles varios y curiosos», y numerosas cartas de carácter comercial de los años 1788 a 1794, fruto de la correspondencia que sostuvo con un tal José Ventura de Aranalce, y otros «papeles de este individuo» a la Compañía Marítima.

Esta biblioteca abarca materias tan diversas como la literatura, con 55 obras, entre las que se incluyen ocho diccionarios, obras clásicas y algunas de carácter militar, francesas e italianas. Entre las 12 obras jurídicas también figuran obras francesas como el *Tratado de Derecho Natural* de Vicart (París, 1777), y entre las castellanas, el *Tratado de la Jurisdicción ordinaria* de Vicente Vizcaíno (Madrid, 1784); en las ocho de jurisdicción militar se incluyen dos sobre las *Ordenanzas de la Marina francesa*, varias de la española y el *Pronuario general de Marina* de Manuel Sarti (Murcia 1768).

(132) AGMS, sec. 9.^a, leg. M-6.

(133) El abate Gabriel Bonmont de Mably predicó de manera reaccionaria sobre la libertad, identificándose con Rousseau. Defendía una sociedad agraria igualitaria y al mismo tiempo particular. Está considerado del grupo de los utópicos franceses de mitad de siglo.

(134) Bergier era canónigo de la catedral de París. Incansable apologista, combatió a los enciclopedistas en *El deísmo refutado por sí mismo*, obra que, traducida por el padre Nicolás de Aquino, se presenta como un ataque a las ideas de Rousseau.

Las obras históricas suman treinta, y sólo tres de ellas son biografías. Las de carácter económico son numerosas, nada extraño, dada la profesión de Sáñez. La mitad de ellas son francesas, como *Sur la législation et le commerce des grains*, de Nekeren (París, 1775), y de las españolas contaba con el *Tratado general de medidas, pesos, moneda y cambios de todas las naciones reducidas a las que se usan en España*, de Tomás de Marien (1798).

El apartado donde se han incluido los títulos de educación y moral consta de 11 obras. Las religiosas son escasas en proporción al número de obras que poseía de otros temas, en ellas se incluyen seis de religión en general, alguna en italiano, como *Il martirio del cuore di María addolorata* por el padre Liborio Siniscalchi (Venecia 1773), y entre las cuatro de mística devocional se halla el *Triunfo del amor y de la lealtad*, del padre Isla (Madrid, 1743).

Las obras de ciencias son las más numerosas, suman ochenta y seis, la mayoría en francés; figuran doce de ciencias, en general, como *Elemens de sciences* (París 1756); cuarenta y cinco de diversas disciplinas, donde se incluyen libros de física, química, astronomía, etc.; los de ciencia militar suman diez; los de ingeniería cinco; de medicina tres y de agricultura y pesca trece, donde también se incluye algún tratado de vino, en francés.

La política debía de ser tema de interés para este ordenador, ya que contaba con 23 obras, algunas en francés. Entre las publicadas en España está la obra de Antonio Capmany *Antiguos tratados de paces y alianzas entre algunos reyes de Aragón y diferentes príncipes infieles de Asia* (Madrid, 1786).

El tema de geografía y viajes lo tratan diecisiete obras, entre ellas *el Viaje al Polo Austral*, de Jacques Cook, en francés (París, 1778), la obra de Antonio Bulifón en italiano, *Giornale del viaggio d' Italia dell' invitissimo e gloriosissimo Monarca Felipe V* (Nápoles, 1703), y la obra de Bernardo Espinalt *Guía General de Postas y travesía de España* (Madrid 1785), más el *Diccionario geográfico universal* de Antonio.

Es destacable la presencia de obras de Filosofía, representada por catorce, como *El espíritu de las leyes*, de Montesquieu (Ámsterdam, 1758), *El amigo de los hombres* del Marqués de Mirabeau, en francés (Hamburgo, 1764), y las *Cartas* de Descartes (París, 1657); y entre las siete de temas variados está *Le nouveau cuisinier roman et bourgeois* (París, 1770) y un *Diccionario doméstico* (París, 1765); además se han contabilizado 12 obras sin identificar (135).

La biblioteca de Jorge Juan es la más numerosa, se trata de una biblioteca fuertemente especializada que responde sobre todo a sus necesidades de tipo profesional, aunque abierta a campos muy variados. Consta de 400 títulos, 173 en francés, 114 en inglés, 37 en italiano y 5 en latín, con un total de 700 volúmenes valorados en 29.201 rs. En la observación de los temas se destaca el profundo conocimiento que Jorge Juan tenía de las corrientes científicas circulaban por Europa. Como la biblioteca ya ha sido publicada, sólo destacaremos los aspectos más relevantes de ella (136). En los 700 volúmenes de que

(135) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-39.

(136) Rafael Navarro Mallebrera y Ana María Navarro Escolano publicaron en 1987 *La biblioteca de Jorge Juan* (Alicante, Diputación provincial), incluida en el inventario que se

consta la biblioteca se han incluido los 55 números del *Mercurio Histórico y Político* (137) y ocho tomos de *The Spectator*, revista inglesa publicada en Londres desde 1726. Contaba asimismo con 15 tomos de la *Histoire de l'Académie Royale des Sciences et Belles Lettres* (Berlín, 1752).

Poseía una obra singular: el (red.) *Atlas marítimo* de Jacobo Colón, de 1669, valorado en 400 rs., cuyo nombre completo *Atlas marino o mundo acuático nuevamente sacado a la luz* (Ámsterdam). Entre las publicaciones periódicas tenía además un tomo de *Les Memoires de mathématique y de physique rédigés à l'observatoire de Marseille*, aparecida entre 1755 y 1756, editada en Aviñón.

Contaba con obras de carácter científico, incluidas dos de medicina y otras dos de agricultura. Las de ciencia militar suman 56 de ciencia naval, la mayoría en inglés y francés. Otras obras de carácter profesional son las relacionadas con la geografía, viajes y atlas, de las que se contabilizan veintinueve. En el inventario figuran además «infinidad de mapas ingleses», no incluidos en el apartado de geografía, y en el resto de «los papeles», 60 carpetas con numerosos planos, cartas y mapas, de las que se citan una con siete cartas marítimas, y otra con 13 sencillas; en otra, seis cartas celestes de la «Uranografía Británica»; hay otras tres con un cuarterón en pergamino de las costas de la Mar del Sur, que incluye dentro 42 cartas y planos de puertos, borradores del viaje a la América meridional; otra carpeta con un cuaderno que contiene veinte y dos planos franceses manuscritos de puertos y costas de la Mar del Sur, con 10 borradores del viaje a la América meridional. Hay otros planos de barcos, anclas, puertos e instrumentos marítimos. Para terminar, sólo citaremos una obra de filosofía de las doce que poseía. Se trata de *The philosophical transactions and collection*, de los años 1700-1755 y 1756-1769, editada en Londres, en 48 tomos, y valorada en 2.850 rs (138).

Estas bibliotecas reflejan el retrato de una época, porque hombre y ambiente son inseparables. Junto a repertorios clásicos aparecen los nuevos temas que el hombre iba integrando en su acervo intelectual y que le iban interesando. La ciencia, las nuevas corrientes filosóficas, los descubrimientos, los viajes, las nuevas teorías económicas y otros temas novedosos se van incorporando en esta sociedad inserta en la corriente de la Ilustración.

realizó a la muerte del marino en 1773. (Inventario de bienes que quedaron por muerte del Exc. Señor Don Jorge Juan y Santacilia. Elche AHM, leg. B, núm. 23). Sus autores han realizado una magnífico trabajo de clasificación e identificación de las obras.

(137) El nombre completo de esta revista, *Mercurio Histórico y Político en que se contiene el estado presente de la Europa con las reflexiones políticas sobre cada Estado* Imp. Real Madrid, 1738. Nació como publicación mensual en enero de 1738. Fundada por el gaditano Salvador José Máñez, estaba inspirada en *Le Mercure Historique*, que se publicaba en La Haya desde 1686. En 1784 cambia su nombre por el de *Mercurio de España* y ya no incluye artículos del de La Haya. L.M.Enciso, «La *Gaceta de Madrid* y el *Mercurio Histórico-Político*», en *Cuadernos de Historia Moderna*, núm. 11, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1957.

(138) AHM, leg. B-23, Elche.

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

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

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

LA REVITALIZACIÓN DEL ASTILLERO DE LA HABANA EN ÉPOCA DE LORENZO MONTALVO, 1765-1772

José Manuel SERRANO ÁLVAREZ
Doctor en Historia de América

La situación internacional en la que se desenvolvía España entre 1760 y 1761 resultaba singularmente difícil y arriesgada (1). Y el riesgo acabó resultando aciago. Las presiones francesas acabaron dando sus frutos, y en agosto de 1761 se firmó un pacto ofensivo-defensivo que tendría funestas consecuencias para La Habana (2). Como los rumores ya estaban llegando a la ciudad desde bastantes meses atrás, España se fue preparando para lo inevitable. En medio de un amplio programa constructivo, y con el astillero en frenética actividad, no se paró de enviar buques desde la metrópoli para reforzar la seguridad de Cuba y del seno mejicano. En el verano de 1761 ya había una docena de navíos de línea en el puerto (3), lo que suponía una mala noticia para la maestranza.

Los costes de la ocupación de una flota española en el puerto de La Habana habían sido realmente enormes. Sin embargo, la imprevisión o la carencia de un plan de defensa naval previo hizo que, cuando apareció la escuadra británica por el horizonte el 6 de junio de 1762, todo ese esfuerzo quedara baldío. En efecto, 10 navíos y una decena de embarcaciones menores, entre ellas varias fragatas, quedaron encerradas en el puerto. Lo peor era que no había forma de poder usar eficazmente semejante fuerza naval, ya que los británicos se habían presentado con alrededor de 20 navíos y otras tantas fragatas (4). El bloqueo de la ciudad era un hecho, y los aproximadamente

(1) Para un completo entendimiento de la línea de política exterior española que desembocó en el Tercer Pacto de Familia, consúltense: KUETHE, Allan J.: *Cuba, 1753-1815: Crown, Military and Society*. University of Tennessee Press, Knoxville, 1986; KUETHE, Allan J., y SERRANO, José Manuel: «La pérdida de la fidelidad cubana: una perspectiva del siglo XVIII», en OPATRŇY, Josef (dir.): *Nación y cultura nacional en el Caribe hispano*. Universidad Carolina, Praga, 2006, pp. 201-213; OZAMAN, Didier: «La política exterior de España en tiempos de Felipe V y Fernando VI», en MENÉNDEZ PIDAL, Ramón (dir.): *Historia de España. La época de los primeros borbones: la nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, vol. XXIX. Espasa, Madrid, 1981, pp. 435-477.

(2) PALACIO ATARD, Vicente: *El Tercer Pacto de Familia*. EEHA, Madrid, 1945, pp. 47 y ss.

(3) PARCERO, Celia: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*. Junta de Castilla y León, Ávila, 1998, p. 75.

(4) PARCERO: *op. cit.*, p. 95. No existe unanimidad en cuanto al número de buques ingleses frente a La Habana. La cifra que se da aquí puede pecar por defecto más que por exceso.

20.000 hombres de que disponían las fuerzas inglesas pudieron comenzar su ataque sin oposición desde el mar. Por si fuera poco, se corría el peligro de perder a los 5.069 marinos de los 10 navíos españoles (5) en puerto, pues si bien un buque perdido se puede reponer, mucho más difícil es encontrar marineros y luego adiestrarlos, máxime cuando era bien sabida la dificultad de España en la matrícula de mar.

Las posibilidades españolas de una defensa exitosa teniendo que enfrentarse a un ataque combinado por mar y tierra eran escasas. Los navíos fueron usados como baterías móviles en diversas fases, y en algunos momentos fueron fijados en fortaleza para batir áreas concretas. Los navíos *Tigre*, *Infante*, *Aquilón* y *Soberano* estuvieron entre el 9 y el 25 de junio cerca de la ensenada de Regla, mientras que los navíos *Asia*, *Europa* y *Neptuno* se echaron a pique a la entrada del puerto para dificultar la entrada de unidades británicas (6), tratando de realizar un plan de defensa similar al usado por Blas de Lezo en Cartagena de Indias en mayo de 1741. Otros efectivos navales de menor porte también aportaron algo a la desesperada y valiente defensa, pero finalmente la plaza se tuvo que rendir mediante capitulación el 14 de agosto de 1762.

La pérdida de La Habana constituyó, sin lugar a dudas, el fracaso militar más importante en América en lo que llevaba transcurrido el siglo. Las pérdidas fueron cuantiosas, pero afectaron mucho más a la Marina y al astillero. Se calcula que perecieron en las diversas fases del asedio unos 1.000 hombres, y que los ingleses se llevaron alrededor de 1.300.000 pesos en metálico (7). Además, casi un millón de pesos pertenecientes al ramo de la Marina fueron gastados en reparaciones o entregados a los ingleses como botín, lo que suponía un auténtico desastre para el ramo de construcción naval (8).

Durante la primavera y el verano se trabajó muy duro en el astillero. Por real orden de 16 de abril de 1763 se indicaba a Lorenzo Montalvo, a la sazón comisario de Marina, y en general a todos los responsables del astillero los pasos a seguir desde ese momento para revitalizar la construcción naval. La orden fue recibida con agrado y tranquilidad por Montalvo, ya que en ella se le confirmaba en su empleo y en sus prerrogativas absolutas sobre el astillero.

Se mandaba iniciar un plan de construcción de dos navíos anuales de 80 cañones, en espera de un proyecto más amplio, y se ordenaba reparar con absoluta prontitud los almacenes y demás lugares del astillero que hubieran sido dañados durante el asedio. Semejantes órdenes se enviaron al virrey de Nueva España, a quien se apremió para que aprontara sin dilación el dinero necesario. Por primera vez en muchos años, todos estaban por la labor de trabajar rápido y bien, ya que el desastre de 1762 no podía volver a repetirse.

(5) AGS (Archivo General de Simancas), Marina 405.

(6) PARCERO: *op. cit.*, pp. 141-142.

(7) *Ibidem*, pp. 174-177.

(8) AGS, Marina 426, Montalvo a Arriaga, 5 de marzo de 1763.

En ese momento, desde luego, no importaba mucho en Madrid el coste final de los buques. La única prioridad era construir. Por eso, en la mayoría de los informes recibidos desde Madrid no se detectaba una especial preocupación por el coste de las cosas. Esta preocupación estaba más bien instalada en la conciencia de los directores y funcionarios habaneros, que eran conscientes de la tradicional preocupación de la Corona por el gasto público. Pero, habiendo perdido tal número de barcos, era normal que en la Península, al menos en los primeros meses, nadie preguntara por el dinero, y eso era noticia.

Al comenzar 1764 la situación del astillero había mejorado considerablemente. Pocos dudaban de que las medidas adoptadas por Montalvo, y las que llegaron de Madrid con Ricla y O'Reilly, iban a suponer un cambio decisivo para La Habana y su astillero. Por este motivo, en 1765 se inicia realmente una nueva fase que viene marcada por la creación de la Intendencia de Hacienda y Ejército, con los subsiguientes cambios decisivos que esto tendría para la isla. Cuba fue el primer ejemplo americano de intendencia militar y fiscal, según modelos similares instaurados ya definitivamente en España desde 1749. Ahora se vería si el modelo sería igualmente útil en América, y para ello ningún sitio mejor que La Habana, donde se conjugaban factores que lo hacían posible.

Es cierto que la Intendencia de Marina fue creada un poco antes, por real orden de 17 de diciembre de 1763, y como consecuencia directa del fracaso militar de 1762. Sin embargo, su funcionamiento interno, especialmente desde el punto de vista financiero, al fin y al cabo una de las características fiscalizadoras más importantes de una intendencia, no se vieron desarrolladas completamente hasta 1765, cuando Ricla y O'Reilly habían ya puesto en marcha sus reformas en la isla. No hay que olvidar que una y otra intendencias iban de la mano, pues ambas tenían competencias militares muy importantes: la naval, en el astillero, y la del Ejército, sobre la guarnición, fortificaciones y milicias. De ahí que 1765 sea un punto de inicio vital en La Habana.

El año de 1765 se inició con buenas perspectivas. La creación de la Intendencia de Marina en 1763, a la que vino a unirse la Intendencia de Hacienda y Ejército al año siguiente, supuso un espaldarazo a la actividad económica de La Habana, y principalmente a su astillero. Aunque se le ha dado mucha más trascendencia política y económica a la Intendencia del Ejército, lo cierto es que la revitalización del astillero no le fue a la zaga. De hecho se podría afirmar que ambas se complementaban perfectamente, ya que los elevados ingresos de la tesorería principal, desde ese momento, repercutieron positivamente en las posibilidades de la tesorería de Marina. Ésta había unificado en julio de 1763 sus dos ramas, la de sostenimiento de escuadras y la de construcción de bajeles, con la idea de fiscalizar mejor los dineros y organizar racionalmente toda la burocracia. Los esfuerzos, en este sentido, caminaron en una única dirección: continuar con el programa constructivo naval.

En efecto, la real orden de 16 de abril de 1763 se encuentra en el origen de esta nueva etapa. Con esta orden Madrid ordenaba no sólo la continuación de

la construcción de navíos de guerra, sino que además aumentaba sus portes hasta los 80 cañones y solicitaba una aceleración del proceso constructivo. Obviamente, se pretendía cubrir cuanto antes las enormes bajas causadas en las listas de la Armada Real tras la pérdida de una docena de navíos en 1762, pero también, y esto es muy importante, se quería poner en marcha un agudo e incisivo plan de rearme naval y militar que en nada tenía que envidiar a los proyectados por Ensenada años atrás. En este sentido, no hay que perder de vista el papel de Arriaga. Recordemos que fue el primero que ordenó la continuación de la fábrica naval en 1756, sólo dos años después de la caída de La Habana, y que fue el que más hincapié hacía en el relanzamiento de los buques habaneros. Y él fue quien, apenas secada la tinta del Tratado de París, ordenó en abril de 1763 la continuación y aceleración del programa naval en La Habana. Aunque no se ha resaltado lo suficiente el hecho de que fuera un ministro con muy dilatada experiencia naval, y que conocía muy bien el papel de América en el conjunto de la defensa imperial (había sido gobernador de Venezuela), pudo haber influido con sus decisiones en la actividad del astillero de La Habana.

El gran beneficiado, además de la propia ciudad, fue Lorenzo Montalvo, quien como flamante primer intendente de Marina veía fortalecida su posición. Ahora ya podía ser intendente de derecho, además de serlo de hecho. Nadie en el astillero, ni siquiera el gobernador, podía discutirle los asuntos directamente relacionados con la fábrica naval o con las escuadras. Adquirió un poder que, obviamente, se vio aumentado por su notable experiencia y sus dotes innatas para el cargo. Sus contactos en la ciudad, y sus excelentes relaciones con la élite habanera, sin duda fueron otros elementos que jugaron a su favor. Además, y como colofón, fue premiado por Carlos III con el título nobiliario de conde de Macuriges por sus servicios durante la ocupación inglesa de 1762 (9).

En tal estado de capacidad operativa y con un gran margen de libertad de maniobra —no hay que olvidar la distancia respecto a Madrid—, Montalvo se apresuró a poner en marcha el dispositivo que permitiera hacer realidad los sueños de Arriaga. Por lo pronto, las obras de los nuevos navíos que se estaban construyendo, el *San Carlos* y el *San Fernando*, ambos de 80 cañones, estaban muy avanzadas a principios de 1765. El único problema para el intendente era el dinero de México y la falta de maderas que estaba teniendo. Los cortes iban a buen ritmo pero, una vez restauradas completamente las gradas, se pusieron quillas de otros dos nuevos navíos, uno de 80 y otro de 64 cañones. Esto absorbía una enorme cantidad de materia prima y de mano de obra, algo de lo que no andaba muy sobrado el arsenal.

Al comenzar el mes de marzo, el *San Carlos* tenía concluida completamente la primera cubierta, así como todos los pañoles de la bodega; se habían comenzado también los trabajos en la segunda cubierta y la segunda batería, y se le había dado estopa a la cubierta acabada y a las diferentes cintas. El *San*

(9) Título concedido el 28 de junio de 1765.

Fernando tenía únicamente un mes de retraso con respecto a las obras de su gemelo, de manera que las noticias recibidas en Madrid eran de lo más positivas (10). La rapidez con que avanzaban las obras hizo posible el milagro de ver cuatro quillas al mismo tiempo, algo que sólo había ocurrido en el momento álgido del período del asiento de la Compañía. Tanto trabajo, bajo la atenta mirada del constructor Pedro de Acosta, dio sus frutos el 30 de abril de 1765, cuando se botó finalmente el *San Carlos*, seguido el 24 de julio del *San Fernando* (11). El intendente no cabía en sí de gozo. No tardó ni un mes en anunciar a Madrid su intención de comenzar nuevas construcciones, incluyendo algún que otro buque para el arrastre de madera. Además, el coste del *San Carlos* había sido de 116.000 pesos, es decir, 30.000 menos de lo que costó en 1749 el *Rayo*, de igual porte, y eso que en aquella época tanto los salarios de la maestranza como la madera eran mucho más baratos (12).

En el otoño no sólo estaban ya concluidos los dos navíos anteriores, sino que se continuaba trabajando a excelente ritmo con los nuevos navíos: el *Santiago*, del porte de 64 cañones, y otro de 80 cañones que en ese momento aún no tenía nombre definido, pero que acabaría siendo el *San Luis* (13). Al tiempo, por supuesto, se seguían carenando navíos, como el *Héctor*, que llevaba ya varias semanas consumiendo ingentes cantidades de material del almacén. Además, las previsiones no eran buenas, pues estaba a punto de llegar una nueva flota que sin duda le ocasionaría ingentes gastos. Por eso, la prioridad fue, a finales de 1765, el dinero. Montalvo se mostró muy preocupado por la falta de numerario mejicano, y eso que contó con la benevolencia de varios vecinos y comerciantes habaneros que prestaron la nada despreciable cifra de 131.000 pesos (14). Sin embargo, en los últimos meses de 1765 las obligaciones se acumularon sobremedida:

«No es de menos consideración el pagamento del vino, el de gratificaciones de mesa, sueldos y cuantos gastos que se hacen precisos para conservar los equipajes y buques de esta escuadra, y despachar a España el navío *Brillante*, que esperó de Cartagena de Indias, con necesidad de carena, y en el descubierto de dos años de pagas; los dos de 80 cañones *San Carlos* y *San Fernando*, y las fragatas y urcas que deben venir con oficiales, gente y pertrechos para su apresto, y otras atenciones del real servicio» (15).

Los gastos estaban siendo muy superiores a los que había tenido hasta el momento, y Montalvo vio peligrar sus obligaciones prioritarias. Bajo ningún concepto, y menos ahora que había recibido la alta distinción de conde, quería defraudar al rey. Por tal motivo, cuando la escuadra del marqués de Casinas

(10) AGS, Marina 335, Montalvo a Arriaga, 2 de febrero de 1765.

(11) AGS, Marina 335, Montalvo a Arriaga, 3 de agosto de 1765.

(12) AGS, Marina 349, informe de 29 de agosto de 1772.

(13) AGS, Marina 335, Montalvo a Arriaga, 25 de noviembre de 1765.

(14) AGI (Archivo General de Indias), Santo Domingo, 1863.

(15) AGS, Marina 335, Montalvo a Arriaga, 24 de diciembre de 1765.

partió para España en el verano de 1765 después de haber fondeado en el puerto durante semanas (navíos *Glorioso*, *Dragón* y *Astuto*, y fragatas *Juno* y *Dinamarqués*), y tras una muy costosa carena y acondicionamiento de sus buques, no cejó de solicitar —casi rogar— al virrey, marqués de Cruillas, que enviase, al menos, 300.000 pesos para todas las atenciones de Marina. Tratando de implicar decisivamente al virrey en el proyecto del astillero, advirtió de las consecuencias de tener que parar las construcciones debido a la falta de dinero. Obviamente, Montalvo sabía muy bien cómo presionar. Le hizo saber al virrey que ya no podía exprimir más a los vecinos, al menos momentáneamente, y que la única solución pasaba por la remisión de cantidades adicionales desde México. Desde septiembre de 1765 no había llegado ninguna cantidad del virreinato, y lo peor es que el virrey no daba señales de vida. En esta desagradable tesitura, el intendente se vio obligado a escribir a Arriaga denunciando la situación y advirtiendo, con extrema cortesía, de los peligros de no recibir ingentes cantidades del virrey. Y, aunque el ministro Arriaga comunicó inmediatamente al virrey que atendiera los requerimientos desde La Habana, lo cierto es que tuvo que esperar meses antes de recibir más dinero.

Lo más peligroso para el ritmo del arsenal era tener que parar las obras, ya que se prefería esta medida antes que dejar de pagar los sueldos de los muchos empleados del arsenal, más los de los marineros y oficiales de los buques. Por tal motivo, se tuvo que recurrir, ante la desesperación de Montalvo, a un nuevo empréstito de la clase comerciante local. Los hombres más ricos e influyentes, ante el ruego de Montalvo, y probablemente ante las promesas de futuras recompensas por sus servicios, otorgaron 112.000 pesos para continuar las labores del astillero. Estos fueron los donantes:

Pedro de Santa Cruz:	30.000 pesos
Marqués de Villalta:	20.000 pesos
Lorenzo Quintana:	19.000 pesos
Francisco Alfaro:	4.500 pesos
Laureano Chacón:	10.000 pesos
José de Beitia:	25.000 pesos (16)

Desde luego, no será ninguna casualidad el que algunos de estos hombres ya tuvieran negocios en el astillero, o los ampliaran muy en breve. Pero al menos se pudo conseguir, en palabras del propio intendente, que se continuara con las obras «dos o tres meses más». Pero Montalvo quería más. Las presiones de Madrid debían de ser grandes, ya que la actividad fue frenética durante todo este año. Y eso que no todo fueron buenas noticias para los buques allí carenados o construidos. Pronto se recibió un informe nada positivo de La Carraca en el que se criticaba que el navío *Héctor*, carenado en La Habana hacía muy poco, hacía agua en varios puntos, por lo que se dio un toque de

(16) AGS, Marina 337, informe de 23 de febrero de 1766.

atención a Montalvo para que mantuviese bien vigilada la calidad de todas las obras, y no sólo las de construcción nueva. ¿Se estaba disminuyendo la calidad de las reparaciones o del mantenimiento ante la carencia de medios? ¿Estaba el astillero demasiado presionado, con un amplio programa constructivo más el sostenimiento de buques? No nos consta que hubiera una intencionada disminución de la calidad de las obras allí realizadas. Los navíos nuevos, tras la controversia sobre si convenía la fábrica a la española o a la inglesa, eran sistemáticamente contruidos siguiendo las directrices ancestrales en el astillero. No hay que olvidar que el director de la fábrica era Pedro de Acosta, hermano del famoso asentista y constructor de la primera mitad de siglo, quien era un fiel defensor de la manera tradicional, es decir, a la española. Probablemente los problemas con el carenado de los navíos fueran normales. Pero llamaron mucho la atención precisamente ahora porque se estaban llevando a cabo demasiadas obras y en muy poco tiempo.

Montalvo era consciente de ello. Pero no cejó en su misión. Simplemente disfrutaba enviando informes a Arriaga indicando los progresos de la labra de nuevos navíos y avisando de nuevos proyectos. Eso era, precisamente, lo que Arriaga quería escuchar. Y, para presionar un poco más, Montalvo inquirió a Arriaga las causas de por qué no se usaba la grada que había abandonado el acabado navío *San Fernando*, que se encontraba vacía: el virrey, lisa y llanamente, no enviaba la asignación de 1764 y, por consiguiente, tan sólo con los préstamos no podía comenzar un navío nuevo. Bastante tenía con continuar la fábrica del *Santiago* y del *San Luis*, ambos aún en grada (17). Avisaba del peligro, pues desde 1764 no había un solo buque en el astillero que estuviera al día en sus pagos: sólo se había podido atender a lo más urgente. Por fin, en marzo llegó la fragata *Júpiter* con 150.000 pesos de México, y en mayo la *Perla* con otros 100.000 (18). Con ellos se pudo acometer la continuación del *San Luis*, al tiempo que se acababa, finalmente, el *Santiago*, que pudo ser botado el 7 de agosto de 1766 (19).

En vista de que la situación económica mejoraba lentamente, Montalvo pudo acometer nuevas construcciones, en este caso, dos navíos de 70 cañones. Los portes de los navíos habaneros iban aumentando progresivamente gracias a que los constructores en España se habían percatado de que la unión de la madera dura y resistente habanera permitía la elevación del tonelaje de los navíos sin que éstos perdieran eficacia. Las múltiples pruebas a que habían sido sometidos los navíos *Rayo* y *Fénix*, de 80 cañones, evidenciaron estas cualidades, aunque, eso sí, mejorando algunas condiciones técnicas. Para oficializar los nuevos pedidos, el 17 de noviembre se comunicó desde Madrid al virrey la decisión del monarca: La Habana debía construir cuatro navíos de 70 cañones, para lo que debía aportar el dinero necesario sin dilación (20).

(17) AGS, Marina 337, Montalvo a Arriaga, 25 de febrero de 1766.

(18) AGI, Santo Domingo 1863.

(19) AGS, Marina 336.

(20) AGS, Marina 336.

Como se puede ver, la presión iba en todas direcciones, ya que se trataba de recomponer lo más aprisa posible la Marina de Guerra ante los futuros enfrentamientos. Y, desde luego, La Habana era la clave.

Y la presión también generaba problemas de relaciones humanas. En efecto, la institucionalización de la Intendencia de Marina mejoró notablemente muchos aspectos burocráticos, pero enfatizó aún más las clásicas luchas intestinas por el poder y la influencia. Montalvo, como patriarca del astillero, quedaba parcialmente fuera de las disputas, si se exceptúan las habituales con el gobernador. Pero por debajo de él la lucha se hizo titánica. El constructor Pedro de Acosta no tuvo más remedio que quejarse amargamente a Arriaga por las presiones de Montalvo, pero aún más por las permanentes envidias que giraban en torno a las operaciones de control sobre la fábrica naval. Aludió a los tiempos anteriores, en los que ni los comandantes de escuadra ni los comisarios de marina se metían en el trabajo de los constructores (21). Se percibe una mal disimulada desazón con Montalvo quien, recordemos, no le recomendó para ocupar el puesto de su hermano Juan tras la muerte de éste. Por tal motivo, el constructor siempre estuvo a la defensiva, teniendo que lidiar con una situación que probablemente no le era agradable. Por un lado, debía cumplir sus órdenes (las de Montalvo), pero por otro estaba profesionalmente obligado a seguir las directrices que emanaban de las cabezas pensantes de Madrid, es decir, de los directores constructores, como Mullan o Gerbaut.

No tuvieron mucho eco las informaciones de Acosta sobre las «envidias» en el arsenal, antes al contrario. Justo al mismo tiempo se discutía profusamente en España sobre las bondades de las diferentes maderas para navíos de 70 cañones y de superior porte. La polémica fue realmente dura, pues cada sector defendía sus propias virtudes; ni los cartagenos de Levante, ni los cántabros, ni aun los andaluces eran capaces de ponerse de acuerdo en este sentido. Sólo había cierta unanimidad en reconocer la superioridad de las maderas cubanas. Y allí en España, lo mismo que en La Habana, también se ordenó la construcción anual de navíos de 70 cañones en los diferentes departamentos (22). En medio de tanta discusión, se ordenó, por razones desconocidas, el traslado del insigne Mateo Mullan desde Cádiz a La Habana como constructor jefe. Es de imaginar la contrariedad de Pedro de Acosta, quien llevaba allí más de una década al cargo de las fábricas, siguiendo los modelos y técnicas aprendidos con su hermano Juan, y que ahora quedaba en un segundo plano a las órdenes de un advenedizo, por lo demás, inglés. A Mullan se le ordenó continuar con planos españoles y siguiendo el modelo español de fábrica. Él era un viejo defensor del sistema inglés, así que había de dejarle claro cuáles iban a ser las prioridades técnicas a partir de ahora. Aunque iba en calidad de constructor jefe, se le indicó manifiestamente que, para los asuntos de corte de maderas, burocracia y fiscalización de dinero, estaría a las órdenes del intendente Montalvo (23).

(21) AGS, Marina 338, Pedro de Acosta a Arriaga, 9 de octubre de 1766.

(22) GONZÁLEZ, José Quintero: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2004, pp. 280-281.

(23) AGS, Marina 336, Arriaga a Mateo Mullan, 19 de diciembre de 1766.

Mullan no llegaría a La Habana hasta mediados de 1767, por lo que Acosta aún disponía de algunos meses de cierta libertad. Mientras tanto, a finales de 1766 seguía construyendo el navío *San Luis*, al tiempo que la tesorería no paraba de liberar enormes cantidades de dinero para la carena del navío *Brillante* y de las fragatas *Flecha*, *Astrea*, *Concepción* y *Júpiter*, que precisamente habían traído más caudal al astillero en recientes viajes desde Veracruz (24).

Dado que el máximo interés y preocupación a finales de 1766 y comienzos de 1767 era el dinero, Montalvo elaboró un notable y detallado presupuesto de las necesidades del astillero, con la idea de que sirviera como modelo a tener en cuenta por el virrey (y el ministro Arriaga) para futuras remisiones de numerario. Para la fábrica de dos navíos de 64 cañones y otros dos de 70 que debían proyectarse durante 1767, estimaba un coste, incluyendo armamentos, de 380.000 pesos. Otros 7.500 pesos debían ser utilizados para los dos pontones que se ocupaban de la limpieza del puerto, otros 8.000 para la subsistencia de los esclavos y 50.000 más para el apronto de maderas que debían ser enviadas a España, en concreto a los departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, donde las buenas maderas cubanas estaban siendo cada vez más usadas (25). Esto significaba que, según los cálculos del intendente, harían falta unos 445.500 pesos sólo en esos apartados. El problema era el resto del presupuesto, que dejaba bien claro que los costes del personal eran una parte muy significativa del pastel del astillero:

Al intendente de marina, 500 escudos al mes:	6.000 pesos
A 3 oficiales segundos de contaduría de marina, 50 escudos al mes:	1.800 pesos
A 3 contadores de navío a 40 escudos al mes:	1.440 pesos
A 4 maestros de jarcia con 30 escudos al mes:	1.440 pesos
A 1 oficial de arsenales con 35 escudos al mes:	420 pesos
A 1 guarda almacén con 60 pesos al mes:	720 pesos
A 1 auditor de guerra de marina con 60 pesos al mes:	720 pesos
A 1 escribano con 30 escudos al mes:	360 pesos
A 1 capitán de maestranza y constructor con 200 escudos al mes:	2.400 pesos
A 1 teniente de capitán de maestranza con 125 escudos al mes:	1.800 pesos
A 1 ayudante de constructor con 80 escudos al mes:	960 pesos
A 1 ayudante de constructor con 75 escudos al mes:	900 pesos
A 1 meritorio con 25 escudos al mes:	300 pesos
A 1 pensionario con 30 escudos al mes:	360 pesos
A 1 teniente de navío graduado con 65 escudos al mes:	780 pesos
A 1 alférez de navío con 25 escudos al mes:	300 pesos
A 1 contra maestre de construcción con 65 escudos al mes:	780 pesos
A 1 alférez de fragata graduado con 30 escudos al mes:	271 pesos

(24) AGI, Santo Domingo 1863.

(25) AGS, Marina 338, presupuesto fechado el 5 de noviembre de 1766.

A 1 maestro mayor de calafates con 50 escudos al mes:	600 pesos
A 2 contra maestres con 30 escudos al mes:	678 pesos
A 1 segundo contra maestro con 18 escudos al mes:	231 pesos
A 1 primero guardián con 18 escudos al mes:	231 pesos
A 2 patrones de lancha y bote a 10 escudos al mes:	317 pesos
A 1 despensero con 10 escudos al mes:	158 pesos
A 1 primer cabo de brigada con 132 reales y 12 mrds al mes:	174 pesos
A 1 guarda parque del astillero con 25 pesos al mes:	300 pesos
A 18 artilleros de mar destinados en arsenal para trabajos que se le ofrecieren, a 9 escudos al mes:	2.695 pesos
A 25 marineros con idem función a 7 escudos al mes:	3.292 pesos
A 4 grumetes con 4,5 escudos al mes:	436 pesos
A 1 armero con 10 escudos al mes:	158 pesos
A 1 teniente de fragata jubilado:	240 pesos
A 1 guarda almacén jubilado:	480 pesos
A 1 maestro de jarcia jubilado:	240 pesos
A 1 primer cirujano jubilado:	280 pesos
A la viuda de un alférez jubilado:	120 pesos
A 1 grumete jubilado:	27 pesos (26)

Este listado presupuestario es doblemente útil. Primeramente indica la cantidad de dinero que costaba cada uno de los funcionarios remunerados en el seno del astillero, y en un segundo nivel especifica el número de personas vinculadas directamente con la construcción naval, a sueldo fijo de la Intendencia. En total, 83 personas (no se incluyen los jubilados, por ser su número siempre cambiante), que formaban el personal principal del arsenal y que en conjunto suponían un desembolso anual para las arcas que regía Montalvo de 31.024 pesos. A esta cantidad, obviamente, habría que añadir los cientos de trabajadores especializados del arsenal, desde calafates hasta artesanos de todo tipo, más las varias centenas de esclavos negros y los varios miles (con suerte algunos cientos solamente) de marineros y oficiales de los buques de tránsito anclados en el puerto, y que lógicamente había que mantener. Las cantidades que absorbía este último grupo eran realmente fabulosas, como se verá en el apartado dedicado al análisis económico. Por lo pronto, este informe demuestra que las preocupaciones económicas de Montalvo no constituían, en absoluto, un asunto menor ni una exageración. Sencillamente era tal la cantidad de gente que trabajaba de manera directa o indirecta para el arsenal, que en no pocos casos sus pagas y su sustento se convertían en la prioridad número uno, por encima incluso de las órdenes de construcción naval.

Por consiguiente, las cantidades presupuestadas por Montalvo para 1766 ascendían, sólo en el apartado de construcción y personal funcionario de primer orden, a 477.911 pesos. A esa cantidad habría que añadir no menos de 309.515

(26) *Ibidem.*

pesos por los gastos que había causado la escuadra en ese año, más otros gastos menores. El marqués de Croix, a la sazón nuevo virrey desde finales de 1766, se encontró con la desagradable sorpresa de recibir un informe extraordinariamente completo y que no dejaba lugar a dudas en cuanto a las necesidades del astillero. Por si fuera poco, se le informó de que su antecesor había dejado sin pagar varias importantes cantidades destinadas, en teoría, al arsenal, con lo que las obligaciones presupuestarias fueron, nada más empezar, enormes.

Montalvo, por consiguiente, no dejaba de presionar, especialmente desde que tuvo noticia de los nuevos planes de Madrid. En efecto, la orden de 17 de noviembre de 1766 especificaba la necesidad de construir cuatro nuevos navíos al año del porte de 70 cañones, algo que ya se llevaba haciendo en España algunos meses. También recibió la noticia de que prontamente llegaría a La Habana el constructor jefe Mateo Mullan, con órdenes claras de acelerar la fábrica naval y acometer la construcción de navíos de mayor porte. Se subrayaba la necesidad de tener adelantados el corte de madera, al fin y al cabo el elemento principal, ya que el nuevo plan prometía aumentar el ritmo en La Habana como nunca antes se había hecho. Montalvo abrió dos nuevos cortes de madera y trató de aumentar el porte del navío que se estaba acabando, el *San Luis*, de 80 a 90 cañones (27). La idea era evidente: si había que construir navíos mayores, y según sus planos lo ya construido en el *San Luis* podía servir para un buque mayor, ¿por qué no transformarlo sobre la marcha y ahorrar dinero? Recibió una negativa contundente, precisamente de su antiguo rival, Juan Antonio de la Colina, quien ahora ostentaba un importante cargo en La Carraca como técnico naval. Para Colina no había lugar a discusión: los planos del *San Luis* eran intocables, y los nuevos navíos de gran porte se tenían que construir por entero sobre la base de planos novedosos (28).

A Montalvo le esperaban más sorpresas en el nuevo año de 1767. No sólo debía multiplicar la fábrica naval y lidiar con el nuevo virrey, sino que además pronto llegaría el nuevo constructor Mullan acompañado del propio Juan Antonio de la Colina, quien tras su juicio por el desastre de 1762 había quedado no sólo limpio, sino que se le había ascendido y nombrado nuevamente jefe de escuadra de La Habana. En efecto, por real orden de 13 de abril de 1767, Colina fue nombrado jefe de la escuadra de La Habana, con algunas funciones burocráticas excepcionales. Se le encomendó la tarea de enviar a España anualmente varios miles de pesos en madera cubana para el reparo y construcción en la Península, así como inspeccionar los cortes de madera en la Jagua, vigilando su calidad y cantidad. Se le dejaron manos libres, junto con el conde de Macuriges, para decidir sobre los asientos de construcción, y se le conminó a construir lo más rápidamente posible dos fragatas siguiendo los planos de Gautier. Se le dejó muy claro que estaba bajo las órdenes directas del virrey, lógicamente, excepto que éstas chocaran con las órdenes regias (29). Este nombramiento,

(27) AGS, Marina 338, Montalvo a Arriaga, 30 de octubre de 1766.

(28) AGS, Marina 338, Colina a Arriaga, 30 de marzo de 1767.

(29) AGS, Marina 772, Madrid, 13 de abril de 1767.

junto con la llegada de Mullan, no debió de causar alborozo a Montalvo. Acostumbrado a dirigir directamente los negocios del arsenal, ahora se veía fiscalizado, aunque sólo fuera parcialmente, por Colina. No hay que olvidar que ya tuvo problemas con él unos años antes, precisamente por los mismos asuntos.

Mientras esto sucedía, entre finales de 1766 y comienzos de 1767 se continuaba, obviamente, con la construcción del *San Luis*, así como con el corte y preparado de maderas para los futuros pedidos. En este sentido, poco antes había sido desguazado el navío *Tridente* por su mala conservación, con la idea de utilizar sus maderas en los nuevos navíos (30). Aunque la construcción avanzaba a un ritmo aceptable, estaba claro que los cambios estructurales que se avecinaban en el astillero supusieron, en cierta medida, un paréntesis entre tanta actividad.

En enero de 1767 le fue comunicada a Pedro de Torres la orden de trabajar en La Habana bajo las órdenes directas de Mullan (31). Esto suponía, a efectos prácticos, que el sufrido Pedro de Acosta pasaría del primero al tercer plano en cuanto a la dirección técnica de la fábrica naval. Cuando llegase el constructor jefe, Mullan, su segundo, Pedro de Torres (quien ya antaño tuvo problemas con Juan de Acosta), ocuparía el puesto de segundo constructor, por lo que Acosta pasaría a ostentar solamente el empleo de ayudante, sin duda una humillación desmedida para quien se había encargado de la dirección de las obras desde 1754 de manera ininterrumpida. Montalvo, consciente de todos estos cambios, frenó la continuación del programa constructivo hasta que el propio Mullan hubiese llegado. Además, era consciente de que no debía comenzar con mal pie su relación con el nuevo constructor jefe y con el ya para él conocido Colina. Por eso, los primeros meses de 1767 los dedicó el intendente a continuar con el acopio de maderas, al tiempo que se iba finalizando el *San Luis*. Por supuesto, no cejó de solicitar dinero en abundancia al virrey, ya que intuía que con la llegada de los nuevos personajes los costes se dispararían en la misma proporción que los proyectos de fábrica de nuevos navíos. Montalvo desconocía cuáles eran los planes de Mullan, pero su experiencia le decía que probablemente vendría con suficiente ambición y ganas de agradecer al rey su nombramiento, y nada mejor para hacerlo que construir grandes y costosos barcos.

En febrero, Montalvo comunicó el cese de la actividad referente a nuevas construcciones en tanto no recibiera los 380.000 pesos necesarios para los cuatro navíos anuales, y mientras Mullan no llegase de España (32). Obviamente, esto no supuso un cese completo de la actividad, ya que el *San Luis* se estaba rematando y las maderas se amontonaban en los almacenes. A principios de la primavera ya había 14.000 piezas preparadas en los diferentes almacenes y otras 7.000 listas en sus lugares de corte para ser trasladadas al astillero (33). Su principal problema, obviamente, seguía siendo el dinero, y por eso

(30) AGS, Marina 772, orden de desguace de 3 de julio de 1766.

(31) AGS, Marina 772, orden de 27 de enero de 1767.

(32) AGS, Marina 338, Montalvo a Arriaga, 23 de febrero de 1767.

(33) *Ibidem*.

informó de que esto último se estaba haciendo gracias a que los vecinos habían vuelto a prestar algo de dinero para la continuación de las obras más urgentes del arsenal.

Finalmente, el constructor y capitán de fragata Mateo Mullan comunicó a la Corte el 30 de agosto de 1767 su llegada a La Habana. Nada más llegar se puso manos a la obra, y por acuerdo adoptado el 14 de agosto de 1767 entre el intendente de Marina, conde de Macuriges, y el jefe de escuadra Juan Antonio de la Colina, decidió la construcción de un navío de tres puentes en cuanto fuese botado el *San Luis* (34). También se decidió acometer tan pronto como fuera posible la construcción de otro navío de 70 cañones siguiendo los planos del *San Genaro*. La idea original que presidía este proyecto era la de correr una tercera cubierta, aumentando ligeramente las dimensiones y el coste de los navíos de la clase de 80 cañones. Ésta era al menos la intención de Colina. Pero la llegada de Mullan, tal como podía intuir Montalvo, modificaría todo, pues en contra de este proyecto prevaleció el del irlandés de construirlo enteramente desde el principio y sobre planos nuevos. La jerarquía se impuso: Montalvo no tenía nada que decir al respecto, pues no eran su función las discusiones técnicas. Pero, no bien estuvo claro el proyecto, volcó todas sus energías en que el flamante navío de tres puentes, el futuro *Santísima Trinidad*, saliese adelante.

Por lo pronto, se adelantó el corte de maderas, antes incluso de recibir la orden oficial de Madrid para el inicio de buque de tan alto porte, mientras se acababa el *San Luis* que, finalmente, pudo botarse el 30 de septiembre de 1767. El problema surgió en ese momento, cuando Colina se dio cuenta de que no tenían tripulación suficiente para el navío recién botado. Para un buque de ese tipo, de 80 cañones, se requería una tripulación de más de 500 hombres, y en ese instante sólo disponían de 80 hombres de mar, 61 de batallones y 9 de artillería, que habían sido dejados en La Habana por el navío *Firme* meses atrás (35).

La orden de comienzo del navío de tres puentes llegó finalmente el 23 de octubre de 1767. Sin embargo, había sido tanta la impaciencia de los diversos actores del astillero con respecto a este navío que ya en ese mismo mes, sin haber recibido aún la orden oficial, se había plantado la quilla en la grada que había dejado libre el *San Luis*. Pero ocurrió un hecho inesperado: la muerte de Mateo Mullan, el 25 de noviembre, de «vómito prieto o negro», sumiendo en la mayor consternación a las autoridades. Mullan dejaba tan sólo delineado el navío desde la varenga maestra para popa, la quilla empernada sobre los picaderos, la roda labrada y el codaste. El conde de Macuriges, a la vista de la situación, decidió el 27, dos días después del fallecimiento, que Ignacio Mullan, hijo del constructor y que le había acompañado en el viaje a La Habana, se encargase del diseño de los planos, la ejecución de los gálibos y la delineación del buque, mientras Pedro de Acosta sería el responsable de la forma de fortificarlo a la española y de la dirección general de las obras.

(34) AGS, Marina 338, Montalvo a Arriaga, 14 de agosto de 1767.

(35) AGS, Marina 338, Colina a Arriaga, 14 de agosto de 1767.

Como bien se podía imaginar, los inicios de un «gigante» de 112 cañones acrecentaron las preocupaciones financieras y burocráticas del intendente, al fin y al cabo el único con potestad en este sentido. Ni Mullan hijo, ni Acosta ni Colina podían decidir ni solicitar el presupuesto de marina, y sólo en aspectos referentes a contrataciones de maderas tenía Colina la posibilidad de fiscalizar al intendente. Además, como había gradas disponibles, en el otoño de 1767 se comenzaron otros dos navíos de 70 cañones, lo que aumentaba enormemente los costes finales. Nada más comenzar la construcción del navío de 112 cañones, Montalvo solicitó al virrey el pertinente presupuesto para el año 1767, presupuesto que él mismo modificó al alza «con motivo del establecimiento aquí del jefe de escuadra Juan Antonio de la Colina, constructores, comisarios y demás» (36). No debió de causar satisfacción al virrey recibir una petición de ese tipo, pues Montalvo elevó la cantidad necesaria para ese año de 1767 a nada menos que 938.545 pesos, en los que se incluían los 380.000 de los cuatro navíos ordenados construir anualmente, más las nuevas eventualidades. Nunca se había solicitado una cantidad tan elevada. Y eso que durante todo el año de 1767 llegaron de México más de 800.000 pesos para la Marina. Aunque las lacónicas peticiones de Montalvo pudieran estar sustentadas en hechos razonables y ciertos, la disyuntiva para el virrey era evidente. El problema para éste era que Montalvo no sólo solicitaba esas cantidades para el año que finalizaba de 1767, sino que incluía presupuesto estimativo de lo que tendría que llegar de México durante el transcurso de 1768, para que la fábrica naval no se parase, entre otras facetas propias del astillero. Se consideraba imprescindible que llegaran nada menos que 685.184 pesos, sobre todo teniendo en cuenta las obligaciones: 1 navío de tres puentes, 2 fragatas ordenadas construir, y 3 de los 4 navíos anuales que aún no se habían acabado (37).

Por esta razón, desde comienzos de 1768 la principal prioridad fue el dinero y la madera para los muchos buques que se estaban haciendo. Pero también desde Madrid, sabiendo los enormes costes que estaba teniendo el nuevo plan de rearme naval, se incidió mucho en la fiscalización del gasto público. Se requirió al intendente para que enviara mensualmente extracto de las entradas y salidas de dinero, algo que no sólo no gustó a Montalvo sino que le molestó especialmente. ¿No era su misión como intendente de Marina la fiscalización particular del gasto público pasando por los controles del Tribunal de Cuentas como de costumbre? ¿Por qué ese control exhaustivo? Desconocemos las razones últimas de esta petición desde Madrid, de 23 de octubre de 1767, y ni tan siquiera sabemos si Colina tuvo algo que ver, pero lo cierto es que sirvió para que Montalvo pusiera en entredicho, precisamente, las carencias financieras del astillero.

El intendente, en un tono eminentemente explicativo, informó a Arriaga de la imposibilidad de efectuar informes mensuales de la tesorería, entre otras cosas porque la mayoría de los meses no se producía ninguna entrada, sino

(36) AGS, Marina 341, Montalvo al marqués de Cruillas, 24 de diciembre de 1767.

(37) *Ibidem*.

sólo gastos. Por consiguiente, consideraba esta medida fuera de lugar y una pérdida de tiempo, y más en las circunstancias concretas del astillero. Es más, se permitió recordarle al ministro que, según la instrucción de 14 de noviembre de 1766, capítulo 10, bastaba con enviar a España un extracto anual de las cuentas de la tesorería de Marina, como, por otra parte, siempre se había hecho. Pero, además, Montalvo, con la habilidad que le había caracterizado siempre, inquirió al ministro acerca de las dificultades de un astillero como el de La Habana, que tenía obligaciones de «construcción, carena de bajeles, sueldos, jornales, compras, edificios y demás extraordinario», y sin embargo siempre disponía de dinero en efectivo para los asentistas y contratistas. Indicó con claridad que gracias a su forma de fiscalizar las cuentas siempre disponía de algún líquido para pagar a los asentistas, ya que éstos no trabajaban ni efectuaban sus contratos si no se les pagaba en tiempo y en metálico. Obviamente, el lado negativo era que, con esta medida, obligaba al astillero o, mejor dicho, a la tesorería del astillero, a deber siempre enormes sumas a mucha gente, en especial a los prestamistas, marineros, oficiales y demás personal (38). Dicho de otra forma, Montalvo hacía lo único que podía para evitar el colapso total del arsenal, que era pagar a los asentistas ante la amenaza de no cumplir sus contratos. Y, de todos los asentistas, señalaba como los más «peligrosos» a los de la madera, quienes sin dinero sencillamente no cumplían sus tratos.

A las obligaciones del intendente, que de por sí ya eran enormes, se les unió la de enviar anualmente a España 40.000 pesos en las mejores maderas cubanas. Esto suponía una nueva interferencia en los planes de fábrica naval, ya que mucha de esa madera podía ser usada por los constructores en ese momento. Esto explica parcialmente el porqué de las demoras que desde 1768 sufrieron muchos de los navíos construidos en La Habana, y más ahora que se construían tres navíos al mismo tiempo. Aunque el navío más importante era el *Santísima Trinidad*, cuyo nombre definitivo le fue comunicado a Montalvo por real orden de 12 de marzo de 1768, lo cierto era que los otros dos navíos, el *San Francisco de Paula*, de 70 cañones, y el *San José*, de igual porte, absorbían ingentes cantidades de dinero. Hay que considerar además que desde el 1 de enero de 1768 Julián Arriaga había modificado el situado permanente que el astillero debía recibir de México, fijándolo en 600.000 pesos anuales (39), sin duda en un intento de limitar los costes y de evitar las crecientes peticiones de dinero de Montalvo. Arriaga quería navíos, muchos navíos, y buenos navíos, pero lo más baratos posible. Sin embargo, muchas debieron de ser las quejas, pues el 2 de febrero, justo un mes después, elevó esa cantidad a 700.000 pesos anuales, aunque, lógicamente, una cosa eran las órdenes y otra muy diferente el cumplimiento de las mismas.

Al comenzar la primavera de 1768 la construcción del navío de 112 cañones sufrió un inesperado revés. Pedro de Acosta, el director de las obras

(38) AGS, Marina 341, Montalvo a Arriaga, 6 de febrero de 1768.

(39) AGI, Santo Domingo 1973.

después de la defunción de Mateo Mullan, murió también de forma inesperada. Este suceso puso al joven e inexperto Ignacio Mullan al frente de la magna obra, aunque, eso sí, ya usando los planos de su padre y de Acosta, quien pudo finalizarlos antes de su muerte.

En marzo el *Santísima Trinidad* tenía ya todas las armazones de baliza, y la mayor parte de las intermedias de primer y segundo orden, mientras que el *San Francisco de Paula* estaba más o menos como el anterior. Algo más retrasada estaba la continuación del *San José*, que sólo estaba en quilla y al que se le había levantado la roda (40). El problema estribaba en el cuarto navío proyectado, cuya fábrica Montalvo no se decidía a comenzar en tanto no le aseguraran los dineros desde México, y eso que la mayor parte de las maderas estaban ya preparadas (41). De hecho, finalmente no se decidió iniciarlo ante las escasas perspectivas de contar con todo el dinero, habida cuenta la limitación presupuestaria que había impuesto Arriaga. En cualquier caso, sí se comenzó, para aprovechar la grada libre, un nuevo paquebote, de nombre *San Francisco de Paula*, que debía ser destinado al transporte de madera, en tanto que las obras de los tres navíos continuaban a un buen ritmo durante el verano de 1768 (42).

Con respecto al *Santísima Trinidad*, surgió una extraña polémica durante el verano de 1768. Colina, que al principio no había estado muy de acuerdo con la idea de construir navíos de tres puentes en La Habana, informó a Madrid de que desconocía realmente las ventajas de este buque. Según su opinión, hubiera sido mejor y más barato continuar con la fábrica de navíos de 80 cañones como el *San Luis*, cuyas características habían sido muy buenas.

Tanto el constructor jefe de ese momento, Ignacio Mullan, como sus dos ayudantes, Juan de Mora y Vicente Morand, tuvieron que escribir un informe en el que se especificaba con claridad que las diferencias estructurales entre el *San Luis* y el *Santísima Trinidad* eran tan pequeñas que compensaba sobradamente el ligero aumento de gastos, pues el tres puentes tendría una potencia de fuego muy superior, de 112 cañones. Contaron con el apoyo del conde de Macuriges, posiblemente para tratar de limitar la influencia de su más enconado rival en el astillero, y el asunto quedó aclarado. Pero el informe ha permitido conocer con exactitud las dimensiones principales de ambos navíos, lo que ayuda a comprender el gran esfuerzo tecnológico de fabricar un navío de 112 cañones con unas dimensiones casi idénticas a otro de 80:

	<i>San Luis</i>	<i>Santísima Trinidad</i>	Diferencia
Eslora de alefriz a alefriz	98,1	100,1	1,23
Quilla de codillo a codillo	88	85,6	2,18
Manga	26,16	27,0	0,8
Puntal	13,8	13,12	0,4
Plan	13,8	13,12	0,4

(40) AGS, Marina 341, informe de 7 de marzo de 1768.

(41) AGS, Marina 341, Colina a Arriaga, 8 de mayo de 1768.

(42) AGS, Marina 341, informe de 8 de mayo de 1768.

Astilla muerta en el plan	0,16	0,12	0,4
Caladas de agua a popa	13,3	13,0	0,3
Idem a proa	11,4	12,6	1,2 (43)

Teniendo en cuenta la importancia histórica del momento, y que se estaba construyendo el mayor navío de guerra jamás botado en un astillero español, vamos a pasar a describir el proceso de obras a octubre de 1768:

«Navío de tres puentes *Santísima Trinidad*

Se concluyó perfectamente su primera cubierta, y para rematar la segunda se están ajustando y clavando sus respectivos tablones. Se hallan abiertas las portas de su segunda batería y entabladas todas sus chazas de entrepuentes. Se han ajustado y clavado mucha parte de los durmientes de su tercera cubierta. Se han fabricado todos sus palos principales, sus masteleros y verga mayor. Se haya preparado todo su cureñaje y se ha fabricado su lancha y bote. Se halla estepeada de firme su primera cubierta.

»Navío de 70 cañones *San Francisco de Paula*

Se están sentando y clavando los tablones de segunda cubierta para rematarla, y no lo está preciso ya por haber sido preciso ocurrir a la composición del canal de la Sierra de agua. Se han ajustado y clavado sus durmientes de alcázar y castillo, y mucha parte de sus bajos. Se han entablado sus chazas de entrepuentes por dentro y por fuera. Se han abierto las portas de su segunda batería. Se hallan fabricadas sus embarcaciones menores. Se trabaja en formar su arboladura. Se halla preparado todo su cureñaje y la mayor parte de su obra blanca y escultura.

»Navío del mismo porte *San José*

Se halla enteramente lleno de todas sus armazones, cerrada su popa y proa y se están acabando de sentar y clavar sus cintas principales. Se halla entablada hasta los durmientes de baos del aire. Se han ajustado y clavado todos sus durmientes y contradurmientes de primera cubierta» (44).

Aunque se trabajaba fundamentalmente en la fábrica de estos navíos, el astillero siguió sosteniendo a las escuadras que iban y venían por el Caribe. A finales de año ya se habían acondicionado y carenado la fragata *Juno*, el navío *Santiago* y otras embarcaciones menores. Los informes se multiplicaron a finales de 1768 con referencia a la actividad, a todos los niveles, en el astillero. Madrid quería saber con certeza no sólo cuánto se gastaba, sino también cómo y en qué buques. La fiscalización de la fábrica naval llegó en esta etapa a los momentos probablemente más elevados de la historia reciente del astille-

(43) AGS, Marina 342, informe de Mullan, Mora y Morand de 29 de agosto de 1768. Las medidas, en codos, y las fracciones, en pulgadas.

(44) AGS, Marina 342, Montalvo a Arriaga, 6 de octubre de 1768.

ro. Y Montalvo solo se mostraba cómodo cuando podía ofrecer una larga lista de construcciones a su favor. Trataba, en la medida de lo posible, de disimular los enormes costes que ocasionaba el astillero en la carena, resguardo de navíos y pagas del personal. Aunque formaba parte de su actividad como astillero principal de América, el intendente sólo estaba interesado en mostrar las grandes realizaciones bajo su mandato. Por eso, cuando se le requirió para que diera cuenta de los gastos, entradas en tesorería y demás actividad reciente en el astillero, se mostró eufórico mostrando las construcciones desde que España recuperó la soberanía sobre La Habana en el verano de 1763:

«Navíos de 80 cañones: *San Carlos*, *San Fernando* y *San Luis*.

Navíos de 64 cañones: *Santiago*.

Buques de 42 codos de quilla para el transporte de madera y que pueden montar entre 16 y 20 cañones: *San Julián*, *San Joaquín*, *San Lorenzo*, *San Antonio* y *Santa Rosalía*.

Paquebote de 44 codos para traer arboladuras de Coatzacoalcos: *San Francisco de Paula*.

Navíos en construcción: *Santísima Trinidad*, de tres puentes y 112 cañones, y *San Francisco de Paula* y *San José*, ambos de 70 cañones de porte» (45).

Con tanta construcción no es extraño que uno de los principales problemas fuera la madera. Ésta era una auténtica obsesión para Montalvo. A principios de 1769 empezó a tener algunas dificultades con el suministro, pero peor aún fueron los reproches que ciertos sectores de la ciudad le hacían por su política de cortes en los alrededores de La Habana. Hubo comerciantes, especialmente los relacionados con el sector azucarero, que le recriminaron su tendencia a esquilmar los montes en beneficio exclusivamente de la construcción naval, sin atender a las peticiones de madera del resto de la población. Éste no era un tema fácil para el intendente, y menos desde que el rey le informó de que no debía usarse demasiada madera para hacer cajones comerciales para el azúcar, ya que le constaba que se destrozaban grandes árboles para usar sólo pequeñas partes de él. Montalvo tenía, por consiguiente, que hacer valer sus órdenes de rearme naval, que para él eran prioritarias, pero al mismo tiempo debía contentar a una población que, no hay que olvidarlo, en épocas de necesidad era la única capaz de aportar dinero a la tesorería de Marina.

Montalvo hizo uso de su experiencia y de la historia reciente. Recordó que ya en 1733, en tiempos del gobernador Martínez de la Vega, se llegó a un acuerdo entre las diferentes partes en disputa por la madera habanera, reservando determinados montes exclusivamente para uso de la población. Sólo la práctica desvirtuada de esta disposición era la que había hecho modificar la costumbre y provocar incidentes. Por eso, no le costó demasiado trabajo convencer a los respectivos gremios de que la solución pasaba por ahí de nuevo. Según su opinión, el problema se había producido porque, sin consul-

(45) AGS, Marina 341, Montalvo a Arriaga, 6 de octubre de 1768.

társelo y sin atender a una práctica ancestral, algunos gobernadores y la Intendencia del Ejército habían concedido licencias de corte que obstaculizaban claramente el uso de maderas para el astillero. Era, por consiguiente, un asunto de injerencia de otras personalidades en asuntos de gran importancia para el futuro del arsenal (46).

Aunque el asunto quedó zanjado a finales de enero de 1769, se había puesto el primer grano en el camino para futuras controversias. Al intendente no le gustaba en absoluto sentirse controlado por otros oficiales reales, que además nada tenían que decir, al menos oficialmente, en los asuntos de fábrica naval. Montalvo había sido tan expeditivo con sus comentarios que muy probablemente éstos fueran el origen de futuros choques jurisdiccionales. Llegó a tener incluso un grave problema con el marqués del Real Agrado por este asunto, ya que este dueño de ingenios azucareros había sufrido graves daños en sus haciendas por causa del huracán de 1768, en el que por lo visto quedaron destruidos varios cientos de ingenios (47). El marqués trató de hacer acopio de madera sin consultar a nadie, incluso usando la de los bosques cercanos al puerto que se necesitaban para la fábrica de bajeles. Montalvo tuvo que denunciarlo, y tras un largo proceso, la justicia dio la razón al intendente y el marqués se vio obligado a pagar los daños causados. Aunque este enfrentamiento no se daría habitualmente en época de Montalvo, sí evidenciaba que había una relación causa-efecto entre los problemas con la madera y el aumento de la fábrica naval. La población estaba francamente contenta con la actividad económica que giraba en torno al arsenal, de la que todos, de una forma u otra, salían beneficiados. Pero no era la única actividad económica en La Habana, y cuando los dueños de ingenios y otros comerciantes empezaron a necesitar cada vez más madera para sus propios fines (recuérdese que en 1765 se produjo ya la primera liberalización comercial entre Cuba y la Península), los problemas se multiplicaron. Cuando las necesidades de madera fueron muy fuertes, el choque solía acabar en los tribunales.

Mientras tanto, en la primavera de 1769, el final de las obras de los navíos en construcción empezaba a vislumbrarse. El *Santísima Trinidad* tenía ya arbolado el castillo y se estaba trabajando en el alcázar, y el *San Francisco de Paula*, casi acabado, estaba a la espera de remates varios y obras de carpintería menor. Por su parte, en el *San José* se estaba entablado aún la primera cubierta. Otros buques sobre los que se estaba trabajando frenéticamente eran la fragata *Santa Lucía*, de 26 cañones, y una chata para la construcción de maderas (48).

Aunque los problemas económicos eran acuciantes, Montalvo pudo conseguir nuevamente de varios vecinos de la ciudad un préstamo de 80.000 pesos en tanto venían los dineros mejicanos. Posteriormente, incluso se otorgarían más empréstitos, ya que desde el virreinato en todo el año de 1769 apenas

(46) AGS, Marina 349, Montalvo a Arriaga, 25 de enero de 1769.

(47) AGI, Cuba 1097, informe de 23 de octubre de 1768.

(48) AGS, Marina 344, informe de 8 de abril de 1769.

llegaron algo más de 300.000 pesos. Con esa cantidad, y teniendo en cuenta el ritmo constructivo, más el carenado de varios navíos, era imposible la conclusión satisfactoria de los buques en grada.

Al fin, los tres navíos fueron acabados en el transcurso del año. El *San Francisco de Paula*, botado oficialmente el 12 de enero de 1769, fue concluido completamente, incluso en los pequeños detalles, en octubre. El *Santísima Trinidad* pudo ser solemnemente botado, a las once y media del 2 de marzo de 1769 (49), con las siguientes dimensiones: eslora, 213 y 2/3 de pies de Burgos (61,40 m); quilla, 182 y 5/12 de pies (52,72 m); manga, 57 y 3/4 de pies (16,59 m); puntal, 28 y 11/12 de pies (8,31 m); arqueó 4.902 toneladas (7.443,69 m³), con un lastre de 1.546 quintales (71,12 t). Según Colina, en escrito de 30 de septiembre de 1768, las medidas eran: eslora de alefriz a alefriz, 100 codos (57,47 m); quilla de codillo a codillo, 85 codos y 6 pulgadas (48,99 m); manga, 27 codos (15,52 m); puntal, 13 codos y 12 pulgadas (7,76 m); plan, 13 codos y 12 pulgadas (28,74 m); astilla muerta con el plan, 12 pulgadas (28,74 cm); luz de cada porta de popa a proa, 1 codo y 17 pulgadas (0,98 m); calado a popa, 13 codos (7,47 m), y a proa, 12 codos y 6 pulgadas (7,18 m). El coste de fábrica, es decir, el maderamen, fue de 48.471 pesos (50). Sin embargo, el coste definitivo, incluyendo mano de obra, clavazones, velamen y demás, estuvo en torno a los 156.085 pesos. En el primer velamen incluía, además del normal, cebadera, sobrecebadera y periquito de sobremesana. Tenía previsto inicialmente montar 30 cañones de a 36 libras de peso de la bala, 32 de a 24, 32 de a 12, y 22 de a 8, aunque en el primer viaje a la Península montó provisionalmente 32 cañones de a 24 y 14 de a 8. La dotación alcanzaba los 960 hombres.

Finalmente, el *San José* se botó el 14 de diciembre de 1769, siendo acabado en sus pequeños detalles a principios de 1770 (51). Su coste total fue de 106.583 pesos (52). Hacía veinte años que en el astillero de La Habana no se botaban tres navíos en el mismo año. Y era la primera vez que se construía un tres puentes completamente, y además usando madera cubana. El esfuerzo había sido ímprobo, pero la felicidad alcanzó a toda la ciudad. La botadura del *Santísima Trinidad* se convirtió, de hecho, en un gran espectáculo. Era un navío imponente, en el que se había trabajado durante más de dos años. En condiciones normales, un navío de este porte podría haber sido concluido en un año, pero la actividad en el astillero no se centraba exclusivamente en este buque, y absorbía enormes cantidades de dinero y de trabajo humano. Sin embargo, Montalvo y La Habana dejaron claro que allí se podían construir grandes e imponentes buques, a la manera tradicional y con las ventajas de la madera cubana. Es cierto que siempre habría problemas financieros, pero en aquel momento se sabía que tenían solución, al menos a corto plazo.

(49) AGS, Marina 342.

(50) AGS, Marina 349, informe de 29 de agosto de 1772.

(51) *Ibidem*.

(52) AGS, Marina 349, informe de 29 de agosto de 1772.

Por real orden de 30 de marzo de 1769 el *Santísima Trinidad* fue destinado al departamento de Ferrol, y a propuesta de Juan Antonio de la Colina se nombró primer comandante al capitán de navío Joaquín de Maguna Echezarreta, que tomó posesión del mando el primero de diciembre de 1769. Salió de La Habana para su nuevo destino, e inspecciones técnicas, el 19 de febrero de 1770, en compañía del *San Francisco de Paula*, pero hicieron la travesía con independencia por haber varado el segundo a la salida. Fondeó en Vigo el 12 de abril, de arribada, con averías en las vergas de los palos de trinquete y de mesana. Una vez reparado provisionalmente gracias a los auxilios proporcionados por el *Guerrero*, salió a la mar en conserva de este navío el 9 de mayo y entró en Ferrol el 15.

Tanta actividad había dejado al astillero exhausto, al menos de madera. Los almacenes quedaron bastante bajos de tablamentos para navíos de portes grandes, aunque Montalvo pudo informar de que al menos quedaban 33.247 piezas para navíos de 60 y 70 cañones (53). Como las órdenes originales hablaban de la fábrica de cuatro navíos al año, de 70 y 60 cañones, el volumen existente en almacenes permitía acometer nuevas fábricas. Afortunadamente para el intendente, no se envió desde Madrid ninguna orden indicando la fábrica de otro tres puentes, pues en ese caso habría sido muy difícil empezarlo antes de medio año.

Aunque no se había recibido ninguna contraorden desde Madrid, lo que significaba que el plan original de fábrica naval se mantenía inalterado (es decir, cuatro navíos al año), un inesperado acontecimiento a principios de 1770 vino a corroborar la capacidad de iniciativa y el grado de independencia de que gozaba el intendente Montalvo. En enero de 1770 un correo procedente de España hizo correr la voz en La Habana de que el rey había expedido órdenes para cancelar el programa constructivo habanero, y que toda la madera se remitiera a España. Se desconoce el origen de este comentario, y ni tan siquiera sabemos el grado exacto de extensión que alcanzó. Lo que sí está claro es que se trataba de una falsa noticia, tal vez malintencionada. Sin embargo, llegó a oídos de Montalvo, quien mostró una gran preocupación. Su lógica de intendente, su experiencia y el grado de implicación económica de la ciudad para con el astillero le hicieron llegar a la conclusión de que, aunque la noticia era falsa, podría tener graves consecuencias entre los prestamistas y comerciantes locales. Supo captar enseguida que un bulo como ése tendría un efecto muy negativo entre la población y entre la enorme masa de trabajadores del arsenal que, sencillamente, tratarían de buscar su sustento en otra parte. Le preocupaba sobremedida que los ricos y comerciantes de la ciudad, que al fin y al cabo habían sido los que con sus préstamos de los dos últimos años habían posibilitado la finalización del *Santísima Trinidad*, entre otros buques, decidieran no dar ni un peso más al arsenal. Las consecuencias que esto tendría serían catastróficas, porque sin metálico inmediato todas las obras, desde la fábrica de la fragata *Santa Lucía* hasta la carena de buques, quedarían

(53) AGS, Marina 344, informe de 11 de mayo de 1769.

paralizadas. Montalvo consideraba que una simple negación de la noticia podría no causar el efecto deseado. Muchos podrían suponer que el intendente mentía para así conseguir el dinero con que acabar lo ya iniciado.

Por tal motivo, el intendente consideró que la mejor manera de evitar que el comentario se extendiera y hacer ver a la población que todo era una noticia falsa era iniciar de manera inmediata la construcción de nuevos navíos, incluso sin esperar la aprobación expresa de Madrid. La idea era tan original como brillante. ¿Quién daría crédito a la noticia de que iban a cerrar el arsenal si se acababa de comenzar dos nuevos navíos? Montalvo, para evitar problemas, comentó la idea al jefe de escuadra Colina, quien estuvo de acuerdo en que era la mejor solución. Como no disponía de dinero suficiente para mantener un elevado ritmo constructivo, ideó la artimaña de alternar la fábrica de los carpinteros por semanas, de manera que todos pudieran cobrar, la actividad no decayera y la población viera que, efectivamente, se trabajaba en nuevos navíos (54).

Sin esperar respuesta de Madrid, el intendente inició la construcción de dos nuevos navíos a finales de enero de 1770, uno de 70 cañones y otro de 60, siguiendo los planos respectivos del *San José* y del *San Genaro*. Y la artimaña funcionó. Porque pudo conseguir casi de inmediato un préstamo de 20.000 pesos que le permitió seguir mientras llegaba la aceptación de Madrid y el dinero de México. La aceptación de España llegó enseguida, y las obras continuaron, mientras el bulo desapareció. Pero esta actuación, tan brillante como intuitiva, puso de manifiesto que el arsenal tenía a su frente, sin lugar a dudas, al mejor hombre para llevar sus riendas. Podía ser despótico y algunas veces algo arbitrario, pero con él la eficacia burocrática estaba garantizada. Era, simple y llanamente, Lorenzo Montalvo.

Por consiguiente, el año 1770 comenzó con dos nuevos navíos en marcha, mientras se continuaba con la fábrica de la fragata *Santa Lucía*, el chambequín *Caimán* y la chata *Nuestra Señora de Loreto* (55). En el verano ya se había concluido la fragata (se había botado el 24 de marzo) (56) y se conocían ya los nombres de los dos futuros navíos de 70 y 64 cañones: *San Rafael* y *San Pedro de Alcántara*, respectivamente. La argucia de Montalvo de principios de año había funcionado perfectamente, ya que, en efecto, no hubo nunca ninguna orden de cerrar el astillero. Los préstamos siguieron llegando a la tesorería al tiempo que después del verano comenzaron a llegar importantes cantidades de México para la continuación de la fábrica. En este sentido, para que tanto en Madrid como en el virreinato se supiera que tanto esfuerzo y dinero había sido bien invertido, el intendente realizó un informe de sus logros desde el 1 de agosto de 1767, que incluía los siguientes buques construidos en el arsenal bajo su mandato:

(54) AGS, Marina 344, Montalvo a Arriaga, 20 de enero de 1770.

(55) AGS, Marina 344, informe de 6 de enero de 1770.

(56) AGS, Marina 342, informe de 6 de julio de 1770.

Navío <i>Santísima Trinidad</i> :	112 cañones
Navío <i>San Luis</i> :	80 cañones
Navío <i>San Francisco de Paula</i> :	70 cañones
Navío <i>San José</i> :	70 cañones
Fragata <i>Santa Lucía</i> :	26 cañones
Chambequín <i>Caimán</i> :	30 cañones
Paquebote <i>San Francisco de Paula</i> :	20 cañones
Goleta <i>Santa Rosalía</i> :	16 cañones
Goleta <i>San José</i> :	14 cañones
Goleta <i>Nuestra Señora de Loreto</i> :	14 cañones (57)

En total, Montalvo podía presumir de haber construido en exactamente tres años nueve buques con un total de 452 cañones. Y para que se tuviera en cuenta el esfuerzo general en el astillero, y no sólo el relacionado con la construcción naval, indicó que todo esto se había realizado al tiempo que en el mismo período se carenaban 39 buques de diferentes portes, la mayoría de ellos navíos y fragatas. En la lista de sus logros no incluía el apresto de 21 buques que desde La Habana partieron en la expedición que llevó al teniente general Alejandro O'Reilly a Nueva Orleans, donde siguió con su misión de reforma militar y ocupó su gobernación (58). Este era el tipo de informes que gustaba destacar a Montalvo, en la idea, acertada, de que impresionaría al ministro y de que redundaría en beneficio del astillero, es decir, en su propia posición política en La Habana.

Pero no todo fue un camino de rosas para Montalvo. La vieja enemistad con Colina salió a relucir nuevamente en el transcurso de este año. La preocupación por los cortes de madera y la calidad de las mismas había sido tradicional en Madrid y en las autoridades de Cuba. Pero cuando el programa constructivo se reactivó con notables éxitos después de 1763, se hizo especial hincapié en este asunto. Los informes de los técnicos de la península eran muy positivos en cuanto a la larga vida de las maderas cubanas y su resistencia. Pero pronto empezaron a surgir voces acerca de si La Habana era capaz de suministrar todos los tipos de madera de arboladura que se necesitaban. El constructor Francisco Gautier ya había emitido algunos informes al respecto. No es que se estuviera poniendo en duda la calidad del maderamen, sino más bien la eficacia operativa de los encargados de aprontar esa madera, pues daba la impresión de que no había suficiente. Traerla de otros lados era una solución (se seguían trayendo de Coatzacoalcos arboladuras), pero se quería evitar que La Habana dependiera de lugares muy distantes y costosos.

Colina no dejó escapar esta oportunidad para insinuar que las posibles carencias se debían a mala gestión. No había que ser muy inteligente para apreciar, sin mencionarlo, que se refería a la comisión de Montalvo (59). Lo

(57) AGS, Marina 344, informe de 1 de agosto de 1770.

(58) *Ibidem*.

(59) AGS, Marina 344, Colina a Arriaga 14 de octubre de 1770.

cierto es que la pugna y la problemática en torno a las maderas se hicieron realmente fuertes en los años venideros, y afectaron muy especialmente a La Habana, que no podía sustraerse a las cada vez mayores peticiones de materia prima de Madrid. En el fondo, todo obedecía a profundos cambios en la política de construcción naval en España. La pugna entre los sistemas de fábrica naval ni mucho menos había quedado resuelta. Jorge Juan seguía insistiendo en las ventajas del sistema a la inglesa, mientras que otros como Ciprián Autran, director general de Construcciones desde la época de Patiño, habían flexibilizado su postura hasta alcanzar un modelo híbrido entre el español y el inglés (60). Pero la llegada de Francisco Gautier en 1770 al cargo de máximo responsable de la construcción naval en España revolucionó la perspectiva. Defensor a ultranza del sistema de fábrica a la francesa, se enzarzó en una dura lucha con los demás constructores e ingenieros acerca de este asunto que tenía una gran trascendencia para La Habana, pues allí se seguían fabricando los navíos a la española.

No hay que olvidar que Colina estuvo dos años en La Carraca antes de pasar de nuevo a La Habana, presenciando ya los orígenes de estas luchas palaciegas entre ingenieros navales, en donde el maderamen representaba el factor decisivo, ya que tanto el tipo como el grosor y las características internas de cada madera influían decisivamente en el futuro de la construcción naval de cada arsenal. En La Habana, la incorporación de un sistema diferente del que se venía usando significaba graves inconvenientes técnicos, por no decir económicos y burocráticos. La madera habanera era perfecta para una construcción a la española, pero los cambios que finalmente introdujo Gautier afectaron al astillero, ya que obligaban a modificar los tamaños, formas y arquitecturas de los navíos futuros.

Ésta es la situación con la que se tuvo que enfrentar Montalvo al tiempo que se iban concluyendo los dos navíos en grada. El de 1770 fue un año difícil en este sentido porque a las construcciones ordenadas por Madrid, los posibles cambios, las quejas por la madera, el transporte a España de materia prima y el carenado de buques, se unía la fábrica de algunos buques menores para la escuadra de Tierra Firme, con base en Cartagena de Indias. Y, por si no fuera suficiente, se dictaron órdenes para que fuera la tesorería de La Habana la que se hiciera cargo del coste de la escuadra cartagenera al completo, lo que significaba más obligaciones ajustadas a un presupuesto de 700.000 pesos anuales que, desde luego, los virreyes de Nueva España no estaban dispuestos a aumentar (61). Los cambios que se estaban produciendo no auguraban nada bueno para el intendente, como se vería dos años más tarde.

En la primavera de 1771 la conclusión de los dos navíos de 70 y 60 cañones estaba próxima. Sin embargo, las carencias en materia prima

(60) APESTEGUI, Cruz: «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a sus aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa», *Instituto de Estudios Vascos*, 1998, pp. 11-13.

(61) AGS, Marina 596, Montalvo al virrey de Santa Fe, 27 de noviembre de 1770.

fundamental para su definitivo remate se hicieron, una vez más, patentes. La Habana era un sitio ideal en muchos aspectos para la fábrica naval, pero históricamente había carecido de algunos de los elementos fundamentales. Montalvo había solicitado desde 1740 un cambio de dirección en este sentido. Cuba no poseía fundiciones de hierro para cañones, tampoco jarcia ni velamen; todo debía ser importado. Esto aumentaba los costes y retrasaba varios meses la conclusión efectiva de los buques; eso sin contar con que la mayoría de los buques debían partir hacia España sin la suficiente artillería, lo que suponía tanto un riesgo como una estupidez desde el punto de vista práctico. A finales del verano, Montalvo volvió a denunciar el abandono en este sentido, pues los buques estaban ya prácticamente acabados, pero sin velamen. Mal asunto en un momento en que en Cádiz, de donde tenía que venir, se estaba en guerra abierta a causa de las dimensiones de los navíos y las técnicas constructivas. Por este motivo no es de extrañar que la botadura definitiva de ambos buques se demorara: el *San Rafael* se botó el 8 de agosto de 1771, y el *San Pedro de Alcántara*, el 19 de octubre del mismo año (62).

Siguiendo las órdenes ya bien conocidas, Montalvo se apresuró a comenzar dos nuevos navíos. Uno, de 70 cañones, lo inició en grada el 27 de junio de 1771, mientras que otro, del porte de 60, se comenzó a mediados de diciembre. Ambos, sin embargo, estaban completamente parados, pues Montalvo no disponía de suficiente madera para ellos. Los acopios y remisiones que había tenido que enviar a España durante 1769 y 1770, así como lo que absorbía la escuadra local, habían dejado los almacenes casi exhaustos. Eso sí, como eran de muy poco porte, se seguía pudiendo trabajar en dos bergantines a finales de 1771, los nombrados *San Julián* y *San Francisco Javier*, tal como pudo informar el ayudante constructor Miguel José Gastón (63).

Aunque la flota que dirigía Colina no era muy poderosa, estaba constituida por buques lo suficientemente viejos para que necesitaran permanentemente carena y reparos, lo que suponía más gastos para la hacienda y menos madera para construir. Colina disponía en su escuadra de un solo navío, el *Castilla*, construido en La Habana en 1737 por Juan de Acosta. El hecho de que un navío se encontrara aún disponible en las listas de la Marina española tras 34 años de servicio evidencia la calidad de su construcción. En el aspecto negativo, un buque de tantos años necesitaba carena permanente, y los informes revelaban que los navíos con muchos años requerían una atención tan constante que muchas veces resultaba más rentable desguazarlos y usar su madera para otros fines. Así es como se había hecho con otros navíos en La Habana, y la carencia de madera y de pertrechos se hizo tan grave que se llevaría a cabo en pocos meses el rescate de tres de los navíos hundidos en 1762 a la entrada del puerto con el fin de evitar la entrada de los ingleses. Obviamente, no se

(62) AGS, Marina 346, informe de 13 de diciembre de 1771.

(63) AGS, Marina 346, Gastón a Arriaga, 11 de diciembre de 1771.

pretendía el rescate físico de los buques, sino sacar a flote todo lo útil que se pudiera usar nuevamente.

Los buques de la escuadra de La Habana eran en 1771 los siguientes:

Navío <i>Castilla</i>	60 cañones	construido en La Habana en 1737.
Fragata <i>Santa Lucía</i>	26 cañones	construida en La Habana en 1770.
Fragata <i>Juno</i>	26 cañones	construida en Cartagena de Levante en 1755.
Fragata <i>Perla</i>	22 cañones	construida en Cartagena de Levante en 1753.
Fragata <i>Dorada</i>	22 cañones	construida en Cartagena de Levante en 1753.
Chambequín <i>Caimán</i>	30 cañones	construido en La Habana en 1770.
Bergantín <i>Volante</i>	18 cañones	construido en La Habana en 1760.
Bergantín <i>Príncipe</i>	14 cañones	sin fecha de construcción.
Balandra <i>Velona</i>	14 cañones	sin fecha de construcción (64).

Aunque llama la atención el poco porte de los buques, hay que tener en cuenta que la escuadra de La Habana no tenía una misión táctica de guerra en el Caribe. En esencia se limitaba a vigilar las costas y a traer de Veracruz los situados que luego repartía por las islas de Barlovento. Cuando la situación bélica lo requería, eran enviados desde España los navíos adecuados. Pero resulta paradigmático que la escuadra no dispusiera, pese a formar parte de un astillero con una organización logística, de un plan de actuación definido, ni de unas normas concretas para cada caso. Ése fue uno de los grandes logros de la administración de Carlos III, que poco a poco fue dando cobertura jurídica e institucional a todo el organigrama del Ejército.

Por eso, el 14 de enero de 1772 se expidieron en El Pardo, firmadas por Arriaga, las primeras instrucciones para la escuadra de guardacostas de La Habana (65). Aunque no se especificaba qué buques serían los encargados nominales de la custodia de las costas de Cuba, se entendía que debía ser la propia escuadra mandada por Colina. Obviamente, la elección de los buques que debían dedicarse a las tareas de patrullaje y los que debían realizar comisiones más importantes era una elección directa del comandante de la escuadra. En cualquier caso, los 13 puntos de las instrucciones anunciaban cambios significativos y orientaban en gran medida sobre la política naval española en América en ese momento. Pese a que se hacía un especial hincapié en la custodia de las aguas territoriales españolas y en la persecución del contrabando, la instrucción enumera en varios apartados las condiciones por las que debían ser apresados buques de pabellón inglés. Es la primera vez que se escribía en una ordenanza de este tipo (que formalmente debía tener carác-

(64) AGS, Marina 346, informe de 8 de julio de 1771.

(65) AAB (Archivo Álvaro de Bazán), Expediciones a Indias 13. El Pardo, 14 de enero de 1772.

ter discrecional) apartados específicos para una nacionalidad concreta. En este caso, se especificaba con claridad que, excepto en caso de ataque, no se debía emplear la violencia contra las embarcaciones inglesas, ni siquiera aunque, aparentemente, éstas desobedecieran las órdenes de los españoles. Se cuidaba mucho de que el control a los buques británicos fuera a distancia, porque se pretendía a toda costa no dar una excusa al Gobierno de Su Majestad para emprender una nueva guerra. Era primordial que en caso de problemas fuesen los ingleses los agresores, probablemente porque se tenía la idea de poder arrastrar a Francia a una alianza siempre y cuando pareciera España la agredida.

Se asiste, por consiguiente, a un cambio evidente en la política naval española que, aunque caminaba hacia el rearme naval, no estaba dispuesta a emprender una campaña militar sin estar completamente preparada. En las mentes de los ministros españoles sin duda estaba la mala experiencia de 1761, cuando se dejaron arrastrar por Francia a una guerra sin preparación alguna en el mar. Ahora eran otros tiempos, y aunque Carlos III caminaba a pasos agigantados hacia un nuevo enfrentamiento con los ingleses (en parte, una *vendetta* por lo ocurrido cuando era rey de Nápoles), lo cierto era que necesitaba tener bases sólidas con las que iniciar la guerra. Esas bases pasaban por crear cuerpos profesionales de marinos y una estructura sólida para la Marina de Guerra. Las diferentes instrucciones, ordenanzas y cambios legislativos caminaban en esa dirección.

La inquietud por el futuro estaba, por tanto, muy extendida. Gautier se puso manos a la obra para tratar de imponer su sistema a la francesa, lo que requirió buenas dosis de poder de convicción y gran variedad de informes. Para La Habana, el nuevo sistema imponía aumentar ostensiblemente el corte de maderas, justo en un momento en que había honda preocupación por este asunto. Las últimas construcciones habían obligado a un enorme esfuerzo acumulado en los últimos cinco años, y los navíos futuros a construir requerían una madera que, precisamente en ese momento, no había. Aunque Montalvo nunca había desatendido los asuntos de la madera, la acumulación de la fábrica naval y al tiempo el incremento de las carenas había consumido demasiada materia prima. Conseguir más no era, en principio, un problema, pero había que alejarse demasiadas leguas de La Habana para que fuera posible sostener el precio. Y ya se sabía que en Madrid la preocupación financiera era casi tan importante como el propio aumento de la Marina.

Un informe emitido por Gautier a principios de 1772 dejaba clara la necesidad de buscar una solución al asunto de la madera. Muchos de los mejores bosques españoles habían sido ya esquilados. A este respecto, sus ojos y los de muchos ingenieros navales se volvieron hacia América, y en concreto hacia Cuba. Gautier defendía la calidad ancestral de sus bosques, pero se hacía eco de las noticias que desde La Habana le indicaban que el coste de la tala de árboles se estaba incrementando cada día más. ¿Cómo compaginar los deseos del rey de construir una flota de guerra de 80 navíos y 50 fragatas con el incremento exponencial del coste bruto de la madera, cuando se pretendía

economizar? Ése era el dilema que atormentaba no sólo a Gautier, sino también a Arriaga y a Muzquiz, ministro de Hacienda. Se había calculado en unos 200.000 codos anuales las necesidades de los departamentos marítimos españoles para la continuación de dicho ambicioso plan de rearme naval (66). La alarma se encendía, en cuanto a La Habana se refería, cuando Gautier indicaba la necesidad de buscar otros parajes de América donde conseguir madera de buena calidad y a mejores precios. ¿Estaba dando un aviso a las autoridades de Cuba, o sólo era un comentario más tratando de buscar una diversificación en la materia prima? El informe no lo especifica, pero existen indicios que apuntan a que otros lugares de América trataron de aprovechar esta coyuntura para arrebatar a La Habana su monopolio en la fábrica naval, al menos en cuanto al abastecimiento de maderas. Se pensó incluso en las costas de Trinidad o de Honduras como lugares alternativos para buscar la tan preciada madera, ya que Gautier tenía claro que «solamente con la madera de América se pueden continuar las operaciones de los arsenales de Europa» (67).

Los esfuerzos por conservar madera para la construcción se multiplicaron, y más después de los informes alarmantes de Gautier. Esto dejaba en mala situación al astillero de La Habana, que no sólo debía continuar sus habituales responsabilidades, sino que además tenía que multiplicar sus envíos de madera a España y cuidar de que su coste no fuera excesivo. Montalvo recordó que ya se había prohibido a los lugareños cortar madera de cedro para hacer cajas de azúcar, y que lo que realmente le molestaba era la intromisión de personas que nada sabían del asunto. Aprovechó esta controversia en torno a la madera para acusar a Juan Antonio Colina y a Juan Bautista Bonet —jefe de escuadra también, recientemente llegado a la ciudad— de haber enviado informes a Madrid dando cuenta del deplorable estado del corte de maderas y de su almacenaje, sin tener la menor visión ni conocimiento de lo que hablaban (68). Las rencillas, pues, salieron a flote nuevamente, aunque en esta ocasión Montalvo estaba en franca desventaja.

Es muy posible que todos los acontecimientos en España, en torno a la construcción naval, apresto de buques, maderas, tipología y demás aspectos, influyeran en las decisiones futuras sobre el astillero habanero. No sería ilógico pensar que, con la Intendencia ya creada oficialmente, La Habana hubiera quedado circunscrita a los departamentos marítimos decisivos en el futuro. Ya actuaba *de facto* como tal, pero después de 1763 se le dio cobertura jurídica. Y tal vez la tradición no jugara en este caso a favor del indómito intendente Montalvo. Lo cierto es que, justo el mismo año en que se creó el Cuerpo de Ingenieros de la Marina en España y se puso en marcha un plan de modernización burocrática y jurídica de la Armada, que sólo cuatro años más tarde daría como fruto las Reales Ordenanzas de la Marina, se separaron decisivamente los aspectos funcionales del astillero de La Habana.

(66) AGS, Marina 349, informe de Gautier de 7 de febrero de 1772. En este informe es donde se afirma la intención de Carlos III de construir una flota de 80 navíos y 50 fragatas.

(67) *Ibidem*.

(68) AGS, Marina 349, Montalvo a Arriaga, 29 de agosto de 1772.

En efecto, por real orden de 23 de mayo de 1772 se nombraba a Juan Bautista Bonet, que acababa de suceder a Colina, principal responsable de la fábrica de bajeles en el astillero (69). La noticia debió de suponer un duro golpe para Montalvo. Por primera vez en más de treinta años de servicio, en los que había actuado como máximo y único responsable de la construcción naval, se le invitaba sigilosamente a pasar a un segundo plano. Montalvo no pidió explicaciones —una orden real no se discutía jamás— pero los informes posteriores denotan una desazón mal disimulada. Este cambio en la estructura de mando significaba a efectos prácticos una bicefalia en todos los aspectos importantes referentes al astillero. Porque Bonet, al hacerse cargo de la construcción de bajeles, se hacía responsable del corte de maderas, de la asignación de contratistas y de todos los aspectos logísticos tocantes a este aspecto. Montalvo sólo mantenía, lo que no era poco, la fiscalización económica de la actividad. Es decir, Bonet decidía en qué se gastaba y cómo se construía, pero Montalvo decidía cuánto y de qué manera. Esto, lejos de ser una solución, auguraba enfrentamientos jurisdiccionales graves entre ambas autoridades, ya que la línea que separaba ambos compromisos era realmente fina.

Ahora bien, aunque el poder le quedaría seriamente restringido al intendente, nadie tenía ni su conocimiento ni sus influencias en La Habana. Al fin y al cabo, Bonet era un advenedizo sin más virtud que la de un grado militar elevado y una coyuntura favorable. Montalvo llevaba demostrando años —y después de él seguiría siendo igual— que el astillero de La Habana funcionaba con unos mecanismos bien diferentes de los de los astilleros peninsulares. Aquí, en Cuba, el contacto cotidiano y la influencia social eran casi tan decisivos como el puesto funcional. Montalvo llevaba cuarenta años ocupando ese puesto, menoscabando la influencia de quien osaba enfrentársele y atando todos los cabos para saber qué hacer en cada momento y en cada situación. Su control iba mucho más allá del meramente burocrático o fiscalizador. Era el único en La Habana que conocía las exactas posibilidades en cada momento de cada uno de los intervinientes en ese universo tan complicado que era el astillero. El hecho de que fuera el único funcionario de elevado rango que no sólo salió con buen pie del desastre de 1762, sino que incluso vio aumentado su poder y su influencia, no era fruto de la casualidad. Era un superviviente. Pero, para su desgracia, lo único que no estaba bajo su control directo eran las decisiones que se tomaban en Madrid, la mayoría de ellas a espaldas de la realidad.

Por ese motivo, Montalvo mostró en varios informes y cartas su disgusto, con una exquisita cortesía y reverencia hacia el rey. Ahora bien, no estaba dispuesto a facilitarle las cosas a Bonet, y menos sabiendo que tanto él como Colina habían «conspirado» contra él en el pasado reciente. Por lo pronto, hizo un balance de su gestión que pretendía ser una prueba de su valía como intendente y una demostración, indirecta, del error cometido por Arriaga.

(69) AGS, Marina, Montalvo a Arriaga, 29 de enero de 1773.

El informe sobre la actividad de Montalvo quería dejar bien sentada la idea de que su sucesor en las tareas de construcción naval tendría mucho trabajo si quería acercarse a los frutos dejados por el intendente. Bajo su control directo se construyeron los siguientes buques:

Antes de rendida la plaza en 1762:

Navíos: *Astuto*, *San Genaro* y *San Antonio*

Fragatas: *Fénix* y *Tetis*

Paquebote: *Volante*

3 bergantines

4 goletas

Después de 1762:

Navíos: *San Carlos*, *San Fernando*, *San Luis*, *San José*, *San Francisco de Paula*, *Santiago*, *San Rafael*, *San Pedro de Alcántara* y *Santísima Trinidad*

Fragata: *Santa Lucía*

Chambequín: *Caimán*

2 paquebotes

8 bergantines y goletas (70)

En total, 17 buques de guerra de diferentes portes, y 17 más dedicados a las tareas propias del astillero. Pero, por si no fuera poco, Montalvo incluyó en su demoledor informe los 74 navíos, fragatas, urcas y demás embarcaciones a las que se había carenado, sostenido y reparado durante su mandato desde 1763. Indicó además que si no se habían construido más navíos era porque desde 1768 habían dejado de venir 1.207.600 pesos de México, y entre 1763 y esa fecha, otros 1.893.028 pesos, cantidades sin las cuales era imposible cumplir enteramente las órdenes del rey. Achacó las demoras en los asuntos de la madera al cambio en la política constructiva que había emprendido Gautier desde 1770, la cual había imposibilitado cumplir muchos contratos. Aseguró, con razón, que las maderas que él había ordenado cortar y almacenar en el astillero eran para un método de fábrica bien distinto del que había conseguido imponer finalmente Gautier. Por consiguiente, aunque aceptando los cambios, dejaba bien limpia su imagen y el listón lo suficientemente alto para que nadie lo pudiera superar nunca.

Aunque Montalvo siguió siendo un personaje de gran importancia para el astillero, a partir de 1772 su declinar se hizo evidente. En gran medida, había pasado su mejor época, pero su herencia había sido indiscutiblemente positiva para el astillero de La Habana. En Cuba, nunca antes, ni nunca después, nadie fue tan decisivo ni tan útil para la corona española como lo había sido Montalvo durante su dilatada carrera al servicio de España.

(70) AGS, Marina 349, informe de 29 de agosto de 1772 a Arriaga.

SOBRE EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CORSO MARÍTIMO EN FRANCIA: LA *ORDONNANCE* *DE LA MARINE* DE 1681

Oscar CRUZ BARNEY
Ldo. en Derecho

Introducción

El término «corso» tiene diversos sentidos ya que es un vocablo que corresponde tanto a la guerra como a la marina. Sin embargo, *guerra de corso* sí es una expresión exclusivamente marítima (1).

La expedición de las ordenanzas de corso españolas se vio influida por las múltiples guerras libradas por España (2) y por el derecho francés, al menos en la primera parte del siglo XVIII. En ellas, el corso se utilizaba como instrumento para causar por vía de represalia daños al enemigo, función ordinaria de las milicias regulares del Estado, no de los particulares, a quienes se les equipara por medio de la patente con aquéllas (3). Para Villiers (4), la guerra de corso

(1) Hemos definido el *corso* como «la actividad naval efectuada por los particulares en tiempo de guerra o de represalias con la autorización y supervisión de su Estado, en contra de los enemigos del mismo, en la que deben de sujetarse a un régimen jurídico específico para su desempeño». Véase CRUZ BARNEY, Oscar: «En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en Indias», en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 54, 1996, p. 40. Nuestra definición ha sido adoptada en VÁZQUEZ DE ACUÑA, Isidoro: *Historia naval del Reino de Chile, 1520-1826. Síntesis de Ana Victoria Durruty Corral*, Santiago de Chile, Compañía Sudamericana de Vapores, S.A., 2004, p. 401. Véase asimismo LE GUELLAFF, Florence: *Armements en course et Droit des prises maritimes (1792-1856)*, Presses Universitaires de Nancy, Nancy, 1999, p. 46.

(2) En este sentido véase PÉREZ Y LÓPEZ, Antonio Xavier: *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*, t. IX. Imprenta de don Antonio Espinoza, Madrid, 1744, p. 372.

(3) A los cabos de los navíos que salían en corso les eran reputados los servicios que hicieren como si los hubieran ejecutado en la Real Armada; además, la gente de mar y guerra que navegaba en los navíos corsarios, así como sus armadores, gozaba del fuero de marina y de las preeminencias, exenciones, trajes y demás cosas de que gozó la milicia. Con lo anterior se está equiparando a los corsarios con los miembros de las milicias regulares. Señala Patrick Villiers que «le navire corsaire était donc un bâtiment marchand faisant une guerre sur mer que le suzerain était incapable d'entreprendre, faute de navires, d'hommes et/ou de capitaux».

(4) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires. Des origines au Traité de Paris de 16 avril 1856*. Editions Jean-Paul Gisserot, 2007, p. 6; IDEM: «Raveneau de Lussan, un filibustier français à l'assaut de la mer du Sud», en BUCHET, Christian (dir.): *La mer, la France et l'Amérique latine*. Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, 2006, p. 292. Véase también VILLIERS, Patrick: *Marine Royale, Corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, 2 t. Atelier national de reproduction des theses, Paris, s/a.

nace durante la Edad Media de la práctica feudal de las represalias (5), una reacción ante la injusticia (6), si bien terminará, en el caso francés, reemplazando a la «guerra de escuadras» con personajes como Duguay-Trouin (7) y Jean Bart (8).

El régimen jurídico del corso marítimo francés

El primer texto que reguló el corso marítimo francés fue la *Ordonnance sur l'amirauté, la piraterie et les prises maritimes*, en 21 artículos, de 7 de diciembre de 1373 (9), la cual, expedida en el marco de la Guerra de los Cien Años, constituye la base de toda la jurisprudencia europea en la materia (10). Probablemente el puerto corsario más antiguo en Francia sea el de Boulogne, con las operaciones del corsario Eustache Le Moine bajo Juan Sin Tierra (11). Tiempo después, Carlos VI de Francia le dará su forma definitiva al régimen jurídico del corso francés al establecer en las *Ordenanzas del Almirantazgo*, de 7 de diciembre de 1400 (12), la obligación de contar con una patente de corso y que le corresponde al mismo Almirantazgo, oficio creado por la Corona en el año 1270, la vigilancia de las costas y del movimiento de los navíos. La regulación de corso francés se sucederá a partir de este momento con un sinnúmero de disposiciones y resoluciones que serán reproducidas en buena medida por las otras potencias europeas (13). Las grandes líneas de la regulación del corso en Europa serán aceptadas en la práctica no solamente por Francia, sino por España, Portugal, Inglaterra y Escocia (14). Sin embargo,

(5) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*. Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2000, p. 14.

(6) TOUSSAINT, Auguste: *Histoire des corsaires*. Presses Universitaires de France, París, 1978, p. 5.

(7) Sobre este corsario en particular, véanse THOMAS, M.: *Memoires de Monsieur Du Guay-Trouin, Lieutenant-Général des Armées Navales, Commandeur de l'Ordre Royal & Militaire de S. Louis*, L'Imprimerie Privilégiée, Rouán, 1785; ESCORBIAC, Michel: *Journal d'un corsaire. Expédition de M. Duguay-Trouin commandant l'escadre du Roy Louis XIV. Campagne de Rio-Janeiro 3 juin 1711-6 février 1712*, editoo.com, París, 2001; TROUSSET, Jules: *Histoire illustrée des pirates, corsaires, Flibustiers, Boucaniers, Fôrbans, Négriers et Écumeurs de mer dans tous les temps et dans tous les pays*. Publication de la Librairie Illustrée, París, 1881, pp. 556 y ss.

(8) JUET, Hubert: *Louis XIV a la conquête du Perou avec Jérôme de Pontchartrain (1694-1715)*. Les Éditions Le Sémaphore, París, 2001, p. 56.

(9) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 33.

(10) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 6.

(11) *Ibidem*, p. 55.

(12) *Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Almirauté* de 7 de diciembre de 1400, F.N. Dufriche-Foulaines, *Code des prises et du commerce de terre et de mer*, 2 vols. Impr. de Valade, an XIII-París, 1804, vol. I, pp. 9-10.

(13) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 7.

(14) *Ibidem*, p. 10.

para 1660, siendo el corso un fenómeno europeo, los puertos franceses estarán lejos de ser los primeros en la materia, por el número insuficiente de navíos y armadores, situación que se modificaría con el ministro de Luis XIV Jean-Baptiste Colbert (15).

Sostiene Toussaint que la gran época del corso francés se sitúa entre la Guerra de la Liga de Augsburgo y la de Sucesión en España (16). Efectivamente, todo cambia en 1688 con la también denominada Guerra de los Nueve Años, finalizada con la firma del Tratado de Ryswick y durante la cual los éxitos de los corsarios franceses fueron importantes. Dos tipos de corsarios aparecerán claramente: los que tienen navíos de menos de 25 toneladas y los que los tienen de 60 a 100 toneladas. «Los primeros implican un financiamiento local; los segundos, el recurso a los capitales regionales o a la Corte». Armar un corsario era una inversión importante, pues requería contar con un navío, encontrar una tripulación (17) y adquirir víveres para la travesía y armamento y municiones para el barco. De ahí que para una empresa corsaria se requiriese contar con accionistas (18). Estas sociedades se designaban como *police d'armement* o *prospectus d'armement* (19), sin que se exigiera la constitución ante notario de la misma, si bien a partir de 1778, salvo acuerdo en contrario, las sociedades corsarias se reputaban sociedades en comandita, conforme al artículo 14 de la *Declaration Du Roi, Concernant à la Course sur les enemis de l'état*, de 24 de junio de 1778 (20). Se impondrá inclusive la moda de imponer a los navíos corsarios los nombres de los principales accionistas, moda impuesta por Vauban, el gran ingeniero militar. Así, se armaron el *Duc d'Anjou*, el *Duc de Bourgogne*, el *Comte de Toulouse* y el *Princesse de Savoie*, entre otros (21).

La tripulación de un corsario incluía al Estado Mayor, compuesto por un capitán, un segundo, dos lugartenientes cuando menos, un piloto, un cirujano, y su asistente. Incluía también a la maestranza, compuesta por un maestro cañonero, un maestro de velas, un maestro calafatero, un maestro carpintero y uno o dos maestros de tripulación; un capitán de armas, jefes de piezas de arti-

(15) *Ibidem*, pp. 21-22. Francia adoptará las reglas que permitieron el éxito español en Dunkerque: base naval y corso de particulares navegando en cooperación con la marina de guerra. VILLIERS, Patrick: *Les corsaires du littoral...*, p. 9.

(16) TOUSSAINT, Auguste: *op. cit.*, p. 24.

(17) La tripulación de un navío corsario era menor que la de uno de guerra, pero mayor que la de los navíos mercantes. LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 216. Sobre el tema, véase Lespagnol, André: *Entre l'argent et la gloire. La course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, Éditions Apogée, 1995, pp. 81-82 y 111-118.

(18) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, pp. 23 y 93.

(19) Véase LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, pp. 266-269.

(20) *DECLARATION Du Roi, Concernant a la Course sur les enemis de l'état*. Versailles, París, P.G. SIMON., 24 de junio de 1778. AGS, leg. 551. Esta Declaración establecía también que los cañones del navío corsario serían proveídos por los arsenales de la marina. Véase Cunat, Charles, *Histoire de Robert Surcouf capitaine de corsaire*. Jules Chapelle et Cie., Éditeurs, París, 1842, p. 15.

(21) JUET, Hubert: *op. cit.*, p. 9.

llería, un cocinero, etc., y finalmente, la marinería, que incluía marineros, mozos, aprendices, voluntarios, etc. (22).

Las Ordenanzas de la Marina de agosto de 1681 (23), obra de Colbert —quien desde su llegada a la Marina en 1660 asunción del cargo de *Secrétaire d'Etat à la Marine et aux Colonies*, en 1669 (24), había anunciado su intención de vigilar la práctica del corso y de revisar la legislación de sus antecesoras (25)—, constituyeron un verdadero *Corpus Iuris Maris* (26), dedicando 34 artículos al tema de las presas y ocho a las patentes de marca o represalia. El papel de Colbert en materia de impulso al comercio será también de enorme importancia (27), bajo el principio de «décharger le royaume de ses marchandises et y apporter de l'argent» (28).

Colbert se encargó de devolver a Luis XIV la autoridad sobre la Marina —«rétablir la gloire et l'honneur du royaume sur mer» (29)— y de colocar a la Marina francesa al nivel de la holandesa, la inglesa y la española (30). Dio un gran impulso tanto a la Marina de guerra como al corso de particulares, que complementaría a la primera y, en caso de desastre, la supliría (31). A partir de 1661, los navíos franceses enarbolaban un pabellón blanco (32) con la flor de lis, símbolo de la «royalisation» de los navíos de guerra (33). Los primeros resultados de las acciones de Colbert se veían en las victorias francesas sobre España y Holanda en 1675 y 1676 (34). La tarea de Colbert habría de continuarse por Seignelay y Jérôme de Pontchartrain (su liquidador) (35) hasta el

(22) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 217. Podían sin duda ser más e incluso llegar a tener 200 hombres de tripulación. Véase DUCÉRÉ, Edouard: *Les corsaires sous l'Ancien Régime*. E. Mourquet, Libraire-Éditeur, Bayona, 1895, p. 209.

(23) *Ordonnance d'aoust 1681 touchant la marine*, París, Thierry, 1681. Otra edición *Ordonnance de la Marine du mois d'Aout...*, París Chez Charles Osmont, 1715. Véase también *Ordonnance de la Marine du mois d'Aout 1681. commentée et conférée sur les anciennes ordonnances le droit romain et les nouveaux Réglemens*, París, 1714

(24) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires du littoral...*, p. 155.

(25) *Ibidem*, p. 27.

(26) Conforme a Le Guellaff.

(27) BUTEL, Paul, *Européens et espaces maritimes (vers 1690-vers1790)*. Presses Universitaires de Bordeaux, Burdeos, 1997, p. 59.

(28) JUET, Hubert: *op. cit.*, p. 9.

(29) GUY, Noël: *La Marine Française*. Fernand Nathan, Editeur, París, 1937, p. 85.

(30) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires du littoral...*, pp. 155 y 167.

(31) MERRIEN, Jean: *Histoire des corsaires*. Editions L'Ancre de Marine, Saint-Malo, 1992, p. 76.

(32) Si bien la primera ordenanza que regularía el uso de banderas en materia de marina sería el *Règlement sur l'Admirauté*, de julio de 1517 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I. Véase VILLIERS, Patrick: *Les corsaires du littoral...*, p. 177.

(33) VILLIERS, Patrick: *op. cit.*, p. 169.

(34) BUTEL, Paul: *op. cit.*, p. 119.

(35) MERRIEN, Jean: *op. cit.*, p. 80. Véase también LESPAGNOL, André: «Guerre et commerce maritime durant la phase initiale de la "seconde guerre de Cent Ans", 1688-1713», en Association des Historiens Modernistes des Universités, *Les européens et les espaces océaniques au XVIII^e siècle*. Actes du Colloque de 1997. Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 1997, p. 85.

reinado de Luis XVI, «gracias a la cual Francia poseyó una marina sólo comparable con las de las épocas de Napoleón III y del siglo XX» (36).

Las *Ordenanzas de la Marina* de 1681 constituyen la legislación de base (37), ordenadora de la anterior, para la práctica posterior del corso francés. Las disposiciones posteriores sobre el tema tendrán poca diferencia respecto del texto de las Ordenanzas de 1681, hasta que con motivo de la guerra de independencia de los Estados Unidos, en 1778, obligaron, debido a la activa participación francesa, a la expedición de la *Declaration Du Roi, Concernant a la Course sur les ennemis de l'état*, de 24 de junio de 1778 (38), texto de gran importancia que modifica las disposiciones de 1681, buscando impulsar al corso francés (39). Previamente se había expedido, el 28 de marzo de 1778, considerado éste como un nuevo texto general sobre corso y presas (40), la *Ordonnance du Roi, concernant les prises Faites par les Vaisseaux, Frégates & autres Bâtiments de sa Majesté* (41). Las Ordenanzas de Marina del 25 de marzo de 1765 dedican unos cuantos artículos al tema de las presas de guerra (42).

Durante la época revolucionaria, las disposiciones sobre el corso marítimo y las presas sufrieron grandes cambios y fueron expedidas numerosas disposiciones (43), para culminar con el *Règlement sur la course maritime* (44), de 2 de Prairal del año 11 (1802), que se mantendría vigente hasta el fin del Imperio (45). Dunkerque y Saint-Malo serán las dos ciudades corsarias por excelencia, la segunda de ellas dedicada a la caza del comercio español y cuyas fortificaciones fueron consolidadas por Vauban. Corsarios franceses como Duguay-Trouin se desempeñaron desde dicho puerto exitosamente (46).

Existen diversas recopilaciones sobre el derecho de corso y presas en Francia. Su número acredita la importancia de la materia y la complejidad de la misma. Actualmente su rareza es notable. Así, René-Josué Valin (47) publica

(36) MOLLAT DU JOURDIN, Michel: *Europa y el mar*. Crítica, Barcelona, 1992, p. 134.

(37) TOUSSAINT, Auguste: *op. cit.*, p. 95.

(38) *DECLARATION Du Roi, Concernant a la Course sur les ennemis de l'état*. Versailles, París, P.G. SIMON., 24 de junio de 1778. AGS, leg. 551.

(39) TOUSSAINT, Auguste: *op. cit.*, p. 95.

(40) LE GUELLEFF: *op. cit.*, p. 33.

(41) *ORDONNANCE Du Roi, concernant les prises Faites par les Vaisseaux, Frégates & autres Bâtiments de sa Majesté. Du 28 Mars 1778*. De L'Imprimerie Royale, París, 1778.

(42) *ORDONNANCE Du Roi, concernant La Marine. Du 25 Mars 1765*, París, De L'Imprimerie Royale, 1765.

(43) LE GUELLEFF: *op. cit.*, p. 33. Véase asimismo ROBIDOU, F.: *Les derniers corsaires malouins. La course sous la République et l'Empire 1793-1814*: Imprimerie Oberthur, Rennes-París, 1919.

(44) *Règlement sur la course maritime; ouvrage utile aux Armateurs, Négocians, Agents de change, Courtiers, Capitaines, Marins, et généralement à tout ce qui tient au Commerce ainsi qu'à la Navigation. Donné à Saint-Cloud, par le premier Consul Bonaparte*. De l'imprimerie de Simard, Burdeus, 1804.

(45) LE GUELLEFF: *op. cit.*, p. 33.

(46) VILLIERS, Patrick, *Les corsaires...*, p. 71.

(47) Abogado y procurador del Rey en el Almirantazgo de La Rochela.

en 1766 su *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681* (48). En dicha obra, Valin «offre un bon état récapitulatif de la législation et de la jurisprudence depuis l'ordonnance de 1373 jusqu'à la guerre de l'Independance américaine» (49). Valin afirma que la primera de las reglas del corso marítimo es contar con un permiso o comisión de la autoridad (50). Afirma: «La razón primitiva de esta ley es que nadie sino el Soberano tiene el derecho de hacer la guerra» (51). Corresponde en Francia al Almirante la tarea de otorgar las patentes de corso a fin de que la guerra pueda hacerse legítimamente y por eso le interesa al Estado que el corso se haga bajo las reglas y conforme a las leyes de la guerra, sin excesos con los enemigos ni injuria para con los amigos y aliados (52).

Aquí Valin cita a uno de los autores más importantes sobre la materia en el mundo hispánico: don Félix Joseph de Abreu y Bertodano en su *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso* (53). Por otra parte, las Ordenanzas de Marina de 1748 establecían como obligatorio que las embarcaciones que se armaran para el comercio o en guerra contaran con la patente respectiva (54). Valin utiliza la entonces muy reciente primera edición de la traducción al francés por Poncet de La Grave de la obra de Abreu y Bertodano, impresa en París en 1758 (55). El mismo Valin publica en 1763 su *Traité*

(48) VALIN, René-Josué: *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, 2 t. La Rochela, Chez Jérôme Legier, Imprimeur du Roi, 1766, Otro de los comentaristas de esta Ordenanza fue Émerigon, Balthazard-Marie, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, par M***, París, J. Mossy, 1780. Véase asimismo *Conférence de l'ordonnance de la Marine de 1681 avec les anciennes ordonnances, le droit romain et les réglemens*, París, Saugrain et Prault, 1715, 2 vols., en-12.

(49) LE GUELLAFF: *op. cit.*, p. 17.

(50) VALIN: *op. cit.*, t. II, p. 214; véase VILLIERS, Patrick: *Les corsaires du littoral...*, p. 48.

(51) VALIN: *op. cit.*, t. II, p. 214.

(52) *Ibidem*, pp. 214-215.

(53) Abreu señalaba que «los Navíos Armados en Guerra, y destinados al Corso, deben llevar legítima Patente, para que en su virtud, puedan Apressár las Embarcaciones, y Efectos de los Enemigos de el Estado, y que esta, debe despacharse por el Soberano de quien sea Subdito el Corsario; pues por razon del Vassallage, y obediencia, que todo Subdito debe a su legitimo Dueño, está obligado indispensablemente á pedir dicha Patente». ABRÉU Y BERTODANO, Félix Joseph de: *op. cit.*, p. 151.

(54) *Título II del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada*, 1 de enero de 1751. AGN, Bandos, vol. 14, exp. 12, ff. 1-62, art. CI (en lo sucesivo OM 1748).

(55) Se trata del Abreu y Bertodano, Félix Joseph de, *Traité juridico-politique sur les prises maritimes, et sur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces Prises légitimes. Ouvrage traduit de l'Espagnol, de Monsieur le Chevalier D'Abreu, Membre de l'Académie Espagnole, et actuellement Envoyé Extraordinaire de S.M. Catholique auprès du Roi de la Grand-Bretagne*, París, Chez la Veuve Delaguette, 1758, 2 tomos. La segunda edición francesa es la siguiente: ABRÉU Y BERTODANO, Felix Joseph de: *Traité juridico-politique sur les prises maritimes... traduit de l'espagnol de M. le chevalier d'Abreu. 2e éd. augmentée de plusieurs notes conformes à la législation actuelle, par le cit. Bonnemant...*, 2 t. Laurens, París, 1802, .

des Prises (56) en dos volúmenes, que constituye una síntesis del derecho francés en la materia.

Unos años después, en 1784, aparece el *Code des prises* de Daniel-Marc-Antoine Chardon en dos volúmenes (57). En 1795 se publica en Gotinga el *Ensayo sobre armadores presas y represas* (58) de Martens.

Posteriormente en 1799 (año VII de la República) se publica en París, en dos tomos, la obra de Auguste C. Guichard *Code des prises maritimes et des armemens en course* (59). Guichard inicia su obra comentando que fue difícil iniciar su trabajo apreciando la obra de Valin, quien dedica dos gruesos volúmenes en cuarto solamente a comentar la Ordenanza de 1681. Menciona asimismo la obra de Chardon, compuesta por dos gruesos volúmenes también en cuarto (60).

Sin embargo, Guichard decide reducir su obra a dos volúmenes en dozavo, «a fin de hacerlo más manejable, infinitamente menos caro y, sobre todo, responder a la necesidad derivada de las actividades de los armamentos en corso» (61). El autor hace una referencia sumamente interesante respecto de los contenidos de las diversas reglamentaciones sobre corso, aplicables claramente, como señalamos en otro lugar (62), a las disposiciones hispánicas sobre el mismo (63).

El mismo año apareció en París el primer tomo del *Nouveau code des prises...* por Sylvain Lebeau (64). Afirma Le Guellauff que los dos primeros

(56) VALIN, René-Josué: *Traité des prises, ou principes de la jurisprudence française, concernant les prises qui se font sur mer; par l'auteur du nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine*, 2 vol. en-8.º Jér. Legier, La Rochela, 1763.

(57) CHARDON, Daniel-Marc-Antoine: *Code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens et décisions sur la course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'à présent*, París, Imprimerie Royale, 1784, 2 vols.

(58) MARTENS, Georg-Friedrich von: *Essai concernant les Armateurs, les Prises et surtout les Reprises*, Gotingue, J.C. Dieterich, 1795. De este texto existe una edición en inglés traducida y anotada por Thomas Hartwell Horne, de la cual se publicó una edición facsimilar en el año 2004 por The Lawbook Exchange. Véase MARTENS, Georg Friedrich von: *An Essay on Privateers, Captures, and Particularly on Recaptures, According to the Laws, Treaties and Usages of the Maritime Powers of Europe. To Which is Subjoined, A Discourse, In Which the Rights and Duties of Neutral Powers are Briefly Stated. Translated From the French, With Notes by Thomas Hartwell Horne*. London, Printed for E. and R. Brooke, and J. Rider, 1801. Martens por cierto, también cita la obra de Abreu y Bertodano.

(59) GUICHARD, Auguste C.: *Code des prises maritimes et des armemens en course*, 2 vols. París, Chez Garnery, Ventose an VII de la République, 2 vols. De la obra de Guichard acaba de publicarse en el año 2006 una edición facsimilar por Elibron Classics series, Adamant Media Corporation.

(60) *Ibidem*, p. V.

(61) *Ibidem*, p. VI. La traducción es nuestra.

(62) CRUZ BARNEY, Oscar: *El régimen jurídico...*, p. 133.

(63) Dicha observación es la siguiente: «... les lois sur la matière sont essentiellement temporaires, qu'on les renouvellait presque mot à mot, ou sous de légères différences de circonstances, à l'ouverture et pendant la durée de chaque guerre; qu'ainsi ces lois, ces réglemens ne sont généralement que la répétition les uns des autres...» GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. VII.

(64) LEBEAU, Sylvain: *Nouveau code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens et décisions sur la course et l'administration des Prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789... suivi de toutes les lois, arrêtés... et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent*, 4 vols. en 8.º Impr. de la République, París, 1799-1801.

volúmenes de la obra no son más que una nueva edición del *Código de presas* de Chardon, aumentado con cerca de 50 nuevas piezas legislativas, siguiendo el método de dicho autor. Le atribuye estos dos primeros volúmenes a otro escritor, de nombre Desaint, entonces *Chef du bureau des gens de mer* (65). La obra de Lebeau incluye en el primer volumen, según Le Guellaff, un discurso preliminar sobre la legislación marítima que es un análisis del tomo 2 de la obra de Domenico Alberto Azuni (66).

En el año 1804 (XIII de la República) aparece la obra de F.N. Dufriche-Foulaines, quien adopta el orden cronológico como Lebeau. Se trata del *Code des prises et du commerce de terre et de mer*, París, Impr. de Valade, an XIII-1804, en dos volúmenes en cuarto (67).

Se trata de la más útil de todas las obras señaladas en lo referente a la materia de corso y presas. Inicia con un repaso de los orígenes y progresos de la legislación marítima. Se refiere a las leyes expedidas durante la guerra de Sucesión en España como severas y numerosas. Las fuerzas navales disponibles en 1700 eran sumamente limitadas y la guerra iniciada en 1702 las debilitó de manera importante. Pocos eran los buques que podía ostentar el pabellón español en ese momento. Uno de los pocos navíos construidos en el periodo que va de 1702 a 1704 lo fue en Campeche, el *Nuestra Señora de Guadalupe*, «tenido como el mejor buque de la Armada en esa época» (68), al que le siguieron el *Nuestra Señora del Rosario* y el *Santiago*.

No olvidemos que precisamente el 5 de agosto de 1702 se expidió en España una ordenanza de corso para españoles y franceses que tuvo gran influencia en las ordenanzas posteriores (69). Respecto a esta ordenanza, Valin señala que está totalmente conforme con las disposiciones de la Ordenanza de la Marina de 1681 de Luis XIV, ya que las copia en su mayor parte (70).

En 1855 aparece publicado el *Tratado de presas marítimas* (71) de Alphonse de Pistoie y Denis Charles Duverdy, que ya no es una recopilación legislativa como los textos franceses anteriores, sino una obra metódica que

(65) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 19.

(66) Puede consultarse en castellano. Véase AZUNI, Domingo Alberto: *Sistema universal de los principios del derecho marítimo de la Europa*, t. II Traducción de D. Rafael de Rodas, Imprenta Gomez Fuentebro y Compañía, Madrid, 1803.

(67) F.N. Dufriche-Foulaines, quien adopta el orden cronológico al igual que Lebeau.

(68) CERVERA PERY, José: «La guerra de sucesión en el escenario americano», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, Año XVIII, Núm. 71, 2000, p. 77.

(69) Su texto en CRUZ BARNEY, Oscar: *El régimen jurídico del corso marítimo...*, pp. 362-369.

(70) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 412.

(71) PISTOYE, Alphonse-Charles de, y DUVERDY, Denis Charles: *Traité des prises maritimes, dans lequel on a refondu en partie le traité de Valin, en l'appropriant à la législation nouvelle*, 2 vols., en 8.º A. Durand, París, 1855. Una segunda edición aumentada aparece en 1859: PISTOYE, Alphonse Charles de y Duverdy, DENIS CHARLES: *Traité des prises maritimes dans lequel on a refondu en partie le Traité de Valin en l'appropriant à la législation nouvelle*. A. Durand, París, 1859.

reunen opiniones de diversos autores (72). El *Répertoire méthodique et alphabétique de législation de doctrine et de jurisprudence*, de Aine Dalloz (73), contiene asimismo un texto dedicado al derecho de presas, cuyas ediciones posteriores a 1856 estarán inspiradas, según Le Guellaff, en el texto de Pistoye y Duverdy (74).

La *Ordonnance de la Marine* de agosto de 1681 y el corso marítimo

Ya señalamos que la de 1681 dedica 34 artículos al tema de las presas y ocho a las patentes de marca o represalia. Se trata del Libro III, Títulos IX y X, respectivamente.

Las patentes de corso

El título IX del libro III establece que nadie podrá armar una embarcación en guerra sin la comisión del Almirante, que era la autoridad expedidora de los pasaportes y licencias exigidos por los puertos europeos para entrar y salir de ellos (75). Esta disposición (76) se remonta a las Ordenanzas del Almirantazgo, de 7 de diciembre de 1400, específicamente al artículo 3 de la misma (77). Guichard llama la atención en el sentido de no confundir las patentes de corso con los permisos y licencias destinadas únicamente al comercio (78). La validez temporal de la patente no se contempla en la *Ordenanza de la Marina* (79) y no será sino hasta el *Règlement sur les avances à faire aux offic., matelots et soldats de vaiss. armés en course, et sur les parts à revenir à chacun desd. offic. des prises faites sur l'ennemi*, de 25 de noviembre de 1693 (80), que en su artículo 5 se establezca que la misma será de hasta cuatro meses, duración que se aplicará sin cambios hasta el siglo XVIII (81).

(72) LE GUELLAFF: *op. cit.*, p. 21.

(73) DALLOZ, Aine: *Répertoire méthodique et alphabétique de législation de doctrine et de jurisprudence*, 44 vol. Au Bureau de la Jurisprudence Générale, París, 1849-1853 (nueva edición).

(74) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 24.

(75) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, pp. 6 y 27.

(76) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 214.

(77) *Extrait de l'ordonnance sur le faict de l'Almiraulté*, de 7 de diciembre de 1400, F.N. DUFRICHE-FOULAINES, *op. cit.*, vol. I, pp. 9-10.

(78) GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. 2.

(79) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires du littoral...*, p. 176.

(80) *Règlement sur les avances à faire aux offic., matelots et soldats de vaiss. armés en course, et sur les parts à revenir à chacun desd. offic. des prises faites sur l'ennemi* del 25 de noviembre de 1693, en F.N. DUFRICHE-FOULAINES: *op. cit.*, vol. I, p. 104.

(81) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 28.

El Artículo II de la Ordenanza establecía que quien obtuviese la comisión para armar un navío en guerra tenía la obligación de registrar dicha comisión en el Oficio de Grefier del Almirantazgo del lugar donde hubiere hecho el armamento, y de dar una fianza de 15.000 libras, la cual se debía admitir por el teniente, en presencia del procurador. Se trata de una exigencia que existía en el derecho francés ya desde el siglo xv (82).

El Artículo III, Título IX del Libro III de la *Ordenanza de la Marina* de 1681 establecía que estaba prohibido a los súbditos del rey de Francia que recibiesen patentes de cualquier otro monarca, príncipe o Estado extranjero, o hacer el corso bajo sus banderas, si no contaban con el permiso correspondiente, so pena de ser considerados piratas (83). Si bien, existía el uso, confirmado por el Consejo de Presas en 1696 (84), por parte de los corsarios de enarbolar banderas de otras naciones a fin de acercarse a sus presas sin ser descubiertos.

Comenta Valin que la razón de esta prohibición consiste en que el aceptar patentes de corso de potencias extranjeras es una suerte de desertión, al implicar la solicitud del súbdito de la protección extranjera con preferencia a la del propio soberano. Valin (85) cita lo dicho por Abréu (86) y remite como antecedente a la *Declaration portant régleme[n]t sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer*, de 1 de febrero de 1650 (87).

(82) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 295.

(83) Precisamente, durante la invasión estadounidense a México de 1847, el gobierno mejicano expidió el *Reglamento para el corso de particulares en la presente guerra*. Imprenta del Aguila, a cargo de Bonifacio Conejo, México, 1846, bajo el cual se armaron dos buques corsarios en el Mediterráneo: el *Único*, un navío de 60 toneladas, y el *Mers-El-Kebir*. El primero, detenido en Barcelona cuando llegó a puerto con la presa estadounidense *Carmelita*, y el segundo, detenido en su preparación antes de zarpar. Véase CRUZ BARNEY, Oscar: *El régimen jurídico del corso marítimo...*, pp. 288-289. El Gobierno francés, al enterarse en enero y febrero de 1847 de que el Gobierno mejicano había enviado patentes de corso acompañadas de cartas de naturalización para los posibles corsarios, expidió una prohibición, el 22 de marzo de ese año, a los marinos franceses de embarcarse en los corsarios mejicanos, a fin de mantener una estricta neutralidad. Dicha prohibición se publicó en la Martinica y Guadalupe basándose en la prohibición del citado Artículo III, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681. Véase LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 148. Una de las penas reservadas a los piratas era la de galeras a perpetuidad, conforme a la *Ordonnance défendant aux armateurs d'arrêter en mer les vaisseaux étrangers, porteurs de passe-ports de l'État*, de 7 de diciembre de 1689 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 78. Véase GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. 4.

(84) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 29.

(85) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 236.

(86) ABRÉU Y BERTODANO, Félix Joseph de: *Traité juridico-politique sur les prises maritimes, et sur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces Prises légitimes. Ouvrage traduit de l'Espagnol, de Monsieur le Chevalier D'Abreu, Membre de l'Académie Espagnole, et actuellement Envoyé Extraordinaire de S.M. Catholique auprès du Roi de la Grand-Bretagne*, t. II. Chez la Veuve Delaguette, París, 1758, pp. 2-4.

(87) Véase la *Declaration portant régleme[n]t sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer*, de 1 de febrero de 1650, art. 4, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 31.

Las presas y represas

La de 1681 consideraba de buena presa todos los navíos propiedad de los enemigos de Francia o que estuviesen mandados por piratas, bandidos u otras gentes que estuviesen corriendo la mar sin la comisión o patente de algún príncipe o Estado soberano (88). Todos los navíos que combatieran bajo otro pabellón que no fuera el de aquél que les otorgó la patente o bien que tuviesen patentes, de dos diferentes príncipes o estados serían de buena presa, y si estaban armados en guerra, los capitanes y oficiales serían castigados como piratas (89). Afirma Valin que las antiguas ordenanzas francesas obligaban a todos los capitanes a llevar las banderas, estandartes e insignias del Almirante, es decir, el pabellón francés, teniendo prohibido enarbolar cualquier otra (90). Los antecedentes de esta disposición se remontan al *Réglement sur l'Admirauté*, de julio de 1517 (91).

Eran también de buena presa los navíos con sus cargamentos cuando no contaban con los contratos de fletamento, ni con los conocimientos de embarque correspondientes. Se prohibía a los capitanes, oficiales y a la tripulación de los navíos apresadores sustraer dichos documentos, so pena de castigo corporal (92). El *Réglement sur les passeports à accorder aux vaisseaux amis par les princes neutres*, de 17 de febrero de 1694 estableció que los documentos mencionados encontrados a bordo de la presa debían estar firmados, de lo contrario se considerarían nulos (93).

Valin remite a la obra de Abréu en apoyo a sus comentarios sobre los requisitos de la documentación encontrada a bordo de las presas (94). Guichard considera esta disposición como extremadamente rigurosa; tratamiento similar se encuentra en el artículo 5 del *Réglement sur les*

(88) *Ordenanza de la Marina* de 1681, Art. IV. Según Guichard, la primera parte de esta disposición no se repetiría en las disposiciones posteriores a la Ordenanza de la Marina de 1681. La segunda parte era derecho común de todas las naciones marítimas de Europa. Véase GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. 5. Los antecedentes de estas disposiciones son la *Ordonnance défendant d'arrêter des vaisseaux étrangers, porteurs de passeports de S.M.*, de 5 de agosto de 1676 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 49; la *Ordonnance défendant aux armateurs d'arrêter en mer les vaisseaux étrangers, porteurs de passe-ports de l'État*, de 7 de diciembre de 1689 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 78 y la *Ordonnance défendant aux corsaires d'arrêter les vaisseaux écossais, porteurs de nos passe-ports*, de 18 de marzo de 1705 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 154. Véase VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 237.

(89) *Ordenanza de la Marina* de 1681, art. V.

(90) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 239.

(91) *Réglement sur l'Admirauté*, de julio de 1517 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 12.

(92) *Ordenanza de la Marina* de 1681, art. VI. Asimismo VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 243.

(93) Disposición confirmada por el artículo IX del *Réglement concernant les prises faites sur mer, et la navigation des vaisseaux neutres pendant la guerre*, de 21 de octubre de 1744, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 106.

(94) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 244.

prises faites en mer, et sur la navigation des vaisseaux des nations neutres et alliées, pendant la guerre contre l'Angleterre et la Hollande, de 23 de julio de 1704 (95).

Todos los navíos que se encontrasen cargados de efectos pertenecientes al enemigo y las mercancías de los súbditos del rey de Francia o de los aliados que se encontrasen en un navío enemigo se considerarían de buena presa, conforme al artículo VII de la *Ordenanza de la Marina* de 1681. Interesante el comentario de Valin, ya que señala que encuentra la misma disposición en la Ordenanza de Corso española de agosto de 1702 (que es precisamente para franceses y españoles), en su artículo 11, y la española de 1718, en su artículo 9 (96).

El artículo VIII, Título IX del Libro III de la *Ordenanza de la Marina* de 1681 establecía que si algún navío de los súbditos franceses era represado después de pasadas las 24 horas de haber sido apresado por los enemigos, este sería de buena presa. Sin embargo, si la represa se efectuaba antes de dicho término, el navío debía ser restituido a su propietario, y se les otorgaba a los represadores la tercera parte de su valor como recompensa.

El texto del artículo citado repite lo establecido en el artículo 61 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia (97). Valin considera ésta una prudente disposición, aunque con posibilidad de presentar situaciones «curiosas y extraordinarias» (98).

En este sentido, la represa solamente podía hacerse respecto de las presas hechas por los enemigos. Señala Le Guellaff que, en principio, conforme a derecho francés todas las represas son buenas, con la única limitación del tiempo señalado líneas arriba a efectos de su repartimiento (99). Señala Martens que el derecho español concurre casi enteramente con el francés en lo referente a las represas pertenecientes a súbditos españoles (100). Las Orde-

(95) *Règlement sur les prises faites en mer, et sur la navigation des vaisseaux des nations neutres et alliées, pendant la guerre contre l'Angleterre et la Hollande* del 23 de julio de 1704, en GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, pp. 7 y 93.

(96) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 252. Es notable la cita, siendo así que estas dos ordenanzas toman sus respectivas disposiciones de la Ordenanza francesa de 1681. El antecedente a estas disposiciones en el derecho francés se encuentra en el artículo 42 del *Règlement sur le fait de l'Admirauté* de febrero de 1543, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 21. Asimismo, en lo que se refiere a los bienes de neutrales y aliados, el *Arrêt du conseil qui sans s'arrêter à ceux des 15 mars et 18 sept. 1692, port. main-levée du vaisseau le S.-Jean-Baptiste, le déclare de bonne prise, et ordonne l'exécution de l'art. 7 de l'ordon. de 1681, tit. des prises* del 26 de octubre de 1692 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 21.

(97) *Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Admirauté de France* de marzo de 1584, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 22. Cabe mencionar que según Auguste Guichard, la Ordenanza de 1584 es una repetición de las anteriores de julio de 1517, febrero de 1543 y agosto de 1582. Guichard, Auguste C., *op. cit.*, vol. I, p. 41.

(98) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, pp. 256-257. Remite a lo dicho por Loccenius en su *De jure maritimo et navali*, lib.2, cap. 4, n. 4 y 8. Loccenius, Johannes, *De jure maritimo et navali Lib. tres*, Editio 2da, emend. et auct., Holmiae, Johan. Janssonii, 1642.

(99) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 774.

(100) ARTENS, Georg Friedrich von: *An Essay on Privateers, Captures, and Particularly*

nanzas de Corso de 1621 y 1674 señalaban que las presas debían ser y repartirse en beneficio de los armadores y de su gente. Las presas que se quitasen a enemigos y a piratas, que constará haber estado en su poder más de veinticuatro horas, eran de buena presa (101).

El Artículo IX, Título IX del Libro III de *Ordenanza de la Marina* de 1681 establecía que el navío que sin ser represado era abandonado por los enemigos por tempestad u otra situación similar, o que volvía a la posesión de los vasallos del Rey antes de haber sido conducido a puerto enemigo, se debía restituir al propietario que legítimamente lo solicitase dentro de un año y un día, aunque hubiese estado anteriormente más de veinticuatro horas en poder de enemigos. Valin comenta que esta misma disposición se repite en la Ordenanza de Corso española de 1702 y en la de 1718, como efectivamente sucede (102).

Conforme al Artículo X, Título IX del Libro III de la Ordenanza de 1681, los navíos y los efectos pertenecientes a los súbditos franceses o a sus aliados que fueren represados de manos de los piratas y fuesen reclamados dentro de un año y un día de la declaración de buena presa hecha por el Almirantazgo, se devolverían a los propietarios, quienes debían pagar el tercio de su valor, para cubrir los gastos de la represa. Esta disposición se confirmó por la *Ordonnance sur les prises des pirates; amnistie pour les forbans français* de 5 de septiembre de 1718 (103).

El Artículo XI, Título IX del Libro III de la Ordenanza de 1681 establecía que las armas, la pólvora y otras municiones de guerra, así como los equipajes transportados para el servicio de los enemigos, serían confiscadas en cualquier embarcación en que fuesen encontrados y perteneciendo a cualquier persona sea súbdito de Francia o aliado. Valin comenta que la confiscación de este tipo de mercancías dirigidas al enemigo es inevitable. Este comercio hecho por un aliado es además incompatible con la neutralidad (104)

on Recaptures, According to the Laws, Treaties, and Usages of the Maritime Powers of Europe. To Which is Subjoined, A Discourse, In Which the Rights and Duties of Neutral Powers are Briefly Stated. Translated From the French, With Notes by Thomas Hartwell Horne. Printed for E. and R. Brooke, and J. Rider, Londres, 1801, p. 169.

(101) Ordenanza de Corso de 1621, Arts. 7 y 10; Ordenanza de Corso de 1674, Art. 10. Véase también a DOMÍNGUEZ VICENTE, Joseph Manuel: *Ilustración y continuación a la Curia Philipica*, t. III. Valencia, Imprenta de Francisco Berton, 1770, p. 331, núm. 19.

(102) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 260.

(103) *Ordonnance sur les prises des pirates; amnistie pour les forbans français* de 5 de septiembre de 1718, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 199.

(104) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 264. Los antecedentes de esta disposición se encuentran en el artículo 42 del *Règlement sur le fait de l'Admirauté* de febrero de 1543 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 22 y en el artículo 69 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 22. Esta disposición se confirmó por el artículo XIV del *Règlement concernant les prises faites sur mer, et la navigation des vaisseaux neutres pendant la guerre*, de 21 de octubre de 1744, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 240.

El Artículo XII, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681 establecía que era de buena presa toda embarcación que rehusare arriar sus velas después de haber sido advertido para ello por los navíos de la Armada francesa o por particulares armados en guerra, y aquellas que hayan ofrecido resistencia combate. La amonestación o *semonce* se hacía de viva voz o bien mediante un tiro de cañón sin bala. Una vez hecha la amonestación, se esperaba que el capitán del navío amonestado arriase las velas y permitiese la aproximación para hacer una verificación de la documentación de una manera «civil y modesta» (105). Se trata, según Valin (106), de la confirmación del artículo 65 de la de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia (107).

Señala Le Guellauff que durante el Consulado y el Imperio los corsarios franceses podían utilizar banderas de otros Estados en el momento de hacer la *semonce*, pero debían enarbolar necesariamente el pabellón francés con exclusión de cualquier otro, antes de entrar en combate (108).

Navíos aliados, neutrales y corsarios extranjeros

El Artículo XIII, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681 prohibía a todos los capitanes de navíos armados en guerra detener los de los súbditos, amigos o aliados de Francia que hubiesen arriado sus velas y presentado sus cartas-partidas. Se prohibía además causarles molestia alguna o tomar sus bienes, so pena de la vida. Esta disposición proviene del artículo 64 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia (109), y del artículo 2 de la *Declaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer*, de 1 de febrero de 1650 (110).

Valin considera que, si bien la sanción podría parecer rigurosa en ciertos casos, la tendencia natural de los corsarios por el pillaje hace pensar en la necesidad de reprimir esos casos con penas severas (111).

El Artículo XIV, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681 establecía que los navíos apresados por capitanes que tuvieren comisión extranjera no podían quedarse más de veinticuatro horas en los puertos franceses, salvo que los detuviera el temporal que la presa fuere hecha contra enemigos de Francia.

(105) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 270.

(106) *Ibidem*, t. II, p. 269.

(107) *Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Almiraulté de France* de marzo de 1584, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 22.

(108) LE GUELLAUFF, Florence: *op. cit.*, p. 329.

(109) *Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Almiraulté de France* de marzo de 1584, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 25.

(110) Véase la *Declaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer* del 1 de febrero de 1650, art. 2, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 31.

(111) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 271.

El artículo 5 de la *Declaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer*, de 1 de febrero de 1650 (112), es la primera de las disposiciones francesas en establecer esta prohibición. Señala Guichard que la aplicación de este artículo está subordinada a diversas hipótesis (113).

El Artículo XV, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681 establecía que, si en las presas llevadas a los puertos franceses por navíos de guerra armados con comisión extranjera se encontraban mercancías pertenecientes a súbditos o aliados de Francia, las de los súbditos debían ser restituidas, y las otras no podían ser puestas en almacén ni compradas por persona alguna, bajo cualquier pretexto que fuera. El antecedente a esta disposición se encuentra en la citada declaración de 1 de febrero de 1650, en su artículo 5.

Las obligaciones y prohibiciones impuestas a los corsarios en el apresamiento de naves y mercancías

El Artículo XVI, Título IX del Libro III de la *Ordenanza de la Marina* de 1681 establecía que, una vez que los capitanes de los navíos armados en guerra se hubieren apoderado de algunos navíos, debían recoger sus licencias, pasaportes, cartas-partidas, conocimientos y todos los demás papeles concernientes a la carga y a descarga del navío. Debían apoderarse de las llaves, cofres, alacenas y aposentos, haciendo cerrar la escotilla y otros lugares donde hubiere mercancías. El antecedente (114) de esta disposición se encuentra en el artículo 43 del *Règlement sur le fait de l'Admirauté*, de febrero de 1543 (115), y en el artículo 70 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia (116).

Por necesidad, más que por obligación legal, ya que de las circunstancias del apresamiento y sus motivos determinarían la validez o no de la presa, el capitán corsario debía además establecer un proceso verbal de presas que no se exigía en la Ordenanza ni en otra disposición posterior a ella. Algunas instrucciones dadas a los corsarios por los armadores suplían este silencio normativo con disposiciones precisas a tal efecto (117).

(112) Véase la *Declaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer* del 1 de febrero de 1650, art. 2, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 31.

(113) 1. Si Francia está en guerra y la presa llevada a puerto fue hecha por un aliado sobre un barco de un enemigo común, se le darán todas las ventajas y facilidades que se puedan esperar del aliado; 2. Si Francia es neutral totalmente respecto de las partes beligerantes, se aplica estrictamente este artículo; y 3. Si Francia tiene un Tratado internacional con la potencia que hizo la presa, se ajustará a dicho tratado. GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. 17.

(114) VALIN: *op. cit.*, t. II, p. 276.

(115) *Règlement sur le fait de l'Admirauté* de febrero de 1543 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 22.

(116) *Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Admirauté de France* de marzo de 1584, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 26-27.

(117) LE GUELLAFF: *op. cit.*, pp. 348-349.

Esta disposición fue adicionada por el artículo 16 del *Réglement sur les avances à faire aux offic., matelots et soldats de vaiss. armés en course, et sur les parts à revenir à chacun desd. offic, des prises faites sur l'ennemi* del 25 de noviembre de 1693 (118) la cual estableció que el capitán que abordase la nave apresada debía acompañarse del escribano, para que hiciera el inventario de los papeles encontrados.

El Artículo XVII, Título IX del Libro III de la *Ordenanza de la Marina* de 1681 ordenaba a los capitanes corsarios que, cuando hicieran alguna presa, la llevaran o enviaran junto con los prisioneros al puerto donde se hubieren armado, so pena de perder su derecho y de la imposición de una multa a juicio de la autoridad, salvo que por un temporal o por los enemigos hayan sido obligados a entrar en algún otro puerto. En ese caso tendrían la obligación de dar cuenta inmediata de ello a los interesados en el armamento. Será a partir del *Réglement sur la course maritime* (119), de 2 de Prairal del año 11 (1802), cuando se exigirá contar con una *comission de conducteurs de prises* para los encargados de llevar el navío apresado a puerto. Primer ordenamiento en contemplar esta comisión (120).

Señala Valin que el origen de esta disposición se puede encontrar en el artículo 28 del *Réglement sur le fait de l'Admirauté*, de febrero de 1543 (121); en el artículo 43 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia (122), así como en el *Arrêt du Conseil*, de 31 de julio de 1666 (123).

El motivo de esta disposición es el interés del almirante en recibir su décimo de la presa, derecho que no era siempre respetado en todas las costas francesas (124). A esto hay que añadir que la jurisdicción del captor es en principio la única competente para determinar la validez de las presas, salvo algunas excepciones, como cuando el apresamiento se hacía en aguas territoriales de un Estado neutral o cuando el navío apresado era propiedad de súbditos del Estado neutral (125).

El Artículo XVIII, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681 prohibía a los corsarios bajo pena de muerte echar a pique las naves

(118) *Réglement sur les avances à faire aux offic., matelots et soldats de vaiss. armés en course, et sur les parts à revenir à chacun desd. offic, des prises faites sur l'ennemi* del 25 de noviembre de 1693, en DUFRICHE-FOULAINES, p. 104.

(119) *Réglement sur la course maritime; ouvrage utile aux Armateurs, Négocians, Agents de change, Courtiers, Capitaines, Marins, et généralement à tout ce qui tient au Commerce ainsi qu'à la Navigation. Donné à Saint-Cloud, par le premier Consul Bonaparte*. Burdeos, De l'imprimerie de Simard, 1804.

(120) LE GUELLAFF: *op. cit.*, p. 311.

(121) *Réglement sur le fait de l'Admirauté*, de febrero de 1543, en DUFRICHE-FOULAINES, *op. cit.*, vol. I, p. 19.

(122) *Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Admirauté de France* de marzo de 1584, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 24.

(123) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 277. Cabe mencionar que esta última disposición no se encuentra en DUFRICHE-FOULAINES ni en Guichard.

(124) En 1706 el décimo correspondiente al almirante de Francia ascendió a 1.356.000 l.t. Véase VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 36.

(125) LE GUELLAFF: *op. cit.*, pp. 593-595.

apresadas y abandonar a los prisioneros en islas y costas remotas con la finalidad de ocultar la presa (126).

El rescate de las presas

El Artículo XIX, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681 establecía que, cuando los apresadores no pudieran llevarse el navío apresado ni la marinería, les debían quitar las mercancías. Si dejaban todo mediante un ajuste o rescate de la presa, tenían la obligación de apoderarse de los papeles y traer consigo cuando menos a los dos oficiales del navío apresado, so pena de ser privados de lo que les podría tocar en la repartición de la presa, y aun de castigo corporal si así lo exigiere el caso. Sostiene Valin que es precisamente en este artículo cuando se presenta por vez primera en el derecho francés la posibilidad de tratar el rescate de la presa (127). Esta posibilidad dio lugar a diversos abusos que dieron como resultado la promulgación de diversas disposiciones para prevenirlo. Estas fueron la *Ordonnance limitant le tems que les capitaines des vaisseaux armés en course donneront, par un sauf-conduit, aux capitaines et maitres des bâtimens pêcheurs et autres qu'ils rançonneront, pour retourner à leur destination*, de 1 de octubre de 1692 (128), que establecía una limitación de ocho horas a los salvoconductos dados a los pescadores para retornar a sus hogares (129).

Un límite máximo de rescate de 10.000 libras se estableció en la *Ordonnance défendant aux corsaires de rançonner les bâtimens ennemis au-dessus de 10.000 l. et au-dessous de 1.000 l.*, de 2 de diciembre de 1693 (130). Los montos se modificaron tres años después, en 1696 (131), dándosele a la dispo-

(126) Esta disposición tiene su origen en el artículo 7 de la *Ordonnance sur le fait de l'Admirauté*, de 7 de diciembre de 1400, que ordenaba castigo y justicia en esos casos. DUFRICTHE-FOULAINES, *op. cit.*, vol. I, p. 10; el artículo 5 del *Règlement sur l'Admirauté*, de julio de 1517, en DUFRICTHE-FOULAINES, *op. cit.*, vol. I, p. 16; el artículo 22 del *Règlement sur le fait de l'Admirauté* de febrero de 1543, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 22 y el artículo 35 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia, en VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 280.

(127) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 282.

(128) *Ordonnance limitant le tems que les capitaines des vaisseaux armés en course donneront, par un sauf-conduit, aux capitaines et maitres des bâtimens pêcheurs et autres qu'ils rançonneront, pour retourner à leur destination* del 1 de octubre de 1692, en DUFRICTHE-FOULAINES, *op. cit.*, vol. I, p. 93.

(129) A esta disposición le siguió la *Ordonnance defend. à nos corsaires et armateurs de rançonner batimens chargé de blés, à peine de perdre la rançon, qui sera confisquée*, de 30 de septiembre de 1693, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 99-100.

((130) *Ordonnance défendant aux corsaires de rançonner les bâtimens ennemis au-dessus de 10,000 l. et au-dessous de 1000 l.* de 2 de diciembre de 1693 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 104-105.

(131) *Ordonnance défendant aux capitaines commandant les vaisseaux de l'État, ou à ceux des particuliers armés en course, de tirer le coup de semonce ou d'assurance sous l'autre pavillon, que sous celui de France* del 17 de marzo de 1696 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 122-123

sición un efecto retroactivo en beneficio de los armadores y corsarios que habían contravenido la anterior de 1693 (132).

Posteriormente, las disposiciones de la Ordenanza de 1696 fueron modificadas a favor de los armadores que hicieran el corso en los mares americanos, al aumentarse el tope máximo de cada rescate a 30.000 libras por la *Ordonnance permettant aux capitaines des vaisseaux armés en course por l'Amérique, d'y faire des rançons jusqu'à 30.000 l.*, de 6 de febrero de 1697 (133). Se otorgó finalmente una libertad absoluta de tratar el rescate de las presas con el artículo 3 del *Réglement sur les rançons des bâtimens pris en mer, et prescrivant la forme des billets de rançon*, de 27 de enero de 1706, que incluía un formato de documento de rescate (134).

El juicio de presas. Obligaciones y aspectos procedimentales

El Artículo XX, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681 prohibía a los corsarios la apertura de los cofres, sacos, pipas, barriles y toneles de las presas, así como la venta de cualquier mercancía apresada. Asimismo prohibía a todas las personas adquirirlas hasta que la presa no hubiera sido juzgada o se ordenase la venta por la justicia, so pena de restituir el cuádruplo y del castigo corporal correspondiente. Señala Valin que se trata de una disposición antigua, ya que en todo momento las tripulaciones corsarias han sucumbido a la tentación del pillaje sobre las presas (135). El que toda presa debía ser juzgada era un principio universalmente reconocido y recibido en Francia desde el siglo XIV, derecho que se atribuiría al Almirantazgo (136). La disposición de la Ordenanza de la Marina, según Valin, se remonta al artículo 10 de las Ordenanzas del Almirantazgo, de 7 de diciembre de 1400 (137). El *Réglement sur l'Admirauté*, de julio de 1517, contiene la disposición en su artículo 8 (138); asimismo el artículo 24 del *Réglement sur le fait de l'Admirauté*, de febrero de 1543 (139), y la disposición se repite en

(132) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 284.

(133) *Ordonnance permettant aux capitaines des vaisseaux armés en course por l'Amérique, d'y faire des rançons jusqu'à 30.000 l.* del 6 de febrero de 1697 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 126.

(134) *Réglement sur les rançons des bâtimens pris en mer, et prescrivant la forme des billets de rançon* del 27 de enero de 1706 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 163-165. Este reglamento puede también consultarse en VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, pp. 289-291.

(135) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 291.

(136) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 405.

(137) *Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Admirauté*, de 7 de diciembre de 1400, F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 10.

(138) *Réglement sur l'Admirauté*, de julio de 1517, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 16.

(139) *Réglement sur le fait de l'Admirauté*, de febrero de 1543, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 18.

los artículos 37 y 38 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia (140).

Cabe señalar que, si bien, la *Declaration du Roi, Concernant a la Course sur les ennemis de l'état*, de 24 de junio de 1778 (141), no contiene esta prohibición, la Ordenanza de la Marina de 1681 continuaba en vigor, por lo que la prohibición subsistió pese a no estar incluida en la disposición de 1778 (142).

Señala Valin que el pillaje de las presas era tan común que las tripulaciones corsarias solían jurar ante un sacerdote y sobre el pan, el vino y la sal que nada dirían a la justicia, propietarios o armadores de todo lo que pudiera robarse en oro, plata, perlas o joyas de las presas. Este juramento fue prohibido por el artículo 26 del *Réglement sur le fait de l'Admirauté*, de febrero de 1543 (143), y por el 40 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia (144). Se solía tolerar el llamado *pluntrage* o «petite piraterie» (145), por el cual la tripulación corsaria despojaba a su homólogo de la tripulación apresada: el capitán corsario al capitán apresado, el cirujano al cirujano apresado, etc. (146).

Cabe destacar que el 31 de agosto de 1710 se dictó el *Réglement du Roi, pour informer des pillages des prises*, en un intento por frenar los abusos de los corsarios franceses sobre los bienes apresados (147). Durante el Consulado y el Imperio los corsarios siguieron cometiendo pillajes, si bien en una medida mucho menor que en los años anteriores. Señala Le Guellauff que entre 1793 y 1814 se trató de un fenómeno marginal (148). Grandes corsarios franceses, como Jean Bart, Forbin y Duguay-Trouin, fueron acusados en su momento de cometer pillaje en sus respectivas presas (149).

El Artículo XXI, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681 ordenaba que el capitán o quien estuviese encargado debía presentarse a los oficiales del Almirantazgo y entregarles en mano los papeles y prisioneros, la hora y el día en que se había llevado a cabo el apresamiento, la altura, si el

(140) *Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Admirauté de France* de marzo de 1584, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 23. También se encuentra el texto en el artículo 10 de la *Declaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer* del 1 de febrero de 1650, Art. 4, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 33.

(141) *DECLARATION Du Roi, Concernant à la Course sur les ennemis de l'état*. Versailles, París, P.G. SIMON., 24 de junio de 1778. AGS, leg. 551.

(142) LE GUELLAUFF, Florence, *op. cit.*, pp. 360.

(143) *Réglement sur le fait de l'Admirauté* de febrero de 1543 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 18.

(144) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 292.

(145) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires du littoral...*, p. 50.

(146) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 30.

(147) *Réglement du Roi, Pour informer des pillages des prises* de 31 de agosto de 1710 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 179-181.

(148) LE GUELLAUFF, Florence: *op. cit.*, pp. 344-345.

(149) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires du littoral...*, p. 179.

capitán apresado rehusó amainar las velas, mostrar su comisión o licencia y si presentó defensa o atacó. Debía indicar asimismo qué pabellón portaba y las demás circunstancias de la presa y del viaje. «Aquí comienza el procedimiento que debe ser seguido por los oficiales del Almirantazgo en las presas que son presentadas en los puertos de su jurisdicción» — señala Valin— y sostiene que es sustancialmente igual al contenido en el Reglamento de 5 de abril de 1710 (150). Destaca la creación nuevamente de un *Conseil des Prises* mediante el *Réglement que le Roi veut être observé dans l'Instruction & l' Jugement des Prises* del 9 de marzo de 1695 (151) encargado, a partir de ese momento (152), de juzgar los apresamientos conforme a las ordenanzas y disposiciones aplicables (153).

El Consejo de Presas lo integraban tres consejeros del Consejo Real de Finanzas, tres consejeros de Estado, el secretario de Estado de Marina y tres *maîtres de rêquetes*. El almirante de Francia tendrá a partir del Reglamento de 9 de marzo de 1695 autoridad para juzgar las presas y, por tanto, presidirá el Consejo de Presas, con voto de calidad en caso de empate. El Consejo Real de Finanzas conocía de los asuntos de presas en caso de apelación. El Consejo de Presas será suprimido por la Revolución y restablecido por el Consulado (154).

El Artículo XXII, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681 ordenaba que, recibida la declaración, los oficiales del Almirantazgo debían abordar la embarcación apresada, a fin de verificar la calidad y la cantidad de las mercancías y el estado en que se encontraban los camarotes, armería, escotillas y bodega, las cuales debían cerrar y sellar dejando una guardia para su cuidado. Éste es el segundo paso que debe darse en un procedimiento de presas, según Valin. Se debía revisar también que no hubiere signos de pillaje (155).

Los artículos XXIII y XXIV, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681 establecían que, posteriormente, debía darse inicio a un proceso verbal en presencia del capitán o patrón de la nave apresada, y en su

(150) No se encuentra en F.N. Dufriche-Foulaines ni en Guichard, Auguste C.

(151) *Réglement que le Roi veut être observé dans l'Instruction & l' Jugement des Prises* del 9 de marzo de 1695 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 109-113. Se habían establecido por vez primera en 1659 como *Conseil de Marine* y posteriormente ya como Consejo de Presas en 1676. LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, pp. 406, nota 9. Según Villiers, el Consejo de Presas se establecerá en cada guerra. VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 31. Ver asimismo TOUSSAINT, Auguste: *op. cit.*, p. 117.

(152) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 28.

(153) Confirmado posteriormente por el *Réglement du Roi, pour l'établissement du Conseil des Prises* del 23 de abril de 1744, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 128-230. Dufriche-Foulaines lo data el 22 de abril de 1744.

(154) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, pp. 31-32.

(155) VALIN, René-Josué, *op. cit.*, t. II, p. 320. Remite como antecedentes al *Arrêt du Conseil* del 31 de julio de 1666 (Cabe mencionar que esta última disposición no se encuentra en F.N. Dufriche-Foulaines ni en Guichard, Auguste C.) y al *Réglement sur la procédure des prises maritimes* del 6 de junio de 1672, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 37, véase el art. 3.

ausencia, ante dos de los principales oficiales de la misma. El objetivo del proceso verbal y de que se hiciese con la presencia de la tripulación del apresado era determinar si la presa era evidentemente buena o bien si era dudosa (156). Remite Valin al artículo 5 del *Arret du Conseil portant Règlement sur les marchandises provenant des prises maritimes sur les ennemis de l'État* del 7 de agosto de 1744 (157) y al *Arret du Conseil réglant les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'État* del 15 de marzo de 1757 (158). Si bien la práctica de escuchar a la tripulación del navío apresado se remonta al artículo 4 de las Ordenanzas del Almirantazgo de 7 de diciembre de 1400 (159), al artículo 20 del *Règlement sur le fait de l'Admirauté* de febrero de 1543 (160), al artículo 33 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia (161) y al artículo 9 de la *Declaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer* del 1 de febrero de 1650 (162).

Conforme a los artículos XXV y XXVI, Título IX del Libro III de la *Ordenanza de la Marina* de 1681, si las presas eran presentadas sin prisioneros, cartas partidas ni conocimientos de embarque, se debía interrogar por separado a los oficiales, soldados y tripulación del corsario apresador sobre las circunstancias de la presa y el por qué se había presentado sin prisioneros. La nave y las mercancías debían ser visitadas por expertos a fin de determinar, de ser posible, quién había sido el apresado.

Si por la declaración de la tripulación corsaria y la visita (en la obra de Guichard se lee «venta») (163) del barco apresado y su mercancía no era posible determinar contra quién había sido hecha la presa, se debía inventariar el todo, valorarlo y ponerlo bajo custodia, a fin de restituirla a su legítimo dueño si la reclamaba en el término de un año y un día. Si no se reclamaba en ese término, se procedería a su repartición como bienes mostrencos

(156) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 323.

(157) *Arret du Conseil portant Règlement sur les marchandises provenant des prises maritimes sur les ennemis de l'État* del 7 de agosto de 1744 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 232.

(158) *Arret du Conseil réglant les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'État* del 15 de marzo de 1757 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 292.

(159) *Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Admirauté* de 7 de diciembre de 1400, F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 9-10.

(160) *Règlement sur le fait de l'Admirauté* de febrero de 1543 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 18.

(161) *Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Admirauté de France* de marzo de 1584, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 22.

(162) Véase la *Declaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer* del 1 de febrero de 1650, art. 4, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 31.

(163) Señala Guichard que este artículo está mal redactado, ya que no se puede ordenar la venta del navío y de las mercancías desconocidas y luego ordenar su inventario. Aparentemente se trata de un error de lectura o transcripción del propio Guichard, ya que el texto de Valin habla de visita y no de venta, lo que sí tiene sentido. Véase GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. 27.

«*épave de mer*» (164), por partes iguales, entre el Rey, el Almirantazgo y los armadores.

Era raro en el siglo XVIII que una presa fuera presentada sin prisioneros, y más raro aún que se presentara sin prisioneros, cartas-partidas ni conocimientos de embarque u otras piezas documentales capaces de permitir reconocer si la presa se había hecho sobre un enemigo o no; sin embargo, era probable que sucediera, lo que explica la redacción del texto de la Ordenanza según Valin (165). Sin embargo, tal situación sí se presentaba en el XVI y XVII; de ahí las disposiciones contenidas en el artículo 21 del *Réglement sur le fait de l'Admirauté*, de febrero de 1543 (166), y en el artículo 34 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia.

En cuanto a la repartición de la presa, transcurrido un año y un día sin haber sido reclamada, Valin sostiene que se trata de una novedad en el derecho francés (167).

Conforme a los artículos XXVII, XVIII y XXIX, Título IX del Libro III de la Ordenanza de la Marina de 1681, si era necesario, antes de que fuera juzgada la presa se podían sacar las mercancías de la nave a fin de evitar su destrucción o pérdida. Para ello se debía hacer un inventario en presencia del procurador y de las partes interesadas, quienes lo firmarían (si es que podían hacerlo). Las mercancías se debían depositar en manos de una persona solvente o en un almacén bajo tres llaves, una de las cuales la conservaba el armador, otra el recaudador del Almirantazgo y otra el apresado; de no estar presente este último, se le entregaría la llave al procurador (168).

La descarga de mercancías de la presa previa a su juicio obedecía a la necesidad de preservarlas en buen estado y evitar que perdiesen su valor. En principio, la descarga debía hacerse a petición de parte, nunca de oficio, salvo que los daños a las mercancías fueren evidentes. En todo caso, con el consentimiento del apresado o no, éste podía asistir a la misma en los términos fijados por el *Arrêt du Conseil portant que les sceaux ne seront apposés sur les prises, que par les offic. de l'amirauté, en présence des commis des fermes; et ne seront levés, qu'en leur présence, on eux dûment appelés*, de 2 de julio de 1697 (169); el artículo 4 del *Arret du Conseil portant Règlement sur les marchandises provenant des prises maritimes sur les ennemis de l'Etat*, de 7 de agosto de 1744 (170), y el artículo 3 del *Arrêt du Conseil*

(164) Según Guichard proviene del latín *metu seu pavore animalium*. Véase GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. 27.

(165) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 327.

(166) *Réglement sur le fait de l'Admirauté* de febrero de 1543 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 17.

(167) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 328.

(168) *Ordenanza de la Marina* de 1681, art. XXVII.

(169) *Arrêt du Conseil portant que les sceaux ne seront apposés sur les prises, que par les offic. de l'amirauté, en présence des commis des fermes; et ne seront levés, qu'en leur présence, on eux dûment appelés* del 2 de julio de 1697 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 132-133.

(170) *Arrêt du Conseil portant Règlement sur les marchandises provenant des prises maritimes sur les ennemis de l'État* del 7 de agosto de 1744 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 232.

réglant les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'État, de 15 de marzo de 1757 (171).

El inventario de las mercancías previo a su descarga, señala Valin, se ha requerido en todos los tiempos (172); así, los artículos 6 y 12 de las Ordenanzas del Almirantazgo de 7 de diciembre de 1400 (173), el artículo 9 de del *Règlement sur l'Admirauté* de julio de 1517, el artículo 22 del *Règlement sur le fait de l'Admirauté* de febrero de 1543 y el artículo 35 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia (174).

Las mercancías que no se podían almacenar o conservar debían venderse a solicitud de las partes interesadas, y ser adjudicadas al mejor postor en presencia del procurador después de haberse hecho tres posturas de tres en tres días, pregonado y puesto las proclamas en la forma acostumbrada (175). Se trataba claramente de una medida de conservación y no de ejecución sobre las mercancías (176). El precio de la venta debía depositarse «entre les mains d'un bourgeois solvable» a fin de que éste lo entregase, una vez juzgada la presa, a quien le perteneciese (177).

Esta disposición se origina en el artículo 10 del *Règlement sur la procédure des prises maritimes*, de 6 de junio de 1672 (178), confirmado como práctica acostumbrada por el artículo 3 del *Règlement sur les prises maritimes à faire pendant la guerre* del 21 de octubre de 1688 (179). Señala Guichard que no conoce a ningún *bourgeois* ni a otros depositarios judiciales que la Tesorería Nacional en París (180).

La práctica se desarrollará en el sentido de poder vender las mercancías bajo dos circunstancias: la primera será para evitar que pierdan su valor y la segunda si se trataba de presas evidentemente buenas, como en el caso de mercancías de enemigos para evitar su depreciación (181).

Durante la Revolución, el Consulado y el Imperio la venta podía hacerse no solamente a solicitud de parte, sino también de oficio por las autoridades competentes (182).

(171) *Arrêt du Conseil réglant les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'État* del 15 de marzo de 1757 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 292.

(172) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 330.

(173) *Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Admirauté* de 7 de diciembre de 1400, F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 10-11.

(174) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 330. Cabe destacar que los artículos citados por Valin no se encuentran entre los transcritos por F.N. Dufriche-Foulaines.

(175) Ordenanza de la Marina de 1681, art. XXVIII.

(176) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 573.

(177) Ordenanza de la Marina de 1681, art. XXIX.

(178) *Règlement sur la procédure des prises maritimes* del 6 de junio de 1672 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 38.

(179) *Règlement sur les prises maritimes à faire pendant la guerre* del 21 de octubre de 1688 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 68.

(180) GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. 30.

(181) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 568. Así se recogerá posteriormente en el artículo 45 de la *DECLARATION Du Roi, Concernant a la Course sur les ennemis de l'état*. Versailles, París, P.G. Simon., 24 de junio de 1778. AGS, leg. 551.

(182) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 570.

En el artículo XXX, Título IX del Libro III de la *Ordenanza de la Marina* de 1681 se ordenaba a los oficiales del Almirantazgo que procedieran inmediatamente a la aplicación de las órdenes y resoluciones sobre presas, así como a la entrega de las naves, mercancías y efectos que se mandare desembarcar (*main-levée*), so pena de interdicción y de 500 libras de multa más las costas, gastos e intereses generados (183).

La forma de las reclamaciones en los procedimientos de presas se reguló mediante la *Ordonnance sur la réclamation des prises, et les pouvoirs nécessaires aux réclamans*, de 30 de enero de 1692, que exigió sobre todo a los extranjeros la presentación de poderes en forma (184). Según Patrick Villiers, la decisión del Consejo de Presas tardaba entre uno y dos meses en ser notificada a las partes (185).

La repartición de la presa

En los artículos XXXI, XXXII y XXXIII, Título IX del Libro III de la *Ordenanza de la Marina* de 1681 se ordenaba que debía tomarse antes de la repartición de la presa la suma de los gastos de descarga, custodia de la nave y de las mercancías conforme al tanteo que sería ordenado por el lugarteniente del Almirantazgo en presencia del procurador y de los interesados. La repartición de la presa se podía hacer conforme a una división *en nature* o bien procederse a la venta de la presa por los oficiales del Almirantazgo y a la repartición de los dineros obtenidos, previa entrega del diezmo al propio Almirantazgo conforme al Artículo XXXII, cuyo antecedente son los artículos 12 y 13 *Règlement sur la procédure des prises maritimes* del 6 de junio de 1672 (186). Los gastos de justicia se tomarían del resto del valor de la presa. El diezmo se podía cobrar, según Valin (187), en especie o *en nature*, sin que el Almirantazgo tuviese que sufrir la venta de las mercancías y su liquidación (188). Este derecho se suspendió en 1755 a fin de propiciar la actividad corsaria (189).

(183) Esta disposición tiene su antecedente en el *Arrêt su conseil défendant aux officiers de l'amirauté de surseoir l'exécution des arrêts de main-levée des vaisseaux pris par nos armateurs* del 13 de octubre de 1676, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 51-52, si bien ya se encuentra en el artículo 11 del *Règlement sur la procédure des prises maritimes* del 6 de junio de 1672.

(184) *Ordonnance sur la réclamation des prises, et les pouvoirs nécessaires aux réclamans* del 30 de enero de 1692 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 83-84.

(185) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 33.

(186) *Règlement sur la procédure des prises maritimes* del 6 de junio de 1672 en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 39. Valin le dedica un amplio espacio a este artículo de la Ordenanza de 1681. Véase VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, pp. 339-358.

(187) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 359.

(188) Este derecho se remonta al artículo 4 de *Règlement sur l'Admirauté* de julio de 1517, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, pp. 14-15, confirmado por el artículo 12 del *Règlement sur la procédure des prises maritimes* del 6 de junio de 1672, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 39. Lo anterior será mantenido posteriormente mediante el *Edit du Roi concernant le dixième de l'Amiral de France, sur les prises & conquêtes faites en mer* del mes de agosto de 1743, particularmente en su artículo III, en F.N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 227.

(189) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 44.

Conforme al artículo XXXIII, Título IX del Libro III, la repartición de la presa, en ausencia de un contrato de compañía corsaria, se haría así: dos tercios de la presa pertenecían al armador, junto con las municiones y vituallas, y el resto a los oficiales, marineros y soldados. Señala Valin que antiguamente los armadores y avitualladores de naves corsarias sólo tenían derecho a un octavo de la presa, conforme al artículo 25 del *Règlement sur le fait de l'Admiraulté* de febrero de 1543 (190) y del artículo 39 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia (191). Destaca que la Ordenanza de 1681 ya no distingue entre armadores y avitualladores (192).

La distribución por tercios se adoptó en el derecho francés por el artículo 6 del *Règlement sur les conditions auxquelles les vaisseaux de l'État pourront être donnés à armer en course, aux armateurs particuliers* del 5 de octubre de 1674 (193). Apunta Guichard que, en el año VII de la República, el repartimiento de presas se regía por la *Loi déterminant le mode de répartition des prises faites par les vaisseaux français sur les ennemis de la République*, de 1 de octubre de 1793 (194).

En el artículo XXXIV, título IX del libro III de la *Ordenanza de la Marina* de 1681 se prohibía terminantemente a los oficiales del Almirantazgo ser adjudicatarios directa o indirectamente de los navíos, mercancías y otros efectos provenientes de las presas, so pena de confiscación, de 1.500 libras de multa y de interdicción de sus cargos (195).

Las patentes de marca o de represalia

La Ordenanza de la Marina de 1681 dedica el Título X su Libro III a las patentes de marca o de represalia. Las represalias son un derecho que le corresponde a todo potentado de hacer justicia por sí mismo frente a acciones realizadas en su perjuicio por otro príncipe o por sus súbditos cuando no ha recibido satisfacción por dichas acciones (196). Guichard señala en este senti-

(190) *Règlement sur le fait de l'Admiraulté*, de febrero de 1543, en DUFRICHE-FOULAINES, *op. cit.*, vol. I, p. 18.

(191) *Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Admiraulté de France*, de marzo de 1584, en IDEM: *op. cit.*, vol. I, p. 24.

(192) Debido a que ya para ese momento, dicho método para armar corsarios estaba en desuso. René-Josué, Valin: *op. cit.*, t. II, p. 392.

(193) *Règlement sur les conditions aux quelles les vaisseaux de l'État pourront être donnés à armer en course, aux armateurs particuliers* del 5 de octubre de 1674 en F.N. Dufri- che-Foulaines, *op. cit.*, vol. I, p. 46.

(194) GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. 33. *Loi déterminant le mode de répartition des prises faites par les vaisseaux français sur les ennemis de la République*, de 1 de octubre de 1793, en DUFRICHE-FOULAINES, *op. cit.*, vol. II, p. 644-650.

(195) El *Règlement sur la procédure des prises maritimes*, de 6 de junio de 1672, en IDEM: *op. cit.*, vol. I, p. 39, contiene el antecedente de esta disposición en su artículo 14.

(196) VALIN, René-Josué: *op. cit.*, t. II, p. 414. Sobre el tema, véase ALLOZA APARICIO, Angel: *Europa en el mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*. Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, Salamanca, 2006, pp. 15-34.

do que las patentes de represalia son obtenidas por buenas y justas causas debidamente verificadas (197). Sostiene Le Guellauff que dichas patentes requieren un acto positivo de denegación de justicia o una negación injustificada de pago de una deuda, y no entrañan en principio la ruptura de hostilidades entre dos Estados (198). Esta distinción es importante para entender la diferencia entre Patentes de Corso y Patentes de Represalia, ya que las primeras sí se otorgan en un entorno bélico entre dos o más Estados y contra las naves enemigas. Por eso se dice que quienes cuentan con una patente o letra de marca o represalia llevan a cabo una guerra privada, mientras que los que cuentan con una patente de corso ejercen por delegación un derecho público de guerra (199). Podían solicitar una patente de represalia aquellos súbditos del monarca francés que hubieran sufrido depredaciones por parte de los súbditos de otros Estados, debiendo informar de ello al Almirantazgo para hacer la valoración respectiva de lo perdido.

Las «patentes de marca» se denominan así debido a que permiten a su tenedor violar la marca o frontera (200). También se conocen como comisiones en guerra y no deben confundirse con la Comisión en guerra y mercancía o Letras de Marca y Mercancía, que permitían a un navío mercante llevar a cabo una presa si la ocasión lo permitía. Sólo a los que tienen una Patente de Corso se les denomina *corsarios* (201). Las patentes de marca debían registrarse, a finales del siglo XVIII en Francia, en los tribunales de comercio (202). El Artículo II, Título X, Libro III exige un proceso verbal previo al otorgamiento de las patentes de represalia. Además, requiere la realización de las gestiones correspondientes por los embajadores franceses ante los Estados y príncipes cuyos súbditos hubieran injuriado al solicitante, conforme a los tratados internacionales celebrados con ellos a fin de obtener la satisfacción correspondiente.

Las patentes de represalia debían mencionar el valor de los efectos a capturar y debían ser garantizadas por el tenedor de las mismas y registrarse en el oficio de Greffier del Almirantazgo (203).

Conclusión

Es notable la minuciosidad reglamentaria existente en el derecho francés en lo tocante a nuestra materia de estudio, existiendo influencias recíprocas en

(197) GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. 38.

(198) LE GUELLAUFF, Florence: *op. cit.*, p. 301.

(199) *Ibidem*, p. 302.

(200) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 5.

(201) *Ibidem*, p. 3. LE GUELLAUFF, Florence, *op. cit.*, p. 204.

(202) GUICHARD, Auguste C.: *op. cit.*, vol. I, p. 40.

(203) Artículos III y IV, título X, lib. III. Las presas hechas en virtud de las patentes de represalia serían juzgadas de la misma forma que las hechas a los enemigos del Estado (arts. V y VI, tít. X, lib. III). Si se determinaba que la represalia había sido efectuada con información falsa, el particular apresador sería condenado al pago del cuádruplo de las sumas recibidas y al pago de los intereses correspondientes. Véase artículo VIII, título X, lib. III.

materia de corso y presas entre España y Francia. Los franceses adoptaron tácticas de guerra marítima utilizadas por España, y sus juristas acudieron a las traducciones francesas de la obra de Abréu y Bertodano, también citado por Martens. La de Abréu es a todas luces la obra de literatura jurídica española sobre corso marítimo con mayor presencia en el exterior.

La influencia francesa en la legislación española se percibe de manera total a partir de la Guerra de Sucesión, en particular con la Ordenanza de Corso de 1702 que significará la recepción jurídica, con algunos pequeños ajustes, de las disposiciones contenidas en la *Ordenanza de la Marina* de 1681, fundamentalmente del Libro III, Título IX.

Cabe resaltar lo señalado por Patrick Villiers respecto de la *Ordenanza de la Marina* de 1681, en el sentido de que las disposiciones contenidas en la Ordenanza no fueron inventadas por Colbert. Se trata de una síntesis destacable de la legislación sobre corso no solamente francesa, sino europea. En Francia, la mayor parte de las disposiciones de la Ordenanza serán recuperadas por la legislación posterior de la Revolución y el Imperio (204). En esta línea, señala Robert Cunat que la Ordenanza de 1681 regularizó la legislación y los procedimientos anteriores en materia de presas (205). Estas Ordenanzas descansan en una «herencia secular», basada en multiplicidad de fuentes (206).

Coinciden Florence Le Guellaff y Ulane Bonnel (207) en que, en lo esencial, las disposiciones sobre corso del Antiguo Régimen se conservaron tal cual eran en la legislación posterior, incluyendo algunas restricciones a partir de 1793, cada vez más exigentes para el corsario, a fin de controlar su conducta y asegurar además una mayor eficacia del mismo en guerra. También a partir de esa fecha se otorgaron a los corsarios diversos beneficios a fin de hacer más atractiva la actividad (208).

Destacamos lo dicho por Valin en el sentido de que la Ordenanza de Corso de 1702 está totalmente conforme a las disposiciones de la Ordenanza de la Marina de 1681, de Luis XIV, a la que copia en su mayor parte. Por lo anterior, debemos afirmar que un mejor entendimiento del corso marítimo hispano indiano pasa necesariamente por una revisión de la legislación francesa en la materia.

(204) VILLIERS, Patrick: *Les corsaires...*, p. 33.

(205) CUNAT, Charles: *op. cit.*, pág.7

(206) MOLLAT DU JOURDIN, Michel: *op. cit.*, p. 111.

(207) Véase BONNEL, Ulane: *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, París, Nouvelles Éditions Latines, 1961, pp. 44-45

(208) LE GUELLAFF, Florence: *op. cit.*, p. 886-888.

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

José CERVERA PERY

Cuando los buques castellanos remontaban el Támesis

En la abierta pugna que por el dominio atlántico mantuvieron a lo largo de varios siglos España e Inglaterra, fueron los ingleses los que ejercieron una mayor hegemonía. La visión histórica no puede deformarse con cantos de sirenas. La consecuencia de dar la espalda al mar e ignorar «la novedad marinera» fue la prolongada agonía del imperio hasta el fin del siglo XVII.

Sin embargo, otros aires soplaban cuando el reino de Castilla, todavía no integrado en la unidad, imponía su poder en la fachada noratlántica, pues en la serie de batallas que los castellanos librarían contra los ingleses en la segunda mitad del siglo XIV, se cuentan como hechos determinantes la lucha por la hegemonía comercial y el dominio naval de la ruta del Cantábrico que lleva hacia Flandes, principal mercado de lanas castellano; pero también están los compromisos contraídos por Enrique de Trastámara (Enrique II) con el rey francés Carlos V, sin cuya ayuda le hubiera sido imposible derrocar y asesinar a su hermano natural Pedro I de Castilla —cruel o justiciero, según se mire— cuyo reinado terminó en 1379 abatido por una daga.

Pero es con este rey, dos años antes de su muerte, en 1377, cuando bajo el mando de Fernán Sánchez de Tovar 13 galeras, ocho castellanas y cinco portuguesas (estas últimas enviadas en virtud del acuerdo de Santarem), se unieron a los barcos franceses que mandaba Jean de Vienne y atacaron las costas inglesas, desembarcando en Rye y saqueando Rottingdean, Lewes y Folkestone. Durante una semana los alrededores de Portsmouth, Dormouth y Plymouth padecieron los estragos de los marinos castellanos, franceses y portugueses, que llegaron a arrasar la isla de Wight.

En 1370 Juan I rechazó las ofertas de paz que le hizo llegar el rey inglés Ricardo II y lanzó, en el verano de ese mismo año, un poderoso ataque contra las costas británicas, asolando los barcos franco castellanos y las costas meridionales de Inglaterra, ahuyentando a los contingentes de tropas que habían reunido apresuradamente la nobleza inglesa y el abad de Battle. Regresaron a Harfleur (Francia) para reponer víveres y aparejos, así como para asegurar el botín obtenido, y el 24 de agosto enfilaron la desembocadura del Támesis remontándolo por primera vez, cosa que jamás naves de Inglaterra habían conseguido, quemando Gravesend y movilizándolo en su defensa a la población de Londres, alarmada ante la amenaza de los buques castellanos. A Wilchelsea le cupo idéntica con otros pueblos cercanos al mar, abandonados por sus habitantes. Sin embargo, la campaña victoriosa no habría de ser continuada por diversas razones, y el 24 de septiembre los barcos regresarían a sus puertos de origen, quedando como testimonio de la hazaña la crónica de Juan I, en la que puede leerse: «Ficieron gran guerra este año por la mar e entraron por el río de Artamisa fasta cerca de la ciudad de Londres, a do galea de enemigos nunca entraron».

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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

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

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

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

Noticias del desastre del navío *La Limeña* (1785)

Entre los manuscritos que adquirí en una librería de viejo hace ya bastantes años, hay uno que lleva al dorso la leyenda siguiente: «Noticias del desastre del navío *La Limeña*, año de 1785, y del terremoto del 53 en Sevilla y una papeleta de Algeciras sobre los flotantes o empalletados [...] de la plaza de situada de Gibraltar». Desgraciadamente los dos últimos papeles ya habían desaparecido, pero conservo el primero referente a *La Limeña*, documento que debió de pertenecer a un compilador anónimo de cartas de los que abundaban entonces en el Departamento de Cádiz.

Por el contexto de la noticia se deduce que este navío era una fragata mercante de tres palos, al mando del capitán don Mateo de Oyarbide, natural de la villa guipuzcoana de Motrico, que debió de salir probablemente de Cádiz a primeros de junio de 1784 e iba destinado a El Callao. El 27 de octubre del mismo año, cuando se encontraba en 59° S, a la altura del cabo de Hornos, colisionó con un iceberg de extraordinarias dimensiones. De lo que siguió puede enterarse el amable lector pasando los ojos por estas letras apretadas, descriptivas de una accidentada y extraordinaria navegación de más de ocho meses de duración sin tocar puerto, muestra sin duda del mérito de aquellos hombres de mar y pasajeros que se atrevían a doblar el cabo de Hornos en aquellas lejanas fechas del siglo XVIII.

A la redacción de esta REVISTA le ha parecido conveniente sacar del olvido este papel en original y transcrito, debido a su mal estado de conservación, por su indudable interés y en homenaje «a la Marina Mercante española, ejemplo de profesionalidad y espíritu de sacrificio callado a lo largo de los siglos, en paz o en guerra, por todos los mares del mundo», tal como reza en una placa exhibida en el Museo Naval de Madrid.

(Colección González-Aller.
Museo Naval. Madrid)

Cádiz 7 de Junio de 1785.

t

Copia.

Por cartas que se han recibido de los Pasajeros del Navio la Limeña en fecha 24 de Enero escritas en Maldonado Puerto inmediato a el de Montevideo sabemos que el citado Navio lo llevaron a Remolque entre dos Lanchones y un Bergantin & Gata que vinieron al referido Puerto de Montevideo para este fin a este Puerto y segun la relacion que ha hecho el Capitan de la embarcacion precedente al referido Puerto que anclo en en este el 5 de el presente no deja duda que el dia 26 de el expresado mes de Enero en que el iba saliendo el enunciado Puerto iba entrando en el el suso dicho la Limeña.

Los tragicos sucesos que se cuentan de sus propios son asombrosos pues el 27 de Octubre sobre la altura de 39 grados al Sur paralelo con el Cabo Blanco entre una y dos de la noche con oscuridad de ella improviamt. sin poderlo remediar diéron en una banca de nieve cuya longitud estendian a $\frac{3}{4}$ de legua con una eminencia & elevacion portentosa, y al primer encuentro desahogado el Baupres y por consiguiente de todos tres palos de que se siguió quedar hecho una Boia y sin sujecion el Navio de donde le resulto haberse le quebrado por dos veces la Caña el timon. En este conflicto continuaron dentro de breves momentos Almas el Purgatorio, pero Dios que con su infinita misericordia socorre las maiores necesidades a los mas afligidos, no se olvido de estos miserables y los consolo con haber tranquilizado la furia el temporal que corría. En este estado armaron una bandola, y procuraron retirarse en demanda de la Costa del Brasil para tomar uno de sus Puertos en donde igualmente quiso la Divina Providencia acuciosarles la paciencia con otros temporales contrarios que se vieron en iguales Riesgos que los pasados por haberscles enfermado toda la jente y su gran mortandad pues habrian asofado ya a el max ciento y un hombres y los restantes incapaces casi de poder hacer nada manteniéndose con carne salada y Calandracas por no haber queda doles otros viveres. Entre los muertos se cuentan dos

y cinco Pasajeros; el Capitan siempre se mantuvo hecho un honor
modo que se temia se quedase muerto sobre el Alcorax, segun
el deplorable estado en que se hallaba sin quexer tomara el
partido a que el a tener el espiritu a salvar el Buque; en
se llama D.ⁿ Matho & Diarnde natural de la villa de Ma
co en la Provincia de Guipuzcoa, hombre de la verdad digno a
comendarse su memoria ala posteridad por dechado a los
famosos Nauticos, pues a caso no tendria exemplar la his
toria, a que Navio mercante se haia mantenido en la m
ocho meses y dias sin regresar vivas, ni tomar Puerto;
que haia llegado a Puerto de Salvamento. Del Maestre no
haviendo Carta, pero dan noticia del a que salto en tierra
en una Corta brava con otros que fueron en el bote, h
bienose socorrido primero quienes le habian a seguir
para poder tomar y coger la tierra a corta del mar
riesgo a sus vidas, y como la semé a todos los sucesos y
asce una continuacion a milagros en este lance no p
el menor respecto a que los Remeros fueron Pasajero
viviendo a lo que devian. ~~hacer~~, y haciéndose acercado
tierra se hallaron con los embarcos a no poderse
atacar por la mucha resaca de la Mar que temp
en su tiempo se asomaron una porcion de gente
a caballo a su villa quienes le tiraron un lazo. y ha
cándose asido a el los arrastraron por tierra aneg
pero con la dicha a haber salvado las vidas: aha
a cavallo estaba celando un contrabando de Portugues
que parece tenian noticia podian introducir por aqu
parte y sino ocurase esta casualidad se pierde el Bu
se aggan todos, no hai quien de noticia al Navio
y perecen miserablemente por falta a socorro en aqu
lla Corta. Dho Maestre paso a Maldonado a aqu
a Montevideo y a Montevideo volvió otra vez a
Maldonado y acudia a todas partes a dar sus par
dencias y no extraño que no tuviere tiempo en y que
las circunstancias a no escribir por atender a la m
necesidad y es fortuna q^e se hallase en disposici

& actuar todas las diligencias referidas & pues & los tra-
vajes insinuados pues segun el juicio q^e formo à caso se-
ria el unico q^e se hallava en tan buen estado.
Del pobre el Cap^l hacen melancolicos pronosticos en orden
ala restauracion & su salud, y el contramaestre y el
Guardian refieren que aunque vivian estaban ya quami-
moribundos. La enfermedad & la peste proximo & los
nueve dias q^e estuvieron enredados con la Banca & Nieve
y no es & admirar que su frialdad y humedad con el
continuo sobresalto y trabajo los acabare & aniquilar.
El timon y la Bodega los manfajaran los pasajeros, y
ra a los ultimos dias no habia quien sacase una gota
& agua por no haber fortaleza y aun no extrañe q^e
hubiesen encontrado en la bodega resaca pulgada
& agua por q^e con los encuentros & la banca y el des-
arreglo total era forzoso q^e el casco se sintiese bastante
y seguramente à no haber estado bien amarrado à caso
no hubiera habido mas noticia & ellos esto es en
Glauro lo que la poca ingenua y luego que se reci-
van cartas & Muerte y el Diaño se sabian menu-
damente todas las individualidades como asimismo las
providencias q^e tomaven para el mas adecuado. Kpaxo
& tanto daño &.

Noticias de Desarte de Navio
la Limenta año de 85 y de Ferre
moto de 53 en Sevilla y una
Papelota de Algeciras sobre los Flotan
tes o empalotados de la Plaza y
situada de Gibraltar

Transcripción

Cádiz, 7 de junio de 1785.

Por cartas que se han recibido de los pasajeros del navío *La Limeña*, su fecha 24 de enero (de 1785), escritas en Maldonado, puerto inmediato al de Montevideo, sabemos que el citado navío lo llevaron a remolque entre dos lanchones y un bergantín de guerra que vinieron del prevenido puerto de Montevideo para este fin a este puerto (Maldonado), y según la relación que ha hecho el capitán de la embarcación procedente del referido puerto, que ancló en éste (Cádiz) el 5 del presente (junio de 1785), no deja duda que el día 26 del expresado mes de enero en que iba saliendo del enunciado puerto (Maldonado), iba entrando en él el susodicho *La Limeña*.

Los trágicos sucesos que se cuentan de sus progresos son asombrosos, pues el 27 de octubre (de 1784) sobre la altura de 59 grados al sur, paralelo con el Cabo de Hornos, entre una y dos de la noche, con oscuridad de ella, imprevistamente, sin poderlo remediar dieron en una banca de nieve cuya longitud extienden a tres cuartos de legua, con una eminencia de elevación portentosa, y al primer encuentro desarboló del bauprés y por consiguiente de todos tres palos, de que se siguió quedar hecho una boya, y sin sujeción el navío de donde le resultó habérsele quebrado por dos veces la caña del timón. En este conflicto consistieron ser dentro de breves momentos almas del Purgatorio, pero Dios que con su infinita misericordia socorre las mayores necesidades a los más afligidos, no se olvidó de estos miserables y los consoló con haber tranquilizado la furia el temporal que corría. En este estado armaron una bandola y procuraron retroceder en demanda de la costa del Brasil para tomar uno de sus puertos, en donde igualmente quiso la Divina Providencia acrisolarles la paciencia con otros temporales contrarios que se vieron en iguales riesgos que los pasados, por habérseles enfermado toda la gente y sun gran mortandad, pues habían arrojado ya a el mar ciento un hombres y los restantes incapaces casi de poder hacer nada, manteniéndose con carne salada y calandracas (*) por no haber quedádoles otros víveres. Entre los muertos se cuentan dos pilotos y 5 pasajeros. El capitán siempre se mantuvo hecho un héroe, a modo que se temía se quedase muerto sobre el alcázar según el deplorable estado en que se hallaba, sin querer tomar otro partido de que el de rendir el espíritu o salvar el buque. Éste se llama don Mateo de Oiarvide, natural de la villa de Motrico en la provincia de Guipúzcoa, hombre ala verdad digno de recomendarse su memoria a la posteridad por de los más famosos náuticos, pues acaso no tendrá ejemplar la historia de que navío mercante se haya mantenido en la mar ocho meses y días sin refrescar víveres ni tomar puerto y que haya llegado a puerto de salvamento. Del maestre no ha habido carta, pero dan noticia de él de que salió en tierra en una costa brava

(*) Sopa que se hacía a bordo con pedazos de galleta cuando escaseaban los víveres.

con otros que fueron en el bote, habiéndose sorteado primero quienes le habían de seguir para poder tomar y coger la tierra a costa del mayor riesgo de sus vidas; y como la serie de todos los sucesos parece una continuación de milagros, en este lance no fue el menor respecto a que los remeros fueron pasajeros bisoños de lo que habían hacer. Y habiéndose acercado a tierra se hallaron con los embarazos de no poderse atracar por la mucha resaca a la mar que rompía, en cuyo tiempo se asomaron una porción de gente a caballo a su orilla quienes le tiraron un lazo, y habiéndose asido a él los arrastraron por tierra anegados pero con la dicha de haber salvado las vidas. Dicha gente de a caballo estaba celando un contrabando de portugueses que parece tenían noticias que podían introducir por aquella parte, y si no ocurre esta casualidad se pierde el bote y se ahogan todos, no hay quien dé noticia del navío y parecen miserablemente por falta de socorro en aquella costa. Dicho maestre pasó a Maldonado, de aquí a Montevideo y de Montevideo volvió otra vez a Maldonado, y acudía a todas partes a dar sus providencias, y no extrañó que no tuviese tiempo en iguales circunstancias de no escribir por atender a la mayor necesidad, y es fortuna que se hallase en disposición de actuar todas las diligencias referidas después de los trabajos insinuados, pues según el juicio que formó acaso sería el único que se hallaba en tan buen estado.

Del pobre del capitán hacen melancólicos pronósticos en orden a la restauración de su salud, y del contra maestre y el guardián refieren que aunque vivían estaban ya casi moribundos. La enfermedad de la gente provino de los nueve días que estuvieron enredados con la banca de nieve, y no es de admirar que su frialdad y humedad con el continuo sobresalto y trabajo los acabase de aniquilar. El timón y la bomba los manejaban los pasajeros y ya a los últimos días no había quien sacase una gota de agua por no haber fortaleza, y así no extraño que hubiesen encontrádole en la bodega sesenta pulgadas de agua, porque con los encuentros de la banca y el desarbolo total era forzoso que el casco se sintiese bastante, y seguramente, a no haber estado bien amarrado no hubiera habido más noticia de ellos; esto es en claro lo que he podido inquirir, y luego que se reciban cartas del maestre y el diario, se sabrán menudamente todas las individualidades, como asimismo toda las providencias que tomasen para el más adecuado reparo de tanto daño. (*Sigue media firma.*)

LA HISTORIA MARÍTIMA EN ELMUNDO

José Antonio OCAMPO

«Navegadores» en la numismática portuguesa. El descubrimiento del archipiélago de Cabo Verde (*)

Pasado ya medio año desde el descubrimiento del archipiélago de Cabo Verde, el infante don Enrique el Navegante termina su gloriosa existencia encargando a su sobrino don Fernando la tarea de proseguir la empresa a la que estaba dedicado después de Ceuta (1). Este infante, que durante su juventud había tratado de imitar las peregrinaciones de su tío don Pedro y se sentía atraído por sus descubrimientos, vino a heredar la tarea, después de unos años de iniciación.

Queremos significar que el hijo adoptivo del Navegante, que presidió durante dos lustros la gran empresa de las navegaciones, no llegó a igualar a don Enrique ni podrá ser considerado, *stricto sensu*, su continuador, puesto que entre ambos se levanta la barrera que separa a los hombres de valor de los genios creadores. El infante don Enrique, «primer motor» de la epopeya de los descubrimientos, guía de la cruzada de dar mundos nuevos al mundo, no es, con todo, como afirma Oliveira Martins, la causa que llevó al pueblo portugués a trocar el arado por el remo (2), ya que este pueblo —desde muy temprano— era dado a las cosas de la mar, como demuestran las medidas tomadas por algunos de los reyes alfonsinos:

- Alfonso III, con la venida de un técnico naval, el genovés Pezzagno;
- Don Denís, con el repoblamiento del pinar de Leiría, fuente de suministros del material naval.
- Don Fernando, con la promulgación de medidas proteccionistas insertas en la Ley de las Sesmarías (partición de tierras abandonadas, incultas).

Y todavía más, resulta difícil concebir que la voluntad de un solo hombre —por muy grande que sea— pudiese disponer discrecionalmente del consentimiento de un pueblo entero. Un pueblo que, años atrás, no había querido como rey a un sucesor legítimo por ser rey castellano, sentando en el trono a un bastardo por el solo hecho de ser portugués.

(*) Recogemos estas notas del folleto *Selos navegadores. Cabo Verde. Pequena Crónica*, editado en portugués por el Ministerio do Ultramar (Direcção Geral de Fomento, Serviços de Valores Postais), Lisboa, 1952.

(1) Se tomó para la fecha del descubrimiento la de mayo de 1460.

(2) PEREIRA, A.M.: *Os filhos de D. João I*, p. 81.



Don Enrique por su obra fue merecedor de la admiración, no sólo del pueblo portugués, sino de toda la humanidad, siendo por eso innecesario recurrir a figuras estilísticas que sólo hacen que se desvirtúe la historia.

A la iniciativa de don Fernando se deben las exploraciones de los mares anteriores y posteriores a Guinea, navegaciones esas que, en su mayoría, se pueden considerar corolarios de la obra que le fue legada. Así, fue el ahijado del infante de Sagres quien ordenó la búsqueda de las otras siete islas restantes de Cabo Verde (1461-1462), y fue también el que —receptor de este archipiélago— ordenó la colonización de las islas próximas a la de Santiago (1466), enviando a estas empresas criados de su casa, los cuales, de este modo, vinieron a incrementar el ya numeroso contingente de mareantes formados en la escuela de Sagres.

El descubrimiento del archipiélago de Cabo Verde fue posibilitado por un conjunto de conocimientos adquiridos en los sucesivos esfuerzos de una serie de navegantes que despejaban la mar desde cabo Bojador hasta una región próxima a aquel grupo insular. Así, después de que Gil Eanes hubo doblado el tan temido cabo (1433), rompiendo los límites del mundo medieval, nació el deseo de navegar aún más lejos por el Mar Tenebroso. Luego, al año siguiente, el mismo navegante, en unión de Alfonso Gonçalves Baldaia, rebasa en 30 leguas el cabo, encontrando en esos parajes rastros de caravanas impresos en los arenales costeros (3). Sabedor de lo encontrado, el Infante encarga a Baldaia seguir adelante, hasta llegar a tierra poblada y así poder conocer la lengua que hablaban, para tener conocimiento de ella (4). En este viaje fue superado Bojador 50 leguas más (5), pero el dispensero del Infante apenas verificó que la tierra estaba habitada por haber encontrado unas extrañas artes de pesca. Pero no consiguió averiguar si sus dueños eran «moros» u otros indígenas (6).

Se sucedieron otros viajes en busca de naciones meridionales al mundo sarraceno, surgiendo el insaciable deseo de conocer los mares y las tierras de más al sur de Bojador, deseo éste del que surgió la extraordinaria figura de Juan Fernandes. Éste, integrado en la expedición de Antão Gonçalves a Río de Oro (1445), resuelve quedarse entre aquella gente «azengre» con la intención de aprender su lengua y conocer sus costumbres (7). Transcurrido poco más de medio año, vuelve Antão Gonçalves y lo recoge en la isla de Arguim, lugar

-
- (3) AZURARA: *Crónica de Guinè*, cap. IX, y BARROS, J.: *Asia*, dec. I, Lib. I, cap.V.
 - (4) BARROS, J. de: *Ibidem*.
 - (5) AZURARA: *op. cit.*, cap. X.
 - (6) AZURARA: *ibidem*.
 - (7) AZURARA: *op. cit.*, cap. XXIX y XXXII.

adonde Juan Fernandes fuera a parar después de recorrer la larga faja triangular Río de Oro-Tagaza-Arguim. El caudal de conocimientos obtenido por él, con la profunda penetración que hizo tierra adentro, vino lleno de una preciosa información sobre las más diversas ramas de la Geografía. El audaz y curioso Juan Fernán­des dejó tal rastro de simpatía entre los naturales del lugar que cuando volvió Portugal «muchos de ellos lloraban» (8).



Antão Gonçalves fue el primer navegante que no limitándose al simple reconocimiento del litoral penetró ríos adentro reconociendo todos los rincones y procurando también traer con él una muestra de los aborígenes de los pueblos que visitaba, para presentárselos al Infante. Como consecuencia de sus hechos, Nuno Tristão lo arma caballero y don Enrique lo honra delegando en él el encargo de tomar posesión de la isla canaria de Lanzarote.

Hacia el año 1444, un noble escudero, antiguo criado de don Juan I, de nombre Dinís Dias (o Dinis Fernandes, como le llamaba João de Barros), abandona sus provechosos oficios movido por su gran entusiasmo por las cosas de la mar. Este Dinís Dias era «aquel que llegó primero a tierra de negros» (9), y que siguió más adelante hasta que llegó a un gran cabo al que le pusieron el nombre de Cabo Verde (10), «un gran cabo que la tierra lanza hacia poniente» (11). Este cabo todavía en el año 1444 fue sobrepasado por Gonçalo de Cintra, un escudero del Navegante que Azurara retrató como



«hombre que tenía buena estatura y gran corazón» y en quien confiaba mucho el Infante, «encargándole siempre de cosas honrosas». (12) Este navegante, que ya había luchado contra los sarracenos de al-andalus y del Magreb, vino a morir prematuramente en 1445 a manos de los naturales de la zona, víctima de una imprudencia que sus compañeros no pudieron evitar.

El lugar de los hechos —14 leguas al sur de Río de Oro— fue conocido durante muchos años con el nombre de Angra de Gonçalo de Cintra.

(8) AZURARA: *op. cit.*, cap. XXXV.

(9) AZURARA: *op. cit.*, cap. LI.

(10) AZURARA: *op. cit.*, cap. XXXI.

(11) BARROS, J. de: *op. cit.*, dec. I, lib. I, cap. IX.

(12) En *Crónica de Guiné*, cap. XXVII.



(como la de Lançarote de 1445) y otras bajo la dirección del Infante. En el inicio de su oficio de navegante estuvo a punto de seguir la suerte del malogrado Gonçalo de Cintra por haber saltado a tierra «como tenía por costumbre hacer en Lagos» (13), escapando con rara suerte a una emboscada de los nativos «azuneques». Fue Vicente Días el piloto que don Enrique escogió para guía del veneciano Alvise da Cà da Mosto, cuando éste hizo su primer viaje al servicio de Portugal. A Vicente Dias se atribuye el descubrimiento de las primeras islas del archipiélago de Cabo Verde, y aunque no hay una fecha precisa, se supone que fue en el año 1445 (14).



En el capítulo de las expediciones de iniciativa particular, ninguna figura tiene tanto interés como la de Lançarote de Freitas, el alma de la activa sociedad de Lagos. Sus iniciativas tuvieron como justo premio haber sido armado caballero por el propio don Enrique, honra que habla bien de sus muchos merecimientos (15). Siendo almojarife de la villa de Lagos organizó, entre otras, dos grandes expediciones al litoral africano, una con seis navíos y otra en la que el número de embarcaciones superó la docena. En esta segunda expedición, 1445, Lançarote obtuvo el mando de las 14 carabelas de manos del propio Infante, que lo tenía por «hombre muy experimentado en este tipo de viajes y muy afortunado en ellos, pero que en su compañía iban también hidalgos mandando navíos, algunos de ellos muy curtidos en hechos de armas» (16). Uno de ellos era el suegro de Lançarote, Alfonso Soeiro da Costa, guerrero consumado, cuya espada había estado presente en las batallas de Murviedro, Azincourt, Valmont y Montségur, y en los cercos y tomas de Balaguer, Arrás, Soissons, Roma y Ceuta (17). Este

(13) AZURARA: *op. cit.*, cap. LI.

(14) La atribución la hace Wieder basándose en un mapa de Bianco de 1448 y en un pasaje de Damião de Gois (citado por Fontoura da Costa en *Cartas das ilhas de Cabo Verde*, de Val. Fernandes), pp. 97 y 55 ¿)

(15) AZURARA: *op. cit.*, cap. XXVI.

(16) BARROS, J. de: *op. cit.*, dec. I, lib. I, cap. XI.

(17) BARROS, J. de: *ibidem* y AZURARA, *op. cit.*, cap. LI.

guerrero del siglo xv, que portaba armas desde 1412, pasó a desarrollar actividades en la mar hasta 1470 (18). Soeiro da Costa, soldado de tantas batallas, sólo tuvo la merced de ser armado caballero en la isla de Tider (1445) por la espada de Álvaro de Freitas (19).

Este comendador de la Orden de Aljezur fue uno de los capitanes que más se distinguieron en la segunda expedición de Lançarote. Ya se había destacado en las luchas contra los sarracenos de Granada que infestaban la zona gibraltareña. Entregado después a las empresas del descubrimiento del litoral africano, destacó siempre que fue necesario recurrir al empleo de las armas. A él se debió también el armar caballero a Dinís Eanes de Grã, escudero de don Pedro, en la misma ceremonia en la que su espada tocó la cabeza del venerable Soeiro da Costa (20).

Dinís Eanes organizó después una expedición particular, que partió de Lisboa, mandando una embarcación armada por un tío suyo, antiguo tesorero de Ceuta y «hombre de gran riqueza», al decir de João Barros. De la expedición formaba parte un tal Álvaro Gil, ensayador de moneda en Lisboa (21), cuya presencia nos revela uno de los distintos aspectos de las navegaciones enriqueñas.

Otro navegante que sobrepasó los mares caboverdeanos fue un sobrino de Gonçalves Zarco, de nombre Álvaro Fernândes. Éste inició sus andanzas de marino allí por el notable año de 1445. Rebasó a todos los navegantes anteriores en la costa recorrida, llegando al cabo de Mastos. En esta carrera hacia el sur, señaló su paso por Cabo Verde grabando en el tronco de un gran árbol la divisa del Infante: «Talento de buen hacer» (22). Al año siguiente aumentó en 110 leguas la costa descubierta más allá del cabo de Dinís Dias, proeza que le valió un premio de 200 doblas dadas, por los infantes don Pedro y don Enrique (23).



(18) Fue hasta costa Mina con Pedro de Sintra.

(19) AZURARA: *op. cit.*, cap. LV y BARROS, J.: *op. cit.*, dec. I, lib. I, cap. XI.

(20) BARROS, J. de: *op. cit.*, dec. I, lib. I, cap. XI.

(21) Este acto, precursor de los patrones juaninos, lo narra J. Barros en el cap. XIII, lib. I, dec. I de su obra *Asia*.

(22) «Teixeira da Mota», en *Boletín da colonia da Guiné*, núm. 2 de 1948. Rectifica los números de Azurara.

(23) AZURARA: *op. cit.*, cap. LXXXII.



Álvaro Fernandes, en una de sus idas a Guinea, fue blanco de las flechas de los indígenas, como lo fuera el malogrado Nuno Tristão, librándose de correr la misma suerte que él «al poder tratarse con remedios adecuados» (24).

Navegante por estos mares también fue Diogo Alfonso, quien inició su oficio de marinero en las

expediciones en que Antão Gonçalves fue a buscar al célebre João Fernandes. En 1446, tomando parte de una expedición-embajada destinada a los «azanegres», una tempestad lo separó de los demás navíos. Amainado el temporal por encima de cabo Blanco, y antes de seguir viaje, colocó allí, en lugar bien alto, una gran cruz para advertir a sus compañeros de su salvamento y del rumbo seguido. Este proceder es uno de los muchos actos que nos muestra, la sistemática y el trabajo de conjunto que presidieron las navegaciones portuguesas. Más tarde, el nombre de Diogo Alfonso aparecerá asociado al descubrimiento del grupo de barlovento del archipiélago de Cabo Verde. Este navegante es aquel escudero que mandó el infante don Fernando a descubrir las demás islas del archipiélago, ya que había recibido este encargo a la muerte de don Enrique.

Finalmente, tenemos a las dos figuras que cierran la cadena de navegaciones hasta las islas de Cabo Verde: Antonio da Nola y Diogo Gomes. De hecho, parece que se puede atribuir, sin riesgo alguno, a la acción conjunta de estos dos navegantes el descubrimiento de las primeras islas del archipiélago, una vez que la crítica histórica reconsidera seriamente las posibilidades de Cá da Mosto. Nola y Gomes, partiendo de Zaia (costa de Guinea) con rumbo a occidente, después de dos o tres días de navegación atlántica, descubrirían las islas de Mayo y de Santiago en los primeros días del mes que dio nombre a la primera. En cuanto al año del descubrimiento —que varía bastante con las fuentes—, el de 1460 reúne casi por unanimidad las opiniones de los historiadores.

Diogo Gomes —escudándose ciertamente en su cargo de almirante de la costa de Guinea— exigió ser el primero en pisar la tierra descubierta; exigió también ser el primero en partir para el Reino a llevar la noticia al Infante, como dice él en su «Relación».

Mas Nola, luchando contra un navío más velero (y que seguía una ruta mejor), se benefició de una tempestad que, desbaratando los intentos de Diogo

(24) Este episodio, narrado por João de Barros en *Asia*, dec. I, lib. I, cap., XIV, nos muestra un hecho notable: en el espacio de un año, los portugueses dispusieron de un antídoto para un veneno letal.

(25) El genovés Antonio da Nola, que murió en el año 1466 en la isla de Santiago, de la que tenía la capitanía desde su descubrimiento, es reputado como la misma persona que Antoniotto Uso di Mare, genovés natural de Nola.

Gomes le permitió ser portador de la buena nueva junto a don Enrique. Es cierto que Diego Gomes va a obtener el pingüe encargo de almirante de Paço de Sintra, pero para su desgracia los documentos oficiales de la época no consignan nada en cuanto a su participación en los hechos. Así que Antonio de Nola (25) es conocido como único descubridor, no sólo en las cartas regias de 19 de septiembre de 1462 (donación del archipiélago al infante don Fernando) y de 8 de abril de 1497 (que transfería para Blanca Aguiar, hija de Nola, la capitania de Ribeira Grande), sino también por los cronistas João de Barros (en *Asia*, dec. I, lib. II, cap. I) y Antonio Galvão (en su *Tratado de los descubrimientos*).

CARTA REGIA de 19 de set. de 1492	MAPA DE BENINCASA DE 1468	MAPA DE BENINCASA DE 1571	MAPA ANÓNIMO DE «CIRCA» 1472	MAPA DE SOLIGO DE 1482	MAPA DE CANTINO DE 1502	DESIGNACIÓN ACTUAL
SanAntonio Sam Vicente Santa Luzia Bramca Rasa Sam Nicollao Sal Sam Christovam Mayas Santiago Sam Felipe Brava	San Vicenço San Nicolo Sal Bonavista Mais San Jacomo San Felippo Brava	 Sal Bonavista Mais San Jacomo	S. Vicenti Stantã offerro illa bramca S. nycolao do sal boavista do mayo Stiago fogo a brava	sant antonio san victor santa lucia mao somba san nicollo del Sal bona vista mayo san tiago fogo del brava	Santantoni Sam vicente Santa luzia S. njcolao Satiago illa du Fogo	Santo Antão São Vicente Santa Luzia Ilhéu Branco Ilhéu Raso São Nicolau Sal Boavista Maio Santiago Fogo Brava

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

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

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

NOTICIAS GENERALES

CONVOCATORIAS

III Taller Internacional «Las ciudades portuarias del mundo atlántico, siglos XVI-XXI». La Habana, Cuba

Durante los días del 7 al 9 del próximo mes de octubre de 2009, el Instituto de Historia de Cuba, con el auspicio del Grupo de Trabajo Estatal de la Bahía de La Habana y el Club Náutico Internacional Hemingway de Cuba, convoca el III Taller Internacional «Las ciudades portuarias del mundo atlántico, siglos XVI-XXI», que se celebrará en el palacio Aldama, sede de este Instituto.

La intención de los organizadores al convocar este taller es «facilitar un espacio de debate a los especialistas en esta temática, tratada desde los aspectos sociológico, económico, cultural, militar y mariner, ya que las ciudades portuarias de este mundo atlántico tuvieron un destacadísimo papel en el desarrollo histórico de la región caribeña e iberoamericana, y en las herencias que dejaron en el entorno sociocultural y económico de nuestros países».

El objetivo central será, pues, resaltar y rememorar la importancia que en la consolidación de la región caribeña tuvo el establecimiento de enclaves portuarios para el comercio trasatlántico, y la fundación de ciudades en torno a ellos. Ciudades-tipo en las que pueden reconocerse rasgos comunes que las acercan a la cultura, las formas de vida, la economía y los ambientes arquitectónicos.

En este sentido, en la programación se proponen los siguientes temas de coloquio:

- Los puertos: su importancia estratégico-militar.
- El comercio y la actividad portuaria.
- Los puertos y su entorno de servicios-producción.
- Las ciudades portuarias caribeñas e iberoamericanas: Una visión comparada.
- Sociedad, urbanización y cultura en torno a los puertos.
- Los puertos: canales de entrada al progreso de las ciencias y las artes.
- El sistema portuario del Caribe e Iberoamérica en el contexto atlántico.
- Innovaciones y aplicación tecnológica en la contemporaneidad.
- El turismo de cruceros y el deporte marítimo.
- Evolución histórica de los puertos y los procesos ambientales en torno a las bahías y puertos.

Aquellos que quieran presentar ponencias deberán enviar un resumen que no sobrepase una cuartilla, y un breve currículum académico en uno o dos párrafos, en el que se recoja la empresa o lugar de trabajo, antes del 20 de julio de 2009, fecha tope que cerrará la convocatoria.

Las ponencias serán seleccionadas en función de su rigor científico y de acuerdo con las temáticas seleccionadas. Los convocados conocerán su admisión en la primera semana de agosto.

Se podrán presentar trabajos individuales y en equipos, aunque será un sólo ponente quien los exponga en un tiempo máximo de quince minutos, por lo que las ponencias no deberán exceder de quince cuartillas.

Para más información dirigirse a:

Dra. Mercedes García Rodríguez y Dr. Gustavo Placer Cervera.

Coordinadores científicos del comité organizador del III Taller Internacional «Las ciudades portuarias del mundo atlántico».

Instituto de Historia de Cuba.

Palacio Aldama. C/ Amistad 510, entre Reina y Estrella, Centro Habana. Ciudad de La Habana, Cuba.

Telfs.: 862 20 76/862 31 03/861 37 58/863 45 85.

C/e: ihc@ns.cc.cu

C/organizadores: eduguit@cubarte.cult.cu

gtplacerc@cubarte.cult.cu

XX Aniversario de la presencia de buques de la Armada en la Antártida (oct. 1988-abr. 1989). Cartagena, España

Organizadas por la Armada española, con la colaboración de la empresa de construcciones navales militares NAVANTIA, el Museo Nacional de Arqueología Subacuática, ARQUA y la empresa de Servicios Logísticos Integrados SLi, durante los días del 14 al 21 del pasado mes de abril de 2009, se celebró en Cartagena el XX aniversario de la presencia de buques de la Armada en la Antártida, cuyo programa de actos fue presentado a los medios de comunicación el día 14 en el Cuartel General de la Fuerza de acción Marítima.

Desde el viaje de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano hasta nuestros días, la Armada española ha marcado hitos de navegación, descubrimientos e investigación científica en esta zona de la Tierra, que culminan en este 2009 con la celebración del vigésimo aniversario de la primera campaña antártica de buques de la Armada realizada por el buque de investigación oceanográfica *Las Palmas* (BIO) en octubre de 1988 a abril de 1989, que tiene su base en Cartagena y depende del almirante de Acción Marítima (ALMART). Es el primer buque antártico español y tiene la misión de apoyo logístico a las bases españolas «Juan Carlos I» y «Gabriel de Castilla», y a la base búlgara «San Climent Oridsky». Partió de Cartagena el 8 de octubre de 2008 para iniciar su duodécima campaña antártica en apoyo asimismo al Ministerio de Ciencia e Innovación y regresó el día 16 de abril de 2009, atracando al muelle de cruceros del puerto de Cartagena, donde permaneció durante los actos programados de

puertas abiertas. Interpretando el interés de nuestros lectores, omitimos los actos lúdicos, publicitarios y sociales, y recogemos del programa las conferencias pronunciadas:

— Jueves 16 de abril:

- «El regreso de España a los mares polares», por el contralmirante Manuel Catalán Pérez-Urquiola.
- «Hidrografía en la Antártida», por el capitán de navío, director del Instituto Hidrográfico de la Armada, Francisco Pérez Carrillo de Albornoz.

— Viernes 17 de abril:

- «Proyectos de medicina en la Antártida», por el teniente coronel médico Asís Fernández Riestra.
- «Buceando entre hielos», por el capitán de navío Francisco Peñuelas González.

— Sábado 18 de abril:

- «Campañas Oceanográficas del *Las Palmas*», por el doctor José Ramón de Andrés.

— Lunes 20 de abril:

- «El Ejército de Tierra en la Antártida», por el coronel del Ejército de Tierra Pedro Ramírez Verdú y el comandante del Ejército de Tierra Fernando Ruiz Gómez, jefe de la actual Campaña Antártica.
- «La ciencia de la Tierra en la Antártida», por el capitán de navío Fernando Belizón Rodríguez, director del Real Instituto y Observatorio de la Armada.
- «Presencia histórica de España en la Antártida», por el capitán de fragata José Carlos Muñón Álvarez.

— Martes 21 de abril:

- «España y los polos en el momento actual», por Juan Antonio Martínez Cattáneo, embajador en misión especial para el Tratado Antártico.

Para más información consultar la página Web de la Armada:
www.armada.mde.es

XX Aniversario de la primera Campaña Antártica de buques de la Armada. Madrid, España

Durante los días 26, 27 y 28 del pasado mes de mayo de 2009, el Instituto de Historia y Cultura Naval celebró en Madrid unas jornadas para conmemorar el XX aniversario de la primera Campaña Antártica de buques de la Armada española.

Con motivo del regreso del BIO *Las Palmas*, una vez cumplida su duodécima campaña en la Antártida, tras los actos conmemorativos que tuvieron lugar en Cartagena los días del 16 al 21 de abril, el Instituto de Historia y Cultura Naval quiso poner el broche con estas jornadas.

Recordemos que los navegantes españoles, siguiendo los pasos del descubrimiento, en busca del paso entre los dos grandes mares, ya se habían aproximado a los mares australes de estas zonas polares desde el siglo XV. En su día, con motivo del Tratado Antártico, España mostró interés en estar presente en los mares y tierras polares, tratando de enlazar los logros científicos con su historia pasada. Con tal fin, el Ministerio de Defensa hizo aportaciones científicas, primero con la expedición del *Río Baker* en la Campaña Antártica 1987-1988 y, posteriormente con el apoyo directo de los buques oceanográficos de la Armada *Las Palmas* y *Hespérides*. Al conmemorar el vigésimo aniversario de la primera campaña antártica, llevada a cabo por el buque oceanográfico *Las Palmas*, se pretende potenciar la imagen institucional de la Armada y mostrar, al mismo tiempo, un merecido reconocimiento al personal de ésta y de otras instituciones civiles y militares que, en estrecha cooperación, han logrado que en estos veinte años España haya alcanzado renombre en la comunidad científica internacional.

Las sesiones tuvieron lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, Juan de Mena, 7, y la programación de las jornadas se llevó a cabo de la forma siguiente:

— Martes 26 de mayo:

- apertura a cargo del contralmirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval Gonzalo Rodríguez González-Aller;
- «El regreso de España a los mares polares», por el contralmirante secretario técnico del Comité Polar Español, Manuel Catalán Pérez-Urquiola.

— Miércoles 27 de mayo:

- Mesa redonda sobre el tema «Las primeras campañas de la Armada en la Antártida». Intervienen: Enrique Moreu Munáiz, capitán de navío, comandante del BIO *Las Palmas* (1988-1989) y jefe científico en la campaña 1990-1991 Francisco Peñuelas González, capitán de navío, componente del equipo de buceo en las campañas 1988-1989 y 1989-1990; 2.º comandante del *Las Palmas* (1989-1990). Asís Fernández Ries-

tra, teniente coronel médico y doctor en Medicina; participante en cuatro campañas con proyectos de investigación médica en la Antártida. Moderador: Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina; participante en las tres primeras campañas y en dos del Proyecto «San Telmo», (1994-1995).

— Jueves 28 de mayo:

- «Ecología en la Antártida: el prodigio de la supervivencia», por José Curt Martínez, coronel de Intendencia de la Armada, naturalista en las campañas 1988-1989 y 1989-1990.
- «Un reto para la ciencia», por Jerónimo López Martínez, profesor de la Universidad Autónoma de Madrid, presidente del Comité Nacional del Scientific Committee on Antarctic Research y miembro del comité organizador del Año Polar Internacional.

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

II Jornadas de Museos y Centros de Patrimonio Cultural Marítimo. Cartagena, España

Organizadas por el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA), durante los días 10 y 11 de junio de 2009 se han celebrado en Cartagena las II Jornadas de Museos y Centros de Patrimonio Cultural Marítimo, con la participación de los principales museos nacionales.

La organización pretende con estas jornadas dar continuidad al trabajo iniciado en 2008 con la celebración de las jornadas de museos navales y marítimos, y convertirse, con vocación de continuidad, en un foro donde compartir experiencias y conocimientos, realizar propuestas y encontrar soluciones a los diferentes problemas que plantea un patrimonio como éste. Servirán asimismo estas jornadas para presentar a los museos y centros que custodian y gestionan este patrimonio, la Asociación de Museos y Centros de Patrimonio Cultural Marítimo que pretende reunir a la mayor parte posible de instituciones, con el objetivo de proteger, investigar, documentar y dar a conocer este patrimonio.

Las jornadas tienen un doble contenido: por un lado son un marco en el que intercambiar opiniones, y por otro han servido para estructurar un trabajo común dentro del ámbito de la Asociación de Museos y Centros de Patrimonio Cultural Marítimo, que ha quedado constituida tras su celebración.

Se han desarrollado 12 ponencias de media, en dos sesiones, el primer día y tres ponencias y visita al Museo el segundo día, con dos interrupciones para el café y dos sesiones de coloquio. Ésta es la temática elegida y sus ponentes:

Primera sesión. Investigación y estudio

- «La investigación en el Museo Naval de la Armada en Madrid», por Luisa Martín- Merás, directora técnica de este museo;
- «La investigación en el Museo Marítimo de Barcelona. Un nuevo modelo», por Enric García Domingo, jefe de investigación de este museo;
- «La investigación en el Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián», por José María Unsain Azpiroz, codirector de este museo;
- «La investigación del Patrimonio Cultural Marítimo en Cantabria», por José Luis Casado Soto, director del Museo Marítimo del Cantábrico;
- «La investigación del Patrimonio Cultural Marítimo en Andalucía», por Carmen García Rivera, coordinadora del Centro de Arqueología Subacuática de Andalucía;
- «La investigación del Patrimonio Cultural Marítimo en Cataluña», por Javier Nieto Prieto, director del Centro de Arqueología Subacuática de Cataluña;
- «La investigación del Patrimonio Cultural Marítimo en Galicia», por Pablo Carrera López, director del Museo del Mar de Galicia;
- «La investigación del Patrimonio Cultural Marítimo en la Comunidad valenciana», por Asunción Fernández Izquierdo, directora del Centro de Arqueología Subacuática de Valencia.

Coloquio

Segunda sesión. Exhibición y difusión

- «Nuevas tecnologías en museos», por Rafael Azuar Ruiz, director del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA).
- «Un nuevo modelo de museo para el Museo Marítimo de Barcelona», por Roger Marcer i Barbé, director general del Museo Marítimo de Barcelona.
- «La colaboración entre la Universidad y el Museo. El contexto de la gestión del Museo de la Pesca», por Miguel Martí y Llambrich, director del Museo de la Pesca de Palamós.
- «Algunas reflexiones sobre la musealización del patrimonio marítimo», por Miguel Asensio Brounard, profesor titular de Psicología Cognitiva, Universidad Autónoma de Madrid.

Coloquio.

— día 11 de junio:

Tercera sesión. Conservación y preservación.

- «La conservación del Patrimonio Cultural Subacuático», por María de los Angeles Pérez Bonet, conservadora del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA).
- «La preservación del patrimonio flotante. Una línea prioritaria del Museo Marítimo de Barcelona», por Elvira Mata i Enrich, directora técnica del Museo Marítimo de Barcelona.
- «La pérdida sostenible como principio de conservación», por Ángel Fernández Ocampo, profesor titular de traducción e interpretación, Universidad de Vigo.

Coloquio.

Después de hacer una pausa para tomar café, se organizó una visita al Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA) y se hizo la presentación de la Asociación.

Para más información dirigirse a:

Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA).
Paseo del muelle Alfonso XII, 22. 30202 Cartagena, Murcia.
Telf.: 968 12 11 66, extensión 111.
Cle: información.arqua@mcu.es

J.A.O.

HOMENAJES

Homenaje a Cristóbal Colón en el aniversario de su muerte. Madrid, España

El pasado día 20 de mayo de 2009, se celebró en la Asociación Española de los Amigos de los Castillos, de Madrid, la mesa redonda «Conclusiones de los análisis forenses de los restos de Cristóbal Colón, el Príncipe de Viana y Sancho de Castilla», coincidiendo con el aniversario de la muerte de Cristóbal Colón, en la que los especialistas colombinos y forenses asistentes demostraron la realidad de los traslados colombinos y la autenticidad de sus restos mortales en orden a las fuentes documentales y últimas soluciones científicas de aquéllos. Se contó para ello con la intervención del profesor doctor

Miguel Botella, director del Departamento de Antropología Física de la Universidad de Granada; con la doctora Guadalupe Chocano, jefa de investigación en la Escuela de Guerra Naval, y con la doctora Anunciada Colón de Carvajal, directora de Asuntos Culturales AEAC.

Hizo la presentación de los ponentes Anunciada Colón de Carvajal, quien advirtió de la complejidad del tema y de la oportunidad de ofrecer los análisis de otros restos como puntos referenciales, así como de su trascendencia. La primera exposición corrió a cargo de Guadalupe Chocano, quien explicó las diferentes inhumaciones del Almirante y de sus familiares más cercanos, y las principales polémicas surgidas en Sevilla y en Santo Domingo. A continuación el profesor Botella hizo una relación pormenorizada de los últimos análisis forenses que practicó sobre los restos colombinos exhumados en Sevilla, además de los otros dos personajes reales.

Tras la exposición se abrió un interesante debate, en el abarrotado salón, centrado especialmente en el análisis genético de los restos mortales, situados en el mausoleo de la catedral, y en la cuestión del origen de don Cristóbal, puntos que fueron explicados por los ponentes destacando la falta de suficiente ADN del Almirante y la demostración de Savona como ciudad genovesa de su nacimiento.

Para más información dirigirse a: gchohig@fn.mde.es

G.C.

RECENSIONES

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: *Los soldados del rey (los ejércitos de la monarquía española, 1480-1700)*. Actas, 2008, 1070 pp., cuadros estadísticos.

Hace ya bastantes años, la aparición del libro de José Ramón Alonso *Historia política del ejército español* (Editora Nacional, 1974) supuso un fuerte impacto en la historiografía militar. El libro arracaba con el nacimiento de un ejército en agraz —el de la recién inaugurada dinastía borbónica— y terminaba con el final de la dictadura de Primo de Rivera. Más de doscientos años en un rico muestrario de hechos y situaciones, derivadas del ámbito militar al político.

Faltaba sin embargo el estudio profundo, riguroso y pormenorizado del ejército de los Reyes Católicos y de la dinastía de los Austria. Más de dos siglos de hegemonía española que exigieron y comportaron una complicada planificación militar, un numerosísimo cupo de soldados y un aluvión de recursos económicos no siempre acordes con la coyuntura.

Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense y uno de los mayores expertos en la historiografía militar, ha acometido la empresa con este estudio comprensivo de todo el despliegue militar español en los siglos XVI y XVII, aportando claves útiles para su comprensión y para superar cualquier perspectiva limitada, a la vez que entender las realizaciones de la estrategia táctica de los siglos austricistas.

El propósito, ciertamente ambicioso, se corresponde con su excelente resultado y abre nuevos horizontes en la historiografía militar, debiendo destacarse la claridad con la que consigue el planteamiento de unas situaciones de alta complejidad, dotándolas de una relevancia que el lector asume desde sus primeras páginas.

Sin temor a equívocos, puede decirse que estamos ante una obra excepcional, que combina la solidez del dato con la impecable redacción de un recorrido en el que no queda ningún cabo por atar.

TOMÁS PÉREZ, Fernando (y colaboradores): *Bibliografía de la Guerra de la Independencia*. Ministerio de Defensa y Ollero Ramos (coeditores) Madrid, 2008, 432 pp., ilustraciones, color.

Los complicados años que van de 1808 a 1814 ofrecen una visión histórica de diferentes matices contrapuestos que estudiosos, investigadores e historiadores no dudan en afrontar. Desde el cuantioso legado de los historiadores decimonónicos hasta el reciente impulso de las nuevas corrientes historicistas, los convulsos años de la guerra contra Napoleón han reflejado estados de opinión muy divergentes y aportado un extraordinario caudal de libros, ensayos, relatos e, incluso novelas, que cubren el más amplio horizonte divulgativo.

En un encomiable esfuerzo recopilador, el libro contiene 1.477 títulos, con sus correspondientes reseñas abreviadas y la reproducción de sus portadas, más las referencias específicas de cada publicación. Un auténtico alarde de aproximación temática que satisface a los más exigentes y complace a cuantos tengan el libro entre sus manos.

Las colecciones de centros bibliotecarios del Ministerio de Defensa se enriquecen, por tanto, con este corpus bibliográfico que tanto se echaba en falta. El aluvión de títulos de los últimos años tiene también su encuadre en la edición, lo que significa que, salvo alguna entrega pendiente —recuérdese que la guerra dura hasta 1814—, todo cuanto se ha escrito, publicado o difundido, figura entre las páginas de este libro.

Magníficamente presentado en su cuidada edición, *Bibliografía de la Guerra de la Independencia* es un auténtico lujo para el deleite visual, pero también un feliz hallazgo ante el encuentro de tanta historia almacenada.

UNALI, Anna: *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media*. Renacimiento (colección Isla de la Tortuga), Madrid, 2008, 280 pp.

Corsarios, piratas, bucaneros... Palabras que nos devuelven a lecturas de adolescencia y que entrañan comportamientos muy discutidos y discutibles. No es, sin embargo, el tema del acertado estudio de la profesora Unali, que otea en el Mediterráneo las incursiones de los corsarios catalanes durante la Edad Media. Una presencia que fue algo más que testimonial a juzgar por los excelentes resultados que obtuvieron.

El reino de Aragón, proyectado totalmente hacia el mar, con un comercio floreciente y unas relaciones mediterráneas plenamente consolidadas, era un marco más propicio para que corsarios y piratas se sintieran atraídos en sus actividades al margen de la ley; y así, en el estudio de la profesora Unali aparecen perfectamente definidos los conceptos y problemas de la piratería y el corso, con la descripción de sus embarcaciones, tripulaciones, alimentos, armas utilizables, evolución científica de la navegación, acciones de corso y piratería, el reparto del botín, las represalias y los tráficós considerados lícitos, así como los ilícitos; un muestrario de hechos y situaciones que la autora describe y analiza con indudable acierto.

Libro, por tanto, sugestivo y atrayente que informa, ilustra y, sobre todo entretiene, y máxime cuando el tema de la piratería vuelve a ser noticia, con los reiterados ataques en las costas de Somalia. Claro es que los medios no son los mismos que los que utilizaban nuestros aventureros catalanes en la Baja Edad Media.

Una atractiva presentación editorial, con la que Renacimiento, en su cuidada colección Isla de la Tortuga, dedicada al mundo de la piratería, consigue incorporar a los numerosos lectores del género al reclamo de sus títulos.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *La fragata Andoirinha*. Editorial Noray, Barcelona, 2009, 308 pp.

Uno de los mayores méritos de Luis Delgado, en su ya larga experiencia literaria (libro que reseñamos es el número quince de la saga), es la perfecta adecuación entre el hecho real de situaciones perfectamente definidas y la acción del personaje protagonista de la ficción. Una simbiosis plenamente conseguida y perfectamente ensamblada a lo largo de toda una trayectoria descriptiva, circunstancia que no podía estar ausente en el planteamiento y desarrollo de esta nueva aportación histórica.

En la fragata *Andoirinha*, el tercer Leñanza es ya brigadier con sólo veintiocho años, y sigue al mando de la *Proserpina*, «lista para desempeñar comisión». Participa en operaciones navales en la costa cántabra y defensa de Santoña, pero después se le confía una misión ciertamente arriesgada: la busca y captura de una fragata portuguesa que, con un cargamento de caudales españoles y al mando de un capitán poco fiable, debía navegar para España, pero de la que no se tienen noticias desde muchos meses atrás.

No voy a detallar, lógicamente, toda la peripecia que comporta la misión encomendada a Leñanza, y que Luis Delgado sabe exprimir poniendo en juego sus profundos conocimientos sobre la costa africana, con extraños países en formación, la posesión portuguesa de Lourenço Marques, sus confrontaciones con su gobernador y, por fin, el remate exitoso de la operación, con su nueva aventura romántica, acorde a las señas de identidad de todo novelista que se precie.

No se qué otras cubiertas de nuevos buques le quedan por pisar a nuestro marino, pero estoy seguro de que la peripecia personal y su encaje histórico, nos darán nuevas alegrías y satisfacciones en este recorrido emocional que el autor viene ofreciendo libro tras libro, en generoso alarde de erudición y amenidad, factores de acusada presencia a lo largo de toda su obra.

J.C.P.

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

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

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

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

Advertencias

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

