

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XXVII

2009

Núm. 106

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXVII

2009

Núm. 106



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: tercer 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>La navegación por la mar oceana y el Tratado de Tordesillas</i> , por Manuel Trigo Chacón	7
<i>El buque de guerra en el siglo XIX. La estrategia naval durante la Restauración</i> , por Jesús García del Valle Gómez	23
<i>El problema de la variación magnética en la cartografía atlántica: Diego Gutiérrez y la polémica de las cartas de doble graduación</i> , por Antonio Sánchez Martínez	49
<i>Los acontecimientos de marzo de 1939 en Cartagena. El hundimiento del Castillo de Olite, la mayor tragedia naval de la Guerra Civil</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	73
<i>Los maquinistas en el artículo «Submarinos republicanos bajo mando soviético (II)», de Willard Frank Jr. Comentarios</i> , por Antonio de la Vega Blasco	87
<i>La historia vivida: La vuelta al mundo de un naturalista a bordo del HMS Beagle</i> , por Fernando de la Guardia	103
<i>Documento: Traslado de los restos de Colón en el crucero Conde del Venadito</i>	107
<i>La Historia Marítima en el Mundo: La Biblioteca Naval del Ferrol</i> , por José Antonio Ocampo Aneiros	111
<i>Noticias Generales</i>	117
<i>Recensiones</i>	125

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Manuel Trigo Chacón es doctor en Derecho Internacional por la Universidad Complutense y Diplomado en Economía y Sociología. Diplomado asimismo en Altos Estudios Internacionales por la Universidad de París. Cursó estudios de Economía en Londres. En 1963-64, fue destinado a Oriente Medio, donde fue miembro de la Delegación Jordano-Israelí de la ONU, para la visita del Papa Pablo VI a los Santos Lugares. Estando en Jordania, Líbano e Israel, publicó varios trabajos de *Derecho Internacional Económico*, y más de cincuenta artículos y monografías sobre temas internacionales. Ha publicado *La Empresa Multinacional* en 1972, *Manual de Historia de las Relaciones Internacionales* en 1994, y *Derecho Internacional Marítimo* en 1996. En diciembre de 2008, se publica en dos tomos su obra más compleja, *Los Estados y las Relaciones Internacionales*. Ha sido oficial de la Armada con la MNU.

Jesús García del Valle Gómez es doctor ingeniero del ICAI, *Bellow* de la Institution of Mechanical Engineers (Reino Unido), de la que es representante, y vicepresidente del Comité V Centenario del Instituto de la Ingeniería de España. Patrono de la Fundación Universitaria San Pablo CEU y presidente del Patronato de la Fundación PPPC, es también miembro de honor de la Asociación Española para la calidad. Estudioso de la historia, en especial de la naval en todas sus vertientes, le interesan sobre todo las áreas relacionadas con la navegación de vela y la ingeniería naval. Es patrón de yate y aficionado a la construcción de modelos de buques y al proyecto de yates de vela.

Antonio Sánchez Martínez es licenciado en Filosofía por la Universidad de Murcia y a realizado estudios de grado y postgrado en la Universidad de Lieja (Bélgica), la Universidad Autónoma de Madrid, la Universidad de Oxford (Reino Unido), la Universidad de Chicago (Estados Unidos) y la Universidad de Harvard (Estados Unidos). En la actualidad trabaja para el centro de Ciencias Humanas y Sociales del CSIC y está finalizando su tesis doctoral sobre representación cartográfica en la ciencia moderna española. Como autor ha publicado o están en vías de publicación algunos artículos sobre dicha temática en revistas nacionales e internacionales de reconocido prestigio entre las que se encuentran: *Imago Mundi*, *Arbor*, *Nuevo Mundo*, *Mundos Nuevos*.

Juan Antonio Gómez Vizcaíno es coronel de Artillería en situación de retiro y doctorando en Logística y Tecnologías para los Sistemas de Defensa en la Universidad Politécnica de Cartagena. Sus actividades culturales le llevaron a dirigir el Aula de Cultura de Historia Militar «Comandante Villamartín», de la Fundación Emma Egea, de Cartagena. Es autor de numerosos trabajos, entre los que destacamos: *Panorámica de la Artillería como Real Cuerpo y Arma en la ciudad de Cartagena*; *Antonio Escañó García de Cáceres (1752-1814)*; *Antonio Barceló y Pont de la Terra, de patrón de jabeque-correro a teniente general de la Real Armada*; *la Guerra de la Independencia en Cartagena (1808-1814)*. Colabora con varias revistas nacionales relacionadas con la Historia Militar.

Antonio de la Vega Blasco es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada y doctor en Historia. Como investigador ha publicado estudios sobre el Cuerpo de Maquinistas de la Armada y escrito los libros *La propulsión mecánica en la Armada* y *El resurgir de la Armada: el Certamen naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, éste último en colaboración con Pilar Fernández de Cañete y otros autores. Colaborador de la *Revista General de Marina*, de la que recibió el premio Oquendo en 1981, y de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, participa en seminarios del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

NOTA EDITORIAL

Llegamos, con este número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, al segundo semestre del año 2009. Son casi veintisiete años de un enorme esfuerzo colaborador y de redacción en los que esta publicación trimestral ha intentado cumplir sus objetivos trazados en su nacimiento que, resumiendo, no son otros que los de ser instrumento para fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones. Por esta razón, además de promover los trabajos de investigación de acciones históricas navales y de temas relacionados con las ciencias aplicadas a la navegación, tratamos, en cada número, de seleccionar temas de muy diverso carácter y no encasillarnos demasiado en temas monográficos, aunque pudieran ser de importancia capital en nuestra Historia Naval.

Este número diversifica sus temas, tocando los de navegación, construcción naval, ciencias aplicadas a la mar, para terminar con dos temas cercanos en el tiempo, uno sobre el hundimiento de una unidad naval lo que equivale siempre a tragedia de tragedias y otro final con unas opiniones de peso sobre un artículo anterior publicado también en nuestra REVISTA. Algo de debate o polémica no viene mal.

Así, en esta singladura número 106, Manuel Trigo Chacón con *La navegación por la mar oceánica y el Tratado de Tordesillas*, desarrolla su visión de este acuerdo, no por exhaustivamente «tratado», trascendental para la Historia de la Humanidad. En *El buque de guerra en el siglo XIX, la estrategia durante la Restauración*, Jesús García del Valle nos vuelve a deleitar con sus conocimientos de construcción naval, ahora metido de lleno en este período tan controvertido de nuestra historia. Antonio Sánchez Martínez nos ilustra con un tema de ciencias aplicadas en *El problema de la variación magnética en la cartografía Atlántica: Diego Gutiérrez y la polémica de las cartas de doble graduación*. Cierran los trabajos de colaboración una visión de Juan Antonio Gómez Vizcaíno sobre el hundimiento del *Castillo de Olite* en su artículo *Los acontecimientos de marzo de 1939 en Cartagena. El hundimiento del Castillo de Olite, la mayor tragedia de la Guerra Civil*; y un trabajo de Antonio de la Vega Blasco que en su artículo *Los maquinistas en el artículo «Submarinos republicanos bajo mando soviético (II)»* rebate con diversos argumentos ciertas tesis que nuestro también colaborador William Frank Jr. ofrecía en un artículo publicado en el número 66 del año 2000.

Ya en nuestras secciones fijas y dentro de la Historia Viva, Fernando de la Guardia nos habla del célebre naturalista Darwin en *La vuelta al mundo de un naturalista a bordo del HMS Beagle*; José María Madueño nos presenta un Documento sobre el traslado de los restos de Cristóbal Colón en el crucero *Conde de Venadito* desde La Habana a Cádiz en diciembre del año 1899 y José Antonio Ocampo en su Historia Marítima en el Mundo nos habla sobre *La Biblioteca Naval de Ferrol*. Cierra el número las Noticias Generales aportadas por José Antonio Ocampo y las Recensiones de 4 títulos según la opinión de José Cervera Pery.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

LA NAVEGACIÓN POR LA MAR OCÉANA Y EL TRATADO DE TORDESILLAS

Manuel TRIGO CHACÓN
Doctor en Derecho

Castilla, Aragón y Portugal

Al cerrarse la Edad Media existen en el territorio de la Península tres grandes unidades políticas: Portugal en el oeste, Aragón en el este y Castilla en el centro. Portugal, destacada de Castilla en el siglo XI en forma de un condado, constituido en reino independiente con Alfonso Enrique, termina la conquista de su territorio en el siglo XIII, con Alfonso III, y afirma su independencia en el siglo XIV, con Juan I y la batalla de Aljubarrota en 1385. En el otro flanco de la Península, Aragón el que en tiempos de Jaime I realizó (siglo XIII) la conquista de Valencia y Baleares, y terminada su tarea reconquistadora, emprendió una política de expansión por el Mediterráneo. En el centro, Castilla aún tardará dos siglos en terminar la reconquista.

Unidas Castilla y Aragón por el matrimonio de Fernando e Isabel, las empresas e ideales castellanos y aragoneses se hicieron empresas e ideales nacionales. Aragón prestó su ayuda a Castilla para terminar la Reconquista, y Castilla contribuyó con sus fuerzas a la empresa aragonesa de expansión mediterránea. En relación con Francia, Castilla, por oposición a Aragón, había realizado durante la Edad Media una política de alianza con el Estado vecino, mientras que Aragón había buscado su alianza con Inglaterra. A partir de ahora, Castilla y Aragón tienen una misma política orientada a lograr el cerco de Francia, a la cual responde la política matrimonial de los Reyes Católicos. Con los Reyes Católicos, pues, Castilla y Aragón realizan empresas comunes en África, en Italia, y una determinada oposición a Francia mediante una política matrimonial.

Las guerras de Italia y las Alianzas Dinásticas.

En Italia, el testamento de Alfonso V había separado Nápoles del reino de Aragón, en donde reinaba una rama bastarda aragonesa. Carlos VIII, animado por deseos de reconquistar los Santos Lugares e interesado en ensanchar sus fronteras naturales, ambicionaba, como primera etapa, la conquista de Nápoles, alegando los antiguos derechos de la Casa de Anjou. Hubo un momento

en Italia en que Lorenzo de Médicis había logrado mantener un cierto equilibrio entre los distintos Estados italianos, impidiendo la intervención extranjera. Pero muerto Lorenzo de Médicis volvió a surgir la lucha dentro de los Estados y de un Estado con otro. Carlos VIII recibió varias solicitudes de intervención, entre ellas la de Ludovico el Moro, que gobernaba en nombre de su sobrino, Juan Galcazzo, el Ducado de Milán, que aspiraba a usurpar. Pero a esto se oponía el rey de Nápoles, por lo cual Ludovico sugirió al monarca francés la conquista de este reino, como medio de librarse de su enemigo. Antes de la intervención, Carlos VIII trató de garantizar la seguridad de sus fronteras, entregando a Maximiliano el Franco Condado y el Artois, y a España, por el Tratado de Narbona, más conocido por el nombre de Barcelona, en donde se ratificó, el Rosellón y la Cerdeña a cambio de su neutralidad, y con la única condición de que no se atacase al Estado Pontificio.

Seguro con estas garantías, Carlos VIII cruzó los Alpes, atravesó el Milanesado, Florencia y los Estados Pontificios mediante negociación, pero la concesión arrancada por la coacción al Pontificado del libre paso por sus Estados Pontificios, quebrantaba las cláusulas del Tratado de Barcelona. En respuesta, Fernando el Católico envió una embajada al monarca francés, pidiéndole que desistiera de su propósito de conquistar el reino de Nápoles, que era feudo de la Santa Sede, y como el monarca no accediera, los embajadores españoles don Juan de Albión y don Antonio Fonseca rasgaron en su presencia el Tratado de Barcelona. Pocos días después Carlos VIII se hacía dueño de Nápoles, entrando en la capital (1495).

Fernando el Católico formó entonces la coalición de Venecia, en la que entraron Alejandro VI, Venecia, Maximiliano, el duque de Milán, Ludovico el Moro y los Reyes Católicos. El ingreso de Milán en la Liga, separándose de la amistad francesa, fue un éxito diplomático obtenido por el embajador español, Fray Juan Deza, y la alianza de Venecia fue debida a Lorenzo Suárez de Figueroa.

Ante la amenaza que la Liga suponía, Carlos VIII, dejando una guarnición en Nápoles, abandonó este reino. Después de la batalla de Fornovo logró atravesar los Apeninos, y ajustada una paz por separado con Ludovico el Moro, pasó los Alpes. Entretanto, Gonzalo Fernández de Córdoba ayudaba a Ferrantino a la reconquista del reino de Nápoles. Derrotando en Seminara a los franceses, el Gran Capitán consiguió después la capitulación del duque de Montpensier en Atella y con ella la conquista de Nápoles.

Comenzaron entonces las negociaciones entre Fernando el Católico y Carlos VIII, y después con su sucesor, Luis XII. Pretendía de nuevo éste, alentado por algunos príncipes italianos, la conquista del Milanesado y Nápoles, y Fernando el Católico le propuso el reparto de este último reino, sirviéndole de justificación la demanda de auxilio que el rey de Nápoles había hecho a los turcos. Como consecuencia, se firmó el Tratado de Granada, por el cual, se adjudicaba a España, Apulia y Calabria, y a Francia, el Abruzzo y la tierra de Labor, que eran la parte más fértil del reino. El Papa dio su aprobación al Tratado.

Conquistando el Milanesado, Luis XII envió un ejército a Nápoles el cual se apoderó de Capua, capitulando Fadrique, rey del Estado napolitano. Por su parte, Gonzalo de Córdoba, desde Sicilia pasó a Calabria, de cuya tierra se apoderó, haciendo prisionero a don Fernando, heredero del reino.

Pero pronto surgió la discordia entre los aliados por la posesión de unos territorios mal delimitados de la región central, que ocupaban los franceses. Falto de recursos, el Gran Capitán se retiró a Barletta, en donde se situó a la defensiva. Recibidos los refuerzos de España, venció a los franceses, en la batalla Seminara, en tanto que la escuadra española triunfaba en aguas de Otranto. Estas victorias permitieron al Gran Capitán salir de Barletta y dirigirse a Ceriñola, en donde obtuvo, sobre el duque de Nemours, uno de sus más brillantes triunfos; como consecuencia de éste los españoles quedaron dueños del reino de Nápoles. Esta victoria fue refrendada poco después por la de Garellano, a la que siguió la rendición de Creta (1504) y la posesión de todo el reino. Nápoles quedó incorporado a España en 1504.

Muerta Isabel y regente don Fernando, pactó éste con Luis XII un nuevo tratado, el de Blois (1505), por el que Fernando el Católico se casaría con Germana de Foix, y cuyas principales cláusulas eran las siguientes:

El rey de Francia renunciaba a favor de su sobrina en calidad de dote, a la parte del reino de Nápoles que le había sido adjudicada por el Tratado de Granada, con la condición de que, si no había hijos varones de este matrimonio, el territorio volvería a Francia, Fernando se obligaba a entregar un millón de ducados como indemnización en el plazo de diez años, rescatables en el caso de que los Estados volvieran al rey de Francia.

El Tratado había sido concertado para contrarrestar los propósitos de Felipe el Hermoso, de una alianza francesa, pero muerto este príncipe. Fernando el Católico volvió a su política anti-francesa. Durante su segunda regencia se afianzó definitivamente la política española en Italia.

Antes de regresar a España, Fernando el Católico y Luis XII celebraron una entrevista en Siena (1507), a la que acudió el Gran Capitán. Quedó entonces acordada una acción combinada contra Venecia en Italia. La República veneciana, durante la guerra, había acrecentado sus posesiones en la península, a costa de las potencias beligerantes y poseía varios puertos de Nápoles. Contra ella se formó la Liga de Cambray, en la que entraron el pontífice Julio II, Fernando el Católico, Luis XII y Maximiliano I (1508-1510). El fin declarado era la guerra contra los turcos, pero en realidad se trataba de rescatar de manos venecianas las plazas perdidas por cada uno de los participantes. El ejército de la Liga, mandado por Luis XII, venció al de Venecia en Aguadel, y fueron rescatadas las plazas codiciadas.

Pero pronto surgió la discordia entre los componentes de la Liga. Julio II aspiraba a expulsar de Italia a los extranjeros, y para ello no consideraba conveniente el aniquilamiento de Venecia, que servía de escudo a Italia contra los turcos, por cuyas razones hizo la paz separada con Venecia. Luis XII y Maximiliano acordaron entonces la guerra contra Venecia, y el Pontífice, por su parte, se atrajo a Fernando el Católico mediante la investidura del reino de

Nápoles y formó la Liga Santa (1511), en la que entraron Enrique VIII de Inglaterra y Maximiliano. El Ejército francés, mandado por el duque de Nemours, derrotó a los venecianos en Brescia y al ejército de la Liga en Rávena, pero el duque murió en la batalla. Julio II consiguió que fuera restablecido en Milán Maximiliano Sforza, hijo de Ludovico el Moro, así como don Ramón de Cardone, virrey de Nápoles, restaurando también a los Médicis. Julio II había conseguido que Nápoles quedase sólo en manos de los italianos.

Luis XII trató de recuperar el Milanesado y se alió con Venecia, separada ya del nuevo pontífice, León X. Pero el ejército francés fue derrotado en Novara, y Fernando el Católico aprovechó la ocasión para realizar la invasión de Navarra, mientras que Enrique VIII desembarcaba en Calais. Luis XII tuvo que limitarse a la defensa de su reino y acabó por firmar la paz. La guerra fue reanudada por Francisco I, que volvió a hacerse dueño del Milanesado después de la victoria de Marignan.

Política matrimonial

De una manera sistemática los Reyes Católicos realizaron una política exterior, cuya base fue lo que pudiéramos llamar el matrimonio por razón de Estado, como instrumento de una política no dinástica, sino nacional, cuyo interés fue en primer lugar la unidad española, llevada a cabo por el matrimonio de los propios reyes y asegurar la frontera portuguesa, sentando las bases de la futura unidad ibérica así como realizar el cerco de Francia. Gran empeño pusieron los reyes en lograr por medio de su política matrimonial la amistad de Portugal. Por el Tratado de Terceiras de Moura se pactó el matrimonio de Alfonso con Isabel, primogénita de los Reyes Católicos. Después de varias vicisitudes, el matrimonio se celebró en 1496, pero a los pocos meses moría don Alfonso, al mismo tiempo que la rivalidad suscitada por el descubrimiento de América distanció a los dos Estados peninsulares.

A Juan II sucedió Manuel I, quien contrajo matrimonio con la infanta Isabel (1497), siendo doña Isabel y don Manuel jurados como herederos de los reinos de Castilla, León y Granada en las Cortes de Toledo. Negáronse hacer análogo juramento las Cortes Aragonesas, pero nacido de este matrimonio el infante don Miguel fue jurado como heredero de las Cortes de Zaragoza, Ocaña y Lisboa. Pronto murió la reina Isabel y, a los dos años de edad, el infante don Miguel. Persistieron los reyes en su política, concertando el matrimonio de don Manuel con su hija doña María (1500), de cuyo matrimonio nació la infanta Isabel, esposa del futuro Emperador y madre de Felipe II.

La anexión de Navarra fue intentada por vía matrimonial, pero en su empeño fracasaron los reyes. Volviéronse entonces hacia Inglaterra, con objeto de realizar el cerco de Francia. Aragón seguía reivindicando el Rosellón y la Cerdeña, y Castilla no olvidaba el apoyo prestado por Luis XI a la causa de La Beltraneja. Carlos VIII había exigido a los Reyes Católicos que no casaran a sus hijos sin el consentimiento del rey de Francia, pero roto el Tratado de

Barcelona, los Reyes Católicos quedaron en libertad. Pudo entonces concertarse el matrimonio de Arturo, heredero de Inglaterra, con Catalina, hija de los Reyes Católicos, y muerto Arturo, el de esta misma infanta con Enrique VIII, de cuyo matrimonio nació María Tudor

Con el emperador Maximiliano se concertó en 1490 el matrimonio del único hijo y heredero de éste, don Felipe, futuro soberano de los Países Bajos, con doña Juana, segunda hija de los Reyes, y el de Margarita, hija de Maximiliano, con el príncipe don Juan. En 1496, una flota partía de Laredo conduciendo a Flandes a doña Juana, y realizada la boda de ésta con don Felipe, las mismas naves trajeron a España a doña Margarita, que desembarcó en Santander, y poco después contrajo matrimonio en Burgos con el príncipe don Juan, que moriría seis meses después.

Política africana. Canarias y Orán

En la política africana convergen, como hemos dicho, los intereses castellanos y aragoneses. Contrapuestos, en cambio, fueron los intereses de Castilla y Portugal. Juan XI aspiraba al dominio de las Canarias y de la costa de Guinea, es decir, el litoral occidental de África. En 1480, el Tratado de Toledo zanjaba la cuestión, reconociendo a Castilla el señorío de las Islas Canarias, mientras que Castilla reconocía a los portugueses la plena soberanía sobre las costas de Guinea, con inclusión del reino de Fez. El Tratado, que se sometió a la ratificación del papa Sixto IV; era un verdadero reparto del espacio oceánico, precursor de influencias, de la que se llegaría a realizar más adelante por las bulas alejandrinas y el Tratado de Tordesillas.

La conquista de las Canarias comenzó en tiempos de Enrique III. Se inició entonces con la expedición de Juan de Bethancourt y Gedifer de la Salle. En tiempo de los Reyes Católicos, don Diego García Herrera y doña Inés de Peraza, herederos de los derechos de los primeros expedicionarios, renunciaron a ellas en favor de los Reyes Católicos, que decidieron completar la conquista de las Islas. La de Gran Canaria fue llevada a cabo por don Pedro de Vera y la de la Palma y Tenerife por Alfonso Fernández de Lugo. La conquista estaba terminada hacia 1495 y la colonización se hizo rápidamente, hasta tal punto de que, en 1514, los antiguos príncipes se tenían por verdaderos castellanos.

Desde las Islas Canarias se realizaron varias expediciones a la costa africana, entre ellas la de Diego García Herrera, el fundador de Santa Cruz de Mar Pequeña, en 1476.

En 1497, en el norte de África, don Pedro Estopiñan, por cuenta del duque de Medina Sidonia, se apodera de la plaza de Melilla. A la iniciativa privada siguió la real, dando cumplimiento al testamento de la reina Isabel. Durante la segunda regencia de don Fernando el Católico, el cardenal Cisneros fue propulsor de la política africana. Una flota enviada por el rey conquistó el peñón de la Gomera, y otra expedición dirigida por Cisneros, que sufragó todos los gastos, y por Pedro Navarro, se apoderó de Orán,

Sacit Ámetam



Reproducción de la obra "Cosmografía" de 1482 de Ptolomeo, astrónomo y geógrafo del s.II, referente cartográfico en la Edad Media y en la época de Reyes Católicos. Curiosamente fue robado este verano de la Biblioteca Nacional y el 8 de noviembre 2007, fue devuelto por el director del F.B.I .Existen dos ejemplares en el mundo ambos en España, el coloreado es único,realizado en pintura aguada.

Bugía y Trípoli. Pero el desastre de las tropas mandadas por García de Toledo en la isla de Gelves (1510) determinó un momentáneo paréntesis en las conquistas africanas.

El descubrimiento de América y sus consecuencias internacionales

El descubrimiento de América significó una formidable ampliación del horizonte geográfico en el que hasta entonces se había desarrollado la historia europea. La mentalidad y cultura europeas alteran su escala de referencias, siendo muy amplias las repercusiones directas o indirectas que el descubrimiento tuvo en los más distintos aspectos de la vida. Pero concretándose al plano de la política internacional, la repercusión inmediata y directa del

descubrimiento durante el reinado de los Reyes Católicos fue una cuestión de límites y competencias con el reino portugués, que al fin hubo de ser pacíficamente zanjada. La noticia del descubrimiento sorprendió y alarmó a la corte portuguesa e, inmediatamente, comenzaron los cambios de embajada para llegar a una negociación. Pendiente ésta, los Reyes Católicos obtuvieron de Alejandro VI las famosas bulas, entre las cuales está la llamada «Intercaetera» (4 de mayo de 1493), en la cual se establece la partición de los dominios españoles y portugueses a un lado y a otro de una línea meridiana cien leguas al oeste de las islas Azores, frente a las pretensiones portuguesas de que la partición se hiciera a lo largo de un paralelo.

Las negociaciones continuaron sobre esta base, decidiéndose en el tratado de Tordesillas (1494), cuya cláusula primera fija el meridiano de partición a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, quedando el hemisferio occidental para Castilla y el oriental para Portugal. Por la segunda cláusula los contratantes se comprometían a no realizar exploraciones en el hemisferio atribuido a la otra parte. Por la tercera se fijó un plazo de diez meses para marcar el meridiano fronterizo y por la cuarta y última se concede a los castellanos el derecho a atravesar la zona portuguesa en su camino hacia el Este. El tratado de Tordesillas zanjaba definitivamente la cuestión, rectificando ligeramente las bulas de Alejandro VI, que constituyen el último gran acto de soberanía universal del Pontificado.

Rivalidad entre España y Portugal

Muy pronto comenzaron los problemas entre España y Portugal, pues ambos estados deseaban expandirse por el Atlántico. Para entender el proceso que se relata a continuación hay que recordar que en el siglo xv en la Europa occidental, religión y política están totalmente unidas, lo que explica la intervención de los Papas de Roma en los conflictos entre españoles y portugueses.

Ya a mediados del siglo xv, cuando se hicieron notables los descubrimientos portugueses, éstos acudieron al papa de Roma quien les concedió la exclusividad en las exploraciones de conquista mediante dos documentos papales o bulas pontificias: Primero se publicó la bula *Romanus Pontifex* de 1454 que concede al rey Alfonso de Portugal la posibilidad de conquistar tierras en manos de musulmanes o paganos, amenazando con la excomunión a quienes obstaculicen estas conquistas. Posteriormente fue publicada la bula *Inter Caetera* de 1456 que confirmaba lo anterior y dejaba en manos de los reyes portugueses todas las nuevas tierras que se descubriesen más allá del cabo Bojador, incluyendo todo el centro y sur de África y cualquier territorio que encontrasen en su proyecto de llegar a la India.

A pesar de que por los anteriores documentos el Papa otorgaba la exclusividad de los descubrimientos en el Atlántico, existía el problema de las islas Canarias, bajo control de los reyes de Castilla. Por esta razón, Portugal y España firmaron el tratado de Alcasovas en 1479, que trazaba un paralelo a la

altura de las islas Canarias: los castellanos podrían explorar y conquistar tierras al norte de esa línea, los portugueses al sur. Esto dejaba libre el camino portugués ya muy avanzado para circunnavegar África como medio de llegar a las Indias, puesto que los españoles tenían prohibido navegar más al sur de las Canarias. Pero el problema se agudizó cuando la expedición de Colón, navegando al sur de esa línea para evitar los vientos contrarios, descubrió nuevos territorios que el rey de Portugal, en aplicación del tratado de Alcasovas, reclamó. Ante el problema planteado, los monarcas españoles acudieron al papa Alejandro VI, español, que les concedió mediante varias bulas, la exclusividad de los descubrimientos que se hiciesen por la zona de «las Indias», viajando hacia el oeste.

Dos de esas bulas, publicadas en 1493, después del primer viaje de Colón, se denominan también *Inter Caetera*, como la bula concedida a los portugueses en 1456. Esas bulas de 1493, concedían a España derechos sobre las nuevas tierras descubiertas, siempre y cuando no estuviesen ya bajo el control de otro príncipe cristiano, lo que respetaba las conquistas portuguesas. En la primera bula *Inter Caetera* de 1493, el Papa concede derechos sobre las nuevas tierras descubiertas a los españoles. La segunda bula *Inter Caetera*, definía los territorios españoles como los situados más allá de cierta línea imaginaria, la cual se describe con las siguientes palabras: «...la cual línea diste de las islas que vulgarmente llaman Azores y Cabo Verde cien leguas hacia occidente y mediodía,...»

Estas bulas de 1493, suponen un importante éxito de los castellanos, en cuanto limitan los antiguos derechos portugueses a expandirse por el Atlántico. Sin embargo, con estas decisiones papales, el problema entre portugueses y españoles no se resolvía. Las bulas primeras dejaban en manos portuguesas el sur de África, pero también «Las Indias», y Colón creía que había alcanzado «Las Indias» viajando hacia el oeste.

El tratado de Tordesillas

Ante esta situación, representantes de las dos coronas se reunieron y así nació el tratado de Tordesillas en 1494, que supone la división de los nuevos territorios en torno a una línea imaginaria trazada «a trescientas setenta leguas de las islas de Cabo Verde para la parte de poniente». Hacia el oeste de esa línea las nuevas tierras descubiertas serían españolas, mientras que al este de la misma pertenecerían «al dicho señor rey de Portugal y a sus sucesores para siempre jamás».

Los «ganadores» de este tratado de Tordesillas serían los portugueses, pues ante el avance de los descubrimientos en América la parte más próxima de este continente a las islas Cabo Verde, el actual Brasil, quedaría dentro de su zona. Algunos historiadores consideran que es muy posible que los portugueses conociesen ya la escasa distancia de las costas brasileñas a las islas Cabo Verde y de ahí su insistencia de «mover» la línea de las bulas *Inter Caetera* 200

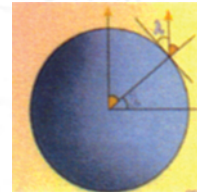
♦EL TRATADO DE TORDESILLAS Y LAS MATEMÁTICAS

El 7 de junio de 1494 se firmó el **Tratado de Tordesillas**, por el que los *Reyes Católicos* y *Juan II rey de Portugal*, establecían un reparto de las zonas de conquista y anexión del nuevo mundo mediante una línea divisoria del Océano Atlántico y de los territorios adyacentes: para Castilla serían los territorios situados más allá de 374 millas al Oeste de las islas de *Cabo Verde*. Uno de los mapas de referencia de esta época era el de Ptolomeo

Pero, ¿Cómo quedaba la línea divisoria entre ambos territorios?



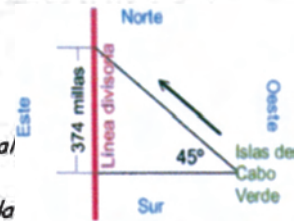
1. - Cuando se trata de calcular la *latitud Norte-Sur* no hay ningún problema, pues, no hay más que medir el ángulo que forma la estrella Polar con la horizontal. Entonces conociendo el arco de circunferencia descrito se tiene el desplazamiento Norte-Sur. (Fig. 2)
2. -Pero para medir la *longitud Este-Oeste* no existe ninguna estrella que sirva de referer



Los Reyes Católicos plantearon el problema a un matemático mallorquín llamado *Joaquín Ferrer*, que propuso la siguiente solución basada en sus conocimientos trigonométricos: *"En un triángulo rectángulo con un ángulo de 45° los catetos miden lo mismo. Lo que se expresa diciendo que la tangente trigonométrica del ángulo de 45° es 1. Así que para obtener un cateto horizontal de 374 millas se partiría de las islas de Cabo Verde con un ángulo de 45° respecto al paralelo con dirección Noroeste. Se navegaría en línea recta (por la hipotenusa del triángulo) observando siempre el desplazamiento Norte-Sur, y cuando éste sea de 374 millas hemos llegado a la línea divisoria decidida en el tratado"*.

Como se ve el razonamiento es muy simple y factible, pero, los Reyes Católicos no creían en la Trigonometría y lo resolvieron del modo siguiente:

"Tomaron 20 marineros de cada parte, Castilla y Portugal los más honestos y responsables y se hicieron a la mar desde Cabo Verde. Cada uno indicaría por donde pasaba la línea divisoria en su opinión y se calcularía la media de las 40 opiniones".



leguas hacia el oeste. A su vez los reyes españoles cedieron para evitar una posible guerra con Portugal que podría sumarse a la que estaba a punto de estallar con Francia. Este tratado permitía a los portugueses conservar íntegras sus aspiraciones de conquista sobre la India a la que llegará la expedición de Vasco de Gama, sólo tres años después de la firma de Tordesillas.

Esta situación se mantuvo más o menos estable hasta que en 1522 la expedición de Magallanes tuvo éxito y demostró la rentabilidad de una ruta hacia las Indias por el oeste y circunnavegando América por el sur. Si la línea trazada en el tratado de Tordesillas se prolongaba hacia el otro hemisferio, los españoles comenzaron a afirmar que las islas Molucas, entre otros territorios, quedarían en la zona española. Por esta razón se acordó el tratado de Zaragoza, por el cual el rey de España en 1529 vendía «todo derecho, acción, dominio, propiedad, posesión o casi posesión y de todo derecho a navegar, contratar y comerciar en el Maluco, por 350.000 ducados de oro». Con este acuerdo las islas Molucas y las de las Especies quedan en manos portuguesas, mientras España se concentraba en la creación de un imperio en América y «descuidaba» sus intereses en Asia.

La firma del tratado de Tordesillas, en 1494, tuvo lugar entre dos acontecimientos de gran alcance en la definición del mundo moderno. En 1492 el Descubrimiento de América por Colón, al servicio de los Reyes Católicos y en 1498, el descubrimiento del camino marítimo a la India, por Vasco da Gama, al servicio de la Corona portuguesa.

La generalidad de la historiografía hispana sitúa entre la era pre colombina y post colombina la gran línea de demarcación de la historia moderna, con la llegada de Colón al Nuevo Mundo y con la incorporación de ese gran continente al rol de las tierras entonces conocidas y al encuentro de culturas y civilizaciones que vino a suponer. Otras, como el historiador inglés Toymbee, prefieren distinguir, para el mismo efecto, el viaje de Vasco da Gama y sus posteriores consecuencias de apertura al Oriente, marcando el inicio de una política de expansión y de desarrollo de las relaciones internacionales. Ya Adam Smith estimaba que los acontecimientos más grandes e importantes de la historia de la humanidad habían sido el Descubrimiento de América y el paso de los portugueses hacia las Indias Orientales. Los dos hechos se complementaban y entre ambas fechas fue firmado el tratado de Tordesillas.

Todo ello suponía, después de Tordesillas y Setúbal, donde también se firmó por Portugal, el compartir epopeyas, partición de zonas de influencia, partición de tierras, partición de gentes y partición, sobre todo, de una gran tarea que parecía demandar esfuerzos y medios, bienes y personas que en mucho excedían las posibilidades y disponibilidades de cada uno de los dos pueblos peninsulares. Tordesillas, fue en un momento singular de la diplomacia, la habilidad de saber negociar y acordar y la madurez de saber acatar y respetar, dio capacidad para concentrar hombres y haciendas en objetivos ultramarinos. Tordesillas permitió la formación y el desarrollo de muchas regiones del mundo a que españoles y portugueses se consagraron, evitando el enfrentamiento entre los reinos peninsulares.

Se comprende hoy el irónico comentario atribuido a Francisco I de Francia, de que le gustaría ver el testamento de Adán, para comprobar si nuestro primer padre había dejado en herencia el planeta a castellanos y portugueses, excluyendo a todos los demás pueblos. Pero, por el contrario, lo que puede parecer un vetusto acto jurídico-diplomático, fruto de una época ultrapasada y que merecería sólo ser recordado como una efemérides, constituye, por motivos varios, un hecho histórico digno de reflexión, que contiene en sí mismo elementos de modernidad y actualidad que deben ser destacados.

Los antecedentes del tratado de Tordesillas

La guerra de sucesión a la Corona de Castilla, en la que Portugal y el Rey Don Alfonso V apoyarían la causa de Doña Juana la Beltraneja contra Doña Isabel y Don Fernando, los futuros Reyes Católicos, terminaría con la firma, el 4 de septiembre de 1479, del Tratado de Alcasovas. Éste, además de las condiciones de la paz, establecía los derechos a la posesión de las tierras ya descubiertas y respectivas zonas de influencia: para Portugal el dominio sobre el reino de Fez, las ya lusas islas Atlánticas (Azores y Madeira) y Guinea; para Castilla, las islas Canarias, y, además, se reservaba a Portugal la exclusiva de la navegación y comercio del paralelo de las Canarias hacia el sur.

Cristóbal Colón, que hizo su iniciación náutica en Portugal, donde vivió varios años y donde se casó con una portuguesa, la hija del donatario de la isla de Porto Santo, propuso, en 1483-1484, al Rey portugués Don Juan II, llegar a la India por occidente, propuesta que no mereció la aprobación del monarca lusitano. Quizá porque el camino no le parecía tener posibilidades y probablemente porque contrariaba la preparación meticulosa, prudente y secreta de la gran empresa del camino marítimo a la India por Oriente, bajando el Atlántico y subiendo el Índico, como vendría a realizar Vasco de Gama, algunos años después. En 1486 el genovés consigue una entrevista con los Reyes Católicos y les presenta el plan rechazado por el monarca portugués. Tras seis años de vicisitudes varias, es finalmente aprobado por la Corona española en abril de 1492 y puesto en marcha el 12 de octubre del mismo año, con la partida de la flota colombina de Palos de la Frontera.

Al regresar de las Antillas, en marzo de 1493, Colón hizo escala en Portugal y acudió a don Juan II a darle, en primera mano, la noticia de su descubrimiento, que el Rey luso consideró haber efectuado en la zona reservada a Portugal por el Tratado de Alcasovas.

El mes siguiente, informados los Reyes Católicos, en Barcelona, de la hazaña del genovés y de las pretensiones del soberano portugués, nace un conflicto entre Castilla y Portugal, que los portugueses alegan en base a la partición en latitud de la paz de Alcasovas, y reivindican la posesión de las tierras descubiertas por Colón, y preparan una escuadra en Azores para tomar posesión de ellas. Los reyes españoles recusan y, en una primera fase, Fernando de Aragón lanza una gran ofensiva diplomática en Roma, junto al Papa, mandan-

do editar una carta impresa de Colón con la noticia de la nueva tierra, y consiguiendo que Alejandro VI, el valenciano Rodrigo Borja, promulgara bulas papales que atribuían el occidente a Castilla, más allá de un meridiano contado 100 leguas allende las Azores o Cabo Verde, posiblemente sugerido por Colón.

Los portugueses ignoran y rechazan esas bulas y el arbitraje papal. Dejado a un lado este arbitraje, por exigencia portuguesa, los reinos peninsulares mantienen negociaciones directas con vistas a la definición de sus respectivas zonas de influencia en el Atlántico.

Como resultado de esas negociaciones, en junio de 1494, se celebrará el tratado de Tordesillas, a través del cual Portugal y Castilla llegan al acuerdo de la división del Atlántico y de los mundos ultra-marinos. Se concertó una división en longitud, por un meridiano fijado a 370 leguas de las islas de Cabo Verde. Al imponer esas 270 leguas más en relación a la propuesta castellana de 100, que había sido sugerida por Colón y aprobada por el Papa, Portugal, salvaguardó para sí la ruta africana de sureste, en que estaba empeñado hacia tanto tiempo y todo el Atlántico sur, que para esa ruta era necesario, debido a la ancha curva de navegación oceánica, que los vientos imponían. Castilla reservó para sí las nuevas tierras del occidente que Colón había descubierto y sostenía ser la India.

En el primer congreso luso-español de Historia de Ultramar, realizado en Valladolid en los años setenta sobre «El tratado de Tordesillas y su proyección», dijo el profesor Luis de Albuquerque, gran figura de la historia de la náutica y de los descubrimientos portugueses:

«El tratado de Tordesillas, firmado por los representantes de los Reyes de Castilla y de Portugal el 7 de junio de 1494 y en seguida ratificado por don Fernando y doña Isabel (2 de julio) y por Don Juan 11 (5 de septiembre). El convenio, laboriosamente preparado, tenía antecedentes que hemos visto, como eran el tratado de Alcásovas, la intervención del Papa, etc., pero los Reyes Católicos y el príncipe Perfecto portugués acabaron llegando al acuerdo por negociaciones bilaterales y derogando el arbitraje papal, suceso sin precedentes en la política internacional de la cristiandad de aquella época. El texto alcanzado dejaba a España libre iniciativa en el Nuevo Mundo que Cristóbal Colón acabara de descubrir y permitía a Portugal que continuase, ya sin aprensiones resultantes de una insistente concurrencia, su plan de alcanzar el oriente contorneando África».

Y añade el profesor Albuquerque:

«La firma del Tratado fue, por tanto, un éxito público, como se deduce de la rapidez con que lo ratificaron los dos contratantes».

Y más adelante el profesor Albuquerque observa:

«Pero el Tratado no se limita a definir la línea de demarcación; estipulaba también que en los primeros diez meses, a contar del día de la firma, se debían reunir comisiones técnicas de los dos es alegan en base a la partición en latitud de la paz de Alcasovas, y reivindican la posesión de las tierras descubiertas por Colón y preparan una escuadra en Azores para tomar posesión de ellas. Los Reyes españoles recusan y, en una primera fase, Fernando de Aragón lanza una gran ofensiva diplomática en Roma junto al Papa, mandando editar una carta impresa de Colón con la noticia de la nueva tierra y consiguiendo que Alejandro VI, el valenciano Rodrigo Borja, promulgara bulas papales que atribuían el occidente a Castilla, más allá de un países para, a través de apropiada navegación, determinar en el mar o marcar en tierra firme puntos por donde pasase el meridiano divisorio».

En este aspecto hubo dificultades y esa demarcación formal nunca llegó a ser efectuada. Curiosamente y en simbólico homenaje a las conmemoraciones del Tratado, en su quinto centenario las marinas de guerra portuguesa y española, acompañadas de representaciones de las Armadas de Brasil, Argentina, Uruguay y Venezuela, señalaron en el mar los puntos de paso del meridiano divisorio, recordando y celebrando así, quinientos años después, el cumplimiento integral de esa cláusula del Tratado. Las conclusiones sobre las causas que llevaron a la firma del tratado de Tordesillas, el historiador brasileño de la ciencia náutica y de los descubrimientos, Max *Justo* Guedes afirma lo siguiente:

«Entre los Reyes peninsulares era práctica muy antigua recurrir a la autoridad Papal para conseguir recursos para combatir a los moros. Portugal, dada su situación geográfica y la relativa paz interior, pudo iniciar, antes que Castilla, la expansión marítima, dirigida hacia las islas africanas y, principalmente, a lo largo de las costas del continente negro. Bajo el gobierno de Fernando e Isabel, pacificadas las facciones en luchas intestinas, pudo Castilla seguir la senda abierta por el infante don Henrique y lanzarse también al ultramar. Esto, inevitablemente, trajo vivas disputas entre los dos reinos, disputas que acarrearón luchas diplomáticas, tratando uno y otro de lograr mayores favores del Papa. La parcialidad de un Papa español, Alejandro VI, hizo que don Juan II desistiera de la mediación romana, decidiendo negociar directamente con sus primos, los Reyes de Castilla y Aragón».

Sabemos, como ponía de relieve hace días el académico Antonio Rumeu de Armas, que en la defensa de sus posiciones fueron muy firmes los diplomáticos portugueses:

«La negociación en la Ciudad Eterna fue muy laboriosa por la obstrucción cerrada de Portugal»

Ésta es la razón por la cual se vino a optar por el diálogo entre los dos países hasta que ambas partes llegaron a una situación que, se creyó, ampara-

ba los intereses de ambos. Estas negociaciones tenían en vista las tierras recientemente descubiertas por Colón y, principalmente, lo que aún quedaba por descubrir.

Según Max Justo Guedes:

«La certeza de la existencia de tierra al sur de las que había descubierto Colón llevó a Don Juan II a procurar la partición en latitud, con intención, posiblemente, de resguardar el camino hacia la India, meta principal de la política portuguesa. La negativa española a esta forma de división trajo el célebre meridiano de Tordesillas, basado (pero en condiciones más favorables para Portugal) en lo que estipulara la bula *Inter Caetera*, del 4 de mayo de 1493, esto es, la división por meridiano».

«Los conocimientos náuticos de la época no permitían rigor en el cálculo de las longitudes. Esto acarreó serias dificultades, aumentadas por no haber quedado definida la isla del archipiélago de Cabo Verde, que sería utilizada como origen del cómputo».

Concluyendo, Max Justo Guedes:

«La tenacidad de don Juan II en ensanchar hacia el oeste la parte portuguesa es un importante indicio del conocimiento de la existencia de tierras al sur de las que Colón había descubierto».

Todo esto nos lleva directamente a la gran interrogante de, si el hincapié portugués en cuanto a los términos finales del Tratado no tenía como objetivo garantizar la posesión de tierras de cuya existencia los portugueses tenían conocimiento, noticia o fundadas sospechas, tierras que habrían de llamarse Brasil. Ello era cierto y como se dijo en las Jornadas de Cartografía Hispánica, de Valladolid, de que el Brasil es «un prodigio histórico, fruto de la acertada visión de don Juan II en Tordesillas», la perseverancia colonizadora y negociadora de los lusitanos a lo largo de doscientos ochenta y tres años de conflictos y negociaciones entre las dos potencias Ibéricas.

Es posible, la tesis de la intencionalidad de la arribada a tierras de Vera Cruz de la Armada de Pedro Alvares Cabral, el 22 de abril de 1500, marcando el descubrimiento oficial del Brasil. Pero se podrá afirmar cada vez más, apoyándonos en los historiadores que continúan explorando este asunto, que no hay ninguna prueba que garantice el porqué del descubrimiento mientras que, por el contrario, existen muchos indicios de que no fue por casualidad que, siguiendo «nuestro camino, por este mar, dilatado», como escribió Pero Vez de Caminha en esa admirable carta al Rey don Manuel, fechada en Porto Seguro el 1 de mayo de 1500, la flota de Cabral «se topó con algunas señales de tierra». Tal como había sucedido ya en 1497, cuando la Armada de Vasco da Gama, navegando hacia la India, haciendo una ruta atlántica a lo largo de la costa brasileña, avistara aves que, según el cronista de ese viaje, «tiraban

contra el suroeste como aves que iban hacia tierra». Ninguno de los historiadores del viaje de Vasco de Gama duda hoy de que aquella navegación se realizó a lo largo de la costa africana, casi podríamos decir en aguas brasileñas.

Fue con la experiencia y los consejos de Vasco de Gama como Pedro Álvarez Cabral preparó lo que oficial y públicamente sería la segunda expedición a la india Y a propósito, subraya el gran historiador Jaime Cortesáo:

«Cabral y sus pilotos eran unánimemente conscientes no sólo del alejamiento de la flota hacia el oeste, sino que, lejos de subestimarlos, lo exageraron. De esta suerte, cae por su base la hipótesis de una arribada fortuita provocada por la violencia de las corrientes. Y como, por otro lado, la navegación fue de alta mar, esto es, sin giros, tendremos que concluir que el alejamiento hacia el oeste fue intencional. Para qué, se preguntará, el almirante Gago Goutinho, ilustre militar y cartógrafo portugués protagonista de la primera travesía aérea del Atlántico sur en 1922, entre Lisboa y Río de Janeiro, y él mismo responde a su interrogación «para reconocer lo que había en el Atlántico al oeste».

Resultarían ilógicas las disputas de don Juan II con los Reyes Católicos si no hubiese tenido conocimiento de la existencia del territorio brasileño. El interés del Rey portugués por desplazar más al oeste la línea de demarcación fijada en la segunda bula *Inter Caetera* tiene sobre todo sentido si lo hacía para incluir en esta nueva demarcación el Brasil. Lo que importa destacar es que para Portugal una de las principales consecuencias del tratado de Tordesillas fue Brasil, la tierra que Vaz de Caminha ya vaticinaba ser tan propicia, tanto por sus gentes como por su naturaleza que, «en tal manera es rica que, queriendo aprovecharla, en ella se dará de todo».

Y Brasil creció en la variedad y belleza de sus paisajes, con la imaginación y madurez de sus habitantes. Obra del sueño y de la voluntad, pero también de la inteligencia y de la tenacidad; su grandeza y unidad conmueven e impresionan a los portugueses porque fue ganada la distancia y garantizada la frontera. Será siempre, en el sentimiento de los portugueses, una comunidad de destino perpetuada en la luminosa expresión de la lengua portuguesa que dejó de pertenecer a Portugal para ser del mundo y en el mundo del Brasil.

Tordesillas representa así, por un lado, un alto grado de concordia alcanzada en las relaciones entre Castilla y Portugal, en un momento prestigioso y sin precedentes de la historia diplomática, y por otro, y para Portugal, el descubrir y colonizar las tierras de Vera Cruz a las que desde el punto de vista afectivo permanecería para siempre ligado.

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

EL BUQUE DE GUERRA EN EL SIGLO XIX. LA ESTRATEGIA NAVAL DURANTE LA RESTAURACIÓN

Jesús GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ
Doctor ingeniero del ICAI

Introducción

En este trabajo se entiende por estrategia la ciencia y arte de emplear las fuerzas sociales, económicas, tecnológicas y militares de una nación al servicio de las políticas y objetivos adoptados por sus gobiernos tanto en paz como en guerra. La estrategia naval es consecuencia de, y está supeditada a: las políticas de una nación en lo que se refiere a la defensa de sus costas, de sus territorios de ultramar y de su comercio marítimo; las políticas de expansión territorial o de zonas de influencia, cuando existió margen para ello; su capacidad financiera y política de asignación de fondos a los diferentes capítulos del presupuesto, entre otros el necesario para armar y mantener una flota; y, finalmente, a la política y situación del desarrollo tecnológico e industrial de la nación.

Una estrategia naval, merecedora de ese nombre, necesita de un mínimo de continuidad en el mantenimiento de las políticas y objetivos que determinan su definición. En la segunda mitad del siglo XIX las opciones estratégicas aumentaron de forma espectacular por la evolución y desarrollo tecnológico de los valores combativos de las naves de guerra, en otras palabras de su: capacidad ofensiva y defensiva, desplazamiento, maniobrabilidad, estabilidad, velocidad y autonomía. La capacidad para diseñar naves de guerra hábiles para desarrollar misiones hasta entonces imprevisibles y para servir a los más variados objetivos políticos, sorprendió y, a menudo, llenó de confusión al pensamiento tanto de expertos navales como de gobernantes. Este progreso, que convertía en obsoletas naves apenas armadas unos años antes, exigió de las potencias navales la aplicación de presupuestos sin precedentes para mantener flotas modernas y operativas, junto con un mínimo de capacidad de visión del futuro para definir estrategias navales suficientemente estables y flexibles para adaptarse al cambio. De ambas capacidades, financiera y de visión del futuro, careció España durante la Restauración, con desastrosos resultados para la defensa de nuestros territorios de ultramar; carencia agravada por la falta de una política naval consensuada entre los partidos que se alternaron en el poder.

El instrumento

La nave ha estado en la vanguardia de la tecnología desde que el hombre empezó a surcar los mares; la construcción naval y la navegación no solo se han aprovechado de los últimos adelantos científicos y tecnológicos, sino que, a menudo fueron la causa primaria de su desarrollo. La aceleración que el desarrollo de la tecnología y la capacidad económica de las grandes potencias alcanzó en el siglo XIX, especialmente en su segunda mitad, abrió nuevas perspectivas a la industria naval.

La nave de guerra es el principal instrumento de la estrategia naval y la situación del desarrollo tecnológico naval una de sus principales variables. Durante todo el siglo XIX se sucedieron importantes innovaciones en la tecnología naval que, como ya hemos dicho, fueron causa de confusión y titubeos en la definición de la estrategia naval de las talasocracias. Estos cambios se resumen a continuación clasificados en lo que se refiere a propulsión de las naves, armamento y protección para después agrupar los diferentes elementos según las misiones de las naves, en un intento de clasificación de la tipología naval de la época.

Propulsión

La aplicación comercial de la máquina de vapor a la navegación primeros ensayos experimentales en Francia en 1776 por el americano Fulton en 1807, fue la base de partida para una revolución sin precedentes en la navegación, basada desde sus inicios en la propulsión por remo y o vela. La liberación de la nave de las limitaciones impuestas por los regímenes de vientos y corrientes dominantes, abría un panorama de posibilidades, hasta entonces imprevisibles, para la navegación comercial y de guerra.

Sin embargo las naves de combate no pudieron adoptar la nueva tecnología, basada en sus comienzos en la propulsión por ruedas de paletas, por diversas razones, en especial por: la vulnerabilidad a los disparos de artillería de las ruedas de paletas y de la máquina de vapor, situada por encima de la línea de flotación; la falta de fiabilidad de las primeras máquinas que ocasionaba constantes averías; la pérdida de espacio en los costados para el montaje de piezas de artillería y, debido al bajo rendimiento de las primeras máquinas, la pérdida de capacidad de carga por el espacio ocupado por la máquina de vapor y el combustible necesario. En consecuencia las naves mixtas de propulsión a vela y vapor a ruedas solo se emplearon en las armadas como avisos, remolcadores, para la represión de la piratería y el contrabando y como apoyo logístico.

En 1841 se botó el primer buque de guerra con propulsión a hélice, el aviso francés *Le Corse*, al que siguió en 1843 el norteamericano *Princeton*, corbeta de 10 cañones, con hélice según el modelo desarrollado por el sueco Ericsson. La aplicación de la propulsión a hélice fue el punto de partida para el empleo del vapor en los grandes buques de guerra, iniciado en 1846 por la

fragata *Pomone* de 36 cañones de porte de la armada francesa. En 1870 se aplicaba por primera vez la propulsión por dos árboles de hélice en el buque acorazado de la marina británica *Audacious*.

El ingeniero naval francés Dupuy de Lôme, apoyado por el almirante y estratega naval Francisco de Orleáns (1), proyectó el primer navío de vela con propulsión auxiliar a vapor y hélice. Se trataba del *Napoléon*, navío de dos puentes y cubierta corrida, de 90 cañones de porte y 5.047 toneladas de desplazamiento. Con aparejo completo de 2.852 m², ayudado por una máquina de simple expansión de 900 CV alimentada por 8 calderas que producían vapor a una atmósfera de presión, las calderas, la maquinaria y el carbón pesaban 1.480 toneladas. El *Napoléon*, que tenía una eslora de 71,76 m, alcanzó en pruebas una velocidad máxima media de 13,5 nudos. Se colocó su quilla en 1848 y se entregó a la armada en 1852 para causar baja 20 años más tarde, después de participar en la campaña de Crimea. La corta vida de este navío estuvo justificada por la velocidad del desarrollo tecnológico. A este navío siguieron otros cinco de la misma clase.

El Reino Unido no quería quedar atrás de forma que en 1855 se botaba el navío de tres puentes de 75,5 m de eslora y porte de 131 cañones *Marlborough*. Con un desplazamiento de 5.000 toneladas y una máquina de simple expansión de 800 CV alcanzaba una velocidad de algo más de 11 nudos. Otras armadas que siguieron esta evolución a corto plazo fueron la austro-húngara en 1858 y la española en 1857, goleta *Isabel Francisca* seguida, un año después, por la fragata *Princesa de Asturias*. En 1860 la composición de las principales armadas del mundo era la siguiente:

Composición de las principales armadas en 1860				
	NAVÍOS		FRAGATAS	
	Vela	Prop. Mixta	Vela	Prop. Mixta
Reino Unido	43	52	58	38
Francia	14	37	40	61
Rusia	12	7	7	11
Estados Unidos	10	-	11	7
España	2	-	4	6
Holanda	2	3	12	3
Austria	1	-	4	3

Mientras se mantuvo la propulsión mixta vela y vapor se mejoraron los aparejos, aunque por poco tiempo como ya veremos. El proceso de desarrollo siguió el ejemplo de los clípers comerciales, así se aparejaron velas de cangre-

(1) Autor de las obras *Essais sur la marine française* (1852) y *Études sur la marine* (dos volúmenes, 1859).

ja en todos los palos e incluso se aumentó el número de estos; se aumentó el coeficiente de forma de las velas —relación altura/anchura— ampliando la guinda de los palos; se emplearon aparejos de bricbarca, bergantín goleta y goleta, aún en buques de línea; finalmente, se pasó de cabos a cables y cadenas, en especial en estays, obenques, viradores, ostagas y drizas.

En 1834 el inglés Samuel Hall había inventado el condensador, importante avance, aplicado en la marina en 1838, que permitió el uso de agua dulce en las calderas y aumentó su rendimiento aprovechando el calor del agua condensada. En 1854 se instaló, con éxito, la primera máquina de doble expansión en un buque mercante, idea patentada en el Reino Unido en 1804 y en los EE.UU. en 1824, pero su empleo en la marina de guerra se retrasó un par de décadas (USS *Monitor*, 1862).

El proceso de mejora del aparejo de los buques de guerra terminó cuando el desarrollo de las calderas, máquinas de vapor y condensadores permitió obtener un mayor rendimiento del combustible y aumentar, así, su autonomía hasta el punto de poder prescindir del apoyo del velamen. Los primeros buques de guerra que prescindieron del aparejo de vela fueron los monitores norteamericanos en 1862, baterías flotantes cuyas misiones no prevenían la navegación de altura, mientras que los primeros monitores europeos solían ir aparejados de goleta hasta que, en 1872, el monitor británico *Glatton* se alistó sin aparejo de vela. En la década de los 70 algunos acorazados británicos y alemanes para navegación de altura se alistaron ya sin el auxilio de aparejo de vela. El buque blindado británico *Devastation*, primer acorazado digno de este nombre, como luego veremos, botado en 1876 sin aparejo de vela tenía una autonomía de 4.700 millas a 10 nudos de velocidad. A pesar de ello, todavía en 1886 se botaron los cruceros protegidos norteamericanos *Atlanta* y *Boston*, alistados con aparejo de bergantín, junto con algunos cruceros acorazados rusos, últimos buques de guerra con propulsión mixta.

La fiabilidad de la máquina monocilíndrica desarrollada por William Penn retrasó el empleo de las máquinas de múltiple expansión en la armada británica hasta los 70. Las calderas, por su parte, progresaron también, pasando del empleo de tubos de humo a tubos de agua y llama con retorno; el empleo de tubos de agua y el empleo de aceros de alta resistencia permitió aumentar la presión del vapor obtenido en la caldera. Como consecuencia de estos avances tecnológicos el peso de las calderas, máquinas y combustible disminuyó de forma ostensible. La siguiente tabla resume los avances conseguidos en la producción de vapor en apenas dos décadas:

Evolución de la máquina de vapor naval			
	1835	1840	1854
Presión en Atmósferas	0,3	1,8	5,1
Consumo medio de carbón en kg por CV/hora	3,45	1,97	1,28
Peso de la maquinária en kg por CV, sin caldera	168	133	118

Las mejoras introducidas en el acorazado británico *Monarch* son un buen ejemplo de la importancia, en la velocidad y autonomía de los buques de guerra, de los nuevos avances, en calderas y máquinas de vapor. En 1879 se montaron nueve calderas para alimentar una máquina Penn monocilíndrica de 7.950 CV con vapor a 2,11 kg/cm² con la que hacía 15 nudos de velocidad; trece años después se montaron ocho calderas que, con vapor a 10,55 kg/cm², alimentaban una máquina Maudslay de triple expansión de 8.330 CV con la que hacía 15,75 nudos. La importancia del cambio se pone mejor de manifiesto si se considera que el *Monarch* pasó de tener una autonomía de 2.000 millas marinas con la primitiva máquina hasta la importante cifra de 6.000 millas que le permitía cruzar dos veces el Atlántico sin carbonear.

Hasta la década de los 90 no se introdujeron cambios importantes en las máquinas de vapor con las inherentes limitaciones de tamaño y aumento de vibraciones. En 1894 el británico Charles A. Parsons proyectó el yate *Turbinia*, propulsado con una máquina rotativa o turbina, en vez de la máquina a pistón de movimiento alternativo empleada hasta la fecha. Las pruebas realizadas en dos transatlánticos de la compañía británica Cunard demostraron el mejor rendimiento de la turbina Parsons que pronto se generalizaron en los grandes transatlánticos, pero su empleo en buques de guerra no llegó hasta 1900 en que se probaron en contratorpederos o destructores.

En los aspectos constructivos tuvo particular importancia el uso del hierro para la construcción del casco. El primer buque con casco de hierro, exclusivamente, fue el mercante *Great Britain* botado en 1843, que ha sobrevivido hasta nuestros días. En la marina de guerra el casco de hierro tardó todavía algunos años en adoptarse. Se empleó hasta 1875 la construcción mixta de madera y hierro como blindaje por la armada francesa. El empleo del hierro, más tarde el acero (en 1868 por el buque acorazado HMS *Bellerophon*), permitió aumentar la eslora, con el resultado de obtener menores relaciones manga/eslora, (manga no dimensional), y por tanto mayores velocidades

Armamento

Solamente se tratará del armamento principal y en especial de la artillería. Cambios importantes afectaron al equipo de fondeo, que ganó en fiabilidad y facilidad de estiba a bordo. En 1813 se curvaron los brazos de las anclas, que antes fueron prácticamente rectos (2). En el famoso álbum del español marqués de la Victoria, del siglo XVIII, ya aparecen anclas con los brazos curvos y en 1852 se introdujo en la armada británica el ancla de cepo (*admiralty anchor*), adoptada poco después por el resto de las armadas por su facilidad de estiba, también se mejoró la fiabilidad mediante el empleo de acero forjado que sustituyó al hierro. El uso del ancla basculante (*patent anchor*) en los buques de guerra, aunque patentada en el Reino Unido en 1821, se retrasó

(2) En el famoso álbum del español marqués de la Victoria, del siglo XVIII, ya aparecen anclas con los brazos curvos.

hasta 1885 a pesar de su mejor presa y resistencia, así como su facilidad de uso y estaba en el propio escobén. También se sustituyeron las estachas y cabos de aparejos de anclas por cadenas y cables con el consiguiente aumento de la fiabilidad del fondeo.

Cuando se eliminó la propulsión de vela se emplearon mástiles de acero con plataformas de observación artillera que, en ocasiones, montaban armas ligeras de tiro rápido. Mejoró también la calidad de los botes auxiliares, algunos dotados de pequeñas máquinas de vapor para su propulsión, así como los pescantes y cabrias para facilitar su botadora. En 1868 se montó el primer timón compensado en el HMS *Bellerophon*, ya citado, con el consiguiente aumento de la maniobrabilidad en buques de gran eslora y disminución de las cargas en sus elementos de trabajo, aunque hasta 1880 no se empleó el vapor en servosistemas para el gobierno del buque.

La existencia de vapor a presión a bordo permitió, ya en la década de los 60, su empleo en servomotores de maquinillas, cabrestantes y para el giro de torres y barbetas. Más tarde el vapor se substituyó por la electricidad, como en el crucero acorazado norteamericano *Brooklin* (1897), en el que se empleó la electricidad para el movimiento de torres y carga de la artillería principal. El uso de la electricidad a bordo, en la década de los 80 en el crucero italiano *Trento* (1883) —resultado del invento de la dinamo por el ingeniero francés Zénobe-Théophile Gramme en 1871, convertida a su vez en motor en 1873— permitió mejorar muchos de los servicios a bordo, entre otros los sistemas de señales, así como ampliar su alcance.

Las piezas de artillería tuvieron un desarrollo más uniforme. La introducción de la carronada por la armada del Reino Unido a finales del siglo XVIII permitió aumentar el calibre de los cañones sin aumentar su peso y mejorar así la artillería de las naves de guerra de menor porte, aunque se sacrificase el alcance y precisión de tiro de la pieza. Poco después de la introducción de la carronada se inició el cambio en la clasificación de las piezas de artillería. Hasta principios del siglo XIX las piezas de artillería se clasificaban por el peso en libras del proyectil esférico empleado. El desarrollo de la nueva artillería, en especial cuando empezaron a usarse proyectiles cilíndricos, trajo consigo la clasificación de las piezas de artillería por su calibre, diámetro interior del tubo o ánima, acompañado generalmente de la longitud del tubo, medido en calibres.

En el primer cuarto del siglo XIX se inició el proceso de aumentar el alcance y precisión de las piezas de artillería. La armada británica introdujo en las piezas, que habían de ser más pesadas, fuertes muelles para absorber el primer golpe del retroceso de la pieza al hacer fuego y planos inclinados para absorber el resto del retroceso y facilitar la puesta en batería de la pieza, una vez cargada, para hacer fuego. También se mejoró el sistema de disparo y, por consiguiente, la cadencia de fuego sustituyendo la mecha por disparadores de chispa y, más tarde, por cápsulas de fulminato de mercurio y percutores.

Los cañones de ánima lisa tenían poco alcance y falta de precisión en el tiro y los proyectiles esféricos sólidos tenían poco poder destructivo, solamen-

te los queches bombardas montaban un mortero capaz de tirar granadas con mecha. Las nuevas piezas debían: aumentar su alcance que pasó de poco más de 1.000 metros a decenas de millas; mejorar la precisión del tiro; perforar los blindajes que, como luego veremos, se adoptaron y mejoraron como medida defensiva al desarrollo de la artillería naval; aumentar la cadencia de fuego; finalmente, aumentar el poder destructivo del proyectil. En 1820 se ensayaba, con éxito, el cañón-obús del español Francisco Javier Rovira, general del Cuerpo de Artillería de Marina, y en 1824 el cañón bombero naval del general de artillería francés Henry-Joseph Paixhans, que disparaban granadas similares a las empleadas por los obuses de la artillería de campo.

En 1838 la escuadra francesa empleó estos cañones-obús o bomberos, con granadas de 62,5 libras, en el bombardeo del puerto de Veracruz en Méjico con notable precisión y capacidad incendiaria. La armada norteamericana adoptó el nuevo cañón-obús y más tarde la británica y, aunque hubo problemas iniciales de fabricación, la total destrucción de una escuadra turca en el puerto de Sinope, en el mar Negro, en 1853, por las granadas de una escuadra rusa determinó el empleo del nuevo cañón en las grandes fragatas que substituyeron a los navíos de línea en las escuadras.

El siguiente paso se dio al adoptar el ánima rayada ya empleada en las armas ligeras. A principios de los 40 se pusieron a punto sistemas de retrocarga, mediante cerrojos de sectores a tornillo, que permitieron aumentar la cadencia de tiro. Poco después, en 1846, el artillero italiano Cavalli hizo pruebas con un cañón de ánima rayada y de retrocarga que resultaron satisfactorias. Los surcos helicoidales cortados en el ánima imprimían a un proyectil cilíndrico con la punta cónica un movimiento rotatorio alrededor de su eje, con el resultado de mantener su trayectoria con mayor precisión y aumentar su alcance. Una década más tarde los cañones franceses de 165 mm (6,5 pulgadas) de diámetro, empleados en la guerra de Crimea tenían ya un alcance de 5.000 m con gran precisión en el tiro y poder destructivo.

Algunos accidentes, por falta de resistencia de los cerrojos de retrocarga, provocaron que la armada británica volviese a los sistemas de avancarga en 1864, aunque manteniendo el ánima rayada, finalmente y superados los problemas, el cañón de retrocarga se generalizaba en 1874. Para entonces se había pasado del cañón de calibre 203 mm, que disparaba proyectiles de 68 kg, al de calibre 305 mm cuyos proyectiles pesaban ya 278 kg. Para lograrlo había sido necesario conseguir cargas de proyección con pólvoras de combustión lenta ya que las anteriores de quemado rápido ocasionaban presiones de gas en las culatas de tal dimensión que limitaban el calibre del cañón. Las pólvoras lentas, desarrolladas en los EE.UU. antes de la guerra civil, fueron el primer paso para la obtención, en 1887 y en Francia, de las pólvoras sin humo de combustión controlada que no solamente permitieron el aumento del calibre de las piezas sin peligro de su seguridad, sino que exigieron su aumento de longitud, para lograr la necesaria velocidad inicial del proyectil. Se aprovechó para aumentar la precisión del tiro, de forma que la longitud de los cañones alcanzó pronto la longitud de 30 a 35 veces su calibre. La introducción en

la década de los 80 del telémetro para medir la distancia de blancos visibles, terminó de aumentar la eficacia del tiro a larga distancia.

También se había mejorado la construcción de las piezas de artillería naval. En el Reino Unido el constructor Armstrong desarrollaba el cañón zunchado por tubos de diferente espesor de forma que la culata adquiriría la suficiente resistencia sin aumentar en exceso el peso de la pieza. Por su parte Krupp, en Alemania, construía sus cañones de acero laminado y mecanizado hasta su forma final.

Ya se ha señalado la aparición del proyectil explosivo por Rovira y Paixhans. La fiabilidad de su espoleta aumentó con el empleo de fulminato de mercurio que sustituyó a la pólvora negra. Como luego veremos, el blindaje de las naves de guerra desde 1863 obligó al desarrollo del proyectil perforante por el ruso Makarov, capaz de penetrar el blindaje. En la última década del siglo los proyectiles perforantes mejoraron su capacidad destructiva y, finalmente, la espoleta retardada permitió, a su vez, que el proyectil no explotara hasta haber perforado la coraza, de forma que todos los proyectiles perforantes llevaron carga explosiva.

Las armas submarinas aumentaron su importancia con el desarrollo del torpedo automóvil. El ingeniero británico Robert Whitehead fabricó, en 1866, para la Armada Austríaca, sobre la base de una idea desarrollada por el capitán de aquella armada Luppis, un proyectil de 3,5 m de longitud, 0,35 m de diámetro y 130 kg que, propulsado a seis nudos por aire comprimido, estaba destinado a perforar la obra viva de un buque con su carga de 8 kg de dinamita. Mejorado el prototipo, el torpedo Whitehead fue pronto adoptado y mejorado por todas las armadas de forma que, a finales de los 80, un torpedo de 400 mm de calibre tenía un alcance 1.400 m y portaba 90 kg de algodón pólvora a una velocidad de siete nudos, aunque su velocidad máxima podía superar los 25 nudos. Aunque se montaron tubos lanzatorpedos en la mayoría de los buques de guerra, la nueva arma dio lugar al desarrollo de un nuevo tipo de buque: el torpedero. Para combatir este nuevo tipo de buque, que debía acercarse a su blanco, se desarrolló en el Reino Unido un nuevo tipo de cañón ligero que conseguía 12 disparos por minuto. En Francia el americano Benjamin B. Hotchkiss, desarrolló un sistema rápido de disparo para cañones ligeros con proyectiles de hasta tres libras.

El ritmo de disparo también mejoró hacia finales de siglo, de forma que los cañones navales de 152,4 mm alcanzaron ritmos de 10 tiros por minuto. Las grandes piezas de 305 mm pasaron de disparar un proyectil de 600 kg cada cinco minutos hasta uno por minuto. La compensación automática de los efectos negativos de balance y cabezada del buque permitió disminuir la dispersión y mejorar la precisión del tiro.

Protección

Uno de los primeros antecedentes de protección de naves mediante blindaje se debe al general de la Armada Española Antonio Barceló que inventó una

lancha cañonera, blindada con planchas de hierro, empleada con éxito en el ataque a Gibraltar de 1779. En la navegación de altura, el cambio integral del material básico para la construcción del casco, desde la madera hasta el hierro y, más tarde, el acero necesitó de bastante tiempo. En buena parte porque la adopción del vapor como principal fuente de propulsión exigió la puesta en práctica de nuevas técnicas en la construcción naval. Hasta que se experimentó la capacidad destructiva de los nuevos proyectiles explosivos, no se pensó en la necesidad de blindar las naves. Las ventajas puestas de manifiesto en la guerra de Crimea, en la que la armada francesa empleó con gran éxito baterías flotantes blindadas para cañonear las baterías costeras rusas fueron decisivas en la aplicación del blindaje a naves de altura.

La armada francesa inició el proceso con la botadura en 1859 de la fragata *Gloire* (3), proyecto también del ingeniero Dupuy de Lôme. La *Gloire* fue el primer buque de guerra de altura blindado con una coraza de hierro de 100 a 120 mm que cubría toda su eslora de 77,25 m. Las placas de hierro estaban montadas sobre el casco todavía construido de madera de 100 mm de espesor. Aunque se trataba de una fragata, su desplazamiento de 5.675 tm era similar al del navío de dos puentes *Napoléon*, ya citado. Para compensar el peso del blindaje de unas 800 tm, se había eliminado la primera batería y la batería de la cubierta corrida, de forma que montaba 36 cañones de 164 mm. Las ocho calderas y una máquina de vapor de expansión simple de 2.500 CV le permitían hacer algo más de 13 nudos de velocidad. La *Gloire* fue la primera de una serie de 13 fragatas que constituyeron un importante refuerzo a la flota de Napoleón III.

El Reino Unido respondió con la botadura de la fragata *Warrior*, mayo de 1859, primer buque blindado de altura con casco construido de hierro, aunque había una capa de madera de teca, a modo de colchón, entre el forro de hierro del casco y el blindaje. Mucho mayor que la *Gloire*, la fragata *Warrior* desplazaba 9.000 tm, montaba 28 cañones de 178 mm y alcanzaba casi 15 nudos de velocidad máxima.

Poco después comenzaba la Guerra de Secesión norteamericana en la que dos buques totalmente blindados, el confederado *Virginia* (anterior *Merrimack*) y el unionista *Monitor*, mantuvieron en Hampton Roads, 9 de marzo de 1862, un combate de tres horas sin que ninguno de los dos pudiese dañar la coraza del adversario. El *Virginia* se había construido aprovechando el casco de la fragata de vapor *Merrimack*, mientras que el *Monitor* era un nuevo diseño del ingeniero Ericsson y dio lugar a un nuevo tipo de buque blindado, antecesor del acorazado, que tomó su nombre y tenía las siguientes características: casco de hierro blindado con franco bordo limitado, cubierta despejada, piezas de gran calibre montadas en torres giratorias situadas en crujía y sin aparejo de vela o, al menos, muy reducido.

Apenas llegó la noticia del combate de Hampton Roads al Reino Unido, 4 de abril, se daba la orden de reducir el francobordo del navío *Royal Sovereign*

(3) En realidad la *Gloire* estaba aparejada de bricbarca, con solo 1.660 m² de plano de vela por la reducida guinda de sus palos.

de 131 cañones, eliminando sus tres puentes, blindar su casco de madera y montarle cuatro torres giratorias en crujía con 5 piezas de 267 mm. Apenas un mes más tarde se puso la quilla al *Prince Albert*, primer buque de la armada británica de casco de hierro blindado con cuatro torres en crujía. Los monitores, por su poco francobordo, no fueron las naves más adecuadas para la navegación de altura, de modo que siguieron empleándose en este menester las fragatas blindadas. En 1865 los astilleros franceses de La Seyne entregaron a la Armada Española la fragata blindada *Numancia* de 7.300 tm de desplazamiento, de casco de hierro protegido por un blindaje de 140 mm y 100 mm en los extremos sobre madera de teca. Armaba 40 piezas de 200 mm y con 1.000 CV de potencia hacía 13 nudos de velocidad máxima. La *Numancia* fue la primera nave blindada de altura que entró en combate, bombardeo de El Callao, después, falta de combustible para doblar el cabo de Hornos, se decidió su vuelta a España por las Filipinas de forma que también fue la primera nave blindada en circunnavegar la Tierra.

En 1866 una flota austríaca derrota a una italiana en la batalla de Lissa. El hundimiento del *Re d'Italia* por el espolón de la fragata *Erzherzog Ferdinand Max* despertó un nuevo interés por el empleo del espolón como arma letal, que en la práctica probó ser más peligrosa por colisiones en tiempo de paz que en combate. De cualquier forma, los avances de la artillería inutilizaron el empleo del espolón en la década de los 80. El ataque en cuña de la flota austríaca en el combate de Lissa probó la importancia de concentrar la artillería principal en torres o barbetas giratorias situadas en crujía y de ampliar el sector de tiro de la secundaria para disparar de enfilada.

En la década de los 60 sir John Brown, dueño de la acerería Atlas de Sheffield mejoró el proceso Bessemer e introdujo la laminación de las chapas de blindaje. Comienza un periodo de gran importancia en el desarrollo en Europa de nuevos tipos de buques de escuadra que deben combinar el desplazamiento, francobordo, y capacidad de navegación en alta mar, de las fragatas con las grandes piezas en torres giratorias en la crujía de la nave y el blindaje de los monitores. Se experimenta con el aumento del blindaje alrededor de la planta de propulsión, de los pañoles de explosivos y sistemas de carga de proyectiles. De la cubierta surgen torres o barbetas para la protección de la artillería principal que, en lugar de las baterías principales en los costados de las fragatas, se reducen a pocas piezas de gran calibre que, situadas en crujía, cubren un amplio sector de fuego en ambas bandas. También de cubierta surge un reducto central que defiende el sistema de mando y de gobierno. Se configura lo que será el acorazado, buque capital de las escuadras: En paralelo se hace necesario para ciertas misiones mayor velocidad y autonomía que obliga, mientras no se mejore la eficacia de las máquinas y de los blindajes, a reducir la protección en naves que se llamarán cruceros, de diversa especie según su nivel de protección y desplazamiento.

El empleo eficaz de torpedos, algunos por torpederos de botalón, en la guerra chino-francesa de 1884/85 y el hundimiento del acorazado *Blanco Encalada* en la guerra civil chilena de 1892 entre el presidente Balmaceda y el

congreso chileno hizo temer por la integridad de las grandes naves acorazadas. En consecuencia, los grandes buques de escuadra aumentaron sus defensas con la mejora del blindaje de su obra viva, la adopción de redes antitorpedo y, sobre todo en la década de los 90, la compartimentación del casco con dobles fondos y mamparos estancos, de forma que el impacto de un torpedo inundaba solo una parte pequeña del casco.

El blindaje evolucionó para emplear planchas compuestas de acero forjado con gran dureza en el exterior y hierro, con mayor resiliencia en el interior. El siguiente paso fue la adopción de un nuevo proceso desarrollado por la acería francesa Schneider que terminaba el proceso de temple de la coraza con un revenido, de forma que se conseguía la dureza del acero sin merma de su resiliencia. Los resultados mejoraron con el desarrollo de los aceros aleados al níquel. El ingeniero americano Hayward Augustus Hayward, dueño de la Harvey Steel Co., puso a punto en la segunda mitad de la década de los 80 un proceso de cementación, con polvo de carbón, de la capa exterior del blindaje en acero al níquel, que aumentaba de forma notable su dureza, mientras mantenía las características de resiliencia del núcleo. El proceso fue adoptado inmediatamente por el Reino Unido, más tarde se adoptó por el resto de las marinas en especial cuando la casa Krupp de Alemania puso a punto, en 1895, un proceso de cementación con gas de alumbrado. La adición de cromo al acero al níquel terminó de mejorar el proceso hasta nuestros días.

Tipología naval

A menudo tipos de buques de guerra muy diferentes han recibido el mismo nombre a lo largo de los siglos creando gran confusión entre los no iniciados. Uno de los ejemplos más destacados es el de la *fragata*, término que se ha venido aplicando a las siguientes naves: en la Baja Edad Media y hasta el siglo XVII, la fragata es una galera pequeña, con semicubierta, con menos de 10 remos por banda y uno o dos mástiles que aparejaban velas latinas, se empleaban para contactar al enemigo y como aviso; a principios del siglo XVII se llama fragata a un bajel de nueva construcción, de 200/300 toneladas del porte de 20/30 cañones que, sin castillos y con la cubierta alta corrida, formó parte de la escuadra española con base en Dunquerque, más tarde este tipo de bajel fue muy empleado por piratas y corsarios; a principios del siglo XVIII se aplica, a veces, la denominación de fragata a navíos de dos puentes de menos de 54 cañones de porte; a mediados del siglo XVIII se llama fragata a un bajel menor que un navío pero con su mismo aparejo, del porte de 20/40 cañones y de un solo puente, muy empleado como bajel de apoyo de flotas y armadas; en la primera mitad del siglo XIX la fragata sustituye al navío como buque de línea, en especial con la aplicación de la propulsión mixta a vela y vapor; en la Segunda Guerra Mundial la Marina británica aplicó, de nuevo, el término de fragata a un buque de escolta de convoyes, de unas 1.500 tm y 20 nudos de velocidad, equipado con armas antisubmarinas; finalmente y en nuestros días,

se aplica el nombre de fragata a un buque de escolta de portaaviones, armado de misiles y que puede superar las 4.000 tm de desplazamiento y 30 nudos de velocidad, las mayores de estas naves se están reclasificando, desde 1975, por la marina estadounidense como destructores.

En la época que nos ocupa, el empleo indiscriminado del término *acorazado* como adjetivo descriptor de un buque blindado con chapa de hierro o acero y como nombre de un tipo de buque que, además de su blindaje, debe tener otras características de desplazamiento, artillería, velocidad y autonomía, ha sido y es causa, a menudo, de confusiones no siempre involuntarias. Lo mismo puede decirse del término crucero que, en la segunda mitad del siglo XIX se aplicó a buques cuyo desplazamiento se extendía desde 1.500 tm hasta más de 10.000 tm, con notables diferencias en el armamento, blindaje, velocidad, autonomía y, naturalmente, misiones a cumplir.

Esta confusión en la tipología naval permitió al vicealmirante José María Beránguer, a la sazón Ministro de Marina del gobierno conservador de 1895 y poco antes de la guerra hispano-americana, clasificar como acorazados a las fragatas blindadas *Numancia* y *Victoria*, a los cruceros acorazados *Colón*, *Infanta María Teresa*, *Oquendo*, *Vizcaya* y al crucero protegido *Carlos V*. Así mismo clasificar como cruceros a cañoneros y avisos de la marina colonial.

El acorazado

Desde la aparición del buque blindado, el primero que merece este nombre, traducción del término inglés *battleship*, fue el buque británico *Devastation* que, alistado en 1872, tenía un desplazamiento de 9.330 tm y una autonomía de 4.700 millas. Con una potencia de 6.650 CV podía hacer 14 nudos. Su artillería principal constaba de cuatro piezas de 305 mm, pero sus características van a quedar obsoletas en poco tiempo. En 1880 el acorazado italiano *Duilio*, desplaza 11.138 tm y tiene una autonomía de 3.760 millas. Con una máquina de 7.710 CV alcanza 15 nudos. Su armamento principal era de 4 piezas de 450/40 mm. En 1890 el británico *Victoria* desplazaba 11.020 tm con una autonomía de 7.000 millas. Sus máquinas de 14.000 CV le permiten superar los 17 nudos. Montaba dos piezas de 413 mm y una de 254 mm. En 1893 los acorazados norteamericanos de la clase *Iowa-Indiana* desplazaban 11.700 tm y tenían una autonomía de 6.000 millas. Hacían 17 nudos y montaban cuatro piezas de 305/35 y ocho de 203/35. En 1895 los acorazados británicos de la clase *Majestic* desplazaban 14.900 tm y tenían una autonomía de 7.600 millas. Con una potencia de 12.000 CV alcanzaban la velocidad de 17 nudos. Su armamento principal constaba de cuatro piezas de 305/45 mm. La siguiente tabla muestra la evolución del acorazado hasta la aparición del británico *Dreadnought* que amplía su armamento principal, a costa de calibres secundarios y será el prototipo del acorazado del siglo XX.

Acorazado	Nac.	Año	Eslora m	Despla. Tm	Poten. Cv	Auton. Millas	Velocid. Nudos	Armament. Principal
<i>Devastation</i>	Uk	1872	86,9	9.330	6.650	4.700	14	4x305
<i>AdmiralxDuperré</i>	Francia	1879	93,1	11.240	7.100	3.000	14	4x340
<i>Duilio</i>	Italia	1880	103,5	11.138	7.720	3.760	15	4x450/20
<i>Pelayo</i>	España	1889	105	9.900	8.000	3.000	16	2x320 + 2x280
<i>Iowa/Indiana</i>	USA	1893	~112	11.410	~10.000	6.000	16	4x305/35+ 8x203/35
<i>Majestic</i>	GB	1895	126	14.900	12.000	7.600	17	4x305/45
<i>Dreadnought</i>	GB	1906	160,6	17.900	23.000	6.620	21	10x305/45

A finales del siglo XIX un acorazado debería ser un buque de línea con un desplazamiento entre 12.000 tm y 18.000 tm, con una autonomía mínima de 6.000 millas, velocidad máxima de 16/20 nudos y armado de cuatro piezas principales entre 305/35mm y 350/40 mm, en dos torres dobles. Su armamento secundario podía constar de hasta doce piezas de 152,4 mm a 228,6 mm, además de tiro rápido como protección antitorpedera. Su protección, de acero cementado, debería estar entre 200 mm y 350 mm según las zonas. Existieron acorazados de menor desplazamiento e inferior número de piezas de 305/35, llamados acorazados costeros, que nunca fueron considerados buques de línea. En la actualidad ha sido sustituido, como buque capital de la flota por los portaaviones y solo queda operativo el acorazado norteamericano *New Jersey* de 57.000 Tm.

Los cruceros

El primer antecedente de los cruceros está en las fragatas de la segunda mitad del siglo XVIII, ya citadas. Las fragatas y, en especial, las corbetas de hélice con aparejo completo de la segunda mitad del siglo XIX fueron llamadas también cruceros cuando se emplearon en misiones singulares de ataque o defensa del comercio a gran distancia de sus bases. En 1871 hay un intento de la armada francesa de clasificación de los cruceros en función de su desplazamiento: de 1TM clase para cruceros de más de 4.000 tm; de 2TM clase para aquellos comprendidos entre 4.000 y 2.000 tm de desplazamiento y de 3TM clase para cruceros con menos de 2.000 tm de desplazamiento. Sus características más importantes fueron la velocidad, la autonomía y el armamento, todo ello combinado con la suficiente protección. En los primeros momentos la ordenación resultó muy poco precisa y se clasificó como cruceros a buques menores del tipo de cañoneros y avisos.

Cruceros protegidos.—En 1885 la industria naval británica entregó a la Marina chilena el crucero *Esmeralda* de 82,3 m de eslora y 2.950 tm de desplazamiento. Con una potencia de 6.000 CV sobre dos ejes, tenía una autonomía de 5.000 millas y una velocidad máxima de 18 nudos, cifras estas muy

altas si se comparan con los acorazados de su época. Su armamento principal estaba formado por dos piezas de 254/20 mm, en dos barbetas, y 6 de 152/33 mm. No tenía protección en los costados ni en la cubierta, pero llevaba el casco compartimentado y un blindaje horizontal de 25 mm, con chaflanes para desviar los proyectiles en los costados de 57 mm, espesor también empleado en la protección de la artillería. El blindaje horizontal protegía las calderas, máquinas y pañoles de munición y pólvora. La siguiente tabla muestra la evolución del crucero protegido hasta finales del siglo XIX.

Crucero protegido	Nac.	Año	Despla. Tm	Poten. cv	Auton. Millas	Velocid. Nudos	Blind. Mm	Armament. Principal
<i>Esmeralda</i>	Chile	1885	2.950	6.000	5.000	18	Hor. 25 Chaf. 57	2x254/20 6x152/23
Clase <i>Atlanta</i>	USA	1886	3.189	3.520 Bergantín	6.000	16	Hor. 38	2x203 6x152
<i>Olympia</i>	USA	1890	5.800	12.000	7.000	19	Hor. 120 Art. 100	4x203/35 10x125
Clase <i>Blake</i>	GB	1892	9.000	20.000	9.000	21,5	Hor.152 Art. 114	2x233 10x152
<i>Carlos V</i> (1)	España	1895	9.300	18.500	12.000	20	Vert. 62 Hor. 162	2x280 8x140

(1) El *Carlos V* debe clasificarse como crucero protegido a pesar de su blindaje vertical por el poco espesor de éste.

A finales del siglo XIX el crucero protegido era un buque de más de 8.000 tm de desplazamiento, potencia mínima de 14.000 CV para una velocidad superior a 20 nudos y autonomía superior a 6.000 millas. La protección horizontal, con quebranto, de 100 a 150 mm y 120 para la artillería. Su armamento principal estaba formado por dos piezas de más de 200 mm y 12 de 120 a 152 mm, más cuatro tubos lanzatorpedos de 450 mm.

Cruceros acorazados.—En el último cuarto de siglo la Marina rusa desarrolló un tipo de buque con blindaje en el casco, pero de menor tonelaje e inferior armamento que el acorazado, del que podía zafarse por su superior velocidad. El *General Admiral*, 1874, respondía a estos términos de referencia: desplazamiento de 4.600 tm; potencia de 3.500 CV con la que conseguía 14 nudos, velocidad que solo igualó a la de los acorazados de su tiempo, y autonomía de 6.000 millas, además de ir aparejado de fragata; su protección vertical y de la artillería era de 152 mm y la horizontal de 13 mm; finalmente, estaba armado con seis piezas de 203 mm y dos de 152 mm. El francés Dupuy de Lôme, de 1894, con 20 nudos de velocidad y 9.000 millas de autonomía estaba más equilibrado. En 1894 la independencia de Corea enfrentó a las escuadras china y japonesa para asegurar el control del mar Amarillo. La flota china formada por dos acorazados y otras unidades menores fue derrotada por tres cruceros acorazados japoneses y

otras unidades en aguas de la desembocadura del río Yalú. Este combate, perdido por los chinos más por la ineficacia de sus mandos y falta de munición, sirvió de base para creer en la superioridad del crucero, por su velocidad y rapidez de tiro, sobre el acorazado con su blindaje y mayor calibre de su artillería. Esta doctrina quedó superada por los resultados de los combates de Santiago de Cuba, guerra hispano-americana de 1898 y de Tsushima, guerra ruso-japonesa de 1905. El Reino Unido se concentró en la construcción de acorazados y cruceros protegidos, ya en el siglo XX construyó cruceros acorazados que, entonces, se clasificaron como cruceros de batalla. La siguiente tabla muestra la evolución del crucero protegido hasta finales del siglo XIX.

Crucero acorazado	Nac.	Año	Despla. Tm	Poten. cv	Auton. Millas	Velocid. Nudos	Blind. Mm	Armament. Principal
<i>General Admiral</i>	Ruso	1874	4.600	3.500 Fragata	6.000	14	Vert. 152 Hor. 13	6x203 2x152
Clase <i>Imperiese</i>	GB	1884	8.500	10.000	5.500	17	Vert. 254 Hor. 102	4x223 10x152
<i>Dupuy de Lôme</i>	Francia	1894	6.800	14.000	9.000	20	Vert. 100 Hor. 40	2x194/45 12x164/45
Clase <i>Vizcaya</i>	España	1895	7.000	13.700	10.000	20	Vert. 305 (1) Hor. 50	2x280 10x140
<i>Brookling</i>	USA	1897	9.200	16.000	5.000	22	Vert. 203 Hor. 76	8x203 12x127
<i>Cristóbal Colón</i>	España	1898	6.800	13.000	8.300	19	Vert. 150 Hor. 38	2x254/40 (2)
<i>Fürst Bismark</i>	Alem.	1900	10.000	13.800	4.500	19	Vert. 200 Hor. 50	4x240 12x150

(1) El proyecto era de 1886, de forma que su blindaje no empleaba acero aleado, lo que justifica su mayor espesor.

(2) El *Cristóbal Colón* entró en combate en Santiago de Cuba sin llevar montados los cañones de 254 mm.

A finales del siglo XIX el crucero acorazado era un buque de 10.000 tm de desplazamiento, con una potencia de más de 14.000 CV, velocidad superior a 18/20 nudos y autonomía superior a 8.000 millas. El armamento principal compuesto de cuatro piezas de 254/40 mm y 10 de 152/40 mm y protegido con chapa cementada de 200 mm en la cintura. En resumen un buque de desplazamiento considerable, rápido y con gran autonomía, protegido en la cintura y en cubierta y armado de piezas de calibre medio-alto. Estaba destinado a proteger el propio comercio, atacar el comercio enemigo y como apoyo de los acorazados en la línea de batalla. En combate singular debía ser capaz de zafarse de los acorazados gracias a su velocidad pero, también, de vencer a cualquier buque capaz de alcanzarle. A principios del siglo XX fue sustituido por el crucero de batalla, buques más tarde clasificados como acorazados.

Otros cruceros.—Se pueden incluir aquí un conjunto de buques de guerra absolutamente heterogénea, en el que figuran, por ejemplo, los tres cruceros de la clase *Reina Cristina*, construidos entre 1886 y 1887, de 3.500 tm y máquina de 4.400 CV con la que obtenían 15 nudos de velocidad máxima, con una autonomía de 9.000 millas y armados con 6 piezas de 160 mm y cinco tubos lanzatorpedos, pero sin ninguna protección (4). También estaban clasificados por el gobierno español como cruceros protegidos los cañoneros, construidos en el Reino Unido en 1886 *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*, que tenían las siguientes características: 1.000 tm de desplazamiento; potencia de 2.200 CV para una velocidad máxima de 15 nudos y autonomía de 2.000 millas; protegidos con un blindaje horizontal y armados con cuatro piezas de 120 mm.

Terminada la Primera Guerra Mundial, los cruceros se clasificaron en pesados y ligeros en función de su desplazamiento y calibre de su armamento principal. En la actualidad el crucero tiene las misiones de mando en convoyes y en flotas de desembarco y de la escolta de portaaviones, en este último caso su propulsión puede ser también nuclear.

Torpederos y cazatorpederos

Ya hemos hablado de los torpedos como arma submarina, operativa desde la década de los 70. Los primeros torpedos fueron adoptados como arma de buques principales a los que se instalaron tubos de lanzamiento en proa y cerca de la línea de flotación. Los astilleros británicos Thornycroft proyectaron en 1873 una unidad menor que, con 20 m de eslora y dotadas de máquinas muy elásticas de 150 CV, pudiesen alcanzar 18 nudos y cuya única arma era el torpedo. En 1875 se entregó la primera lancha torpedera a la armada francesa. En 1877 la armada británica recibió el que puede considerarse primer torpedero, el *Lightning*, unidad de 25 m de eslora y 27 tm de desplazamiento que con 460 CV alcanzaba 19 nudos y tenía una autonomía de 60 millas. Estaba armado con un tubo lanzatorpedos, situado sobre la cubierta a proa, de 356 mm. Estas unidades pronto se popularizaron entre todas las armadas del mundo, en especial la francesa que, falta de medios para competir en buques pesados con el Reino Unido, vio en el torpedero la respuesta para la defensa de sus costas.

El principal problema de los torpederos era su falta de autonomía y de cualidades marineras, a pesar de tener sus bases en la costa no podían operar con mala mar. Francia y el Reino Unido crearon, en 1890, el buque transporte y nodriza de torpederos pero su lentitud en la botadura hizo que esta solución resultase poco eficaz. A la nueva amenaza, en condiciones de buena mar y cercanía a la costa, se contestó con la instalación de redes antitorpedo, artillería ligera de tiro rápido en los grandes buques de batalla y proyectores para su

(4) Compárense las características del *Reina Cristina*, buque insignia de Montojo en Cavite con las de sus coetáneos *Esmeralda*, *Atlanta* y *Olympia*, buque insignia de Dewey también en el combate de Cavite.

detección nocturna. Finalmente, con el proyecto de un nuevo tipo de buque: el cazatorpedero, llamado así por los ingleses, avisatorpedero en la armada francesa y crucero-torpedero en la española.

Los primeros cazatorpederos no resultaron muy eficaces por su falta de autonomía y velocidad para formar parte de una flota. La solución la encontró el teniente de navío de la armada española Fernando Villamil que proyectó un buque, construido en el Reino Unido y entregado en 1887, con las siguientes características: 59 m de eslora y 350 tm de desplazamiento; potencia de 3.800 CV para obtener una velocidad máxima de 22,5 nudos y autonomía de 5.500 millas. Este buque era, además, un auténtico torpedero de altura, se llamó *Destructor* y dio nombre en el siglo XX a un tipo de buque cazatorpedero y, más tarde, buque de escolta de convoyes y escuadras con gran potencia anti-submarina y antiaérea.

Torpedero (T) Cazatorpedero (C)	Nac.	Año	Despla. Tm	Poten. cv	Auton. Millas	Velocid. Nudos	Armament. Principal
<i>TBI2</i> (t)	GB	1880	28	450	60	20	1x456 (tlt)*
<i>Retamosa</i> (t)	España	1886	70	700	100	20	20 2x37 2x350 (tlt)
<i>Destructor</i> (c)	España	1887	350	3.800	5.500	22,5	1x90+4x57+2x37 4x450 (tlt)
Clase <i>Shichau</i> (T)	Italia	1891	80	1.000	1.000	22	2x37/20 2x356 (tlt)
Clase <i>Havock</i> (C)	GB	1893	310	4.175	1.350	27,5	1x76/40+5x57/43 2x457 (tlt)
Clase <i>Normand</i> (T)	Francia	1896	80	1.100	1.800	21	2x37 2x318 (tlt)
Clase <i>Dale</i> (C)	USA	1900	420	8.000	2.700	29	2x76/50+57 2x457 (tlt)

(*) tlt, tubos lanzatorpedos.

El destructor se impuso como buque de escolta hasta nuestros días. El torpedero desapareció después de la primera Guerra Mundial y fue sustituido por la lancha torpedera, embarcación de guerra generalmente de menos de 100 tm de desplazamiento que puede alcanzar hasta 50 nudos de velocidad conseguidos por su capacidad de planear. Armadas de cuatro tubos lanzatorpedos y cañones ligeros de tiro rápido, superaron con facilidad a los torpederos por su mayor velocidad, mejores condiciones marineras, aunque sin mejorar la autonomía que sigue siendo reducida.

Estrategia Naval en el último cuarto del siglo XIX

En esta parte del trabajo me voy a limitar a comentar las estrategias navales del Reino Unido, de Francia, de los Estados Unidos y de España. Las dos primeras naciones por ser las principales talasocracias del momento y por la

influencia que tuvieron sus doctrinas navales, por otra parte tan diferenciadas, en la estrategia naval del resto de las naciones. Las dos últimas por la influencia de sus respectivas estrategias navales en la liquidación de los restos del imperio español de ultramar, además de la importancia que tuvo, más tarde, la doctrina naval de los Estados Unidos en el resto del mundo como potencia emergente.

Estrategia naval del Reino Unido

El Reino Unido se encontraba al finalizar el siglo XIX en el apogeo de su capacidad como primera potencia mundial. Su política de expansión imperial estaba firmemente apoyada por su capacidad industrial, tecnológica y naval. La fundación de la *Institution of Mechanical Enginners* fue un importante paso para el progreso tecnológico de la nación. El desarrollo sucesivo de la producción de hierro colado, acero, aceros aleados y tratados fue extraordinario. Los astilleros ingleses desarrollaron sin cesar modelos de buques de guerra, empleando los últimos adelantos, propios y extraños, en construcción naval, armamento, equipos propulsores, ... Muchos de estos prototipos no alcanzaron las expectativas de sus diseñadores, algunos con fatales consecuencias, pero la mayoría se convirtieron en hitos del desarrollo naval militar. Parecido proceso siguió el progreso tecnológico en el desarrollo y construcción de equipos de propulsión y armas navales, en especial de la artillería. La exportación de buques de guerra al resto de las naciones, que en buena parte dependieron del Reino Unido en el suministro de componentes y repuestos, fue otro importante incentivo para el desarrollo de la industria naval británica.

La importancia de la expansión colonial británica, más de 6 millones de kilómetros cuadrados se añadieron al imperio británico en estos años, y su potencial industrial y tecnológico permitió a los sucesivos gobiernos británicos, desde Disraeli hasta Gladstone y Salisbury, sostener la política de mantener una flota como mínimo superior a la suma de las dos flotas más importantes después de la británica, vigente desde la época de Nelson. En 1878 el capitán de navío retirado Philip H. Colomb publicó su *Great Britain Maritime Power* y en 1891 un tratado en ocho volúmenes sobre *Naval Warfare*, en la que exponía que el fin único de una fuerza naval era el dominio de los mares, casi al mismo tiempo que el norteamericano Mahan, como luego veremos. Esta doctrina exigía una poderosa fuerza de buques de batalla, los acorazados, con cañones de máximo calibre, ya que "solo los cañones dan la victoria mientras que el blindaje solo retrasa la derrota"^a, en palabras del almirante ruso Makarov. Los acorazados, como fuerza principal, pueden ir acompañados de cruceros acorazados, como soporte al principio del combate, además de los contratorpederos de escolta, amén de los necesarios cruceros protegidos para las operaciones coloniales.

La influencia de Colomb, más tarde vicealmirante y profesor del Royal Naval College de Greenwich fue definitiva en la ley naval de 1889, gobierno de Salisbury, y el programa naval quinquenal de lord Spencer de 1893/1898, a

la sazón primer lord del Almirantazgo en el gobierno de Gladstone. El poder marítimo británico se puso de manifiesto en la crisis entre Francia y el Reino Unido por la expansión en el África Occidental, localizada en el incidente por la posesión del fuerte de Fashoda en el Sudán en setiembre de 1898. Por estas fechas el Reino Unido, bajo el gobierno de Salisbury, podía alinear 17 acorazados, 21 cruceros acorazados y 36 cruceros protegidos, fuerza naval que influyó notablemente en el acuerdo de marzo de 1899, claramente favorable a los intereses británicos.

Estrategia naval de Francia

La industrialización iniciada en el reinado de Napoleón III no llegó al nivel británico. En su reinado la marina francesa alcanzó un alto nivel militar y tecnológico, en especial por los trabajos del ingeniero Dupuy de Lôme, ya citado. La guerra franco-prusiana de 1870 y el desastre de Sedán terminó con la revolución del 4 de setiembre y la proclamación de la III República. En enero de 1871 se firmó el armisticio con Prusia y el primero marzo el tratado de Frankfurt en términos muy duros para Francia. La vuelta del gobierno provisional a París coincidió con la revolución de la Comuna y la guerra civil en las calles de París terminada, de forma sangrienta en mayo de 1871.

El primer presidente provisional Adolphe Thiers (5) intentó reorganizar las fuerzas armadas y restablecer la moral de los franceses, pero no pudo completar su programa por la presión de los movimientos monárquicos que le llevaron a su dimisión en 1873.

En 1875 se aprobaba la nueva constitución de la III República francesa, cuyo primer presidente fue el monárquico mariscal Mac-Mahon, duque de Magenta. En 1879 dimitió Mac-Mahon y la III República dejó de ser presidencialista. Desde 1879 hasta 1899 dirigieron la república la rama republicana de los Oportunistas con la oposición de los radicales de Clemenceau. Desde 1879 hasta el 1887 fue presidente de la república Grévy y tuvo un importante papel en el gobierno y en la expansión de Francia Jules Ferry. En 1886 se creaba la Escuela de Altos Estudios navales.

Después de la obra del almirante Grivel *La guerre maritime avant et depuis les nouvelles inventions*, en la que defendía las operaciones de corso contra el comercio enemigo y, sobre todo, la *flota disuasiva*, ante la imposibilidad de vencer a la flota británica en un combate decisivo, se publica en 1888 la obra del almirante Bourgeois *Les torpillers* en la que analiza la guerra de corso y la defensa costera con los nuevos torpederos. Ambos trabajos son antecedentes de la doctrina naval de la que se llamaría la *Jeune École*.

La doctrina naval de la *Jeune École* se basaba en varias líneas de pensamiento: imposibilidad de enfrentarse a la flota británica en un enfrentamiento

(5) Famoso historiador y autor de la obra *Histoire du consulat et de l'empire*, editada en 20 volúmenes entre 1845 y 1862.

definitivo para conseguir el dominio de los mares; vulnerabilidad de los pesados y caros acorazados a los ataques de los ligeros y, por otra parte, asequibles torpederos (6); la batalla decisiva se daría, en su caso, en suelo francés, de ahí la necesidad de una fuerte defensa costera formada por más de medio centenar de torpederos; finalmente, importancia de los cruceros protegidos para el ataque del comercio enemigo, así como de sus costas en golpes de mano individuales. La doctrina de la *Jeune École* era fruto del pensamiento estratégico del almirante Aube, a la sazón ministro de Marina, y del publicista y periodista Charmes, autor en 1891 de la obra *Las guerres navales de demain*.

En 1896 la Escuela de Altos Estudios navales se convirtió en la Escuela Superior de Guerra Naval y el almirante Aube fue sustituido en el Ministerio de Marina por el almirante Fournier. Para entonces se había descubierto que los torpederos construidos eran poco marineros, los cruceros protegidos, destinados al corso, iba poco artillados y los cruceros acorazados eran poco más económicos que un acorazado. La política del almirante Fournier para completar la flota se retrasó por la falta de capacidad de la industria francesa, de forma que un buque de batalla costaba un 45 por 100 más que su equivalente británico y su plazo de entrega era de cuatro a cinco años, el doble de uno similar británico. Así, cuando sobrevino la crisis de Fashoda, Francia solo estaba en condiciones de alinear siete acorazados, seis cruceros acorazados y 18 cruceros protegidos (7).

Estrategia naval de los Estados Unidos

Terminada la Guerra de Secesión en 1865 se inició en los Estados Unidos un desarrollo económico sin precedentes, de forma que puede decirse que este crecimiento industrial, tecnológico y económico fue más relevante que la propia guerra civil.

La población pasó de 31 millones de habitantes en 1865 a 76 millones en 1900, de los que 15 millones fueron inmigrantes europeos. La población urbana se dobló en ese período hasta llegar al 40 por 100 del total y la emigración hacia el oeste americano aumentó de forma significativa, así la población al oeste del Missisipi pasó del 20 al 27 por 100 de la población total. A ello contribuyó la construcción del primer ferrocarril transcontinental, de la compañía *Union Pacific*, completado en 1869. De hecho no fue solo esta línea la que aumentó la capacidad de transporte ferroviario de los Estados Unidos, pues en la segunda mitad del siglo XIX se pasó de 56.000 km. de líneas ferroviarias a más de 300.000 km, cifra esta superior a la suma de las líneas ferroviarias de toda la Europa de su tiempo.

A pesar de la depresión económica de la mitad de la década de los 70, en los siguientes 20 años la producción de acero aumentó desde 1.400.000 tm

(6) Por el coste de un acorazado se podían armar 60 torpederos.

(7) Compárese con la flota británica, antes detallada.

hasta 11.000.000 tm, producción que superó a la británica y que representó más del 30 por 100 de la producción mundial. Pero no solo creció de forma acelerada la industria del acero; en su conjunto, el producto bruto industrial pasó de 5.400 millones de \$, en 1879, a 13.000 millones de \$ en 1899. La inversión en la industria pasó de 1.000 millones de \$, en 1860, a 12.000 millones de \$ en 1900 y la producción agrícola, por su parte, aumentó en más de un 150 por 100. Asimismo creció en paralelo la capacidad tecnológica y el número de patentes en todas las especialidades científicas, entre ellas las relacionadas con la industria militar. En resumen, a finales del siglo XIX los Estados Unidos se habían convertido en la primera potencia mundial con un PIB de 88.000 millones de \$ y tenían plena capacidad, industrial y tecnológica, para la construcción de su propia flota, aunque sus astilleros carecieran de la experiencia de los británicos y franceses.

En el último cuarto de siglo tuvieron más peso los factores económicos y sociales que los políticos. Hasta la década de los 80 la política exterior estuvo dirigida por la llamada *doctrina Monroe* y, en contrapartida, el deseo de mantenerse al margen de las diferencias entre las naciones europeas, sobre todo animadas por la corriente imperialista del momento y, finalmente, dar ejemplo al mundo de país demócrata y pacífico. En otras palabras los Estados Unidos no intervendrían en los conflictos europeos pero, según la doctrina del presidente Monroe declarada en 1823 y aceptada como principio en 1845, las monarquías europeas no deberían mantener colonias en el continente americano ni intervenir en los asuntos de las emancipadas naciones americanas.

La marina mercante, a pesar del aumento, paralelo a la economía, del comercio exterior, se mantuvo estancada, con el consiguiente descenso en el transporte exterior con bandera estadounidense, dado el aumento de la navegación de cabotaje. Al final del siglo XIX solo el 10 por 100 de las exportaciones se hicieron con buques norteamericanos. La Marina de Guerra tampoco hacía justicia, en la calidad y cantidad de sus buques, a la importancia que el poder económico de los Estados Unidos había de tener en el conjunto de las naciones.

Al principio de la década de los 80, la marina americana se encuentra en situación de decadencia absoluta, con buques de madera y ruedas y alguno sin propulsión a vapor, así como pocos blindados faltos de mantenimiento. Bajo la presidencia del republicano Garfield, el secretario de marina Robert Hunt consiguió iniciar, en 1881, el primer programa de renovación de la marina en el que figuraba la construcción de 38 unidades, pero de los que solo se autorizó en 1883 la construcción de tres cruceros y un aviso que resultaron anticuados, como los *Atlanta* y *Boston* ya citados, en comparación con sus homólogos europeos. Asesinado Garfield, y bajo la presidencia del que había sido vicepresidente Arthur se creó en 1884 el Naval War College (Escuela Superior Naval), dirigida por el vicealmirante Luce.

En 1885 ganó las elecciones el demócrata Cleveland que nombró secretario de Marina a William Whitney que jugó un importante papel en la renova-

ción de la marina, obteniendo los fondos necesarios para la construcción en 1885 de dos cruceros protegidos y dos cañoneros y la aprobación de un plan cuatrienal para la construcción de 30 buques de varios tipos con un tonelaje agregado de 100.000 tm. Plan que armó el acorazado *Maine* y otras unidades que intervendrían de forma definitiva en la guerra hispano-americana.

En 1886 Luce, antes de dejar el Naval War College, asoció como profesor al capitán de navío Alfred T. Mahan cuyas lecciones y conferencias sobre estrategia naval habían de influir de una forma muy significativa en la política naval y exterior de los Estados Unidos. En 1890 se publicó su obra *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, que ampliaría en la edición de 1892 hasta cubrir el período 1793-1812. En esta obra Mahan determina las condiciones geo-socio-políticas que hacen de una nación una potencia naval, entre otras la necesidad de crear, por parte de los gobernantes, una conciencia marítima, resultado del desarrollo de las marinas mercante, de pesca y deportiva y como resumen de ellas la Marina de Guerra. Con un concepto darwinista de la historia creía Mahan en la superioridad de la raza blanca y en su misión providencial en el progreso del mundo subdesarrollado mediante la expansión colonial, expansión que debía estar apoyada en una armada capaz de asegurar las rutas comerciales en cualquier parte del mundo. Consideraba Mahan que el acorazado era la pieza básica en una flota de guerra cuyo objetivo no podía ser otro que la destrucción definitiva de la flota enemiga.

Antes, una vez ganadas las elecciones presidenciales por el republicano Harrison en 1889, accedió a la Secretaría de Marina Benjamín Tracy, que aceleró el programa de su antecesor Whitney y autorizó, ley naval de 1890, la construcción de seis nuevos acorazados y dos cruceros acorazados. Tracy acometió también la reorganización de la marina, de sus bases y de sus programas de ejercicios artilleros y de maniobras, para ello contó con la inestimable ayuda del Ingeniero Jefe de la armada George que desde 1887 fue responsable del diseño de más de 700.000 CV de maquinaria para dotar a 120 buques y de la reorganización del departamento de ingeniería naval.

La influencia de la doctrina de Mahan en la política exterior estadounidense fue definitiva y los Estados Unidos abandonaron su primitiva disposición para presentarse como nación prototipo de la democracia y el pacifismo. Así, en 1878 se instaló una base estadounidense en Samoa, en 1887 en las islas de Hawai ya bajo protección americana, en 1895, y llevando adelante la doctrina Monroe, el presidente Grover Cleveland presionó con éxito a Gran Bretaña para que sometiera al arbitraje de los Estados Unidos la disputa sobre límites fronterizos entre Venezuela y la Guayana británica. Arbitraje que el gobierno británico aceptó, a pesar de su fuerza naval y en contra de la opinión pública, para buscar la alianza de los Estados Unidos en previsión de futuras eventualidades en Europa.

En 1896 el mismo Cleveland ofreció al gobierno de Cánovas su mediación para terminar el conflicto de Cuba, mediación que, desgraciadamente, fue rechazada por el gobierno español. En 1898, bajo la presidencia del repu-

blicano McKinley, la explosión y hundimiento del acorazado *Maine*, fondeado en La Habana con la misión de proteger a los súbditos norteamericanos, fue la chispa que terminó de encender el conflicto hispano-americano, largamente atizado por la prensa norteamericana. Terminada la guerra por el tratado de París, se declaró la independencia de Cuba y los Estados Unidos se instalaron en el Caribe, isla de Puerto Rico, y adquirieron el archipiélago filipino como base adelantada en el Pacífico. Finalmente, a principios del siglo XX, los Estados Unidos se aseguraron la construcción y control del futuro canal de Panamá.

La estrategia naval de España

Ya hemos dicho que la estrategia naval debe servir a las políticas y objetivos de la nación que deben, a su vez, tener un mínimo de continuidad y sobre todo basarse en sus realidades sociales y económicas. Una política y consiguientes objetivos que no estén basados en estas realidades no podrán contar con la adecuada estrategia para su realización por falta de medios materiales, por ejemplo, para su implementación. Éste puede ser el caso de España en la época que nos ocupa, cuya política naval de defensa de nuestros territorios de ultramar adoleció cuando menos de falta de continuidad, en su formulación y en sus objetivos, además de ignorar la realidad económica de la nación.

A principios del siglo XVII, el general de mar Diego Brochero escribió al rey de España, casi tres siglos antes que Mahan expusiera sus teorías sobre el poder naval, un discurso en el que decía: «La cosa más admitida de los que tratan razón de estado ha sido y es que el que fuere poderoso en la mar lo será en tierra». De esa época que el almirante Álvarez-Arenas ha llamado *ofensiva estratégica*, pasamos después de la derrota de Las Dunas, en 1639 a manos del almirante holandés Maarten Tromp, a una *defensiva estratégica*, definida por el marqués de la Ensenada en su informe sobre el estado de la Armada al rey Felipe V. Desde entonces hasta nuestros días, si España ha tenido una estrategia naval ha sido la de *supervivencia*.

Restaurada la monarquía en la persona del rey Alfonso XII, un gobierno provisional presidido por Cánovas, arquitecto él mismo de la restauración, redactó la constitución de 1876 sobre la base de una monarquía parlamentaria con dos cámaras que, con un alto control de las elecciones, pudo sostener un sistema de turno en el poder de dos partidos: el conservador, presidido hasta su muerte por asesinato en 1897 por el propio Cánovas y el partido liberal, presidido en ese período por Sagasta. En este cuarto de fin de siglo se sucedieron ocho cambios de gobierno y 25 ministerios de Marina, desempeñados por 17 ministros la mayoría almirantes de la armada, por ello resulta, cuando menos, complejo hacer un resumen de la política y estrategia naval española en ese período (8). En lo

(8) Véase para más detalles la obra de Rodríguez González: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*, citada en la bibliografía al final de este trabajo.

que se refiere al número y calidad de sus buques, la armada española, que había conocido un período de relativo esplendor durante el reinado de Isabel II, va a entrar en un proceso de decadencia. Varias pueden ser las causas de ese deterioro: rápida obsolescencia de las unidades, debido al progreso tecnológico, falta de asignaciones presupuestarias para la renovación de los buques y mantenimiento de los existentes, buena parte del presupuesto se consumía en el coste del personal, falta de capacidad industrial resultado de la anarquía y las guerras civiles, mal estado de los anticuados astilleros de la armada, en especial el de Cartagena después.

Entre 1880 y 1885 se presentaron cuatro programas navales: los de los ministros de Marina contraalmirante Durán (gobierno conservador 1880), vicealmirante Pavía (liberal 1883) y contraalmirante Antequera (conservador 1884) y del diputado liberal Moret, a la sazón presidente de la comisión naval del parlamento, que, como resultado del examen del plan Antequera, presentó un nuevo programa naval en 1885. Ninguna de estos programas se llevó a la práctica, aunque en este período se construyeron algunos buques para la armada fueron más bien cañoneros y buques auxiliares para la marina colonial. Salvo la excepción del acorazado *Pelayo* que se encargó en 1884 a un astillero francés, por que habían sobrado 12 millones de pesetas del presupuesto y Cánovas decidió comprar un buque «cuanto más grande mejor», pero que no se terminó hasta 1889 y el crucero *Reina Regente*, encargado en 1885 al Reino Unido por el ministro conservador vicealmirante Pezuela.

En este punto es interesante señalar que los gobiernos conservadores tuvieron la tendencia de proponer programas de construcción en los que figuraban acorazados y a encargar su construcción a astilleros extranjeros en aras de la calidad de los buques, y cumplimiento de plazos de terminación. Por el contrario los gobiernos liberales mantuvieron la tendencia de construir, como buques de batalla, cruceros acorazados, siguiendo las teorías de la *Jeune École* francesa y encargar la construcción de los buques a astilleros españoles para, así, fomentar el desarrollo de las industrias navales y siderúrgicas. Ambas políticas tenían evidentes ventajas si se hubiese seguido cualquiera de ellas por ambos partidos y se hubiese mantenido una política exterior acorde con la calidad y número de los buques puestos al servicio de la marina.

Muerto el rey Alfonso XII y bajo la regencia de la reina María Cristina subieron al poder los liberales, cuyo ministro en 1885 contraalmirante Beránger se había mostrado decidido defensor de las teorías de la *Jeune École* durante las discusiones parlamentarias del plan Moret, más tarde cristalizadas en su programa de 1886 que no consiguió la aprobación parlamentaria. El sucesor de Beránger, contraalmirante Rodríguez Arias, propuso meses más tarde el programa de aquél, aunque menos riguroso en su planteamiento, y consiguió su aprobación en diciembre del mismo año. Con el programa de Rodríguez Arias se construyeron los cruceros acorazados: *Infanta María Teresa*, *Vizcaya* y *Oquendo*, que participaron en el combate de Santiago de Cuba en 1898, y el crucero protegido *Emperador Carlos V*

que con otros tres cruceros acorazados: *Cardenal Cisneros*, *Cataluña* y *Princesa de Asturias* (9) no pudieron incorporarse a la escuadra de Cervera por no estar terminados.

A pesar del intento de conseguir la construcción de los buques del programa de Rodríguez Arias en astilleros nacionales, la realidad de los hechos se impuso y su terminación hubo de depender de la ayuda exterior. En resumen el plan Rodríguez Arias fracasó en dos objetivos importantes: desarrollo de la industria española, en parte, y, sobre todo, en poner a punto una flota capaz de sostener nuestra política exterior. En Santiago de Cuba, la escuadra del almirante Cervera de cruceros acorazados hubo de enfrentarse con acorazados, y en Cavite la escuadra de Montojo, formada por cruceros coloniales sin protección y cañoneros, tuvo enfrente una escuadra de cruceros protegidos. Ambas escuadras encontraron su fatal destrucción por fuerzas claramente más poderosas, por no mencionar otros aspectos como la falta de mantenimiento, de munición y de entrenamiento de sus dotaciones, entre otros (10).

En 1896 y ante la posibilidad de un enfrentamiento con los Estados Unidos, el ministro de marina, a la sazón el almirante Beránguer, consiguió créditos extraordinarios para encargar en Italia el crucero acorazado *Cristóbal Colón* que pasó a formar parte de la escuadra de Cervera en Santiago sin montar la artillería de mayor calibre por falta de tiempo. También obtuvo Beránguer créditos para construir un crucero protegido, el segundo *Reina Regente*, que no entró en servicio hasta el siglo XX y un acorazado de 11.000 tm que llevaría el nombre de *Felipe II* y al que nunca se puso la quilla.

Bibliografía

- ÁLVAREZ-ARENAS, Eliseo: *Del mar en la historia de España*. Editorial Naval. Madrid, 1987.
- BAER, Jorge B.: *One Hundred Years of Sea Power. The U.S. Navy 1890-1990*. Stanford University Press. ISBN 0804727945.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX*. REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Año XV, núm. 57. Instituto de Historia y Cultura naval, Armada Española.
- CARRERO BLANCO, Luis: *Arte naval militar*. Editorial Naval. Madrid, 1950.
- CERVERA PERY, José: *De la conducta y trayectoria del almirante Cervera en el 98*. *Revista de Historia Naval*, Año XIII, núm. 51. Instituto de Historia y Cultura naval, Armada Española.
- GARCÍA DEL VALLE Y GÓMEZ, Jesús: *La Navegación Vía de la Cultura*. Edición en tres volúmenes de la Universidad San Pablo CEU. Madrid, 1995
- GIORGERINI, Giorgio y otros: *El buque de guerra*. Editorial Delta. Barcelona, 1983. 5 volúmenes
- GIORGERINI, Giorgio y otros: *La Marina (Historia)*. Editorial Delta. Barcelona, 1983. 6 volúmenes.
- HATTENDORF, John B. (editor): *Doing Naval History*. Naval War College.

(9) Estos tres cruceros no pudieron terminarse hasta 15 años después, comenzado el siglo XX.

(10) Problemas en el armamento y en la munición de 5,5 pulgadas. Según el parte de guerra enviado por Cervera, prisionero en el *St. Louis*, al general Blanco.

JESÚS GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ

MAHAN, Alfred T.: *The Influence of Sea Power Upon History, 1660 – 1783*.

MANERA REGUEYRA, Enrique y otros: *El buque en la Armada Española*. Editorial Silex. Madrid, 1981.

ORLÉANS JOINVILLE, François-Ferdinand-Philippe-Louis-Marie de: *Essais sur la Marine Française*. París, 1852

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Editorial San Martín. Madrid, 1988.

WALLBANK; TAYLOR; BAILKEY; JEWsbURY; LEWIS; HACKETT: *Civilizations Past and Present*. Versión en CD-ROM de Bureau of Electronic Publishing, 1994

EL PROBLEMA DE LA VARIACIÓN MAGNÉTICA EN LA CARTOGRAFÍA ATLÁNTICA: DIEGO GUTIÉRREZ Y LA POLÉMICA DE LAS CARTAS DE DOBLE GRADUACIÓN

Antonio SÁNCHEZ MARTÍNEZ(*)
CCHS-CSIC

Introducción

Durante el Renacimiento europeo el mundo de la cartografía y la navegación sufrió un cambio metodológico como consecuencia de los viajes de ultramar por el Océano Atlántico y el descubrimiento del Nuevo Mundo. Las exploraciones por un mar hasta entonces desconocido e inhóspito y el hallazgo de un nuevo continente modificaron las premisas que hasta ese momento habían gobernado la cartografía náutica europea. Dadas las exigencias científicas que este nuevo contexto planteaba, las cartas portulanas mediterráneas de tradición italiana y mallorquina se transformaron en cartas planas cuadradas aplicadas a un océano de grandes dimensiones. Si las cartas portulanas estaban realizadas para su uso exclusivo por el Mar Mediterráneo u otros pequeños mares europeos, las cartas planas del siglo XVI respondieron, al menos en principio, a las necesidades de un nuevo espacio. Pese a los esfuerzos de la astronomía náutica portuguesa y con la experiencia de los grandes viajes transoceánicos se llegó a la conclusión de que las cartas planas eran disconformes debido al fenómeno de la declinación magnética. Algunos cartógrafos españoles que trabajaban en la Casa de la Contratación de Sevilla, como fue el caso de Diego Gutiérrez, intentaron subsanar las deficiencias de las cartas planas con la creación de cartas de doble graduación. Este tipo de instrumentos entró en disputa directa con otro modelo cartográfico de la Casa, el Padrón Real, una carta modelo en continuo proceso de adaptación a los descubrimientos geográficos. Si bien los pilotos que navegaban a Indias eran partidarios de este tipo de cartas ya que intentaban hacer más fácil su labor,

(*) La realización de este texto ha sido posible gracias, por un lado, a una beca de postgrado FPU concedida por el Ministerio de Educación y Ciencia y, por otro lado, al Proyecto de Investigación «Epistemología histórica; estilos de razonamiento científico y modelos culturales en el mundo moderno: el dolor y la guerra» (HUM2007-63267) financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Expreso aquí mi agradecimiento a María Luisa Martín-Merás.

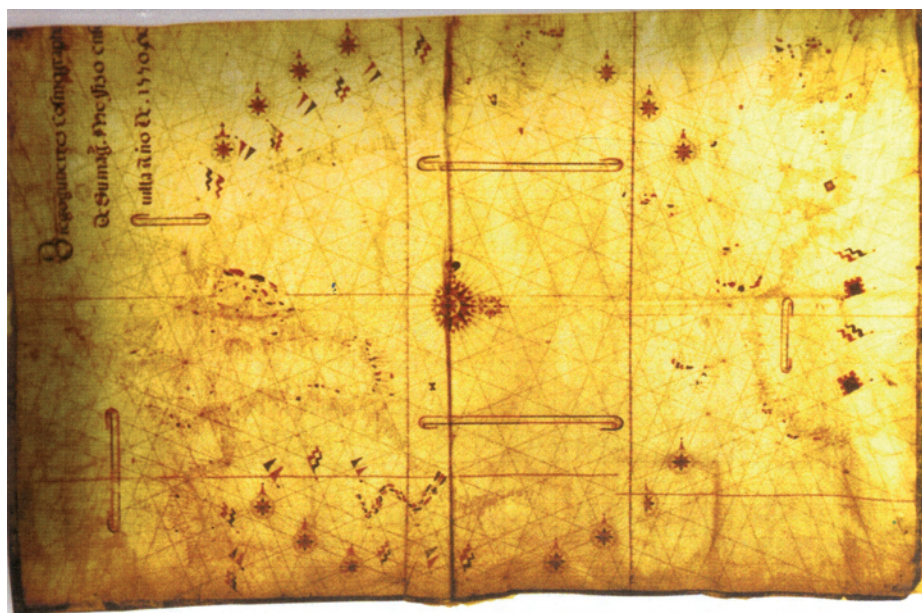


Fig. 1. Carta del Océano Atlántico de doble graduación de Diego Gutiérrez, 1550, 131 x 85,5 cm. Biblioteca Nacional de París.

algunos cosmógrafos de la Casa utilizaron argumentos retóricos con los que convencer a la Corona y al Consejo de Indias de la inadecuación de las cartas con dos escalas de latitudes.

El objetivo de este artículo consiste en demostrar cuáles fueron algunas de las estrategias utilizadas por los cartógrafos, cosmógrafos y navegantes españoles para resolver problemas técnicos y prácticos concretos en la Casa de la Contratación de Sevilla. Los miembros de la Casa no sólo establecieron formas de centralizar y sistematizar la información procedente de las Indias, sino que también construyeron mapas e instrumentos náuticos dedicados a la resolución de problemas científicos determinados. Uno de estos dispositivos fueron las cartas náuticas de doble graduación, como las construidas por el cartógrafo Diego Gutiérrez en Sevilla a mediados del siglo XVI (Fig. 1). Este tipo de cartas fueron confeccionadas con dos escalas de latitudes distintas con el fin de solventar uno de los grandes misterios científicos del mundo moderno, a saber, el fenómeno de la declinación magnética. Este nuevo modelo representacional fue creado en la península Ibérica por un reducido grupo de cartógrafos con la intención de facilitar y hacer más segura la navegación por el Océano Atlántico y poder así explorar el Nuevo Mundo con total garantía.

No exentas de controversia, las cartas de doble graduación provocaron una de las muchas disputas científicas que tuvieron lugar en la Casa. Los pilotos y algunos cosmógrafos de la institución sevillana no estaban de acuerdo sobre

cuáles debían ser los procedimientos para realizar una representación cartográfica satisfactoria. Por un lado, los pilotos, personas sin formación académica y casi totalmente analfabetos, mantenían que las mejores cartas eran aquellas que hacían la navegación más fácil. Los pilotos defendían sus intereses apelando a la experiencia, al conocimiento práctico y al saber adquirido en la experimentación de los grandes viajes transoceánicos. Dado que los navegantes fueron los verdaderos usuarios de las cartas, ellos subrayaron la utilidad de estas representaciones para desarrollar su trabajo. Por otro lado, algunos cosmógrafos y pilotos mayores de la Casa afirmaban que las mejores cartas eran aquellas que estaban fundamentadas en un conocimiento teórico sólido. Estos oficiales se opusieron a las cartas de doble graduación porque no estaban confeccionadas de acuerdo al saber teórico requerido para su diseño. En este sentido, ellos denunciaban su uso ante el monarca y los oficiales del Consejo de Indias. Las cartas con dos escalas de latitudes distintas eran, según su parecer, inadecuadas y erróneas, esto es, artefactos que no habían sido manufacturados en conformidad con la realidad.

El debate entre partidarios y oponentes de las cartas de doble graduación desembocó en un enfrentamiento de acusaciones entre quienes defendían la supremacía del conocimiento científico y, por extensión, la determinación exacta de la variación de la aguja en cada momento y lugar, y aquellos que apoyaban la simplicidad de dichas cartas. Si para los primeros el valor primordial descansaba en el conocimiento del rumbo por medio de cálculos y observaciones astronómicas, para los segundos resultaba más cómodo ajustar el rumbo y la distancia a las latitudes ofrecidas en la carta.

En adelante intentaremos responder a una serie de preguntas: ¿Qué fueron las cartas de dos graduaciones, cómo surgieron y por qué se inventaron, quiénes las hicieron, en qué contexto y con qué intenciones, para qué sirvieron y cuál fue su historia? En comparación con otras cartas realizadas en la Casa de la Contratación, ¿acaso este tipo de mapas tuvo algún éxito y, en consecuencia, consiguió establecer un nuevo modelo cartográfico? ¿Cómo respondió la Corona ante estos innovadores instrumentos? En definitiva, ¿cómo fueron estas cartas valoradas por los distintos grupos de interés que giraban en torno a los descubrimientos? Éstas y otras cuestiones arrojarán alguna luz sobre una de los litigios científicos más destacados de la actividad cartográfica de la Casa de la Contratación entre cosmógrafos y pilotos vinculados a la Carrera de Indias.

El origen del problema y sus consecuencias inmediatas en la cartografía náutica

Si la representación de un cuerpo esférico tridimensional sobre una superficie plana ya fue una ardua tarea durante el mundo moderno, las dificultades añadidas de la navegación oceánica complicaron el quehacer mismo de la actividad cartográfica. Las raíces de las cartas de doble graduación pueden

encontrarse en un fenómeno físico denominado declinación magnética, esto es, el ángulo variable que forma la dirección de la brújula o aguja de marear con la línea meridiana de cada lugar. En otras palabras, se llamaba declinación magnética al ángulo formado en el meridiano astronómico cuando el plano vertical del meridiano magnético pasaba por el eje de la aguja. Éste podía ser occidental u oriental en función de la indicación de la aguja hacia el Este (nordestear) o el Oeste (noruestear). Para que los pilotos no acabaran perdidos o a la deriva convenía saber el valor de esta variación en cada lugar de la tierra y conseguir así una buena orientación con la brújula (1).

Los navegantes europeos comenzaron a advertir dicho fenómeno cuando empezaron a surcar grandes espacios marítimos. El almirante Cristóbal Colón pudo comprobar en uno de sus viajes que la aguja no señalaba exactamente la dirección N-S. Esto quiere decir que el polo magnético y el polo geográfico no coincidían en las largas distancias. La diferencia de grados entre ambos polos era lo que llamamos la declinación magnética. El número de grados, que se veía alterado tanto en dirección como en amplitud angular, se conoce como variación magnética. Si tenemos en cuenta que la navegación de altura estaba guiada tanto por la aguja de navegar como por la carta náutica rápidamente entendemos los inconvenientes que derivan de la declinación magnética, pues el hecho pragmático de ir de un punto a otro de la superficie terrestre se tornaba un ejercicio embarazoso.

En un primer momento los hombres de mar proponían calcular de forma sistemática la altura de la Estrella Polar -una de las formas de medir la latitud- durante todo el trayecto, de manera que se fueran marcando los ajustes del rumbo sobre la carta. Si la ruta seguida era conocida de antemano, dados los datos obtenidos en ocasiones precedentes, cabía la posibilidad de saber cuáles eran los ángulos correctores que debían tenerse en cuenta. De esta forma disminuían los niveles de error y los desvíos exagerados. Ahora bien, los pilotos solían ser personas muy tradicionales en el arte de su oficio y muy conservadores cuando se intentaban plantear cambios en la navegación. Por este motivo los mareantes no veían con buenos ojos la idea de andar compensando ángulos y realizando correcciones durante el viaje a través de las aplicaciones lusitanas de la astronomía a la navegación (2).

Los precedentes españoles al intento de resolver en las cartas náuticas el problema de la declinación magnética deben situarse, sin duda, en la carta atlántica de Pedro Reinel de 1504/5. Este mapa se encuentra conservado en la Biblioteca Estatal de Baviera (Munich) y en él Reinel intentó corregir los efectos de la variación de la aguja en la costa de la península del Labrador, en el este del actual

(1) PULIDO RUBIO, José: *El Piloto de la Casa de la Contratación de Sevilla*. Sevilla, Publicaciones del Centro Oficial de Estudios Americanistas de Sevilla, Biblioteca Colonial Americana, Tomo X, 1923, p. 70.

(2) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: «El arte de navegar: ciencia versus experiencia en la navegación transatlántica», en María Antonia Colomar et. al.: *España y América, un océano de negocios: quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 103-118, p. 112.

Canadá y rodeada por la Bahía y el Estrecho de Hudson, con una escala de latitudes inclinada 22,5°. La representación oblicua del meridiano y la supuesta corrección de la latitud con la incorporación de una nueva escala de latitudes ha sido bautizada por los expertos como «escala latitudinal oblicua» (3). Después de la carta de Reinel muchas otras intentaron resolver las consecuencias de la declinación magnética. Entre ellas destacan el mapa de Europa del Atlas de Jean Rotz (1542) y, por supuesto, la carta de Diego Gutiérrez de 1550.

En la España del siglo XVI casi el total de la actividad cartográfica se desarrolló en la Casa de la Contratación de Sevilla, el resto se llevó a cabo en la Corte y en algunos centros de la tradición mallorquina. El problema de la declinación magnética fue recibido en Sevilla, eje de la navegación y cosmografía indiana, de tres modos distintos. Por un lado, los pilotos que experimentaban sus efectos en alta mar acogieron con asombro, unos más escépticos que otros, este fenómeno, como si se tratara de uno de los misterios más secretos de la naturaleza. De ser cierto, requería una pronta solución, pues eran ellos los únicos que corrían un peligro real, además de las pérdidas económicas que la desaparición de embarcaciones suponía para la Corona. Por otro lado, algunos de los *maestros de hacer cartas* en la Casa se pusieron manos a la obra para dar una solución gráfica a un inconveniente oculto. Y finalmente, algunos de los cosmógrafos y pilotos mayores de la institución pensaron el problema como un dilema científico que debía remediarse a través del conocimiento teórico.

Si bien la declinación magnética afectó en primera instancia a los navegantes en medio del océano, lo cierto es que la cartografía moderna se vio notablemente alterada, pues las cartas náuticas se convirtieron en los ojos de la navegación indiana. De ahí el interés de cartógrafos como Diego Gutiérrez por crear una carta capaz de resolver la miopía de las cartas planas tradicionales. En una travesía atlántica desde Europa al Nuevo Mundo la aguja magnética experimentaba una desviación media de un grado con dirección sur. Dado este desajuste, cuando el camino navegado se extendía por varios centenares de millas el extravío de la nave era un hecho común. El descarrío de la ruta inicial ofrecía un destino muchas millas al sur del lugar deseado. Cuando Gutiérrez tuvo conocimiento de este inconveniente la solución primera fue colocar el punto geográfico del otro lado del Océano más al norte de su verdadera localización, de tal manera que se compensara con el fenómeno de la variación. Éste fue el motivo por el que se les llamó cartas de doble graduación o de dos graduaciones en latitud. En este tipo de cartas el Ecuador no aparecía como una línea discontinua, donde la línea equinoccial servía para Europa y otra línea equivalente, situada más al norte, era utilizada para América (4).

(3) WINTER, Heinrich: «The Pseudo-Labrador and the Oblique Meridian», *Imago Mundi*, 2 (1937): 61-73. TAYLOR, E. G. R.: «Hudson's Strait and the Oblique Meridian», *Imago Mundi*, 3 (1939): 48-52. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid, CSIC, 1994, p. 206. GERNEZ, D.: «Les cartes avec échelle de latitude auxiliaire pour la région de Terre-Neuve», *Comm. de l'Académie de Marine de Belgique*, 6 (1952): 110-111.

(4) PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: «EL ARTE DE NAVEGAR...», p. 112.

El Padrón Real vs. las cartas de doble graduación de Diego Gutiérrez

La Casa de la Contratación de Sevilla, creada en 1503 por los Reyes Católicos Fernando e Isabel, fue la primera escuela de náutica española. Desde 1508 la Corona instauró en ella una carta modelo donde debía representarse el mundo conocido hasta entonces de acuerdo a las noticias de los descubrimientos que llegaban a Sevilla. Se trataba de una imagen oficial del mundo que estaba en continuo proceso de reconstitución y que era guardada en secreto. En un primer momento el Piloto Mayor de la Casa, cargo creado también en 1508 y otorgado a Américo Vespucio, era la persona encargada de custodiar y enmendar el Padrón. Las revisiones de este mapa se realizaban con la información que los navegantes traían en sus cartas náuticas. Una vez revisado el Padrón todas las cartas de navegación utilizadas por los pilotos en sus viajes debían estar basadas en este modelo, esto es, las cartas empleadas en la Carrera de Indias para navegar por el Atlántico eran copias del Padrón Real.

Las solicitudes del Rey y del Real y Supremo Consejo de Indias -un órgano político encargado de la administración indiana y destinado al asesoramiento ejecutivo, legislativo y judicial del rey- para llevar a cabo correcciones del Padrón fueron constantes a lo largo de todo el siglo XVI. Los monarcas españoles siguieron de cerca esta actividad porque de ella dependía la seguridad de sus pilotos, la riqueza del imperio y el poder de su dinastía. Además, el sistema burocrático español estaba excesivamente jerarquizado por lo que las disputas por alcanzar un puesto mejor o el hecho de hacer valer las habilidades de uno frente a otro candidato estimularon un sin fin de controversias. En muchos casos, las relaciones entre oficiales de la Casa no fueron amistosas. Una de estas polémicas entre el cosmógrafo Pedro de Medina, autor de un célebre *Arte de navegar* (1545), y el Piloto Mayor Sebastián Caboto y el cartógrafo Diego Gutiérrez desencadenó una serie de acusaciones sobre la incompetencia laboral de unos y otros (5). Como consecuencia de este enfrentamiento en 1544 se ordenó una revisión extraordinaria del Padrón Real derivada de la visita a la Casa de un miembro del Consejo de Indias, el licenciado Gregorio López (6).

Durante los primeros años de la década de los cuarenta existieron muchos desacuerdos entre aquellos que veían el Padrón como el mejor modelo posible y quienes desconfiaban del mismo. Un grupo de cosmógrafos de la Casa mantuvo, con el apoyo de los navegantes, una postura muy escéptica con las cartas náuticas confeccionadas de acuerdo al Padrón. A mediados de la centuria la experiencia de la navegación oceánica ya había demostrado una y otra vez que las cartas planas tenían graves problemas de conformidad, como consecuencia del extraordinario fenómeno de la variación magnética. Si la solución descansaba en corregir dicha variación sobre un dispositivo visual, como era la carta, existían dos posibilidades. O bien se modificaba el plan de

(5) ARCHIVO GENERAL DE INDIAS DE SEVILLA (AGI), PATRONATO, 259, R.16.

(6) AGI, Indiferente, 1963, L.9, F.144R-144V. MARTÍNEZ CARDOS, José: *Gregorio López, consejero de Indias, glosador de las Partidas (1496-1560)*. Madrid, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, CSIC, 1960.

ejecución del Padrón, o bien se presentaba un nuevo modelo cartográfico. En realidad, ambas vías estaban conectadas y por ello el cartógrafo Diego Gutiérrez construyó cartas de forma paralela al sistema utilizado en torno al Padrón.

En 1534 Diego Gutiérrez (ca. 1485-1554) ya era cosmógrafo de la Casa de la Contratación, pues el 21 de mayo de ese año se ordenaba el pago de su salario a Gutiérrez por la realización de su trabajo (7). Y en 1548 fue, junto a Hernando Blas, Piloto Mayor interino en ausencia del Piloto Mayor oficial Sebastián Caboto (8). Gutiérrez debió ser alguien cercano al gremio de pilotos de Sevilla. Las preocupaciones de la *gente de mar* respecto a la seguridad de la navegación propiciaron que Gutiérrez pensara en una solución práctica. De hecho, los pilotos no siempre vieron con buenos ojos el Padrón y por ello buscaron alternativas que facilitaran su trabajo. Poniendo en duda la autoridad de las Ordenanzas de la Casa y las Reales Cédulas enviadas a Sevilla por la Corte, cartógrafos como Diego Gutiérrez construyeron cartas que nada tenían que ver con el Padrón Real en su método de confección.

Sin embargo, algunos cosmógrafos de la Casa defendieron la veracidad y calidad del Padrón. Mientras las célebres cartas de Gutiérrez tenían dos líneas de grados para corregir las dificultades que planteaba la variación magnética en alta mar, el Padrón Real disponía de una sola graduación. Sebastián Caboto, Piloto Mayor, tomó partido en favor tanto de la confección de este tipo de cartas por parte de Gutiérrez como del uso de las mismas por parte de los pilotos, al tiempo que denunciaba los errores del Padrón Real. Por este motivo la Corona y el Consejo de Indias solicitaron a los cosmógrafos de la Casa, entre los que se encontraban personas tan reputadas como Pedro de Medina y Alonso de Chaves, su opinión acerca de este método de hacer cartas de marear (9). De lo contrario, nunca pidieron noticias sobre el parecer de aquellos hombres que en definitiva debían usar este tipo de cartas.

Como cabía esperar, el informe de los cosmógrafos fue negativo, la corrección del Padrón solicitada por Caboto no se llevó a cabo y, además, el veneciano perdió el pleito que le enfrentaba a los cosmógrafos arriba mencionados. Estos y otros problemas hicieron que Caboto abandonara la Casa en 1548 para marcharse a la *Muscovy Trading Company* de Inglaterra (10). Las críticas de cosmógrafos con tanto crédito como Medina hacia los supuestos errores que contenían las cartas de doble graduación debieron influir negativamente sobre la figura del Piloto Mayor y sobre los cartógrafos más rebeldes. La idea de elaborar cartas conforme a un nuevo Padrón construido con dos graduaciones se desvaneció de inmediato.

En 1544 se enviaron una serie de Reales Cédulas -un documento oficial despachado por el rey y expedido, en este caso por el Consejo de Indias con la finalidad de conceder una merced o tomar alguna providencia- a los oficiales

(7) AGI, Contratación, 5784, L.1, F.58V.

(8) AGI, Indiferente, 1964, L.11, F.17V-18.

(9) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

(10) SANDMAN, Alison D. y ASH, Eric H.: «Trading Expertise: Sebastian Cabot between Spain and England», *Renaissance Quarterly* 57, 3 (2004): 813-843.

de la Casa donde se les anunciaba que las cartas construidas por Gutiérrez, y en consecuencia, eran perjudiciales para la navegación y para los derechos del rey (11). Al año siguiente, el 22 de febrero de 1545, otro documento real prohibía a Gutiérrez la confección de cartas con dos escalas de latitudes, pues éstas no estaban conformes con el Padrón Real (12). En noviembre de 1545 la Corte solicitó una reunión entre los oficiales de la Casa, el Piloto Mayor, los cosmógrafos y otros pilotos con el objetivo de examinar y averiguar si las cartas e instrumentos creados por Gutiérrez eran adecuados (13).

Finalmente, tanto el Padrón Real tradicional de una graduación como las copias obtenidas de él ganaron la batalla. Las cartas de una sola escala de latitudes eran también denominadas por los pilotos cartas de altura (14). Tras el desenlace no sólo quedó patente que los cosmógrafos de la Casa, más distantes de las preocupaciones reales de los navegantes, aprovecharon su retórica, su formación y su educación para persuadir a la Corona de la falta de adecuación científica de las cartas de Gutiérrez, sino que también, a juzgar por el resultado, el modelo de carta náutica oficial instaurado por la Corona impuso soberanamente su autoridad frente a posibles alternativas locales y aisladas. El carácter ejemplar y único del Padrón impedía la supervivencia simultánea de dos modelos cartográficos. Las cartas de doble graduación, las únicas cartas de marear capaces de plantear serias dudas sobre la adecuación del prototipo establecido, vulneraban la hegemonía del Padrón. Por ello debían ser prohibidas y retiradas no sólo de la institución, sino también del mercado marítimo sevillano. Dada la afluencia de pilotos que había en la ciudad hispalense, el ágil mercado negro de instrumentos y los bajos sueldos de la gente de mar resultó casi imposible controlar la venta de cartas no oficiales. De hecho, la carta de Gutiérrez de 1550 pertenece a una fecha posterior de la prohibición expresa que se le ordenó cinco años antes.

La experiencia de los pilotos frente a la retórica de los cosmógrafos

La incertidumbre con la que se enfrentaban los cartógrafos del siglo XVI al dominio del espacio, y sus dudas con respecto a la utilidad, perfección o falsedad de los mapas pone de relieve el estado de los conocimientos científicos con que se vivía en la institución sevillana. La verdadera polémica surgió cuando Diego Gutiérrez comenzó a ofrecer a los pilotos declinaciones, calculadas de antemano, para cada lugar de la tierra. Ésta fue la solución de Gutiérrez ante el problema de la declinación magnética. Determinar las declinaciones *in situ* en el desarrollo de la navegación suponía serias dificultades, pero

(11) AGI, Patronato, 251, R.45.

(12) AGI, Indiferente, 1963, L.9, F.176V.

(13) AGI, Indiferente, 1963, L.9, F.136-137V.

(14) SANDMAN, Alison D.: *Cosmographers vs. Pilots: Navigation, Cosmography, and the State in Early Modern Spain*. Tesis Doctoral, University of Wisconsin, 2001, p. 198.

computarlas previamente era una decisión muy arriesgada. Gutiérrez intentó reducir el nivel de improvisación al que quedaban sometidos los navegantes dentro de una determinada ruta. Con la carta de dos graduaciones el piloto sólo tenía que seguir con la aguja de navegar el rumbo que le marcaba la carta, sin necesidad de enmendar el rumbo después de cada trastorno.

Ser nombrado por la Corona para ocupar un puesto oficial en la Casa de la Contratación era una oportunidad muy apetecible, pero sólo al alcance de unos pocos. El nombramiento significaba, por un lado, el reconocimiento a las habilidades profesionales de un individuo para desarrollar sus funciones y, por otro lado, el seguro económico no sólo de quien recibe dinero del Estado, sino también de la ocasión que se le brinda para aumentar sus ganancias con la venta o comercio ilegal de su conocimiento. Estos recursos económicos atraían a muchas personas, e incluso familias enteras, a Sevilla para intentar ocupar ese tipo de cargos. Un ejemplo bien conocido fue la familia Gutiérrez o la familia Chaves. Esto también explica las rivalidades y las competiciones que surgieron en torno a la obtención de prestigio y dinero. En este sentido, Diego Gutiérrez y su entorno tuvieron que lidiar con Pedro de Medina, uno de los cosmógrafos más respetados dentro y fuera de la Casa. El maestro Medina (ca. 1493-1567), como se le conocía entonces, estaba al servicio de los Duques de Medina Sidonia y mantenía buenas relaciones con la Corte. Aunque nunca fue un miembro oficial de la Casa siempre recibió permisos para realizar sus trabajos cosmográficos sin ningún problema. En 1538 a Medina le fue concedido el privilegio de hacer cartas de marear en la Casa y aquellos instrumentos que fueran necesarios para la navegación a Indias (15). Medina también tenía permiso para estar presente en los exámenes que se hicieran a maestros y pilotos, como un cosmógrafo más (16). Las relaciones entre la familia Gutiérrez y Medina no debieron ser muy cordiales desde que se encontraran en Sevilla luchando por hacerse con una reputación.

Diego Gutiérrez, en cambio, mantuvo muy buenas relaciones con Sebastián Caboto (ca. 1479-1558) y estaban unidos por vínculos de compadrazgo, a saber, de protectorado o mecenazgo. Gutiérrez fue el compadre de Sebastián Caboto (17). De esta manera resulta fácil entender por qué Caboto decidió apoyar las cartas de Gutiérrez cuando, además, no congeniaba con la mayoría de los cosmógrafos de la Casa. Desde el 5 de febrero de 1518 Caboto ocupaba el puesto de Piloto Mayor (18), el cargo científico más importante de la Casa en esa fecha.

Si, por un lado, Caboto rechazaba el Padrón Real y Gutiérrez confeccionaba su contrapartida en forma de cartas de doble graduación, por otro lado, Pedro de Medina criticó con dureza a Gutiérrez no ya por el método empleado en la confección de sus cartas, sino por la imperfección de las mismas. En un

(15) AGI, Indiferente, 1962, L.6, F.156R-156V.

(16) AGI, Indiferente, 1962, L.6, F.164R-164V.

(17) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.: «El arte de navegar...», p. 114.

(18) AGI, Indiferente, 419, L.7, F.691R-692V; AGI, Contratación, 5784, L.1, F.26V-27V.

informe sobre *la orden que se ha de guardar en la navegación e instrumentos de ella* Medina no sólo se conformó con cargar contra las cartas de Gutiérrez, sino que también reprochó el mal proceder del Piloto Mayor, esto es, Caboto. Como parte del gran pleito que enfrentaba a Medina con Gutiérrez, el primero denunció en dicho informe los escasos conocimientos que sobre la materia poseían tanto Caboto como Gutiérrez a causa de la indebida aprobación de tales conocimientos. En consecuencia, dados los errores que las cartas de Gutiérrez podían contener Medina no era partidario de su venta y comercialización.

Las acusaciones de Medina no estaban exentas de fundamento. Él mismo examinó las cartas para poder llevar a cabo su informe negativo. El problema de las cartas, según Medina, descansaba en la diferencia de tres grados que había a lo largo de toda la navegación entre la carta de doble graduación y la de una sola graduación. Así, todos los rumbos que se seguían durante la navegación serían falsos y resultaría imposible por ella alcanzar el lugar al que se deseaba llegar. Dada la diferencia de graduación, Medina pensaba que las cartas de Gutiérrez desvirtuaban la representación de los lugares geográficos. Medina acabó sus imputaciones a la falta de verdad de las agujas construidas por Gutiérrez. En palabras de Medina estas agujas *no tienen verdad*.

¿A qué se refería Medina con la verdad de las agujas? Para que una aguja fuera 'verdadera', según Medina, la flor de lis de la rosa de los vientos que aparecía sobre la aguja debía estar colocada *sobre los hierros que están cebados con la piedra imán*, como hacía la mayoría de constructores de instrumentos ¿Cuáles eran entonces las consecuencias de tal despropósito? Si las denuncias de Medina fueran ciertas la flor de lis señalaría hacia una dirección y los hierros hacia otra, lo cual complicaría la elección del rumbo.

«Digo que yo tengo probado que las dichas cartas e instrumentos que el dicho Diego Gutiérrez ha hecho y el dicho piloto mayor afirmado e aprobado son falsas y erradas e por ser tales de ellas sea seguido e puede seguir muchos daños e inconvenientes grandes en la dicha navegación porque como las dichas cartas tienen dos graduaciones diferentes una de otra en mas de tres grados toda la navegación que por ellas se hiciere será errada por la dicha diferencia que tienen en tres las graduaciones porque esta diferencia causa que todos los rumbos estén falsos mirando de do comienzan y adonde acaban la razón es porque como comienzan en una graduación y acaban en otra diferente de aquella así los rumbos hacen la misma diferencia de donde se sigue que la derrota que por cualquiera de los dichos rumbos se tomare ira errada en o se podrá por ella acertar el lugar que se va a buscar también causan las dichas dos graduaciones por ser diferentes que todos los puertos bahías islas bajos e todas las otras cosas que en la carta se señalan todo esta fuera de su propio sitio e lugar muy lejos de donde lo señalan porque como están situados por una graduación según que cada cosa dista o se aparta de la línea equinoccial e como la carta lo señalan por otra graduación diferente el que lo fuere a buscar no lo hallara porque no está donde la carta lo señala todo esto muy claramente

yo lo he mostrado por las dichas cartas e los cosmógrafos de vuestra majestad así lo dicen e declaran ser verdad [...] Digo que yo tengo probado que las agujas de marear del dicho Diego Gutiérrez hace no tienen verdad pues no se pone la flor de la rosa del aguja precisamente sobre los hierros que están cebados con la piedra imán que así confiesa el dicho Diego Gutiérrez que no los pone lo cual es causa que la flor señale a una parte y los hierros a otra y esto es muy gran falta y defecto para la navegación» (19).

En general, eran muchos los miembros de la Casa de la Contratación que desconfiaban del método de las dos graduaciones en una misma carta, ya que de ordinario suponía la multiplicación innecesaria de equinociales, polos y paralelos, lo que derivaba en cálculos muy dificultosos para los navegantes. Principalmente, se alegaba en contra de este método el que los lugares representados sobre la carta no aparecieran en su lugar exacto. A este respecto la Casa de la Contratación estaba dividida en dos grandes grupos: los detractores de Diego Gutiérrez, quien había fomentado el método de la doble graduación, y los seguidores de dicho método. Por un lado, estaban Pedro de Medina, Alonso de Chaves y Pedro Mejía, todos ellos autoridades en el mundo de la cosmografía oficial de la España del siglo XVI. Por otro lado, apoyaban a Diego Gutiérrez, Hernando Rodríguez, Jerónimo Rodríguez, Diego Sánchez Colchero el Viejo, Hernando Blas, Alonso Pérez y Hernán Rodríguez, todos ellos pilotos y navegantes de menor prestigio que los cosmógrafos de la Casa, a excepción del Piloto Mayor Sebastián Caboto. Pese a las desavenencias unos y otros fueron individuos emblemáticos de la institución que contribuyeron, de una u otra forma, a la representación del Nuevo Mundo.

En función de la tarea a realizar en el inmenso mundo de los viajes ultramarinos, y dependiendo de los intereses personales, cada uno de los defensores y detractores alegó un argumento particular. Uno de los partidarios de las cartas de dos graduaciones, Hernando Rodríguez, mostraba su preocupación al respecto de los límites entre los dominios españoles y portugueses en América. Desde la óptica de Rodríguez y de aquellos que estaban interesados en proteger las posesiones castellanas, mientras las cartas de Gutiérrez respetasen las fronteras españolas de las Indias no habría nada de lo que temer.

Alonso de Chaves, cosmógrafo de la Casa desde 1528 (20) y sustituto de Caboto como Piloto Mayor (21), ponía de relieve los inconvenientes que supondría utilizar las cartas de marear, los instrumentos y regimientos que realizaba Diego Gutiérrez. Como remedio sugería que en adelante se confeccionaran todas las cartas náuticas de acuerdo al Padrón Real y que sus usuarios, los pilotos, hubiesen aprendido previamente la ciencia de la cosmografía para poder leerlas correctamente. Chaves amparaba el Padrón Real en todas

(19) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

(20) AGI, Contratación, 5784, L.1, F.49V.

(21) AGI, Contratación, 5784, L.1, F.112.

sus vertientes frente a las cartas de doble graduación, que según su parecer estaban plagadas de errores. Las cartas de Gutiérrez, afirmaba Chaves, estaban fabricadas de tal manera que ofrecían dos y tres graduaciones de latitud diferentes una de otra, lo que significaba que las cartas de la familia Gutiérrez iban contra los principios mismos de la astrología geométrica y de la cosmografía. No debía darse la declinación de la aguja de antemano, ya que su variabilidad se producía poco a poco de forma sucesiva. Aludía Chaves a la peligrosidad de llevar a cabo navegaciones según este tipo de cartas, pues *destruía la forma y posición del universo, principalmente las dichas indias del mar océano*. Una vez en las Indias se presentaba el *inconveniente en los repartimientos de las tierras y gobernaciones*. Las mediciones de los territorios desembocarían en *escándalos y pleitos* innecesarios.

Las cartas que Diego Gutiérrez y sus hijos hacen que con aquel error que en ellas ponen de dos graduaciones diferentes una de otra destruyen y falsean las ciencias y artes principalmente la astrología geométrica y cosmografía porque infieren muchas equinocciales donde comienzan las cuentas de las latitudes y muchos polos donde van a fenecer lo cual es grande error y falsedad porque no puede tener alguna cosa mas de un principio e un fin ni puede haber mas de una equinoccial de que ni en cada cuenta e un polo do fenezca e por la misma razón se falsean y destruyen todos los otros rumbos de la carta y las reglas de regimiento con grande engaño e así de los otros instrumentos so pena que ninguna regla ni cosa puede concertar con otra [...] E si dicen que aquellas dos graduaciones hacen por dar la ocasión al decaimiento de la aguja por lo que les norestea en las indias respondo que el remedio que dan es muy malo y falso porque con un yerro no se puede quitar otro antes añadir uno a otro porque el decaimiento que la aguja les hace desde canaria a la isla deseada es poco a poco sucesivamente y ellos les dan la ocasión toda junta en el fin de la jornada lo cual es falso y causa de muy gran confusión a los navegantes y peligro en sus navegaciones porque puesto uno en el medio entre las dos graduaciones para dar su punto estará confuso en no saber cual de ellas se ha de regir y en tomar la una y dejar la otra de yerro por lo menos en línea de norte sur mas de sesenta leguas y en las otras muchas mas [...] Síguese así mismo otro muy gran daño y error en el arte de la cosmografía por hacer las cartas con dos graduaciones diferentes porque desmiembran e apartan las tierras unas de otras y las sacan y ponían fuera sus verdaderos lugares y queda destruida la forma y posición del universo principalmente las dichas indias del mar océano [...] Demás de esto se sigue otro inconveniente en los repartimientos de las tierras y gobernaciones que están dadas por leguas en costas de norte sur porque si las tales costas se han extendido o acortado mas de lo que verdaderamente tienen y las dichas gobernaciones y repartimientos se dan y señalan conformes a como las dichas tierras están situadas en las tales cartas diciendo de tal parte a tal hay tantas leguas cuando después halla las que van a medir no lo hallan así de que se pueden seguir escándalos y pleitos [...] Asimismo hay necesidad de un

hombre docto en la astrología, cosmografía, carta de navegar que lea cada día una lección pública en esta casa para que los pilotos y otras personas se instruyan en las dichas artes y sean generales en lo que tratan e haya hombres que entiendan y de quien su majestad se pueda servir en los semejantes negocios y cargos todo lo que dicho tengo es lo que me parece que se debe hacer y guardar (22).

El cosmógrafo Pedro Mejía (23) se detuvo en los aspectos estrictamente científicos de las cartas de dos graduaciones. Mejía creía que era muy perjudicial para los navegantes encontrarse con dos equinocciales, con el doble de trópicos, cuatro polos, muchos paralelos y varios meridianos. Esto provocaría el cambio de todas las derrotas. Sin embargo, aquello que más preocupaba a Mejía no era el rigor científico, sino los problemas territoriales, es decir, cómo quedaban en estas nuevas representaciones las fronteras entre Castilla y Portugal, especialmente la línea de demarcación, una prueba cartográfica que demostraba la pertenencia del río Marañón y el río de La Plata a la jurisdicción española. Para no provocar dudas Mejía prefería hacer las cartas, como así apuntó en su informe, de acuerdo a una altura.

«Se quiebra la equinoccial y se hace de una dos y lo mismo hacen cada uno de los trópicos y en todos los otros paralelos de do se sigue que a hombre de imaginar cuatro polos y diversos meridianos para ellos falsan asimismo necesariamente las distancias de mas tierras y mares de una graduación a otra como quien quiera podrá entender por acortar o alargar el sesgo a una cosa o medida lo cual se hace en estas dos alturas claramente hacen también que se truequen todas las derrotas y que las tierras de la una graduación a otra que están leste u este no lo estén entre si o en cualquier manera [...] Cuanto a los inconvenientes que de estas dos alturas se podrían seguir hay uno muy importante por tocar a la demarcación y límites entre castilla y Portugal el cual es que por estas cartas nos podría argüir y probar que los ríos de Marañón y de La Plata quedan fuera de los términos y líneas de su Majestad [...] En cuanto toca a la forma que se debe tener para evitar este inconveniente de la demarcación entre Castilla y Portugal es suficiente y bastante remedio que las cartas se hicieren con solo una altura y conforme al patrón que esta en esta casa en el cual la línea y limites están en donde deben y como deben y por ella no se nos puede argüir lo contrario como por esta otra» (24).

Pedro Mejía trataba de demostrar la validez del Padrón Real frente a los inconvenientes de las cartas de Diego Gutiérrez. No contento con esto y poniendo en entredicho los conocimientos científicos de Gutiérrez, Mejía

(22) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

(23) AGI, Indiferente, 1962, L.5, F.143R-143V.

(24) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

reivindicó que no se dejase a éste vender instrumentos para la navegación, previamente comprados a otros artesanos, sin previa aprobación de los cosmógrafos de la Casa.

«La dicha carta e patrón de esta casa esta buena e sin yerro alguno vuestras mercedes deben mandar so graves penas al dicho Diego Gutiérrez que no hagan cartas sino conforme a el y las que hubiere hecho las rompa y corte como falsas pues no son conformes a el [...] Y en cuanto a los regimientos y astrolabio e ballestillas por cuento el dicho Diego Gutiérrez no sabe ni entien-de que cosa es declinación del sol ni hacer regimientos ni de la fabrica de la ballestilla y fundamento del arco e cuerda ni tampoco del astrolabio ni el fundamento e fabrica de el y el los vende comprados de otros y lo que de esto hace de su mano es trasladando de otros originales» (25).

En directa oposición a este tipo de declaraciones se escribieron otros informes, casi todos por parte de pilotos, que negaban los peligros que se venían denunciando. En primera instancia, fueron los pilotos, quienes salieron en la defensa de Gutiérrez, los verdaderos perjudicados. Hernán Rodríguez como usuario de las cartas, astrolabios y ballestillas de Gutiérrez afirmaba que con todo ello se navegaba de forma muy segura hacia las Indias y que en ningún caso debía preocuparse el Rey, ya que según la línea de demarcación los ríos Marañón y La Plata quedaban dentro de los territorios de Castilla. Ni las cartas de una graduación ni las de dos ponían en peligro los dominios españoles, pues existía un espacio de cuarenta o cincuenta leguas entre los límites del Rey de Portugal y las posesiones castellanas. Según Rodríguez las cartas de Gutiérrez no sólo eran precisas y adecuadas, sino que también estaban en conformidad con lo que de ellas se esperaba, a saber, el uso correcto de las mismas por parte de los navegantes para mayor seguridad del oficio de piloto.

«Las cartas de las dos graduaciones y astrolabio e ballestilla que hace Diego Gutiérrez son buenos conforme al uso que hacemos los pilotos porque fue esta la primera platica de cartas que nos mostraron a los pilotos e por ellas vamos e venimos muy seguramente a las indias sin haber perjuicio por las dichas cartas de altura y digo que tan buena navegación hallo por la de altura como por la de los dos graduaciones que el dicho Gutiérrez hace y en cuanto a los limites de su majestad e del serenísimo Rey de Portugal no le para perjuicio ninguno en su termino porque no acorta ni alcanza al limite de Castilla con el de Portugal por la longitud que hay de latitud a longitud con mas de cuarenta leguas o cincuenta porque el río de Marañón queda a la parte de castilla navegando por cualquiera de las dichas cartas y esto es uso y costumbre y así los e yo usado y acostumbrado desde que soy piloto e vengo a las indias que a mas de veinte e dos años» (26).

(25) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

(26) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

Diego Sánchez Colchero, otro de los pilotos de la Casa, mostró su desconfianza hacia el Padrón Real y, en consecuencia, consideraba las cartas de dos graduaciones más útiles que las de una graduación. Para demostrarlo presentó, también por escrito, tres razones. En primer lugar, las cartas estaban enmendadas o corregidas. En segundo lugar, dadas las dificultades de la navegación y del movimiento de la nave Colchero afirmaba que en ocasiones la altura calculada en alta mar no era muy cierta. Y en tercer lugar, los pilotos que viajaban a las Indias estaban acostumbrados a echar el punto con las cartas de dos graduaciones. Sánchez Colchero aludía así a la revisión de dichas cartas, a la falta de fiabilidad de las mediciones sobre una superficie inestable como es el mar y a la costumbre como argumentos irrevocables en defensa de las cartas de doble graduación. Al igual que Colchero otros pilotos sevillanos dieron su opinión al respecto. Jerónimo Rodríguez, Hernández Blas, Alonso Pérez, Diego de Lepe y Hernán Rodríguez, entre ellos, afirmaron que las cartas con dos escalas de latitudes no presentaban ningún problema grave a la navegación indiana y además eran ciertas. Según los pilotos, con este tipo de cartas habían ido muchas veces a Indias sin sufrir ningún tipo de contratiempo. De hecho, supondría un molesto inconveniente suprimirlas, pues los navegantes estaban habituados a su manejo. Después de todo se perdería mucho tiempo en volver a saber orientarse con cartas de una sola graduación.

«Las cartas que Diego Gutiérrez hace de dos graduaciones que son más útiles e provechosas para la navegación de estas indias e aun para la de cualquier parte que sea donde las agujas noroestean mas que las cartas de una graduación que se sacan por el padrón por muchas causas e razones que de ello se pueden dar» (27).

Aunque menos frecuente, también había quienes en el contexto de esta disputa se situaban en un punto intermedio, casi neutral. Este era el caso de Sancho Gutiérrez, hijo de Diego Gutiérrez. Sancho redactó un informe favorable sobre el uso de cartas de marear de una sola graduación, aún considerando la utilidad que para la navegación tenían las cartas de dos graduaciones que confeccionaba su padre. Por precaución y temor a que los extranjeros no entendiesen la información recogida en las cartas de doble graduación, las cartas de una sola escala de latitudes impedirían crear falsas opiniones.

«Las cartas de marear de dos graduaciones que hasta ahora se usaban diferentes del patrón eran y son muy verdaderas y bien corregidas y para mucho descanso de los pilotos y que en ellas suplía con mucho primor la carta de noruestear de la aguja y todas las indias que están muy bien situadas en las dichas cartas empero enmendándose el patrón de esta casa de la contratación de los yerros que al presente tiene aprovecharía mucho que se usasen las cartas de marear de una graduación y no de dos graduaciones para que no

(27) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

tomasen falsa opinión algunos extranjeros por no entender bien las dichas cartas en el uso y servicio de aquellas dos líneas que significan una misma equinoccial» (28).

Diego Gutiérrez, los pilotos y el resto de cartógrafos anónimos que debieron construir cartas de doble graduación en Sevilla tuvieron el apoyo de la máxima autoridad científica de la Casa de la Contratación, el Piloto Mayor Sebastián Caboto. El navegante y cosmógrafo veneciano defendió las cartas de Gutiérrez por tres motivos, pues decía haberlas visto y estudiado. En primer lugar, en estas cartas aparecían calculadas las variaciones de la aguja de marear. En segundo lugar, eran las cartas más usadas por los pilotos. Y en tercer lugar, Caboto consideraba que las cartas hechas conforme al Padrón Real eran falsas y contenían muchos errores. Más allá de defender a Gutiérrez y sus cartas frente a la desconfianza que le transmitía el Padrón Real, Caboto estaba convencido de que el método de la doble graduación era infinitamente más cierto y menos peligroso. Según Caboto, si los pilotos franceses y portugueses habían llegado a las indias había sido gracias a las cartas de dos graduaciones (29).

Una vez conocidas las opiniones de unos y otros alguien debía poner paz en este litigio ordenando definitivamente qué se debía hacer en adelante, si hacer las cartas con una sola graduación de acuerdo al Padrón Real o, en cambio, hacerlas con dos graduaciones según las fabricaba Diego Gutiérrez. En realidad, se planteó una tercera posibilidad que hasta el momento nadie había estimado, aunque era una posibilidad implícita que ya dejaba entrever Gutiérrez con su método, esto es, hacer cartas de marear de doble graduación de acuerdo a un Padrón Real nuevamente construido con dos graduaciones. En esta ocasión no fue el rey quien intervino, sino el respetado y futuro catedrático de cosmografía Jerónimo de Chaves, hijo de Alonso de Chaves. El informe firmado por Chaves dirigiéndose a Su Majestad era bastante aclaratorio y tajante al respecto.

«Primeramente en lo que toca al patrón que esta en este casa digo que yo lo tengo visto muchas veces y a mi parecer en cuanto a lo que yo alcanzo en el arte de cosmografía y astrología el esta bueno y cierto y yo no he visto en el error alguno que fuese notable y causase algún prejuicio y confusión en estas dos ciencias antes todas las cartas que yo he visto hechas por Diego Gutiérrez las cuales son firmadas y aprobadas por el piloto mayor por no estar conforme al dicho patrón he hallado e visto en ellas no solo falsedades y confusiones pero hasta muchas quimeras y falsas ficciones e implicaciones de contradicción porque veo que todas las indias occidentales son sacadas de la postura e lugar do dios las crió. Considero asimismo y noto en las tales cartas que si la cosmografía tiene verdad es por las partes de geometría y astrología de que ellas esta compuesta y en estas dos cartas veo estas dos tan supremas artes

(28) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

(29) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

aniquiladas y falsadas ca los astrólogos establecen una equinoccial en estas cartas y veo pintadas dos y necesariamente muchas y hay dos trópicos en estas cartas veo cuatro y hay dos polos establecidos por los astrólogos y cosmógrafos por estas cartas fácilmente se concluye haber infinitos si hay paralelos en estas cartas yo no veo sino arcos de espiras imperfectos veo que Ptolomeo y todos los verdaderos cosmógrafos así antiguos como modernos y principalmente todos los astrólogos suponen y establecen círculos y meridianos todos iguales los cuales se interceptan entre los dos polos del mundo en estas cartas he notado los meridianos ser unos mayores que otros y estos comenzar a fenecer en diversos puntos y fines vea asimismo que la cosa de que tienen mayor necesidad los astrólogos y cosmógrafos es de la longitud segura muy fácilmente se vera por las tablas del Ilustrísimo Rey Don Alfonso y por Ptolomeo en toda su cosmografía y astrología la cual longitud en estas cartas veo y considero ser falsada y estar tan confusa que el mismo que esta quimera fingió y el que la aprobó todas las veces que les fuere demandadas ellos serán confundidos con sus propias armas y no sabrán absolver y desenmarañar las objeciones que le fueren puestas en sus propias cartas serán cuchillos con que ellos mismos se degüellen: tengo también por muy cierto y lo se por ciencia verdadera que no hay tierra en el mundo fuera de la equinoccial que no tenga latitud alguna en estas cartas veo no solamente tierra pero aun tierras que son fuera de la equinoccial de latitud lo cual parecerá muy manifiestamente por aquellas que estuvieren entre las dos equinociales que Diego Gutiérrez pinta en el cual sitio de // 169 v.º // o de mar el mismo fabricante de las tales cartas y prevaricador de la ciencia y arte de cosmografía no sabrás decir que latitud tenga y para cual parte o necesariamente habrá de conceder la equinoccial ser una superficie como un zodiaco lo cual contenga en latitud tres grados y mas y esto el mismo tendrá vergüenza y empacho de afirmarlo y decirlo por todo lo cual demás y aliende otros muchos errores y confusiones que en las tales cartas se pueden traer y señalar ca un inconveniente dado necesariamente como dice Aristóteles que han de seguir muchos otros Vuestras Mercedes no deben consentir ni permitan que las tales cartas se fabriquen y hagan por el dicho Diego Gutiérrez si no fueren conformes al patrón original que esta en esta casa según que su Majestad lo tiene mandado» (30).

A la manera de un juez imparcial y después de examinar los dos instrumentos de la disputa, el Padrón Real y las cartas de Gutiérrez, Chaves observó que el primero era correcto y que las segundas contenían muchas *confusiones*, *quimeras*, *ficciones* y *contradicciones*. Ahora bien, ¿cuáles fueron los argumentos con lo que Chaves llegó a esta decisión? Según él, *todas las indias occidentales son sacadas de la postura e lugar do dios las crió*. Además, en las cartas de Gutiérrez aparecían *aniquiladas* y *falsadas* dos grandes ciencias, la geometría y la astrología. El motivo de la falsedad de las cartas era que los astrólogos establecían una sola equinoccial y no dos, dos trópicos y no cuatro,

(30) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

dos polos y no infinitos. Estos mismos astrólogos y cosmógrafos, como Ptolomeo, establecían que había paralelos y no *arcos de espiras imperfectos*, establecían igualmente la existencia de *círculos y meridianos todos iguales, los cuales se interceptan entre los dos polos del mundo* y no unos mayores que otros, y que además comenzaran *a fenecer en diversos puntos y fines*. La longitud, que debía seguirse según las tablas del Rey Don Alfonso y por Ptolomeo, también aparecía, según Chaves, *falsada y confusa, tanto que el mismo que esta quimera fingió sería confundido con sus propias armas y no sabrán absolver y desenmarañar las objeciones que le fueren puestas en sus propias cartas, serán cuchillos con que ellos mismos se degüellen*. El mal uso de estas ciencias que había derivado hacia la innecesaria multiplicación de meridianos, trópicos y polos, se volvería en un arma de doble filo para aquellos que las construyeron y afirmaron. Y así, *otros muchos errores y confusiones que en las tales cartas de Diego Gutiérrez se pueden traer y señalar*.

Chaves subraya la importancia de conocer *el arte y la ciencia de la cosmografía* para aquellos que deben enseñar a los novicios, una por las virtudes de la *demostración*, la otra por las ventajas de la *experiencia*. *Ningún hombre sabio ha fingido ni tenido tal error y confusión, lo cual es suficiente argumento por do se concluye sus cartas estar falsas y erradas*. En cuanto a los astrolabios, ballestillas y agujas, decía Chaves, fueron hechos por un *hombre* -refiriéndose a Gutiérrez- *que carece de los fundamentos que se requieren para la fabrica de ellos*.

«Y si el dicho Gutiérrez y el piloto mayor dicen que si las cartas se hacen conformes al patrón original y ciertas y verdadera arte y ciencia de la cosmografía como se deben hacer que se perderían las naos que van en indias ellos se engañan y bien parece que son hombres que no solamente carecen del arte pero aun de los principios de ella por que el arte y la ciencia no pueden faltar como la una sea habida por demostración y la otra por experiencia cuanto mas que vuestras mercedes hallaran todos los pilotos viejos y expertos en la navegación haberse regido y navegado en este camino de indias por una sola graduación y haberse hallado muy bien con ella [...]. Y si algunos pilotos novicios en el arte y de poca experiencia dicen que no sabrán navegar por las cartas que fueren hechas conformes al patrón original la culpa de ello tiene el piloto mayor por haber examinado ahora hombres insuficientes y que carecían del arte como quiera que se hallaran ellos muchos que no saben leer y por dicho de estos tales no se había de falsear el arte y el ciencia la cual por hombres tan doctos fue experimentada y hallada y por muy cierta aprobada y así verán Vuestras Mercedes que ningún hombre sabio ha fingido ni tenido tal error y confusión ni por la parte del dicho diego Gutiérrez y el piloto mayor se hallara haber hombre sabio que tal sustente ni apruebe lo cual es suficiente argumento por do se concluye sus cartas estar falsas y erradas y no dignas de que Vuestras Mercedes las aprueben y permitan por que todos los hombres sabios que las vieren no solo se reirá del que las hace mas aun de los que las aprueban y consienten [...] En lo que toca a los otros instrumentos de la nave-

gación como los astrolabios agujas cuadrantes regimientos y ballestillas yo los he visto y como hechos por hombre que carece de los fundamentos que se requieren para la fabrica de ellos no pequeñas faltas en ellos he notado y visto mayormente en los regimientos si es licito que así se llamen los tales»» (31).

El 9 de marzo de 1545, mediante Real Cédula, se ordenó a los oficiales de la Casa de la Contratación que impidieran a Diego Gutiérrez, a su hijo Sancho Gutiérrez y a cualquier cosmógrafo en general vender sus instrumentos para la navegación sin que fuesen previamente aprobados por el Piloto Mayor y el Cosmógrafo de la Casa de la Contratación. No sólo se prohibieron este tipo de cartas en contra de la opinión de los pilotos, sino que por lo general tuvieron muchas dificultades para constituirse como un grupo profesional con plenos derechos, con voz y voto. Hasta la creación de la Universidad de Mareantes de Sevilla de 1561 se les impidió una y otra vez formar una corporación gremial que defendiera sus intereses.

«Oficiales del emperador rey nuestro señor que residís en la ciudad de Sevilla en la casa de la contratación de las indias [...] Vos mando que de aquí en adelante no consintáis ni deis lugar que los dichos Diego Gutiérrez su hijo ni otro ningún cosmógrafo nuestro de los que en esa ciudad residen hagan ningún astrolabio ni aguja ni regimiento ni ballestilla ni lo venda a ningún maestre ni piloto que haya de navegar e navegue en las indias sino fuere siendo primeramente visto y aprobado por el piloto mayor e cosmógrafos de la casa» (32).

El príncipe Felipe dictó sentencia con una Real Cédula que ordenaba al cosmógrafo Diego Gutiérrez a que hiciese sus cartas conforme al Padrón Real. El informe de Jerónimo de Chaves, uno de los colaboradores de Ortelius en su célebre *Theatrum*, debió persuadir unilateralmente al rey. La denuncia de personas tan ilustres como Pedro de Medina contra las cartas de Gutiérrez también debió ejercer una gran influencia. Esto significaba el fin de la disputa. Las cartas de doble graduación de Diego Gutiérrez cedieron ante la autoridad de los hombres teóricos y el poder real. El Padrón y las cartas de una sola graduación ganaron la batalla y seguirían siendo la norma cartográfica de la Casa. La voz de algunos oficiales y cosmógrafos ostentaba mayor poder que los simples y laboriosos pilotos, aquellos a quienes afectaba por completo la disputa y que defendieron sin éxito las cartas de Diego Gutiérrez.

«El Príncipe

Diego Gutiérrez cosmógrafo de la ciudad de Sevilla yo he sido informado que las cartas de marear que hacéis van erradas e que no las hacéis conforme al patrón general a cuya causa se siguen e podrían seguir grandes inconve-

(31) AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

(32) AGI, Indiferente, 1963, L.9, F.176V.

nientes y porque nuestra voluntad es que no se haga carta alguna sino fuere por el patrón general y conforme a el lo cual así haced y cumplid so pena de perdimiento de vuestro oficio y de todos vuestros bienes para nuestra cámara e fisco fecha en Valladolid a veinte y cinco de febrero de mil e quinientos e cuarenta e cinco años -Yo el príncipe- por mandado de su alteza Joan de Samano señalada del cardenal de Sevilla y doctor Bernal y licenciado Gutiérrez Vázquez y Gregorio López» (33).

A pesar de que el príncipe Felipe amenazó a Gutiérrez con la pérdida de su oficio y de todos sus bienes debió desobedecer la orden real, pues ha llegado hasta una carta de 1550 que se conserva hoy en la Biblioteca Nacional de París, esto es, cinco años después de la prohibición oficial. La carta de dos graduaciones de Gutiérrez consiste en una representación hidrográfica del Atlántico con dos escalas de latitudes que a su vez presentan un desfase de tres grados cada una de ellas. Una de estas graduaciones aparece representada a partir de un meridiano situado 100 leguas hacia el oeste de las islas Azores. El punto de partida de sus latitudes comienza en la línea equinoccial. La otra graduación queda dibujada sobre un meridiano localizado a 50 leguas al este de la isla Guadalupe. El origen de sus latitudes tiene lugar sobre una línea equinoccial modificada 3° al norte de la otra línea equinoccial. Desde el meridiano que pasa cerca de las Azores tanto la línea equinoccial como el trópico de Cáncer han sido trasladadas tres grados hacia el norte de la carta con el fin de compensar los recónditos efectos de la variación de la aguja. A lo largo de la navegación atlántica, una vez que era superado este meridiano las latitudes debían calcularse de acuerdo al meridiano graduado más occidental (34).

En la carta de Gutiérrez pueden apreciarse, por tanto, dos líneas equinociales y cuatro trópicos, como así lo denunciaban sus detractores. En la larga travesía hacia las Indias Occidentales debían utilizarse las latitudes de ambos meridianos en función del recorrido navegado hacia poniente. Con el paso de uno a otro meridiano los pilotos evitaban así la ardua tarea de corregir constantemente la variación de la aguja para cada latitud. Con esto no se pretende resaltar el ingenio de Gutiérrez ni el reconocimiento patriótico hacia un modelo cartográfico utilizado en Sevilla a mediados del siglo XVI, ya que Gutiérrez tan sólo buscó una posible solución entre las existentes que pudiera ser aplicada a las necesidades de los navegantes españoles. Gutiérrez se limitó entonces a la adaptación de la idea sugerida, entre otros, por Rotz en sus mapas de los años cuarenta. Si en la carta atlántica de Rotz de 1542 la pequeña escala auxiliar de latitudes y paralela a la escala principal quedaba limitada a una determinada región del Océano Atlántico, en la carta de Gutiérrez la segunda escala era extensible a dos meridianos (35).

(33) AGI, Indiferente, 1963, L.9, F.176V.

(34) CEREZO MARTÍNEZ, R.: *La cartografía náutica española...*, p. 208 y ss.

(35) CEREZO MARTÍNEZ, R.: *La cartografía náutica española...*, p. 206. WINTER, H.: «The Pseudo-Labrador...», p. 71.

Si a la manera de un topógrafo del mundo moderno utilizamos el método de la vista de pájaro, esto es, subimos a un punto elevado y observamos el complejo contexto de la cartografía de los descubrimientos geográficos veremos que tanto la vertiente experimentalista como la científicista tienen su parte de razón ¿Qué nos hace pensar esto? Las cartas planas cuadradas eran por definición representaciones geográficas deformes, pues no toleraban la identificación de los rumbos con líneas loxodrómicas. Habría que esperar hasta 1569, año en que apareció la célebre carta de Mercator. Tan cierto era que la conformidad y adecuación de la representación debía buscarse en la aplicación de las matemáticas a los requerimientos de la navegación como que la distorsión de las cartas náuticas tradicionales era mayor cuanto más altas fueran las latitudes. Si al peligro que corrían los pilotos de los primeros viajes de ultramar sumamos la necesidad que tenían de calcular el rumbo, la latitud y la variación de la aguja, la navegación atlántica era un trabajo de alto riesgo y muy laborioso, donde práctica y teoría debían tener una relevancia equivalente. Buen conocedor de estos problemas y de la falta tanto de recursos técnicos como de formación matemática de los pilotos Gutiérrez decidió confeccionar no ya cartas conformes perfectas, ni siquiera buscó la vía más exacta de hacer una carta náutica, sino la menos equivocada. La opción menos equivocada era todavía una aberración cartográfica. No era suficiente con recurrir a la escala auxiliar de grados. Hoy sabemos que la declinación también es variable en el tiempo, por tanto su utilidad debió ser limitada, aplicable a una sola ruta y durante un corto espacio de tiempo.

Conclusión

En un artículo de 1969 Ursula Lamb (36) se refería a la cosmografía española del siglo XVI, y especialmente a la cosmografía desarrollada al amparo de las instituciones de la monarquía como la Casa de la Contratación, en términos de ciencia litigante. Más recientemente Alison Sandman (37) se ha detenido en el estudio de las cartas de dos graduaciones para poner de relieve una tesis más amplia sobre la oposición entre los proponentes de la teoría -que ella identifica con los opositores de Gutiérrez y Caboto- y los pilotos, entre la retórica de la verdad y la retórica de la utilidad. Según Sandman, la Corona, por mediación del Consejo de Indias, transformó el mundo de la navegación en función de los intereses de los cosmógrafos o teóricos. Las enseñanzas académicas ganaron aún mayor prestigio en detrimento de la actividad práctica de los pilotos en el mar (38).

(36) LAMB, Ursula: «Science by Litigation: A Cosmographic Feud», *Terrae Incognitae*, 1 (1969): 40-57.

(37) SANDMAN, Alison D.: *Cosmographers vs. Pilots...*, pp. 160-211.

(38) Véase SANDMAN, Alison D.: «An Apologia for the Pilots' Charts: Politics, Projections and Pilots' Reports in Early Modern Spain», *Imago Mundi* 56, 1 (2004): 7-22.

Y es que muchas debieron ser las disputas que se produjeron dentro de la Casa y en el competitivo mundo de la pseudo burocracia castellana. Pero al menos la disputa de las cartas de doble graduación nos enseña que muchas de ellas debieron dirigirse, como ésta, a la problematización de cuestiones particulares sobre la forma en que debían representarse el Océano Atlántico y el Nuevo Mundo. La importancia de reconsiderar este tipo de cartas estriba en que no consistió en una mera escaramuza pasajera, sino que hizo tambalearse los conceptos teóricos y técnicos de la cartografía, propicio la reevaluación del uso de las cartas, recrudesció el peliagudo debate sobre la posición y representación de territorios castellanos, y demostró la importancia de los métodos con los que hallar la posición en la mar.

Este tipo de problemas, con sus diversas posiciones, pudieron quedar subordinados a la forma en que entonces se tenía de aproximarse al conocimiento objetivo, es decir, a la forma de revelar y descubrir toda la información necesaria sobre la naturaleza para su posterior control y dominio.

El mundo de los mapas no ha sido un lugar común entre los historiadores de la ciencia moderna. El objetivo de este artículo ha sido presentar un texto sobre los vínculos que la cosmografía, la cartografía y la navegación mantenían en el contexto de la ciencia moderna tras el descubrimiento de América y cómo funcionó el arte de los mapas en el entorno de la cosmografía oficial española. Se trata, en definitiva, de demostrar con un caso particular y controvertido en qué condiciones era validado el conocimiento científico generado en instituciones creadas por la Monarquía Universal, y cómo disciplinas y lugares considerados periféricos fueron centrales para el conocimiento del mundo atlántico.

Las cartas de doble graduación confeccionadas por el cosmógrafo español Diego Gutiérrez constituyen un buen ejemplo para demostrar en qué términos debía entenderse la cosmografía y la navegación española del siglo XVI, ciencias primordiales para los intereses imperiales de los Habsburgo. Los misteriosos fenómenos de la naturaleza como lo fue la declinación magnética quisieron teñir de sombras y dudas el éxito peninsular en la Era de los Descubrimientos. Sin embargo, aquellos hombres prácticos motivados tanto por intereses personales como por su lealtad al oficio a la Corona intentaron resolver estos problemas en defensa de la experiencia y al cobijo de la utilidad. Pero el conocimiento empírico y el pragmatismo chocaron, por un lado, con individuos reputados que dominaban el arte de la retórica enseñado en las universidades humanistas de Castilla y, por otro lado, contra los poderosos y persuasivos valores de la adecuación, la conformidad o la precisión. Los argumentos de la disconformidad, la inadecuación o la imprecisión cartográfica pronto decantarían a la Corona a favor de aquellos que defendían la primacía del Padrón Real, la resolución teórica de los problemas de la naturaleza y la formación académica de quienes se encontraban en la práctica con estos inconvenientes. El argumento del conservadurismo denunciado tantas veces a los hombres de mar se vuelve aquí contra la propia autoridad, pues las soluciones planteadas por Gutiérrez no fueron acogidas de buen grado.

Bibliografía:

- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid, CSIC, 1994, P. 206.
- CORTESÃO, Armando: *Portugaliae monumenta cartographica*, 6 vols., Lisboa, 1960.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*. Libro Sexto, Madrid, 1881.
- FERNÁNDEZ NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. 5 vols., Buenos Aires, Guaranía, 1945.
- GARCÍA FRANCO, Salvador: *La legua náutica en la Edad Media*. Madrid, Instituto Histórico de la Marina, 1957.
- GERNEZ, D.: «Les cartes avec échelle de latitude auxiliaire pour la région de Terre-Neuve», *Comm. de l'Académie de Marine de Belgique*, 6 (1952): 110-111.
- GUILLÉN TATO, Julio F.: «Las cartas de dos graduaciones en España», en *Actas del Congreso Internacional de História dos Descobrimientos*, vol. II, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1961, pp. 163-169.
- LAMB, Ursula: «Science by Litigation: A Cosmographic Feud», *Terrae Incognitae*, 1 (1969): 40-57.
- MARTÍN MERÁS, María Luisa: *Cartografía marítima hispana: la imagen de América*. Madrid, Lunweg, 1993.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: «El arte de navegar: ciencia versus experiencia en la navegación transatlántica», en María Antonia Colomar et. al.: *España y América, un océano de negocios: quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 103-118.
- PULIDO RUBIO, José: *El Piloto de la Casa de la Contratación de Sevilla*. Sevilla, Publicaciones del Centro Oficial de Estudios Americanistas de Sevilla, Biblioteca Colonial Americana, Tomo X, 1923.
- SANDMAN, Alison D.: *Cosmographers vs. Pilots: Navigation, Cosmography, and the State in Early Modern Spain*. Tesis Doctoral, University of Wisconsin, 2001.
- SANDMAN, Alison D.: «An Apologia for the Pilots' Charts: Politics, Projections and Pilots' Reports in Early Modern Spain», *Imago Mundi* 56, 1 (2004): 7-22.
- TAYLOR, E.G.R.: «Hudson's Strait and the Oblique Meridian», *Imago Mundi*, 3 (1939): 48-52.
- WINTER, Heinrich: «The Pseudo-Labrador and the Oblique Meridian», *Imago Mundi*, 2 (1937): 61-73.

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 y gastos de envío incluidos).

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

LOS ACONTECIMIENTOS DE MARZO DE 1939 EN CARTAGENA. EL HUNDIMIENTO DEL BUQUE *CASTILLO OLITE*, LA MAYOR TRAGEDIA NAVAL DE LA GUERRA CIVIL

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO

Introducción

Hay acontecimientos en la vida de los pueblos que por su carácter mantienen en el paso del tiempo la atención de la investigación histórica, tratando de penetrar en las circunstancias en que se movieron sus personajes y las decisiones que condujeron a unos determinados resultados. Éste es el caso de lo sucedido en la ciudad de Cartagena durante la primera quincena de marzo de 1939, cuando la guerra civil presagiaba su desenlace, tanto por el efecto que tuvo para precipitar el final de dicha contienda como por la huella que su trágico desarrollo dejó en los protagonistas y en general en toda la población.

Para acercarnos a lo ocurrido disponemos de una extensa bibliografía que ciertamente inicia de una forma singular un historiador local en una época difícil, pues a pesar de los rigores de la censura dio a luz el relato de lo sucedido en los primeros días de la sublevación, como él mismo dice en el Prólogo con una técnica sencilla para conseguir un libro-testimonio (1). Casi al mismo tiempo le seguirá otro escritor que mantiene esa misma línea en sus dos obras que tratan este mismo tema (2); y algunos años más tarde aparecerá el único libro testimonio (3) y otros, con carácter más general, han tratado el tema con cierto rigor histórico no exento de las contradicciones producidas por lo confuso de las acciones vacilantes de casi todos los protagonistas e incluso la falta de precisión en algunos relatos personales y documentos, que en muchos casos tienen un matiz justificativo. Entre todas ellas destaca la monografía del Servicio Histórico Militar, cuyo redactor fue el coronel de Artillería Martínez Bande, que dispuso por vez primera de la documentación de los dos bandos, si bien es más abundante la procedente del bando nacional (4). Y

(1) MARTÍNEZ PASTOR, Manuel: *5 de marzo de 1939*. Cartagena. 1969.

(2) ROMERO, Luis: *Desastre en Cartagena*. Barcelona. 1971; y *El final de la guerra*. Barcelona. 1976.

(3) ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, Germán: *Relatos apasionados de un tiempo de guerra*. Madrid. 1987.

(4) CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Armada Española. Siglo XX*. Madrid. 1983; MARTÍNEZ BANDE, José Manuel: *El Final de la Guerra Civil*. Madrid. 1985 (Monografía de la Guerra de España núm. 17. Servicio Histórico Militar); y MARTÍNEZ LEAL, Juan: *República y Guerra Civil en Cartagena (1931-1939)*. Murcia. 1993.

finalmente Martínez Pastor, en época reciente, ha publicado una segunda edición de su obra tratando de completar su primera investigación.

Toda esta bibliografía nos ha servido de base para el entramado general del relato, que tiene exclusivamente la intención de profundizar en la investigación histórica, de un pasaje de nuestra historia local plenamente inmerso en la historia de España.

La sublevación que comenzó el 3 de marzo en Cartagena resultó finalmente fallida e igualmente el socorro marítimo que aquella iba a recibir. Y entre los acontecimientos destaca el trágico hundimiento del buque *Castillo Olite*, que a pesar de haber transcurrido más de setenta más años mantienen el interés en la búsqueda de datos que nos acerquen a la realidad de lo sucedido.

Antecedentes

El preludeo de todo ello lo encontramos en Cartagena tras el desarrollo de los acontecimientos de los meses de enero y febrero, que transcurrieron en un ambiente de fuerte agitación, lo que parecía aumentar las posibilidades del triunfo de una sublevación, como consecuencia principalmente de la desmoralización de aquellos que con anterioridad estaban convencidos de la victoria republicana. Entre estos últimos se encontraban las dotaciones de los buques de la Escuadra que después de la caída del frente catalán no veían otra solución que la de huir, especialmente afectados por los bombardeos de la aviación nacional que en estos meses se repitieron los días 5 y 9 de enero, 2, 6, 8, 10, 12 y 13 de febrero y 2, 3 y 4 de marzo. Estos bombardeos que llevaban a cabo aviones *Savoia 81* con irregularidad, unas veces por la mañana y otras por la tarde, repitiéndose algún día en las dos ocasiones, produjeron muchas víctimas, derribo de edificios y afectó a los buques y sus dotaciones atracados en el Arsenal causando importantes bajas, como la del 2º comandante del *Escaño* y algunos marineros del *Méndez Nuñez*, *Sánchez Barcaiztegui* y *Miguel de Cervantes* (5).

Muchos fueron los intentos de los responsables políticos para contrarrestar la anterior situación, especialmente por parte del comisario general de la Flota, Bruno Alonso, que en los días 3 y 4 de enero dirigirá en el cine Sport una conferencia a las dotaciones, que se repite al mismo auditorio el 28 de febrero en el cine García Lorca. Eran también frecuentes los artículos publicados en la prensa, tales como el 4 de enero a cargo del comisario de la Agrupación Sur de la Defensa Especial Contraaeronaves (D.E.C.A.), Francisco Ortuño, como consecuencia de los frecuentes ataques aéreos que sufría en estos días la población y para prevenir sobre la defensa pasiva; y el de 1 de febrero consistente en una nota de prensa de la CNT que titulada *De cara a la verdad*, trata de combatir los bulos que se difunden por la ciudad.

(5) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: *La Artillería en Cartagena (1503-2003)*. Hechos, hombres y armas. Cartagena. 2003. Anexo I, pp. 165 a 167.

Desde los primeros días de 1938 las unidades de artillería antiaérea desplegadas en la Base Naval de Cartagena, que formaban parte de la Agrupación Sur, dependían de la Subsecretaría del Ejército de Tierra. La Jefatura de la Agrupación se encontraba en el barrio de Los Dolores, acuartelada en locales de la Junta Local de Protección de la Infancia, coordinando la acción de las baterías fijas de Roldán, El Conejo, La Baña, Sierra Gorda, Atalayón y Negrete, todas artilladas recientemente con material *Vickers* de 105 mm.

Situación general de fuerzas

Los efectivos disponibles en la zona republicana eran más que suficientes para intentar una resistencia de varios meses, pues a los 800.000 hombres del Grupo de Ejércitos en la Región Central, encuadrados en 16 Cuerpos de Ejército, 50 Divisiones, 140 Brigadas Mixtas, 500 carros, un millar de piezas de artillería y más de 300 aviones, había que añadir la Escuadra situada en la Base Naval de Cartagena, que era netamente superior a la de Franco. Pero toda esta fuerza parecía estar contrarrestada por la depresión moral que reinaba en el ambiente, aunque en niveles superiores, especialmente alimentado por el doctor Negrín, se había marcado el objetivo de prolongar la guerra hasta empalmarla con la mundial que cada vez parecía más cerca. El proyecto Menéndez era un claro ejemplo de ello, ya que se había elaborado un plan de resistencia con diversas líneas fortificadas escalonadas con la línea final Águilas-Torre Vieja para cubrir hasta el fin los accesos a Cartagena como reducto final, garantizando la evacuación en caso necesario y contando con el apoyo de la Escuadra.

El millón doscientos mil hombres de Franco, divididos en los Ejércitos de Levante, del Centro y del Sur, se articulaban en sesenta Divisiones con 22.000 fusiles ametralladores, 13.000 ametralladoras, 7.600 morteros, 650 carros (muchos de ellos tomados al enemigo) y 3.244 piezas de artillería. La Aviación contaba con 469 aviones y la Escuadra con tres cruceros y cinco destructores como unidades principales. La superioridad de estas fuerzas, excepto en el mar, era evidente.

Pero tras la caída de Cataluña se producirán sustanciales cambios en la actitud de gobernantes y mandos de la República, siendo los más importantes la dimisión del presidente Azaña, al que sustituirá interinamente Martínez Barrio, y la huida de Negrín, convirtiéndose el coronel Casado, jefe del Ejército del Centro, en el árbitro de la situación y a quien los emisarios británicos en Madrid tantean con vistas a emprender negociaciones de paz. Así que el 5 de febrero el teniente coronel Centaño de la Paz, *Lucero Verde*, se presenta como emisario de Franco a Casado y le facilita la posibilidad de ponerse en contacto con Burgos a través de su organización clandestina en Madrid. Lo que hace al día siguiente, recibiendo días más tarde en contestación una carta, que redacta Franco personalmente, con las primeras condiciones que establece *Terminus* para la entrega de la zona enemiga, a la que el coronel Casado pide un tiempo de espera.

Un golpe político de Negrín y los comunistas

En la reunión celebrada el 16 de febrero en Los Llanos (Albacete), en la hacienda de los marqueses de Larios, se hace patente la divergencia entre Negrín y los militares asistentes, al proponer aquel un esfuerzo supremo para prolongar seis meses la guerra y empalmar así con la guerra mundial. Entre los disidentes se manifestó el general Carlos Bernal García (6), jefe de la Base Naval de Cartagena, y muy contundentemente el almirante Buiza, quien lanzó la amenaza de abandonar con la flota las aguas españolas si no se emprendían inmediatamente negociaciones de paz. En los días siguientes a esta reunión, a fines de febrero, tiene lugar el reconocimiento de la España nacional por las democracias occidentales, lo que parece a todos, signo de aislamiento y el anuncio de un final inevitable e inminente. En esos días corren en Cartagena rumores sobre el nombramiento de jefe de la Base Naval del teniente coronel Francisco Galán Rodríguez, en sustitución del general Bernal que ejercía el mando desde el 24 de enero de 1939.

Desde primeros de marzo de 1937, con objeto de coordinar la acción defensiva de las Bases Navales, se había decretado la creación de los mandos unificados para ejercer la Jefatura Militar de las mismas, confiada a un general o jefe del Ejército, de la Marina o de la Fuerza Aérea, nombrado por el Ministerio de la Guerra. El jefe de la Base, asume el mando de todas las fuerzas -de tierra, mar y aire- que constituyen la guarnición y la autoridad y poderes que le corresponden como Delegado del Gobierno, -fuerzas de orden público, policía civil, y urbana, pública y secreta, espionaje, contraespionaje y censura- subordinado directamente al ministro de la Guerra.

En efecto el doctor Negrín se anticipa a las aspiraciones de los militares de la zona y en el *Diario Oficial del Ministerio de Defensa*, que reaparece en los días 3 y 4 de marzo, publica una serie de ascensos y nombramientos militares que Casado, Besteiro y los dirigentes del Frente Popular anticomunistas interpretan como un golpe político radical. Así que en el diario del día 3 se asciende a general al coronel Modesto y a coroneles a los comunistas Barceló, Bueno y Francisco Galán; se disuelve el Grupo de Ejércitos de la Región Central, es decir, se cancela el mando militar único y se nombra subsecretario del ministerio al coronel Córdón, quien dispone los ascensos de Enrique Líster a coronel y el nombramiento del comunista Francisco Galán como jefe de la Base Naval de Cartagena.

Día 4 de marzo

Este golpe de Negrín y los comunistas provoca el pronunciamiento militar en la zona republicana, que comienza con la rebelión de Cartagena esa misma

(6) El cartagenero general Bernal, procedente de Ingenieros, estaba a punto de cumplir los 65 años de edad, de larga y prestigiosa trayectoria profesional especialmente en la organización de la incipiente Aerostación Militar. Posteriormente, el 13 de marzo, sería nombrado Comandante Militar de Madrid, donde le sorprendió el final de la guerra.

noche del 4 de marzo (7). El coronel Gerardo Armentia Palacios (8) se subleva y el almirante Buiza pone a presión las calderas de la Escuadra. Claramente, durante las conversaciones celebradas aquella misma noche, entre los distintos mandos de la Base Naval, se aprecian dos tendencias, por un lado la de aquellos que reunidos en el edificio de la jefatura no quieren dar posesión a Galán, formada por el jefe del Estado Mayor Mixto Vicente Ramírez, el jefe del Arsenal Morell, el subsecretario de Marina Antonio Ruiz y el coronel del regimiento de Artillería Armentia; y por otro la de los que reunidos en el Parque de Artillería además quieren aprovechar el momento para iniciar una sublevación, formada por el jefe del Estado Mayor de la Base Fernando Oliva, el teniente coronel de Artillería Arturo Espa y el ingeniero de caminos Rafael La Cerda. A este último se le encarga que convenza al general Bernal para que tome el mando de la sublevación, a lo que se opuso manifestando que tenía conocimiento de que una brigada venía sobre Cartagena y otra estaba ya en Murcia, por lo que se mostraba contrario a cualquier enfrentamiento con derramamiento de sangre e inútil resistencia con los pocos medios que contaba y considerando que estaba relevado del mando de la Base y permaneció al margen de los acontecimientos.

Día 5 de marzo

En el amanecer del domingo 5 el ambiente en Cartagena estaba caracterizado por la incertidumbre sobre las consecuencias de la actuación de movimientos habidos durante la madrugada. Los reunidos en el Parque de Artille-

(7) En el informe que por orden superior redacta el comandante Manuel Lombardero, que adelante denominaremos informe Lombardero, al finalizar la guerra referente a lo ocurrido en Cartagena en los días 4, 5, 6, y 7 de marzo y siguientes de 1939 dice refiriéndose al día 4: «Entre la oficialidad de Marina de la Base existe efervescencia. Hay cabildeos y reuniones. Con frase gráfica me dice don Fernando Querol, que “contra su costumbre asistió aquel día a su Oficina (Fiscalía de la Base), que de hecho en la Base están sublevados, puesto que nadie trabaja y se habla públicamente en pasillos y oficinas sobre la marcha de la Escuadra y de los próximos acontecimientos”».

(8) El coronel Armentia Palacios, nacido en Logroño el 20 de julio de 1890, desde su promoción a teniente en 1916 ocupó destino en diversas unidades de la Península y a la proclamación de la República se encontraba de capitán en la Comandancia de Melilla, prestando el preceptivo juramento de fidelidad a la misma que a todos los militares se les había exigido para su continuación en el servicio activo. A finales de 1934, tras su ascenso a comandante, es destinado al regimiento de Artillería de Costa núm. 3 en Cartagena, donde le sorprende el comienzo de la guerra civil mostrando *su lealtad y adhesión al Gobierno que le ascendió al empleo superior* en octubre de 1936. En diciembre de 1936 se le nombró, en comisión sin perjuicio de su destino, como director de la Sección de Costa de la Escuela de Artillería, que se había formado en Cartagena, desempeñándolo hasta abril de 1937 que fue nombrado comandante general de Artillería del Ejército de Andalucía. Su regreso a Cartagena se producirá en diciembre de 1938 al ser nombrado comandante general de Artillería de la Base Naval y jefe del regimiento de Base Naval núm. 1 (sic), ordenando su incorporación con urgencia tal vez preveyendo el mando los sucesos que luego ocurrirán, ya que se manifestaba como un perfecto conocedor del regimiento y de la Base Naval al haber mandado sus unidades de Costa y desempeñado comisiones en la defensa antiaérea de la plaza, además que era conocida su lealtad al Gobierno, su inteligencia y profesionalidad, como consta en su hoja de servicios.

ría, a los que en las primeras horas de la mañana se les habían unido el general en Reserva de Infantería de Marina Barrionuevo y el comandante Lombardero, ante la noticia de que el coronel Armentia podía estar preso pues todavía no había regresado de su reunión en la jefatura de la Base, deciden nombrar al primero de los citados como jefe de la sublevación y al segundo su jefe de Estado Mayor (9).

Desde este momento era lógico el estudio de un balance de fuerzas, sobre todo para definir los apoyos y resistencias que pudiera encontrar la sublevación. En un primer momento parecía estar a favor toda la artillería de costa, que el teniente coronel Espa controlaba desde su puesto de mando, y antiaérea, mientras que el batallón de Retaguardia estaba claramente en contra. La Infantería de Marina permanecía indecisa y la Escuadra estaba preparada para salir a la mar.

Desde la jefatura de la Base Antonio Ruiz, que decía haber convencido a Negrín para anular el nombramiento de Galán como jefe de la Base Naval para que recayese en él, telefoneó al general Barrionuevo comunicándole, pero no fue aceptado por los sublevados a pesar de que personalmente se presentó en el Parque el coronel Armentia, que no dudaron en ponerlo en prisión ante su actitud poco definida para unirse a ellos (10).

Continúa el día 5

Se imponía como primera medida el proceder a organizar las fuerzas disponibles, pues además de los que se incorporaban voluntariamente eran muchos los que quedaron en libertad en las cárceles, por lo que la biblioteca del Parque de Artillería se convirtió en el centro de clasificación y encuadramiento de unidades bajo mandos responsables.

Por su parte el teniente coronel Espa recibió la orden de preparar las baterías de costa para romper el fuego contra la Escuadra si ésta no zarpaba en un cuarto de hora (11). Al mediodía, encabezados por el submarino *C-4*, los destructores *Ulloa*, *Escaño*, *Gravina*, *Almirante Antequera*, *Almirante Miranda*, *Lepanto*,

(9) En el informe Lombardero dice éste: «Me dirigí a él y le dije: Mi General, ¿quiere Vd. hacerse cargo de esto?. Sí —contestó—, si Vd. me ayuda. Y entonces, en medio de la habitación (despacho del coronel) y elevando la voz, exclamé: El general Barrionuevo se hace cargo del mando de la Plaza y yo soy su jefe de Estado Mayor. Añadiendo más adelante que La situación no estaba ni mucho menos bien definida. Operaban los que intervenían sin dirección única, y, aunque la mayor parte con buenos propósitos, resultaban discrepancias en la manera de enjuiciar las medidas a tomar. Y eso era preciso cortarlo inmediatamente. Debíamos mirar lo que pasaba dentro y fuera del Parque».

(10) En el informe Lombardero dice éste: «Pidió hablar con nosotros Antonio Ruiz. Dijeron que depusiéramos nuestra actitud, puesto que Negrín aceptaba que Galán no se hiciera cargo de la Base, nombrando a dicho Antonio Ruiz. Se puso él al aparato, y al intentar convencernos le contesté personalmente: No hay más Jefe de Base ni más General que Don Rafael Barrionuevo». Respecto a lo sucedido con el coronel Armentia nos dice: «Llegó a nuestro despacho, procedente de la Base. Se le preguntó si estaba con nosotros. Replicó: Yo, por la Paz y por España. Eso no es contestar —le dije— hay que definirse, por Franco o no. No se definió. Quedó detenido».

Almirante Valdés y Jorge Juan, así como los cruceros *Méndez Núñez, Libertad y Miguel de Cervantes*, enfilaban la bocana del puerto con rumbo a Bizerta, llevando a bordo además de sus dotaciones a más de 600 paisanos y algunos de los que habían ocupado puestos de mando en la Base. Tan sólo quedaron los destructores *Sánchez Barcaíztegui, Alcalá Galiano, Churruca, Alsedo y Lazaga*, más el submarino *C-2*, todos ellos con averías que le impedían navegar.

Había llegado el momento de nombrar a los nuevos mandos, como así se hizo, y de establecer contacto con el Cuartel General de Franco, remitiéndose el primer telegrama a las 14:20 h dando cuenta de la sublevación y sus incidencias (12). Pero en el transcurso de las próximas horas, hasta llegar la noche, se planteaban serias dudas sobre el éxito de la operación, a pesar de tener conocimiento de la expedición naval que se preparaba para desembarcar como apoyo y asegurar la posesión de Cartagena.

Día 6 de marzo

La primera noticia sobre la entrada en la ciudad de fuerzas republicanas se recibe en la mañana de este día en el Arsenal, que decían haber hecho dos prisioneros y que tras el interrogatorio se sabe que pertenecen a la Brigada 206, de la 10ª División que manda Víctor Frutos, que el pasado día 3 habían salido de Buñol con dirección a Cartagena al mando de Artemio Precioso. A mediodía, el edificio del Parque de Artillería se encuentra incomunicado con el exterior, todas las comunicaciones habían sido cortadas, y se aprecian signos de fuerzas de cerco a su alrededor.

El coronel Armentia solicita unirse a los combatientes del Parque y recibe el encargo de la colocación de los puestos de vigilancia y defensa del mismo. Sin embargo solicita mantener un cambio de impresiones con el general Barrionuevo pero no es atendido, mientras que las baterías de costa al mando de Espá se encuentran sin órdenes y con la Escuadra nacionalista a la vista.

El teniente coronel Joaquín Rodríguez, designado Jefe de las Operaciones, había dado la orden de ocupar la costa y a las pocas horas las baterías de *La Chapa* y *Cenizas* comunican estar cercadas y a punto de ser ocupadas

(11) De este asunto dice el informe Lombardero: «*No podíamos hacer nada con la Escuadra en el puerto. Se habló con Espá (artillería de costa). Se le dijo que estuviesen preparados. Se comunicó a la Base para que Vicente Ramírez y Ruiz ordenasen la salida. Se les dio un cuarto de hora. Ruiz puso algunos inconvenientes. Se rechazaron sus alegatos, pero se les garantizó no hostigar a la Escuadra en su salida.*»

(12) Dice el informe Lombardero: «*Quedaba Don Fernando Oliva como representante de nuestro movimiento en la Base. A Don Pascual Arbós se le ordenó venir al Parque. Se nombró al Teniente Coronel Pallarés Jefe del Arsenal. Del Coronel García Martín poco sabíamos y hacíamos poco caso de él. Yo no me fiaba en verdad. El teniente de navío Guitart quedó de enlace con el Arsenal. El comandante don Julio Fuentes fue nombrado Jefe de Infantería de Marina al no poder encargarse el comandante Ardois. Don Pedro Sánchez Meca fue nombrado Alcalde de Cartagena;...» Respecto a lo comunicado a Burgos, sin especificar la hora, nos dice: «... redacté el primer radio, que firmó el General, lo dicte al radiotelegrafista del Arsenal y se lanzó al mundo la primera noticia oficial de nuestra sublevación.»*

no dándoles tiempo a inutilizar el material. Cuando Espa intenta ponerse en contacto con las baterías de cabo *Tiñoso*, *Jorel* y *Castillitos*, no lo consigue e igualmente la batería de *Aguilonos* le comunica que está siendo atacada. Estaba claro que lo único que restaba por hacer era comunicar a la Escuadra que las baterías de costa estaban en manos del enemigo para que se retirasen de la zona de fuego. Y así se hizo y en un pequeño bote se trasladaron a cabo de Palos donde también fueron hechos prisioneros.

En la batería *La Parajola* el capitán Martínez Pallarés, según el relato personal del cabo Juárez Montegrifo, ante la presencia de fuerzas que marchaban hacia el asentamiento ordenó la defensa de la posición pero esto no pudo llevarse a cabo por el mal estado del armamento individual, por lo que para evitar un inútil enfrentamiento se izó la bandera tricolor y se les acogió en sus instalaciones (13).

Durante la noche se estableció un duelo artillero entre las baterías de *Aguilonos* y *La Parajola*, del cual resultó esta última con una sola pieza útil y todos los elementos auxiliares de la dirección de tiro averiados.

Día 7 de marzo

En la madrugada, el tiroteo en el Parque de Artillería se había hecho muy frecuente y aparecen las primeras tanquetas, que lógicamente hacían presumir un asalto al edificio. Como así ocurrió, produciéndose algunos muertos y heridos así como el derribo de la puerta principal que fue volada por el disparo de una tanqueta. Las fuerzas de la Brigada 206 entraron en el recinto y mantienen un enfrentamiento con el propio coronel Armentia, al intentar subir al piso superior, resultando éste muerto en la acción. Por otro lado el general Barriónuevo y el comandante Lombardero son hechos prisioneros en el propio despacho del coronel del regimiento (14).

El transporte

La División 83 que estaba al mando del general Pablo Martín Alonso, pertenecía al Cuerpo de Ejército de Galicia al mando del general Aranda y este a su vez pertenecía al Ejército de Levante a su vez mandado por el general Orgaz, se encontraba acantonada al S de Castellón y ocupando un amplio despliegue las unidades que la componían: 13 batallones, 2 grupos de artillería (de 75 y 100 mm), 1 grupo de zapadores, 1 compañía de transmisiones y los servicios divisionarios.

Cuando llegó la orden de embarque, a las 11:30 h de la mañana del día 5, el destino señalado era las inmediaciones de cabo de Palos, lugar en el que debían pasar a las órdenes del Almirante Jefe de las Fuerzas Navales de

(13) Relato que en forma manuscrita me ha hecho el entonces cabo telemetrista en la citada batería Francisco Juárez Montegrifo.

Bloqueo del Mediterráneo, concretando que los barcos emprenderían la navegación a medida que estuviesen cargados y haciéndolo en primer lugar los minadores con las fuerzas de primera línea.

A las 15:30 h la División 83 comenzó el embarque y aunque el general Martín Alonso intentó formar un sólo convoy, lo hizo sucesivamente ya que a la media hora de haberse iniciado llegaron nuevas órdenes encareciendo mayor rapidez, aunque para ello fuese necesario dejar en tierra el ganado y algunos batallones. Así que a las 00:00 h del día 6 inició la partida el crucero auxiliar *Antonio Lázaro* y una hora después el también crucero auxiliar *J.J. Sister* y el minador *Marte*, a las 4:50 h los minadores *Júpiter* y *Vulcano*, transportando este último el Cuartel General de la división, y a las 05:30 h el mercante *Sebastián*. Los últimos en salir fueron los mercantes *Castillo Olite*, que lo hizo a las 10:00 h, *Castillo Peñafiel* a las 4 de la tarde, *Castillo Gibraltar* una hora después y ya a las diez de la noche el *Castillo Monforte*.

Toda la operación estuvo marcada por la urgencia y en este ambiente se llevó a cabo el embarque de 13.000 hombres, 12 piezas de artillería de 75 mm, 12 de 100 mm y las municiones y víveres correspondientes. A las once de la noche una nueva orden para que los minadores zarpen a la máxima velocidad rumbo a Cartagena y el resto del convoy a medida que estuviesen listos. Ya no se pensaba en un desembarco en cabo de Palos sino en el propio puerto de la plaza, que debían ejecutar el *Mar Cantábrico* y el *Mar Negro* con otros buques de transporte, para lo que con anterioridad se había ordenado que los destructores *Melilla*, *Huesca* y *Teruel* se situasen frente al puerto de Cartagena al amanecer del día 6.

Así que el movimiento de las unidades navales también sufrió los efectos de la urgencia, ya que predominaba el socorrer a los sublevados en Cartagena, viéndose imposibilitado el capitán de fragata Fernando Abárzuza Oliva, jefe de la flotilla de minadores y comandante del *Vulcano*, para cumplir la orden de reunir a los transportes y trasladarlos en convoy a Cartagena, quedando así expuestos no sólo a la posibilidad del ataque de la Escuadra de Buiza, que al tener conocimiento del fracaso de la sublevación pudo dar marcha atrás, sino de lo que es mas grave expuestos a los ataques de la aviación enemiga, que aunque escasa muy activa en aquellos días. Así que la marcha no contaba ni con la debida escolta ni con los medios radio necesarios para estar en contacto e informados de la situación.

Las fuerzas transportadas en el *Castillo Olite*, gobernado por el capitán de la Marina Mercante Bernardo Monasterio Mendezona y el alférez de navío de la Reserva Naval Eugenio Lazaga Azcárate como jefe de la expedición marítima y

(14) Sobre lo ocurrido en el Parque de Artillería en este día, hasta su rendición, nos lo relata el comandante Lombardero en su informe en la siguiente forma: «... *Nos atacan con tanquetas que con sus cañones tiran sobre las puertas. Algunas ametralladoras tiran sobre la fachada principal. Nos producen algunos muertos y heridos. Tenemos dos médicos (uno de ellos está detenido pero se le invitó a cooperar). Con tiras de las cortinas se hacen vendajes.*

»... *Entrando la mañana ya no oímos sino nuestro propio combate...*

»... *Pero nuestra gente flaquea algo... Hago volver a ocupar la fachada principal que se había abandonado. Nos tiran bien pero por allí no pasan. Pero se oye tiroteo dentro de nuestro propio edificio. Vuelvo hacia el despacho del Coronel y... somos cogidos por la Brigada 206».*

con 25 hombres en su tripulación, eran los batallones II y III del regimiento de Infantería Zamora nº 29 al mando respectivo de los comandantes Víctor Martínez Morales y Fernando López Canti, un grupo de Artillería con 12 piezas de 100/17 mm, con su reglamentaria dotación de municiones, al mando del comandante Juan Judel y Peón, la plana mayor de la división 83 al mando del teniente coronel José Hernández Arteaga, una sección de Transmisiones y 30 hombres del Cuerpo Jurídico del Ejército de Galicia encabezados por el coronel auditor Antonio Martín de la Escalera. Un total de 1.923 hombres (15).

Batería de La Parajola

El litoral de la Base Naval de Cartagena, tras la materialización del Plan de Defensa Marítima de 1926, había quedado artillado con los modernos materiales *Vickers* desplegando dos baterías primarias de 381/45 mm y cuatro secundarias de 152,4/50 mm cubriendo una zona de fuego hasta los 40 km de alcance si se disponía de buena visibilidad, ya que todos los elementos auxiliares de observación y dirección de tiro eran ópticos. Permanecían en servicio algunas baterías del anterior despliegue, asentadas a Levante y Poniente y artilladas con materiales *Ordóñez* y *Krupp*, en la misma boca del puerto, pero su alcance era muy corto y su eficacia muy reducida.

Situada en las inmediaciones de La Algameca Grande, al O de la ensenada, en una cota media de 164,46 m y a media ladera en la loma de su mismo nombre, se artilló durante los años 1931-1932 con cuatro piezas de costa *Vickers* de 152,4/50 mm (6 pulgadas) modelo 1923, realizándose las pruebas de explanada y recepción definitiva de la batería el 4 de mayo de 1933, pero hasta el año siguiente no se la dotó del sistema de dirección de tiro, compuesto por un alza directora *Vickers* y telémetro *Barr-Stround* de coincidencia con base horizontal de 4,57 m adosado. La energía eléctrica para la dirección de tiro la produce un motor semi-diesel de 8 HP acoplado a una dínamo y batería de acumuladores y la energía para ascensores y luz eléctrica un motor de 50 HP acoplado a dos dínamos. En el transcurso de la guerra civil le fue desartillada la 4ª pieza, como en el resto de las baterías del mismo calibre del Regimiento, para atender al artillado de la costa de Almería.

El buque *Castillo Olite*

El buque *Castillo Olite* era un viejo mercante soviético denominado *Postishev* construido en el año 1921 y con un desplazamiento de 5.000 tn reconvertido y rebautizado tras su captura en el Estrecho el 31 de mayo de 1938 por el *V. Puchol*, había continuado su marcha ajeno a los acontecimientos ya que carecía de estación radiotelegráfica. Su lento andar, manteniéndose

(15) La cifra del almirante Cervera en su obra es de 2.200, que también utiliza Cerezo Martínez, aunque en algún otro pasaje la deja en 2.000.

alejado de la costa, explica el que llegase a las proximidades del puerto de Cartagena a las once de la mañana del día 7, cuando el resto de las unidades navales se habían retirado y además la bruma existente le impidió ver y ser visto por la Escuadra que se encontraba mar adentro, por lo que supuso que el desembarco ya se había efectuado (16).

En su marcha por las tranquilas aguas del Mediterráneo, mudo, ciego y sordo a las ocurrencias de la guerra, tampoco pudo conocer la entrevista en el *Vulcano* del almirante Moreno y el general Martín Alonso, donde se pusieron de manifiesto las dificultades para continuar la operación de desembarque, lo que se comunica al Cuartel General de Burgos, que autoriza la operación en Portmán, pero cuando está a punto de realizarse se tiene conocimiento de la pérdida del Arsenal y de todas las baterías de costa situadas a Levante de la dársena del puerto, de los que reciben intenso fuego que obliga a las Fuerzas Navales a retirarse rumbo al Sur y situarse a más de 13 millas de la costa.

Tampoco pudo presenciar como el *Mar Cantábrico*, buque insignia del Almirante, fue obligado a retirarse en las primeras horas del día 6 por el fuego de las baterías de costa. Ni pudo tampoco presenciar el duelo artillero entablado entre las baterías de costa de *Jorel*, *Aguilones* y *La Parajola*.

Al avistar la isla de Escombreras la densa bruma le impidió la visibilidad necesaria para advertir la presencia mar adentro de los buques de la Flota Nacional y el color de las banderas izadas en la Base Naval, por lo que enfiló la bocana con el pabellón nacional izado y en su cubierta los cánticos alegres de las tropas adquirirían cada vez mayor intensidad.

Un disparo de un cañón antisubmarino de 57 mm situado en la batería de *San Leandro* les alertó de la situación real en Cartagena y con un rápido viraje dirigió su rumbo hacia el Sur, entrando de esta forma en el campo de tiro de la batería de *La Parajola*, artillada con tres piezas y al mando del capitán Martínez Pallarés desde hacía tan sólo unas horas, pero con considerables averías tras el duelo artillero mantenido con las baterías de *Aguilones* y *Jorel* en días anteriores y que le había dejado inútiles las piezas 2ª y 3ª. Cuando rompe el fuego con la única pieza útil que tiene, la 1ª, lo hace con puntería directa ya que los elementos auxiliares de tiro también han sufrido desperfectos, pero con tal fortuna que hace impacto con el tercer disparo en la cubierta del buque donde se encuentran la mayoría de las municiones, lo que provocó una fuerte voladura y el rápido hundimiento del buque (17).

(16) GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Las pérdidas soviéticas en la guerra de España*. REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 7. Madrid. 1984. Fue construido en el año 1921 para una importante naviera holandesa, la Solleveld Van der Meer, en los astilleros Rotterdam Drogo botándose con el nombre de *Sandwich*.

(17) El cabo telemetrista Juárez Montegrifo nos relata estos momentos en la siguiente forma: «...vieron un barco sin bandera dirigiéndose a la entrada del puerto. Avisan desde abajo que se oyen cantos facciosos. El Capitán ordena a los sirvientes del heliógrafo que avisen que se retiren... pero él recuerda que lo más seguro es que no envíen el mensaje...

»Viendo que no hacían caso, el Capitán mandó hacer fuego. A la distancia que estaba no hacía ni falta calcular datos. El primer disparo fue largo, y el barco comenzó a girar poniéndose al través, pero el segundo le dio de lleno hundiéndolo en poco tiempo».

Hubo muchas bajas que se cifran en 1.223 muertos, entre ellos el coronel Martín de la Escalera, los comandantes de Infantería José Hernández Arteaga y Víctor Martínez Morales, así como el capitán de Artillería Luis Moyano Prieto, que pese a sus graves heridas en las dos piernas consiguió llegar a la isla de Escombreras falleciendo dos horas después. Entre los heridos el comandante de Artillería Juan Judell Peón que junto a 700 hombres lograron salvarse llegando, los que sabían nadar, a la costa y a la isla de Escombreras, siendo auxiliados por los vecinos del poblado de Escombreras, pero el Comandante falleció once días después a consecuencia de las heridas recibidas.

El diario de operaciones del II Batallón registra el hecho con lacónico estilo militar en la siguiente forma: «*En el mes de marzo de 1939 forma parte de la expedición sobre Cartagena embarcando en el transporte Olite, que fue hundido por el fuego de las baterías de costa de dicha plaza, que les causó gran número de bajas siendo hechos prisioneros los supervivientes que con elevado espíritu soportaron el cautiverio, rechazando las proposiciones del enemigo, haciéndose dueños al observar los síntomas de descomposición de la zona roja de la guarnición que los custodiaba, contribuyendo con el resto de los prisioneros del Olite a apoderarse de la plaza de Cartagena, por cuyos hechos le fue concedida la Cruz Laureada Colectiva*». Es una pena que este relato se preocupase más de la exaltación descriptiva del hecho que de aportar datos que nos hubieran conducido en los estudios posteriores al conocimiento exacto de las consecuencias trágicas del suceso.

El hundimiento del *Castillo Olite* es relatado por un testigo presencial, el soldado y estudiante Jorge Juan Colomer, *que ve como dos barcos mercantes se aproximan a la costa, el más cercano es el Castillo de Olite, se dirige a puerto sin ser hostilizado por las baterías y llega hasta la bocana, saliéndose de la línea de tiro de La Parajola; cuando está a punto de entrar en puerto, desde un pequeño cañón que hay en la batería de San Fulgencio (sic.), junto al estribo del malecón de levante se le hace un disparo. El barco gira en redondo para salir a mar abierta y al hacerlo entra de nuevo en línea de tiro de La Parajola, la que con su única pieza disponible le hace un disparo de advertencia a proa. El Capitán del barco intenta meterse entre la isla de Escombreras y la costa, cubriéndose allí del tiro de La Parajola, piensa encallar el barco y hacer saltar a los hombres a tierra. Desde la misma batería se hace un segundo disparo a popa y luego un tercero que da en el blanco. El barco explota y se hunde rápidamente; muchos de sus ocupantes mueren en la explosión, otros ahogados, otros logran ganar la isla de Escombreras a nado*.

En las acciones posteriores de salvamento se destacaron la farera de la isla, María del Carmen Hevia de Saavedra oriunda de Galicia como la mayoría de los soldados que habían naufragado y esposa de un alférez del regimiento de Costa destinado en la batería de *Jorel*, los pescadores de Escombreras que con las embarcaciones recogieron a los naufragos una vez repuestos de la confusión de los primeros momentos, el teniente del III Batallón Pedro Álvarez de

Sotomayor que una vez en tierra con una de las barcas atendió también a la recogida de náufragos, el médico de Escombreras Sr. Estrada que improvisó un puesto de socorro en un almacén de la Sociedad Minero-metalúrgica Peñarroya ayudado por Eduardo Cañavate, y el capitán médico del II batallón José María Díaz Flores que se unió al puesto de socorro.

El soldado practicante Eduardo Cañavate que había observado el naufragio, a las 10 de la mañana, desde la batería antiaérea de *El Conejo*, donde se había refugiado en su huida de la batería *Sierra Gorda* ante el empuje de las fuerzas de la Brigada 206, bajó a la punta de la ensenada y tomó parte en el salvamento que duró hasta las siete de la tarde.

Durante un cierto tiempo, en días sucesivos, irán apareciendo los cadáveres de las víctimas y así desde el primer enterramiento en el cementerio de Nuestra Señora de los Remedios, que se produce el 18 de marzo, hasta el mes de agosto hemos contabilizado en el libro correspondiente hasta 76, en la mayoría de los casos sin identificar.

Respecto al total de las bajas habidas son múltiples y variadas las fuentes que las citan. Nosotros vamos a aportar una inédita hasta ahora que consta en el libro de actas capitulares del Ayuntamiento de Cartagena, cuando con motivo del homenaje que va a rendir, en la sesión del 22 de junio de 1939 dice ser 1.200 bajas entre jefes, oficiales y soldados, así como 702 supervivientes invitados al acto. Se cita también, como homenajeada, a María del Carmen Hevia de Saavedra, farera de Escombreras, que se distinguió en la ayuda prestada a los náufragos que llegaban a la costa.

Epílogo

A los sucesos del mes de marzo en esta ciudad, pone colofón el telegrama que el teniente coronel Joaquín Rodríguez, como jefe de las fuerzas que operaban en Cartagena, remite al Consejo Nacional de Defensa dando cuenta del sometimiento del movimiento insurreccional y del se hace eco el periódico ABC de Madrid el día 9. A ello sigue una tensa calma, pero quedaba patente que tan sólo había servido para poner de manifiesto a los ojos de los españoles y del mundo entero una realidad: el sistema apenas se mantenía en pie y su destrucción era obra de los propios republicanos.

A mediados de mes, nombrado por el Consejo Nacional de Defensa, se hace cargo del mando de la Base Naval de Cartagena el coronel de Artillería Joaquín Pérez Salas, cuyo prestigio era notable, y después de un inevitable enfrentamiento con el teniente coronel Rodríguez nombra al teniente coronel Esteban Calderón como jefe de Estado Mayor y a Marcial Morales jefe de los Servicios Civiles, ambos de carácter moderado, muy necesario para pacificar a la ciudad, evitar todo tipo de represalias y revanchas, desplazando a las unidades que acudieron sobre Cartagena. Lo ocurrido hasta el final de la guerra es otra historia, en la que por cierto volverán a ser protagonistas los supervivientes del buque *Castillo Olite*.

Ultflogo

Tras la finalización de la guerra, se erigirá un sencillo monumento en la punta de Aguilones el día 26 de julio de 1939 y el 14 de abril de 1942 llegará a Cartagena una comisión, representando al regimiento de Infantería 29 y el regimiento de Artillería 16, formada por el comandante de Infantería José Mosquera Palleiro, capitán de Infantería Leopoldo Español de la Torre y el teniente de Artillería Juan Luis Doval Villalde. Su objeto, recoger los restos de las víctimas del naufragio, pues se encontraban enterrados no sólo en los cementerios sino en algunas playas e incluso patios de casas particulares, proporcionándoles decorosa sepultura en el cementerio de Nuestra Señora de los Remedios, donde posteriormente se construirá un panteón (18).

El mayor número de cadáveres estaba sepultado en el cementerio del pueblo de Escombreras, donde se desenterraron más de 90, y se continuó en Portmán, Cabo de Palos, Atamaría, La Manga del Mar Menor, Cabo Tiñoso, Fuente Álamo, Cala Cortina, playa del Gorguel e igualmente en Murcia donde en el Cementerio de Nuestro Padre Jesús se exhumaron los restos de los soldados Antonio Gómez Muñoz y Pedro Suárez Bravo, fallecidos el 23 de marzo y el 6 de abril respectivamente, tras haber sufrido varias operaciones en el hospital. La capilla ardiente, con 16 féretros conteniendo los restos de 114 cadáveres, se instaló en el Salón de Sesiones del Palacio Municipal y el día 21 se efectuó el entierro hasta el cementerio de Nuestra Señora de los Remedios.

El recuerdo del sacrificio de las tropas transportadas en el buque *Castillo Olite* permanecerá en el sentimiento de esta ciudad, y los artilleros, cuando celebren la festividad de Santa Bárbara en el año 1940, no dudarán en adornar el altar de la iglesia de la Caridad con restos de los cañones que habían sido extraídos recientemente del fondo del mar. Durante algún tiempo el mástil del buque emergerá de las aguas como testigo mudo y fiel de la tragedia, donde durante muchos años la Marina evocará su recuerdo en el día del naufragio, pero algunos años después será extraído y entregado al regimiento de las víctimas junto con la bandera que en él se izaba el día del naufragio.

(18) El Noticiero de Cartagena: 14, 15, 18, 20, 21 y 22 de abril de 1942: En la actualidad aunque el trazado del Panteón puede observarse en el plano del año 1946 que se encuentra en el cementerio de Nuestra Señora de los Remedios en Cartagena, ya no existe como tal y constituye una parcela más del citado cementerio, después de haber trasladado los restos al Valle de los Caídos.

LOS MAQUINISTAS EN EL ARTÍCULO «SUBMARINOS REPUBLICANOS BAJO MANDO SOVIÉTICO» (II) DE WILLIARD FRANK JR. COMENTARIOS

Antonio de la VEGA BLASCO
Capitán de navío

En los números 64, 69, 70 y 75 de esta REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, el incansable investigador de la Guerra Civil española, 1936-1939, Williard Frank Jr., publicó varios artículos sobre los «submarinos republicanos españoles bajo mando soviético» durante la contienda (1) y la parte que afecta a la Marina en la *Memoria de la Guerra de España, 1936-1939* del almirante ruso Nikolai P. Eguipko, (2). En todos estos trabajos, fruto de una espléndida doble traducción del ruso al inglés y del inglés al español, se citan hechos protagonizados por maquinistas republicanos, mayoritariamente de la especialidad de submarinos, y se recogen los juicios políticos profesionales que éstos merecieron a los entonces capitanes de corbeta soviéticos Nikolai P. Eguipko, I.A. Bumistrov, V. Egorov y Guerman Y. Kuzmín y que constan en los informes enviados a sus superiores desde España que son el objeto de estos artículos.

Llama poderosamente la atención, particularmente el artículo citado en el título (3), el cual tomaré para hacer algunos comentarios. Y nos concretamos a este trabajo, en primer lugar, por ser un documento «vivo», y aunque en él se vierten opiniones personales y profesionales alejadas de la asepsia habitual de los documentos oficiales, es claramente demostrativo del ambiente en el que el comandante Guerman Y. Kuzmín desarrollaba su actividad en España. En segundo lugar, se citan y vierten en él opiniones muy arriesgadas sobre algunas personas para demostrar que con sus actividades y aptitudes el Arma Submarina republicana no podía funcionar. Estas opiniones y juicios están ahí, ya publicados, sin que las personas mencionadas, por diversas y comprensibles razones, tengan la oportunidad de matizarlos o desmentirlos.

Nos dice el autor del trabajo (4), (...) «que la obtención de una imagen totalmente exacta de las condiciones existentes dentro de la Flota republicana

(1) Revistas 64, 69 y 70.

(2) Revista núm. 75.

(3) REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 69, pp. 37-55.

(4) *Ibidem*, p. 39.

española y de sus submarinos, exigiría contar además con las prespectivas de los hombres» a los que Kuzmín hace objeto de tan duros juicios (...), y habida cuenta de lo poco que escribieron los republicanos sobre su historia, será prácticamente imposible conseguir ya en lo sucesivo tales prespectivas. Creo que es así, en general, aunque con toda seguridad los tiempos venideros aportarán documentos y vivencias de los republicanos guardados por muchos que todavía mantienen respeto por la vida dramática que les ha tocado vivir a sus ascendientes. De hecho, últimamente, parece que arrecia la bibliografía en este sentido, lamentablemente de carácter muy personal. Y también los del bando nacional guardan papeles y memorias que probablemente acabarán por salir a la luz. Piénsese que los Departamentos marítimos son muy pequeños y que la Armada y sus familias siguen en ellos. Las genealogías llegan hasta hoy mismo, hasta la marina de hoy, y afortunadamente, en buena convivencia; pero, a pesar del tiempo transcurrido, la Guerra Civil fue tan dramática que todavía se perciben sus coletazos.

Si bien hay pocos testimonios de los republicanos, sí podemos conocer los de los nacionales. Sí; basándonos en documentos oficiales que hoy ya se pueden sacar a la luz y están al alcance de los investigadores, incrementados con testimonios familiares, es posible seguir la trayectoria personal de los marinos citados en el informe. Podemos contrastar así la opinión del capitán de corbeta Kuzmín con las decisiones posteriores del mando, de la justicia de los nacionales de las propias dotadas por los interesados, en la seguridad de que se hará clara la verdad. Son, desde luego, datos particulares, no generalizables, pero que servirán para evaluar el «olfato» de Kuzmín a la hora de hacer juicios, por que si tuviese en aquellos momentos pruebas de lo que afirma en el informe, las historias personales de algunos hubieran sido diferentes.

La historia del Cuerpo de Maquinistas de la Armada ha sido siempre mi tema preferido, y especialmente durante los largos años —de 1970 a 1981— dedicados a hacer un seguimiento de las vicisitudes sufridas por los maquinistas durante la Guerra Civil, sólo he encontrado desconfianza y temor por doquier, tanto en personas todavía vivas de ambos bandos, como en las familias de los fallecidos. Nadie quería hablar, pero se podía adivinar que había deseos de hacerlo, de que se conociese su verdad. Esta contradicción se resolvió en muchos casos gracias a la recepción de una variada información —fotocopias, hojas de servicio, causas, testimonios de personas (los ha de los republicanos), relatos generales sobre sucesos importantes, muchas veces hechos de forma anónima—, y al análisis de documentos oficiales. Con este material se ha elaborado este trabajo.

Partiremos de un documento importante, podríamos decir imprescindible, titulado *Normas y clasificación general del Cuerpo de Maquinistas de la Armada* que, como toda la documentación que utilizaremos aquí, es ya de acceso público.

En fecha imprecisa, probablemente a finales de 1937, en la llamada Zona Nacional y en Ferrol, se reunió una comisión, que llamaremos Comisión de Maquinistas, presidida por un coronel, con el fine de dictaminar las cualidades

morales, profesionales y, sobre todo, políticas de todo el personal del Cuerpo, incluidos los retirados por las leyes de Casares Quiroga. La calificación era gradual: «adicto», «simpatizante», «dudoso», «indeseable» y «desconocido», siguiendo un criterio que, en otros aspectos, se utilizó siempre en los informes reservados. No es un secreto que este documento tuvo consecuencias en los primeros tiempos de la guerra para los que habían quedado en el propio bando, y fue perdiendo vigencia después. Como reconocerían posteriormente algunos integrantes de la Comisión, Al principio se trabajó «de oídas».

En el informe del capitán de corbeta Kuzmín que tratamos, se citan catorce maquinistas submarinistas, seis segundos y ocho terceros (5). Según los datos de una investigación anterior (6), en la Zona republicana quedaron en estos empleos, con la especialidad de submarinos, 29 segundos maquinistas, de un total de 35; y 30 terceros, de un total de 36, de los que solamente siguieron la carrera, tras la guerra, cinco y tres respectivamente, lo que concuerda con lo informado por el capitán de corbeta Kuzmín sobre la fe de este personal en el régimen republicano (7).

Conozcamos ahora las trayectorias de los maquinistas citados en el informe en cuestión, siguiendo el orden en que aparecen en él.

Página 43. Submarino C-1

Refiriéndonos al submarino C-1 que mandaba Grachev, se decía que en una carta particular el jefe de la Flota explicaba al jefe del Estado Mayor que cuando en septiembre ocurrió un accidente «el submarino se comportó cobardemente (...) y que de no haber sido por su maquinista, se hubiera perdido». Se trataba de don Celestino Ros Martínez, segundo maquinista desde el 9 de septiembre de 1933, nacido en Cartagena el 30 de octubre de 1901, quien en 1936 estaba embarcado en el acorazado *Jaime I* y por el *Diario Oficial* 26 de ese año pasó destinado voluntario al submarino C-2. Como todos los profesionales que no estaban en la Zona Nacional, fue separado del servicio en 1937 (8) y, en el mismo año, la República lo ascendió a teniente (9). Al final de la guerra fue de nuevo separado del servicio y condenado a 6 años y un día por delito de adhesión a la rebelión, con atenuantes (10). En 1939, los informes del Servicio de Información Personal (SIP) lo consideraban con antecedentes de derechas, persona de costumbres religiosas y de orden. Sin embargo, la

(5) Empleos referidos al 18 de julio de 1936.

(6) Véase el artículo del autor «El Cuerpo de Maquinistas en los submarinos durante la guerra de España 1936-1939», en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 20 de 1998, pp. 95-106.

(7) Para análisis sociológico del Cuerpo de Maquinistas y la Guerra Civil española 1936-1939, véase la *Revista Internacional de Sociología*, núm. 38 de 1981, pp. 235-252.

(8) BOE núm. 103, 1937.

(9) OM de 10 de octubre de 1937.

(10) Causa 857/1939.

Comisión de Maquinistas consideró que su aptitud profesional era «regular», sus cualidades morales, «buenas»; sus ideas políticas, de «izquierdas». En consecuencia, emite una calificación final de «sospechoso».

Durante la guerra, la trayectoria del teniente Ros fue la que sigue: Al principio continuó en el submarino *C-2*, del que fue segundo comandante y comandante, permaneciendo a bordo, en Francia, durante las reparaciones. El capitán de corbeta ruso Nilolai. Eguipko lo califica: «muy inteligente, habla francés y es digno de confianza sin lugar a dudas». El 8 de julio de 1938 pasó a disposición del jefe de la Base Naval de Cartagena, y el 25 de mismo mes embarcó en el submarino *C-1*, permaneciendo en él hasta el 22 de enero de 1939, fecha en la que pasó al destructor *Alcalá Galiano*. Durante los sucesos del 5 de marzo de 1939, en Cartagena, se rebeló y defendió la Capitanía contra las fuerzas comunistas, siendo herido y encarcelado por ellas.

Como se observa, las opiniones son dispares en este caso y la trayectoria del teniente Ros alternativa. Por ello, la condena que se le impuso fue mínima para aquellos tiempos. Debió de ser un buen republicano, al que la evolución de los acontecimientos no le satisfizo.

En la página 46, escribe el capitán de corbeta Kuzmín: «En los submarinos, cuyos comandantes son nuestros camaradas, algunos de los oficiales, especialmente los maquinistas y la mayoría de los marineros, creen que en el caso de una victoria de Franco los submarinos deberían ir a la Unión Soviética». Comprémos este juicio general del oficial ruso en lo que se refiere a los maquinistas.

Página 51. El submarino *C-1*

Continuando con el submarino *C-1*, relata Kuzmín en la página 51: «El maquinista Mira es un buen especialista y un buen camarada. Su hermano es capitán y comunista. Desea ir a la Unión Soviética en caso de derrota». Se trata del tercer maquinista don Manuel Mira Mula, nacido el 20 de abril de 1908. Era tercer maquinista desde el 9 de septiembre de 1931. Estaba en el submarino *B-5* en 1936 y pasó destinado al submarino *C-6*, con carácter voluntario, por el D.O. 49 de ese mismo año. El Gobierno de la República le ascendió a teniente (11).

La Comisión de Maquinistas dijo de él que «su actuación profesional era muy buena; sus cualidades morales, muy buenas y en política era neutral. Su calificación final fue de «simpatizante».

En cuanto a su trayectoria en la posguerra diremos que pasó a Bizerta con la flota y permaneció en el extranjero largos años. Trabajó en una empresa de desguaces de barcos en Orán. Amnistiado en 1979, pasó a residir en Molina de Segura.

Los datos del párrafo anterior parecen dar la razón al capitán de corbeta ruso y no a la Comisión. Sin llegar a ir a vivir a la Unión Soviética, el maqui-

(11) OM de 10 de octubre de 1937.

nista Mira tampoco se quedó en la «nueva España», por razones obvias, opino. Su hermano, es el comandante de Artillería Carlos Mira Mula.

En la nota (30) de la página 51 se dice que entre los maquinistas se encontraban los tenientes de navío Francisco Caro Núñez y Miguel Guillén Conesa. El informe dice así: «Hay dos maquinistas y cabos, buenos especialistas, que tratan de combatir para conseguir la victoria sobre los fascistas o ir a la Unión Soviética en caso de derrota. Están contentos con la democracia que vino con la Revolución». Se desconocen las razones por las que se les considera tenientes de navío (12).

Veamos.

Francisco Caro Núñez, nacido en San Fernando (Cádiz) el 29 de septiembre de 1906, era tercer maquinista desde el 9 de septiembre de 1931 y estaba embarcado en el submarino *C-1* desde el 10 de noviembre de 1935. El Gobierno de la República lo ascendió a teniente por O.M. de 10 de octubre de 1937. Pasó a Bizerta (Argelia) y volvió con la escuadra. En 1940 fue condenado por un consejo de guerra a la pena de seis años y un día, causando baja en la Armada. La Comisión de Maquinistas lo consideró así: «actuación profesional, muy buena; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante.

Miguel Guillén Conesa nació el 10 de julio de 1910, ascendió a tercer maquinista el 30 de enero de 1932 y aparece destinado en el *Kanguro* desde el 5 de abril de 1935. El Gobierno de la República lo ascendió a teniente el 10 de octubre de 1937. Embarcado en el submarino *C-5*, no estaba a bordo en el momento de su hundimiento, por encontrarse enfermo. Al final de la guerra civil estaba en la situación de «Disponible forzoso» y en 1940 fue retirado por la Ley de 12-07-1940. Así que no fue condenado en Consejo de Guerra a la separación del servicio; sin embargo, poco después fue «licenciado» con objeto de «organizar los escalafones», que para eso se publicó la citada ley. Trabajó posteriormente en Obras de Puerto de Cartagena. Para la Comisión de Maquinistas era desconocido; para esta comisión, de los 26 individuos en activo en esta promoción, 12 eran desconocidos. Era una promoción grande, de 35 maquinistas, cuando salieron de la escuela.

No parece, por ello, que estos dos maquinistas fueran bien juzgados por el comandante Kuzmín; no se fueron a Rusia al terminar la guerra, ni se fueron al exilio, ni siquiera tuvieron condenas graves.

Página 52. Sobre el maquinista Francisco Rosas Reus

En la página 52 de la citada revista se habla del segundo maquinista don Francisco Rosas Reus. Nacido en Cartagena el 12 de junio de 1902, era segundo maquinista el 17 de diciembre de 1932 y estaba destinado en el

(12) N. de R. Se trata de dos tenientes maquinistas que por error deslizado en su día en el original pasaron al número 69 de la Revista como tenientes de navío.

submarino *C-1* desde el 18 de enero de 1935. Nos dice Kuzmín de él «El jefe de Máquinas Rosas es un buen especialista, pero también es un cobarde, y ha tratado de apelar a los marineros para que influyan en las decisiones del comandante cuando intenta aproximarse a las costas enemigas. Según el comisario, serviría mejor con los fascistas».

Con este planteamiento, el maquinista Rosas debió seguir su carrera con los nacionales y llegar al empleo de coronel, por lo menos. Pero no fue así exactamente. No obstante resulta un personaje controvertido, razón por la que le dedicaremos más atención, ya que es un buen ejemplo de lo que ocurrió con la depuración. El Gobierno de la República lo ascendió a capitán (OM 10-10-1937) y el bando Nacional lo separó del servicio (OM de 25-01-1937), lo que era habitual con todos los que no estaban a su lado. La Comisión de Maquinistas lo calificó así: «actuación profesional, regular; cualidades morales, bueno; ideas políticas, izquierda. Calificación final: sospechoso».

Hay algo que no debió de gustar mucho a Kuzmín, pues cuando el comandante del submarino *C-1*, alférez de navío Martínez Montero, fue sustituido por el ruso Grachov, Rosas solicitó el desembarco al jefe del Cuerpo el coronel Requejo Resines. (En realidad el jefe del Cuerpo de Maquinistas era en aquel entonces el general Abraham Alonso Méndez, pero, al parecer, residía en su casa en Madrid, sin actividad alguna). Rosas logra el desembarco en agosto de 1938 y es destinado a los talleres de reparación de submarinos a las órdenes del comandante Celso Pérez Fuentes.

En el expediente informativo que se le abrió (causa 154/1939) constan testimonios contradictorios, siendo el más favorable el de su anterior comandante alférez de navío Martínez Montero, quien afirma que Rosas hizo diversos sabotajes para impedir que el submarino estuviese operativo. (Debe tenerse en cuenta que este oficial fue separado del servicio después de la guerra). Por el contrario, su vecina, Josefa Lafuente, esposa del alférez de navío Carlos Guitart de Virto, dice, tanto de su religiosidad como de su ideología que «el día que mataron a los jefes y oficiales del España núm. 3 le oyó decir que desde entonces sí que se podía navegar bien sin jefes». En el taller, sus subordinados decían que trabajó afanosamente, mientras que otros estimaban que les impidió trabajar». El informe del SIP de Cartagena de 31 de julio de 1939 lo considera «derechista y afecto». Así que el expediente se cerró sin responsabilidad y fue embarcado de nuevo en el submarino *C-1* (20-X-1939). Dado que seguía pendiente su separación del servicio de 1937, que gravitaba sobre su futuro, en julio de 1940 pide su continuación en la Armada, para lo cual aconseja que solicite la opinión de sus antiguos comandantes, Luis Carrero Blanco (submarino *B-2*), Félix Ozámiz, Pablo Suanzes, Ángel Riva, Juan Díaz, Oscar Sharfausen y Jesús Lasheras, todos ellos muy conocidos por aquellos lectores de esta revista que se dedican al estudio de la Guerra Civil española 1936-1939.

El informe del teniente de navío Lasheras es contundente: «En Cartagena, hacia el mes de enero de 1937, me dijo que estaba harto de estar rodeado de bárbaros y que por su gusto aprovecharía la mejor ocasión para escaparse

fuese como fuese. Se le aconsejó entonces que hiciera campaña entre la dotación para que sacasen de la cárcel al alférez de navío Martínez Motero y lo nombrasen su comandante. Efectivamente así se consiguió y desde ese momento el barco estuvo controlado por el comandante, de acuerdo con el maquinista y, por tanto, voluntariamente inutilizado. A partir del mes de abril de 1937, y después de provocar una avería para que el submarino no fuese al Cantábrico, ya no he vuelta a saber nada de él».

También fue favorable el informe del comandante maquinista Celso Pérez Fuentes y, entre otros, el de la viuda del capitán de corbeta José de Lara, Isabel Muñoz-Delgado, quien manifiesta que «Rosas era hombre de confianza de su marido».

Finalmente Rosas fue retirado por orden de 25-IX-1942, de acuerdo con lo establecido en la Ley de 12 de julio de 1940 (Ley de acondicionamiento de escalafones); aunque solicitó su reingreso y le fue concedido. Ascendió a capitán con antigüedad de 20-12-1943 en la Escala de Complemento y más tarde, 12-III-1950, fue nombrado jefe de máquinas del buque *Juan de la Cosa*. Se retiró con el empleo de comandante.

Nos hemos extendido tanto en explicar las vicisitudes de este maquinista por resultar un caso ilustrativo de lo sucedido en la llamada depuración, tras la Guerra Civil, de aquellos que habían combatido en la zona republicana. A pesar de sus actuaciones y de los testimonios a su favor, no llegó a alcanzar Rosas la confianza de mando. No obstante, consiguió continuar su carrera, con ciertas limitaciones.

Página 53. El submarino C-2

Al tratar sobre el submarino C-2, nos dice Kuzmín: «El segundo comandante José, fue anteriormente jefe de máquinas de este submarino. Impone gran respeto a la dotación. Contemplado superficialmente se le encuentra favorable a los rusos; pero en el fondo no es sincero».

Sabemos que a bordo estaba el capitán Leitenant Nikolai P. Eguipko y que el maquinista de que se trataba era el segundo maquinista Antonio García Alcazar, nacido en Cartagena el 26-IV-1903, con antigüedad del 9-IX-1933. Embarcado en el submarino C-2 el 5-XI-1934, siguió todas las vicisitudes de este submarino. El Gobierno de la República lo ascendió a capitán por OM 10-10-1937. M. Alpert, en su obra *La Guerra Civil española en el mar*, contempla a este maquinista como mando del submarino C-2 en su viaje desde Saint Nazaire (Francia) hasta Cartagena. Salió de Francia el 17-VI-1938 y a su llegada a Cartagena tomó el mando el ruso V.A. Egorov (seudónimo Juan Valdés).

Antonio García no fue condenado a la pena de cárcel al ser calificada su actuación sólo de negligencia no de auxilio a la rebelión, lo que da la razón a Kuzmín sobre su sinceridad al declararse partidario de los rusos. Pero fue separado del servicio por la orden 11-10-1940, lo que le llevó a trabajar, años

después, en la Marina Mercante. Fue amnistiado en 1980, años después de su muerte en 1966. La Comisión de Maquinistas había informado de él: «actuación profesional, muy bueno; cualidades morales, muy bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante».

Página 55. Submarino C-4

Nos dice Kuzmín: «El jefe de máquina ya es bastante viejo, tiene una gran algarabía mental y conoce mal su oficio. Desconfía de los rusos».

Se trata del segundo maquinista Teodoro Balbuena Pérez, nacido en Vigo en 3-II-1899, con antigüedad de 17-12-1932. En abril de 1936 fue nombrado jefe de máquinas del submarino *B-1*, buque en el que permaneció hasta el 26-VII-1937. Posteriormente estuvo destinado en el dique flotante de la Base de Submarinos en Cartagena, y en el depósito de petróleo, hasta que embarcó en el submarino *C-4* el 7-VI-1938 y permaneció en él hasta el final de la guerra, que le cogió en Cartagena. Allí se presentó Balbuena a las autoridades nacionales. La Comisión de Maquinistas lo calificó así: «actuación profesional, bueno; cualidades morales, bueno; ideas políticas, teorizante. Calificación final, dudoso».

Sometido a Consejo de Guerra, en enero de 1940 fue condenado a seis meses y un día por negligencia, pasando a la situación de disponible forzoso. Por orden de 22-10-1941 se le pasa a la situación de retirado por aplicación de la Ley de 12-VII-1940 de recomposición de escalafones. Navegó en la Marina Mercante y, en 1980 fue amnistiado, cuando ya había fallecido en 1968.

Tenemos que hacer constar que su «algarabía mental» no aparece en otros testimonios, y que el Consejo de Guerra que se le hizo consideró que sólo prestó servicios profesionales, sin participación en actividades políticas (13). Tampoco se entiende bien bien lo de «bastante viejo», si consideramos la media de edad de los demás maquinistas citados en el texto.

Añade Kuzmín, refiriéndose a los maquinistas del submarino *C-4*: «El resto de los oficiales maquinistas no quiere luchar y se vale de todas las excusas posibles para trabajar en tierra o realizar cursos y no salir, así, a la lar». Un juicio tan duro merece que nos paremos a analizar, aunque sea brevemente, la trayectoria de los seis maquinistas aludidos por el oficial ruso.

Santos Román Fernández, nacido el 20-I-1904, era segundo maquinista con antigüedad de 26-I-1935 y estaba embarcado en el *C-4* desde el 6-VIII-1935. El gobierno de la República lo ascendió a teniente el 10-10-1937. La Comisión de Maquinistas dijo de él: «actuación profesional, regular; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, dudoso».

Este maquinista pudo continuar su carrera, aun cuando el Consejo de Guerra lo condenó a seis meses y un día por negligencia, y lo pasó a la situa-

(13) En los tres días de julio de 1936, el submarino *B-1* estaba el dique de Mahón y su jefe de máquinas Balbuena, con permiso.

ción de disponible forzoso en Cartagena. En 1940 se le pasó al Cuerpo de Suboficiales y en 1941 embarcó en el minador *Jupiter*. Ingresó en el Cuerpo Patentado de Máquinas en junio de 1946 como teniente y asciende a capitán en 1948. Se retiró de comandante.

A modo de comentario, diremos que en algunos momentos de su carrera surgieron dudas sobre su comportamiento en Francia en los submarinos *C-2* y *C-4*, pero el teniente de navío Jesús Lasheras fue claro y contundente al explicar que este maquinista cumplió siempre las instrucciones que él le impartió, incluida la de seguir a bordo del submarino.

Antonio Díaz Paadín nació el 29-11-1901 y adquirió el empleo de tercer maquinista el 9-IX-1931. Embarcado en el submarino *B-2* el 19-VII-1935, el gobierno de la República lo asciende a teniente con fecha 12-XI-1937. Durante toda la guerra prestó servicios en la zona republicana y, según diversos testimonios, se fue politizando mientras duró la guerra. Al final de ésta, partió de Cartagena con la flota republicana hacia Bizerta (Argel), estableciéndose allí tras la inevitable estancia en el campo de concentración de Maknassy. Murió al poco tiempo de una puñalada en aquel país. La Comisión de Maquinistas había dicho de él: «actuación profesional, regular; cualidades morales, malas; ideas políticas, neutral. Calificación final, sospechoso».

Juan León Casadevallés nació el 31-V-1901, ascendió a segundo maquinista el 1-IV-1934 y embarcó en el submarino *B-6* el 20-II-1935. El gobierno de la República lo ascendió a teniente el 10-X-1937. La Comisión de Maquinistas escribió de él: «actuación profesional, muy bueno; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante».

Juan León prestó servicio durante la guerra en los siguientes barcos: submarino *C-6*, destructor *Churruca*, vapor *Darro* y submarino *C-4*. Estuvo dado de baja por enfermo en numerosas ocasiones. Sometido al Consejo de Guerra —causa 1232/39— fue absuelto, pasando a la situación de disponible forzoso. Presentó avales de F.E.T. y de las J.O.N.S., del Socorro Blanco y de numerosos jefes y oficiales. En 1941 se le pasó al cuerpo de suboficiales y más tarde al cuerpo Patentado de Maquinistas, de teniente, en 1-VI-1946, capitán de la Escala de Complemento en 1-VI-1946, se retiró en este empleo.

José Fernández Santiago nació el 7-IX-1907, ascendió a tercer maquinista el 9-IX-1931 y fue destinado al submarino *B-3* el 4-X-1935.

La Comisión Calificadora dijo de él que era desconocido, lo cual no deja de ser extraño ya que estaba casado con una hija del alcalde de Ferrol, Aurora Santamaría Mendiola. Había ingresado en el Cuerpo el 26-I-1930 formando parte de una larga promoción —58 alumnos—, de los que en julio de 1936 quedaban en activo 40, y de ellos 14 eran desconocidos para la Comisión. No parece creíble que los tres ferrolanos de ésta, Manso Díaz, Díaz Matriz y Cid Mayobre, y el casi ferrolano Vázquez da Porta, no conociesen a un maquinista casado con la hija del alcalde —socialista— de la ciudad.

El Gobierno de la República lo ascendió a teniente en 12-11-1937. Al final de la guerra pasó a Bizerta y fue internado en el campo de concentración Maknassy. Permaneció en Túnez un tiempo antes de irse a Venezuela y a

Francia, navegando en buques de distintas nacionalidades. Fernández fue amnistiado en 1980, cuando ya había fallecido en 1972.

Silvestre García Alcaraz nació en Cartagena el 25-I-1980 y era hermano de los también maquinistas Antonio y Víctor. Ascendió a tercer maquinista el 9-IX-1931 y a teniente el 12-11-1937. Estaba embarcado en el submarino *C-4* desde el 4-I-1934. Sometido a Consejo de Guerra en 1940, fue condenado a seis meses y un día, con la accesoria de separación del servicio, como autor de un delito de adhesión a la rebelión. Amnistiado en 1980. La Comisión de Maquinistas dijo de él: «actuación profesional, bueno; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante».

Manuel Aragonés Vilasuso nació el 7-VI-1908, ascendió a tercer maquinista el 9-IX-1931 y estaba destinado en el submarino *C-4* desde el 4-I-1936. El gobierno de la República lo ascendió a teniente con fecha 12-11-1937. Pasó con flota a Bizarta como tantos otros, y después se fue a Francia. Volvió a España a los pocos años y en 1944 fue sometido a un consejo de guerra del que salió con 12 años y un día, pena conmutada por seis años y un día con la accesoria de separación del servicio. Había causado baja en la Armada en 1940 por no presentarse a las autoridades nacionales. La Comisión de Maquinistas lo definió así: «actuación profesional, bueno; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante». Fue amnistiado en 1979, cuando ya había fallecido en 1976.

Víctor Francisco Irureta Alonso nació en Bilbao en 12-IV-1909. Estaba en la situación de retirado y el Gobierno de la República lo ascendió a teniente (18-IX-1937). La Comisión de Maquinistas lo definió así: Actuación profesional, bueno; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante.

Irureta pasó a la situación de retirado extraordinario en 16-VIII-1932, pasó por la aplicación a la Marina de la llamada Ley de Azaña. En agosto de 1936 se incorporó al servicio en Cartagena; embarcó en el destructor *Ciscar* que se dirigió a Santander y luego desembarcó en Bilbao por haber sido destinado al Estado Mayor de las Fuerzas Navales del Norte. Pasó a Santander embarcado en el submarino *C-4*. Más tarde fue admitido como alumno en la Escuela Naval Popular. Al final de la Guerra Civil, marchó al extranjero y ya no volvió hasta 1973.

Las opiniones vertidas por Kuzmín sobre estos siete maquinistas del *C-4* no están alejadas de la realidad, aunque no aciertan plenamente, ya que dos siguieron su carrera en la Marina Nacional y otros dos fueron separados del Servicio por accesorias a la pena de seis años y un día, que pudiera considerarse corta dados los tiempos que corrían. Finalmente, otros tres eligieron el exilio.

Trataremos de resumir lo anterior en las consideraciones que siguen:

El futuro que esperaba a estos maquinistas podemos compararlo con su fe republicana. Observamos que siguieron la carrera tres de ellos, aunque con limitaciones, por lo que colegimos que fueron considerados afectos al bando nacional. Otros dos no tuvieron condenas graves y fueron retirados por la Ley

del 12 de julio de 1940, promulgada para reordenar los escalafones, por lo que se deduce que fueron considerados poco afectos y poco enemigos. Cinco más fueron separados del Servicio a causa de sus condenas —también poco afectos—; y cuatro —que no habían tenido actividades políticas—, eligieron el exilio, elección demostrativa de que no estaban de acuerdo con la nueva situación.

Verdaderamente, con estos mimbres, unido a la falta de oficiales del Cuerpo General, el capitán de corbeta Guerman Y. Kuzmín no podía hacer un cesto submarinista.

N. de la R. Adjuntamos como Anexos las páginas de la Revista número 69 para facilitar al lector la lectura de este trabajo.

Anexo documental

REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 69 de 2000

21 Mayor de la Marina (5) que el submarino se comportó cobardemente durante el accidente y que de no haber sido su maquinista (5 bis) se hubiera perdido. Obviamente, todas estas conversaciones tienen por objeto desacreditar a nuestros camaradas. El jefe de la Flota no tiene en cuenta las opiniones de su asesor el camarada Piterskii y le ignora. Por otra parte, el propio camarada Piterskii, como representante de un gran país, no fue capaz de mostrar suficiente firmeza a fin de que les respetasen a él y a nuestros camaradas y tomasen en consideración sus opiniones. Esta clase de actitud hacia nuestra gente por parte de ese grupo del Cuerpo General no se debe a que ~~los rusos~~ nosotros nos hayamos desacreditado, sino únicamente al hecho de que los ~~los rusos~~ nosotros estemos impidiéndoles alcanzar un acuerdo con los fascistas para terminar rápidamente la guerra.

Características de algunos grupos del personal del Cuerpo General

La mayoría de los oficiales de la Flota republicana española no se encuentran en las mismas condiciones en que se hallaban al comienzo de la guerra. Ahora se encuentran suficientemente entrenados para combatir en una guerra, sin bien los que figuran a la cabeza de ellos no quieren hacerlo. No hacen nada por los buques, ni se interesan por nada.

El jefe de la Flota, Ubieta, es antifascista superficialmente pues ese antifascismo no se refleja en sus obras. No apoya el empleo activo de la Flota. Cree que ésta ha de ser conservada (se ignora con qué objeto y en beneficio de quién) ya que su pérdida significaría el fin de la guerra. No realiza esfuerzos para que los buques vuelvan a quedar operativos cuanto antes. No tiene en cuenta las opiniones del jefe del Estado Mayor de la Marina, ni las órdenes provenientes del Gobierno, que no cumple. Ha rechazado repetidamente sugerencias formuladas por nuestros camaradas dirigidas a imprimir mayor actividad a la Flota. Después del hundimiento del *Baleares* se consideró a sí mismo un gran comandante naval y ~~habla sobre Nelson y Napoleón~~. Como no se le castiga por no ejecutar las operaciones que se le ordenan, continúa su acción saboteadora, considerándose más inteligente que todos los demás. Por todo ello resulta imposible comprender las razones por las que el Gobierno procede en forma tan blanda con él. El jefe del Estado Mayor de la Marina, Prado, es comunista, pero no está debidamente capacitado para este puesto. Sin embargo, si fuese auxiliado por

(5) Capitán de corbeta Pedro Mendizábal.
(5 bis) Capitán maquinista Celestino Ros Martínez

29

está obsesionado con la lectura de literatura pornográfica. De lo único que se ocupa es del suministro de víveres y de la recepción de ____ (23). Se inclina favorablemente, hacia Rusia y apoya todas las acciones de nuestro comandante. Empezó a estudiar ruso, según decía, para huir a la Unión Soviética en caso de derrota de la República. En la mar no es cobarde y es el mejor de los comisarios de los submarinos. Ejerce cierta influencia sobre la dotación.

El segundo comandante es un internacionalista de nacionalidad griega (24). Es comunista y un buen especialista y camarada. Goza de gran influencia entre la dotación pero no de la confianza del jefe de la Flota. Éste, en conversaciones con nuestros camaradas dijo que nosotros somos gente perfectamente conocida y que nuestro Gobierno (25) está detrás de nosotros (26), pero que no se sabe nada de este griego, que es muy retorcido.

El oficial de derrota, Agustín (27), procede de la Marina Mercante. Es un buen navegante, pero carece de formación submarinista. No obstante lo cual asume muy bien sus responsabilidades. Es valiente en la mar y un buen camarada. Fue el único que logró escapar del hundimiento del submarino C-5. Ejerce influencia entre la dotación y sufre por la pasividad de la Flota. Opina que todavía existen traidores en el mando de ésta.

El auxiliar del oficial de derrota procede también de la Marina Mercante (28). Es un cobarde que no quiere navegar en buques de guerra.

El maquinista Mira (29) es un buen especialista y un buen camarada. Su hermano es capitán y comunista. Desea ir a la Unión Soviética en caso de derrota. Hay dos maquinistas y cabos (30), buenos especialistas que tratan de combatir hasta conseguir la victoria sobre

(23) Ilegible.

(24) Capitán de corbeta «Camilo Montes», que sirvió durante dos años como segundo comandante en el submarino C-1. Sin embargo, tuvo que ceder el puesto al submarino soviético Sergei Lisin, también nombrado capitán de corbeta y segundo comandante mientras Kuzmín actuase como comandante. Posteriormente fue relevado el 16 de septiembre de 1938 por el capitán de corbeta de la Reserva Naval Fidel Empanza Zabala, primer español que sirvió como segundo comandante del C-1 desde los primeros días de la guerra. «Camilo Montes» fue destinado entonces al destructor *Lepanto*.

(25) El de la República española.

(26) De los soviéticos.

(27) Agustín García Viñas, capitán de corbeta de la Reserva Naval. Desembarcó el 19 de septiembre de 1938 destacado al *Lepanto*, siendo relevado el mismo día por Antonio Fernández Santos, alférez de navío (teniente de navío habilitado) de la Reserva Naval procedente del *Lepanto*.

(28) Fidel Empanza Zabala, capitán de corbeta de la Reserva Naval, que fue nombrado segundo comandante el 16 de septiembre.

(29) Teniente maquinista Manuel Mira Mula, especialista en submarinos.

(30) Entre los maquinistas se encontraban los maquinistas tenientes Francisco Caro Núñez y Miguel Guillén Conesa; los auxiliares de máquinas Martín Ruiz Rico, Pedro Vázquez Sánchez y Emilio Montes Morales, y los cabos fogoneros José Conesa Alcaraz y Alfonso García Egea.

los fascistas o de ir a la Unión Soviética en caso de derrota. Están contentos con la democracia que vino con la revolución. El maquinista-electricista Pepo (31) es un buen especialista, pero puede ser un cobarde de la mar. Le tiene sin cuidado quién pueda ganar y lo único que desea es que acaben pronto los horrores de la guerra. El jefe de máquinas Rosa (32) es un buen especialista, pero es también un cobarde y ha tratado repetidamente de apelar a los marineros para que influyeran en las decisiones del comandante cuando trata de aproximarse a costas enemigas. Según el comisario, serviría mejor con los fascistas.

30 El radiotelegrafista _____ (33) es un claro trotskista que entabla conversaciones con la dotación diciendo que la Unión Soviética está actualmente obsesionada con China y ha abandonado a España, dejando de ayudarla en tanto los alemanes y los italianos están ayudando realmente a Franco. Los verdaderos trotskistas son buena gente pero hay muchos de ellos que realmente no son tales trotskistas. Estamos vigilándole y contemplando la idea de desembarcarlo del submarino.

El contramaestre (34) nos recibió con hostilidad cuando vinimos a bordo pero inmediatamente cambió de actitud, siendo ahora excesivamente agradable y poco digno de confianza.

El resto de la dotación del *C-1* se compone de buenos especialistas que trabajan muy bien en equipo y se encuentran listos para luchar hasta el fin. Los marineros no expresan abiertamente su odio hacia una cierta parte de los oficiales (porque tienen miedo) y lamentan no haber masacrado al 10 ó 15 por 100 restante.

Se muestran favorablemente dispuestos hacia los rusos. En varias ocasiones me han dicho directamente que «los oficiales son fascistas; quieren hundirnos. Sólo hay una esperanza: que el comandante ruso no permita que eso ocurra». Cuando adopté varias medidas para mejorar la vida de los marineros en los submarinos, muchos de ellos dijeron al intérprete (35) que únicamente los comandantes rusos ven seres humanos en ellos y que sus propios oficiales los tratan como a perros. Cuando, de acuerdo con las órdenes del jefe de la Flota, fui transferido al submarino *C-4* (36), la mayoría de los marineros

(31) Probablemente el oficial segundo electricista José Dueñas Vázquez, o posiblemente el auxiliar electricista José Freire Ramos, destinados ambos al *C-1* en septiembre de 1938.

(32) Tanto el capitán maquinista Francisco Rosas Reus, embarcado en el *C-1* hasta el 15 de agosto, como su relevo, el capitán maquinista Celestino Ros Martínez, eran especialistas en submarinos.

(33) El nombre resulta ilegible en el documento original, pero se trata probablemente del oficial segundo radiotelegrafista Ricardo Canillas Moreno, destinado en el *C-1* desde antes de la Guerra Civil.

(34) Posiblemente el auxiliar naval Marcial Rey Lago.

(35) Semën Gankin.

(36) El 18 de junio de 1938.

expresaron su deseo de venirse conmigo a este buque, lo que ciertamente no fue autorizado. En caso de derrota de la República, muchos marineros quisieran ir a la Unión soviética con su submarino. Muchos de ellos están estudiando ruso. Justo después de las obras y poco antes de que el submarino entrase de nuevo en servicio fue relevado el siguiente personal: el griego, segundo comandante, el oficial de derrota, Agustín, el jefe de máquinas y varios marineros. El auxiliar del oficial de derrota, que no quería navegar en barcos de guerra, fue nombrado segundo comandante, el camarada Grachev, comandante del submarino, tiene que navegar en condiciones muy difíciles.

31 *El submarino C-2*

Después de efectuar obras, el submarino se reintegró al servicio el 18 de agosto de 1938, encontrándose técnicamente en buenas condiciones. Actualmente está basado en Barcelona, desde donde sale para efectuar operaciones de combate. El comandante del buque es el camarada V.A. Egorov (37).

En relación con el personal del submarino: el comisario, D. José (38) es socialista y tiene ideas políticas poco estables. Se muestra favorable a una rápida terminación de la guerra, sin tener en cuenta sus consecuencias. Es un protegido del comisario de la Flota Bruno Alonso. Durante las patrullas del submarino encabezó conversaciones con un grupo de oficiales contra acciones atrevidas por parte del buque. Esto tuvo lugar en ocasión de una patrulla que se encontraba realizando el submarino entre Ceuta y Gibraltar. Dijo también que no era posible continuar la guerra debido a la escasez del suministro de armas. Es opuesto al destino de camaradas soviéticos en puestos de mando y busca ocasiones propicias para dejarlos en evidencia. En cierto momento en el pasado, el camarada Eguipko se negó a salir a la mar con este comisario. No goza de respeto alguno por parte de la dotación con la excepción de un pequeño grupo de gentes que están a su lado.

32

El segundo comandante, José (39), fue anteriormente jefe de máquinas de este submarino. Como maquinista es un gran especialista, pero carece de suficiente experiencia para manejar el subma-

(37) *Kapitan-leutenant* (capitán de corbeta/capitán de fragata habilitado) Vladimir Alekseevich Egorov, cuyo seudónimo era «Juan Valdés», seudónimo que utilizó también el oficial submarinista yugoslavo Vokshin. Se trataba de un oficial de treinta años, antiguo comandante del submarino soviético *Shch-315* de la flota del Báltico y que sirvió en España desde el 28 de junio de 1938.

(38) Auxiliar segundo maquinista José Feal Galego, especialista en submarinos.

(39) Realmente segundo maquinista Antonio García Alcaraz, especialista en submarinos, destinado en el C-2 desde 1934.

bien dispuesto hacia los rusos, pero puede apreciarse que no confía en ellos y siente temor. Teme que se lleven el submarino, aunque en ningún momento hubo razón alguna para sospecharlo. No realiza acción política alguna en el buque y carece de autoridad o respeto entre la dotación.

El segundo comandante, Navarro (46), procede de la Marina Mercante. Como _____ (47) es débil, pero es muy trabajador. Se opone a cualquier clase de acuerdo con los fascistas y se muestra favorablemente dispuesto hacia los rusos.

El oficial de derrota (48) procede de la Marina Mercante, se opone a los fascistas, no toma iniciativas y da la sensación de que no le gusta el hecho de que el submarino se encuentre al mando de un ruso.

El cifrador (49) es socialista y un «sí señor» y guarespaldas del comisario. Vigila todas las acciones adoptadas por los rusos.

El jefe de máquinas (50) es ya bastante viejo, tiene gran algarabía mental y conoce mal su oficio. Desconfía de los rusos.

El maquinista-electricista José (51) es comunista y enérgico en su trabajo pero está enfermo.

El resto de los oficiales maquinistas (52) no quieren luchar y se valen de todas las excusas posibles para trabajar en tierra o realizar cursos y no salir así a la mar. La mayoría de la dotación, cabos y marineros, son antifascistas y poseen un espíritu revolucionario. Quieren combatir hasta el último momento y se sienten entristecidos por la pasividad de la Flota. Creen que la burocracia militar de los Cuarteles Generales y de otros organismos debería ser enviada al frente y a las trincheras. Muchos de ellos dicen que en caso de derrota quisieran ir a la Unión Soviética con un submarino.

Kapitan-leutenant G. Kuzmín

13 de octubre de 1938

(46) Alférez de navío (teniente de navío habilitado) Elías Navarro Vilallonga, graduado de la Escuela Naval Popular.

(47) Ilegible en el documento original.

(48) Alférez de navío (teniente de navío habilitado) de la Reserva Naval, Eduardo Morral aldea.

(49) Auxiliar alumno naval Antonio Zaragoza Requena.

(50) Capitán maquinista Teodoro Balbuena Pérez, de 39 años de edad.

(51) Bien oficial segundo de electricidad y torpedos José Rodríguez López, o bien José Ferrer León, desembarcados ambos en septiembre de 1938.

(52) Servían en junio-septiembre de 1938 los tenientes maquinistas Santos Román Fernández (a mediados de este año), Antonio Díaz Padín, Juan León Casadeval y José Fernández Santiago (a finales del verano), y Silvestre García Alcaraz, Manuel Aragonés Vilasuso y Víctor F. Irureta Alonso (durante todo el período).

LA HISTORIA VIVIDA

Fernando de la GUARDIA

La vuelta al mundo de un naturalista a bordo del HMS Beagle

Sabemos que Charles Darwin al iniciar su viaje alrededor del mundo a bordo de un pequeño navío llamado *Beagle* (*), escribió un diario «diario de a bordo» en el que registró con bastante detalle todo lo sucedido durante esa magna travesía, donde no faltaron datos sobre la mar y los vientos, las aves y las plantas, las navegaciones y sus gentes, las nuevas tierras y toda clase de especies terrestres y marítimas. Consiguió reunir multitud de datos, observaciones, etc., sobre organismos y fenómenos naturales que, más tarde a su regreso a Inglaterra, darían pie a sus trabajos sobre la teoría de la evolución, formulada hace 150 años.

Este año se conmemora el bicentenario de su nacimiento, 12 de febrero de 1809, en Shrewsbury (Inglaterra). Hijo de una familia noble, sin problemas económicos, tuvo un ambiente familiar muy propicio para llevar a cabo estudios científicos en la Universidad de Edimburgo y Cambridge, en el campo de la biología y geología. Supo aprovechar la vida estudiantil para relacionarse con destacados profesores que le apoyaron y posibilitaron el viaje alrededor del mundo, como paso previo a sus investigaciones posteriores.

Magnífico cronista y hombre de una gran curiosidad y sensibilidad humana. Su «diario» no es sólo una pieza insustituible para el conocimiento del mundo, sino que es un retrato insuperable de su protagonista, su personalidad, sus proyectos, sus creencias y su gran capacidad de observación. Un genio científico que se definía a sí mismo como un mero observador de la naturaleza. Nada mejor que mencionar algunas notas y observaciones sacadas de su diario para entender al sabio naturalista Charles Darwin.

El 27 de diciembre de 1831 el HSM *Beagle*, zarpó de Plymouth para un largo viaje de exploración alrededor del mundo, que duraría cinco años, con un joven naturalista de 22 años y asesor científico del comandante Fitz Roy. El viaje estaba financiado por la corona británica con el objetivo fundamental de explorar las rutas terrestres y marítimas, realizar trabajos de hidrografía, medidas cronométricas, recorriendo las costas de América del Sur, Tierra de Fuego, las costas de Perú y Chile, Australia y algunas islas del Pacífico.

(*) HMS. *Beagle*, un bergantín de tres palos, 242 toneladas, 10 cañones y 27,5 metros de eslora, 7,5 de manga y 3,8 de eslora. Construido en los astilleros de Woolwich (Este de Londres) fue botado en 1820 y reacondicionado tres años más tarde como buque de investigaciones hidrográficas iniciando una carrera científica que le llevaría a dar la vuelta al mundo en dos ocasiones. al regreso de su tercer viaje (1843) dejó de prestar grandes servicios en la mar desguazándose años más tarde (1870).



El viaje de Darwin a bordo del *Beagle*.

Los primeros días a bordo fueron poco alentadores; no era un hombre de mar, se mareaba con frecuencia y detestaba la función encomendada de acompañante de Fitz Roy. Las normas de la Armada británica impedía al comandante del buque alternar con la dotación. La primera escala del *Beagle* fue en Tenerife donde una epidemia (la isla estaba en cuarentena), le privó de su actividad exploradora. Navegando rumbo al archipiélago de Cabo Verde, cruzaron el paralelo cero grados (ecuador) llegando a las costas sudamericanas de Salvador de Bahía a finales de febrero. La impresión que recibió Darwin a su llegada fue impresionante. En su diario escribe: «la palabra dichoso es harto débil para expresar los sentimientos de un naturalista que por vez primerar vaga por un bosque brasileño». Fue enorme la satisfacción que le produjo el contacto con las plantas salvajes, la hermosura de las flores y, la variedad y cantidad de insectos existentes.

Tras una corta navegación, el *Beagle* hizo escala en Río de Janeiro. Aprovechando una estancia de tres meses, debida a trabajos cartográficos en la costa brasileña, Darwin organizó varias expediciones para realizar trabajos en la selva húmeda tropical y comenzar sus colecciones de fauna y flora tropical. Descubrió a través de los indígenas los horrores de la esclavitud: «Habíase conducido a estos hombres a una degradación más grande que la del más ínfimo de nuestros animales», escribió en su diario.

La travesía continuó a primeros de julio hacia la desembocadura del Río de la Plata, Argentina y Montevideo, realizando mediciones cartográficas por la

Pampa Argentina. En Argentina, Darwin hizo los primeros descubrimientos importantes de fósiles de mamíferos extinguidos. ¿Cómo vivían estos animales? En diciembre de 1832 entra en contacto con los habitantes de Tierra de Fuego. Darwin escribe: «cuando se les ve cuesta trabajo creer que son humanos (...). Al ver a estos salvajes, la primera pregunta que nos hacemos es: ¿de donde proceden?».

Tras una peligrosa navegación bordeando el cabo de Hornos arriba a Valparaíso, donde Darwin organiza una expedición y atraviesa los Andes y descubre fósiles marinos a 4.000 metros de altura. En Concepción (Chile), asiste a un temblor de tierra. En los Andes comenta: «he visto pruebas evidentes de como enormes montañas han sido quebradas en mil pedazos como si se rompiera una corteza de pan». Continúa navegando hacia el norte rumbo al archipiélago de las Galápagos, importante grupo de islas autóctonas de rica fauna. Le sorprende enormemente: «la variedad de especies de tortugas, de sinsontes, de pinzones y de plantas que habitan en las islas (...), durante el tiempo que permanecí en ellas no he comido otra cosa que carne de tortuga».

A finales de octubre de 1835, el *Beagle* abandona las Galápagos y pone rumbo a la costa sudoeste de Australia. Tahití y Nueva Zelanda fueron los siguientes puertos a visitar, ya de regreso a Inglaterra. En Tahití probó las bananas asadas, la piña y nueces de coco y comentó: «no conozco nada más deliciosamente refrescante que la leche de nuez de coco». Continuó la navegación por el Índico rumbo a las islas Cocos y Mauricio en dirección al cabo de Buena Esperanza, bordeando el extremo sur del continente africano entrando de nuevo en el Atlántico. De regreso bordeó las costas de Brasil (Salvador de Bahía) para verificar y comprobar algunas de las mediciones cartográficas efectuadas al comienzo de la expedición. El 2 de octubre de 1836, el *Beagle* llega al puerto de Falmouth en Inglaterra.

Durante los cinco años: 4 años, 9 meses y 5 días exactamente, que duró la navegación a bordo del *Beagle*, Darwin supo aprovechar las oportunidades que le brindó el viaje. Durante todo este tiempo, consolidó y aumentó sus conocimientos como naturalista, científico y explorador, recopilando multitud de datos y observaciones sobre fenómenos naturales, que constituirían la base de su trabajo posterior publicado tres años después de regresar a Inglaterra. *Viaje de un naturalista alrededor del mundo*, una verdadera joya de la naturaleza humana y considerada su obra favorita entre todos sus trabajos publicados.

A su regreso a Inglaterra, Darwin, tuvo el reconocimiento del mundo académico. Considerado por sus colegas como un experto y sabio naturalista. El, se definiría a sí mismo como un geólogo, por encima de todo. Sus observaciones y trabajos más relevantes fueron publicados y expuestos en el libro de actas de la Sociedad Geológica de Londres.

Al año y medio aproximadamente de volver del viaje comenzó a sentirse mal. Enfermedad que fue empeorando poco a poco: fatiga crónica, vómitos y dolencias contraídas, según los médicos que le trataron, durante el viaje que

realizó a bordo del *Beagle*. La enfermedad no le privó de continuar con su actividad de investigador y naturalista hasta su muerte.

Darwin falleció en Down el 19 de abril de 1882 de una obstrucción intestinal y ataque cardíaco, conocido más tarde como la enfermedad de Chagas (picadura de una chinche en los Andes). A pesar de que la iglesia anglicana le había criticado con dureza por sus ideas evolucionistas contrarias a la fe cristiana (Darwin se definía agnóstico), permitió que sus restos fueran enterrados en la Abadía de Westminster por decisión expresa del Parlamento Británico.

DOCUMENTO

Traslado de los restos de Colón en el crucero *Conde de Venadito*

De acuerdo con el Protocolo de Washington en su artículo 1.º: España renuncia a toda pretensión a la soberanía y a todos los derechos sobre Cuba». Por el artículo 4.º: «España evacuará inmediatamente la isla de Cuba, Puerto Rico y demás islas que se encuentran actualmente bajo la soberanía española en las Indias Occidentales; con este objeto, cada uno de los dos Gobiernos nombrará Comisarios en los diez días que seguirán a la firma de este Protocolo».

Una vez que el Gobierno español fue autorizado por las Cortes, las Comisiones americana y española comenzaron sus sesiones el 1 de octubre de 1898, firmándose las tristes paces el 10 de diciembre de dicho año. Y como consecuencia de todo ello, se decidió que la evacuación de la isla de Puerto Rico estuviese finalizada el 18 de octubre y la de Cuba el 1 de enero de 1899, a las doce del mediodía.

Entre las medidas a tomar se decidió que los restos del Descubridor de América Cristóbal Colón, que reposaban en una arqueta en la catedral de La Habana, fuesen trasladados a la Península a bordo del crucero *Conde de Venadito*.

El 12 de diciembre fueron embarcados en dicho buque al mando del capitán de fragata Esteban Arriaga y Amézaga. Se presenta una copia del original del acta de entrega de los restos por el comandante general del Apostadero de La Habana al comandante del buque, cuyo original se encuentra en el Museo Naval de Madrid, manuscrito n.º 1880 (confrontado). El 16 de enero de 1899 hizo su entrada en Cádiz el crucero, siendo trasladados los restos, sin ningún ceremonial, al yate *Giralda*, mandado por el capitán de fragata Rafael Rodríguez de Vera Rodríguez, que el 18 siguiente los llevó a Sevilla, donde reposan desde entonces en la misma arqueta de ébano con incrustaciones de oro y plata en su iglesia catedral.

43

En la Ciudad de la Habana a doce de Diciembre de mil ochocientos noventa y ocho; recibida por el Excmo. Sr. Vice-Almirante de la Armada Comandante General de este Apostadero y Escuadra Dn. Vicente de Mantecola y Fajonera del Excmo. Sr. Gobernador y Capitan General de la Isla Don Adolfo Timoner Castellano la caja que contiene los restos de Dn. Cristobal Colon y la llave de la misma como encargado de su remision a la Península, se trasladó a bordo del Coricero Leonde del Venadito designado para efectuar la conduccion he hizo entrega de la referida caja en el mismo estado en que la recibiera con su llave al Sr. Comandante de dicho buque Capitan de Fragata D. Esteban de Arriaga y Améraga.

Y para que conste firman con su Exceleucia la presente acta el mencionado Sr. Comandante y testigo que suscriben.

Vicente de Mantecola

Cristóbal Rodríguez Esteban Arriaga

**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 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 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 HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

La Biblioteca Naval de Ferrol

Preocupados por ser fieles a los criterios establecidos para esta sección, advertimos que se han quedado marginadas bibliotecas y archivos de nuestro entorno y que muchas de ellas albergan fondos valiosos y de gran interés para nuestros lectores. Conscientes de que su difusión representa una ayuda inestimable al estudio y a la investigación, recogemos hoy aquí una información de la Biblioteca Naval de Ferrol, que nos cae tan cerca, contenida en el último folleto informativo de la propia Biblioteca.

La Biblioteca Naval de Ferrol se encuentra ubicada dentro del Arsenal, en el edificio conocido desde antiguo presidio de San Campio. Se entra por la puerta del Centro Cultural Herrerías, frente a los jardines del marqués de Molins. El edificio, como todas las últimas construcciones del Arsenal, fue trazado por el arquitecto, graduado de oficial de marina, Julián Sánchez Bort entre 1765 y 1776.

La Biblioteca comparte este edificio con el Museo Naval, ocupando dos naves en el primer piso con la entrada por una escalera de piedra digna de destacar. Sus 400 m² de superficie están repartidos entre la entrada, el distribuidor —en el que se encuentran los catálogos con toda la información que posee la Biblioteca—, la sala de lectura —acondiccionada con muebles procedentes de buques de la Armada—, despachos y depósito de libros, con acceso restringido.

El personal de la Biblioteca lo componen el director —un oficial superior de la Armada—, que es, a su vez, delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval, una bibliotecaria —titulada superior— y diverso personal asignado para el desempeño de las distintas funciones.

Aunque existen antecedentes históricos en los que constan las bibliotecas como parte de los museos navales de los departamentos, se toma como fecha de creación de esta biblioteca la del 4 de octubre de 1872, como consecuencia del interés demostrado por el almirante Miguel Lobo Malagamba, entonces capitán general, hombre de letras y de gran erudición, quien, al constatar que era importante emprender una labor de ordenación y custodia de las obras existentes, tomó como una de sus preocupaciones la tarea de catalogar y coordinar las bibliotecas de las diferentes dependencias de la Armada y en completarlas con los duplicados existentes en las demás y en los centros de la Marina ajenos al Departamento de Ferrol.

La Biblioteca creada en un principio para uso del personal de la Armada, está abierta hoy en día a todo investigador o estudioso de temas relacionados con la mar y con la ciencia militar.

Los fondos

Los primeros fondos con los que se forma la Biblioteca proceden de las bibliotecas de las dependencias que la Armada tenía en el Departamento. Eran estas:

- La Mayoría General.
- La Escuela de Administración de la Armada.
- La Academia de Ingenieros y Maquinistas (primera época).
- La Segunda Compañía de Guardiasmarinas y el Observatorio.
- Los buques y dependencias de la Armada.
- Arsenales y astilleros.

A partir de la aprobación por el Almirantazgo de la instalación, la Biblioteca adquiere nuevos fondos que provienen de:

- La Biblioteca Central de Madrid.
- El Observatorio de Marina de San Fernando (Cádiz).
- Escuela Naval Militar (varias remesas en diferentes épocas).
- Escuela de Ingenieros Navales (segunda época).
- Escuela de Máquinas.
- Bibliotecas de diferentes ramos del Arsenal.
- Escuela de Aplicación.
- Diversas adquisiciones, entre las que destacamos la de Astilleros Vila, de La Graña, los que a su vez habían adquirido un considerable número de volúmenes del cónsul inglés, en La Coruña.
- Cesiones de donaciones de particulares, de la que hacemos mención especial la procedente de la familia Bouyón. Son merecedoras de destacarse las adquisiciones y las catalogaciones realizadas por Cipriano Vimercati, Fery, Suanzes y la actual que describimos con detalle en este folleto informativo.

Fondo bibliográfico

El total de obras catalogadas a 1 de enero de 2008 es de	16.098
Numero de volúmenes	20.460
Libros antiguos anteriores a 1901	6.086
Libros repetidos	8.000
Publicaciones periódicas	7.000
Títulos de revistas	450
Títulos abiertos	65
Títulos antiguos cerrados..	385
Otros fondos:	

Cartas náuticas, varias ediciones.
Planos de edificaciones
Planos de buques
Láminas y grabados
Fotografías
Folletos

Seleccionamos a continuación los libros que por su antigüedad o temática consideramos más interesantes:

Historia General de España, de Juan de Mariana, 1601.
Las Siete Partidas de don Alonso el Nono, en tres volúmenes, año 1611.
L'Argenis, de Jean de Barclay, 1622.
Arte de Navegar: Navegación Astronómica, de Lázaro de Flores, 1673.

Jorge Juan y Antonio de Ulloa están representados por las dos obras:

Observaciones astronómicas y físicas hechas en los reynos del Perú.
Madrid, 1773.
Relación histórica del viage a la América Meridional hecho de orden de S. M. para medir algunos grados del meridiano, 4 volúmenes, Madrid, 1748.

De las obras de Jorge Juan existen:

Compendio de navegación para uso de los caballeros Guardiasmarinas,
Cádiz, 1757.
Examen marítimo teórico práctico o tratado de mecánica aplicado a la construcción, conocimiento y manejo de los navíos y demás embarcaciones,
Madrid, 1771.

Su traducción al francés publicada en 1783 también esta en la Biblioteca.

De las obras de Antonio de Ulloa existe la *Noticias americanas, entretenimientos phisico-históricos sobre la América Meridional y la Septentrional Oriental...*, Madrid, 1772.

Otras obras dignas de mención son las *Ordenanzas de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval de 1748*, y los ejemplares originales de la primera edición del Atlas de Vicente Tofiño de 1786 y 1789.

Entre los diccionarios y enciclopedias están los 28 tomos de la *Encyclopédie méthodique*, de Diderot y D'Alambert, de 1782 y el *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional*, de Antonio Sáñez Reguart, de 1791.

Entre los fondos podemos entresacar todavía los planos de construcción del Arsenal y otros firmados por Sabatini del que iba a ser cuartel de Guardiasmarinas entre una gran diversidad de planos de buques de distintas épocas y nacionalidades. Además, una docena de biblias en otras tantas lenguas: hebreo, sánscrito, siríaco...

Catálogos de trabajo

La Biblioteca dispone de diferentes catálogos para facilitar la labor de los investigadores, estudiosos y demás curiosos aficionados a los temas navales. Se puede disponer de los catálogos siguientes:

- de autores,
- de materia sistemático (CDU),
- de títulos,
- cronológico de libros anteriores a 1850,
- de temas relacionados con Ferrol,
- de los artículos de la *Revista General de Marina* (índices, autores y materias),
- relaciones de planos, láminas y grabados,
- fichero especial de publicaciones periódicas.

Para los estudiosos de la zona, que gustan de elaborar trabajos sobre temas de nuestra Marina, les recordamos la existencia en esta Biblioteca de obras cuya consulta es inevitable: Son éstas:

Galería biográfica de los generales de Marina desde 1700 a 1868, de Francisco de Paula Pavía. Madrid, imp. de F. García, 1873.

Real Compañía de Guardiasmarinas y Colegio Naval, de Dalmiro de la Válgoma y el barón de Finestrat, Instituto Histórico de la Marina, 1943-1956.

Datos para un cronicón, de Ricardo de la Guardia, Madrid, imp. del Ministerio de Marina, 1914.

Disquisiciones náuticas, 6 tomos, de Cesáreo Fernández Duro, 1876.

Orgánica Naval, de Pascual Díez de Rivera, 1934.

El buque de guerra ante el Derecho Internacional, de Francisco Fariña, 1941.

Organización naval comparada, de F. Cabrerizo, 1930.

Colección de Reglamentos, desde 1885.

Hojas de Servicio (copias), patentes y otros.

Manual de Reales Órdenes, desde 1824.

Estado General de la Armada, desde 1789.

Lista oficial de buques, desde 1871.

La Gaceta de Madrid.

Ordenanzas de Montes.

Ordenanzas del curso.

Y como orientación sobre los autores que el usuario se puede encontrar en los fondos de la Biblioteca, extraemos de ella los siguientes:

Astronomía y navegación: Laplace, La Lande, Lázaro de Flores, Antonio Gaztañeta, Dionisio Macarte, Josef de Mendoza ...

Historia, Cartografía, viajes: Juan de Mariana, Modesto Lafuente, Pirenne, Menéndez Pidal, Lucas Labrada, Cesáreo Fernández Duro, Claudio Ptolomeo, Pascual Madoz, Vicente Tofiño, Fernández Navarrete...

Artillería: Capitán Lechuga, Francisco Xavier Rovira, Cosme Damián Churruca, Casimiro Vigodet, Indalecio Núñez...

Construcción naval: Duhamel de Monceau, Jorge Juan, José Romero Fernández de Landa...

Temática escogida: El combate de Trafalgar: Pelayo Alcalá Galiano, Geoffrey Bennett, Augusto Conte Lacave, Manuel Fernández Varela, José Ferrer Couto, Narciso Freyre de Andrade, John D. Harbron, Eduardo Lon Romero, Manuel Marliani, Alan Schom, A. Thiers.

Aquellos que deseen una información más detallada pueden dirigirse a:

Biblioteca Naval de Ferrol
Arsenal Militar. 15490 Ferrol (Naval) (Coruña)
Teléf.: 981 336027. Fax: 981 336076
(Entrada por el Centro «Herrerías», cantón de Molins).

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

NOTICIAS GENERALES

IV Congreso Internacional de Historia de la Defensa. Madrid (España)

Organizado por el Instituto Universitario «General Gutiérrez Mellado» (IUGM), durante los días 3, 4 y 5 del mes de noviembre de 2009 se celebrará en Madrid el IV Congreso Internacional de Historia de la Defensa con el tema central «Fuerzas Armadas y políticas de Defensa durante el franquismo».

Este cuarto congreso de Historia de la Defensa «se propone abordar los principales rasgos distintivos de las Fuerzas Armadas durante el periodo franquista, con el fin de analizar sus planteamientos doctrinales, evolución orgánica, operativa y misiones, la influencia de la vinculación a Estados Unidos de Norteamérica, las prácticas corporativas o su imagen social, entre otros aspectos. Elementos que permitirán profundizar en el conocimiento de la historia de las FAS y del mismo periodo franquista, analizando las relaciones entre los tres ejércitos y de éstos con el conjunto de la Administración del Estado, determinando la existencia de unas políticas de Defensa propias o la extensión de la autonomía militar en cuanto al diseño político».

La programación se desarrollará así:

— Martes, 3 de noviembre

Ponencia inaugural: «1931-1991, sesenta años de cambio y reforma», por Michael Alpert, profesor emérito de la Universidad de Westminster.

Panel 1: *la posguerra*

- «Las Fuerzas Armadas tras la Guerra Civil», por Roberto Muñoz Bolaños, profesor de Historia, magíster.
- «España en la Segunda Guerra Mundial: la División Azul», por Javier Moreno Juliá, profesor de Historia Contemporánea de la Universidad Rovira i Virgili.
- «Crisis política, presión militar», por Gabriel Cardona Escanero, profesor de Historia Contemporánea de la Universidad de Barcelona.

— Miércoles, 4 de noviembre

Panel 2: *Vinculación a Estados Unidos de Norteamérica*

- «Los Tratados de Paz y Amistad con Estados Unidos de Norteamérica», por Ángel Viñas Martín, catedrático de Economía Aplicada, UCM.
- «Influencia en la reordenación militar y las capacidades», por Florentino Portero Rodríguez, Profesor de Historia Contemporánea. UNED.

NOTICIAS GENERALES

- «Los Pactos de Madrid y la transferencia de doctrina en las Fuerzas Armadas», por Juan Escrigas Rodríguez, profesor de Estrategia y Relaciones Internacionales. ESFAS.

Comunicaciones y debate.

Panel 3: *Presencia exterior*

- «El ejército español en el Protectorado marroquí», por Jesús Albert Saluela, coronel de Artillería, DEM.
- «Presencia militar y vicisitudes de las FAS en los territorios de Ifni y Sáhara», por Mariano Fernández-Aceituno Gabarrón. General de división.
- «Guinea: de la guardia colonial a la guarnición militar española (1939-1968)», por José Ramón Cervera Pery, Instituto de Historia y Cultura Naval.

Comunicaciones y debate.

Panel 4: *Organización de las Fuerzas Armadas durante el franquismo*

- «Luces y sombras de la fuerza terrestre», por Fernando Puell de la Villa, profesor de Historia Militar. IUGM.
- «Evolución orgánica de la Armada (1936-1975)», por José María Blanco Núñez, capitán de navío, secretario del C.E.H.M.
- «El Alto Estado Mayor», por Diego Jayme Biondi, ex secretario general del Alto Estado Mayor.

Comunicaciones y debate.

Panel 5: *Fuerzas Armadas y Franquismo*

- «Militares en la política de la España franquista», por Álvaro Soto Carmona, catedrático de Historia Contemporánea, UAM.
- «Bases ideológicas del ejército franquista», por Juan Carlos Losada Malvárez, catedrático de Instituto.
- «Las publicaciones militares de la posguerra (1945-1965)», por Miguel Alonso Baquer, general de brigada.

Comunicaciones y debate.

— Jueves, 5 de noviembre

Panel 6: *Acción Social*

- «La Sanidad Militar durante el franquismo: la cobertura sanitaria», por Francisco Martín Sierra, teniente coronel médico, IGESAN.
- «Alfabetización, formación profesional y Servicio Militar», por Gloria Quiroga Valle, profesora de Historia Económica, UAH.
- «Políticas sociales en los ejércitos», por María Gómez Escarda, profesora de Sociología de la Universidad Rey Juan Carlos.

Comunicaciones y debate.

Panel 7: *Imagen social de las Fuerzas Armadas durante el franquismo*

- «*Fuerzas Armadas y sociedad: unas relaciones complejas*», por Fernando Fernández Bastarreche, profesor de Historia Contemporánea, UGR.
- «La imagen de las FAS en los medios de comunicación social», por Manuel de Ramón Carrión, profesor de Comunicación e Información Audiovisual. UCM.
- «Las Fuerzas Armadas en el cine», por Josefina Martínez Álvarez, profesora de Historia Contemporánea, UNED.

Comunicaciones y debate.

Panel 8: *¿Hubo una política de defensa durante el franquismo?*

- «España en la Defensa de Occidente», por Pedro Vilanova i Trías, director de la División de Asuntos Estratégicos y de Seguridad, MDE.
- «Planes militares españoles frente al exterior durante el primer franquismo», por Emilio Morcillo Sánchez, catedrático de Instituto.
- «Políticas de Defensa durante el franquismo», por Isidro Sepúlveda Muñoz, profesor de Historia Contemporánea, UNED.

Comunicaciones y debate.

Ponencia de clausura: «Reflexiones sobre las Fuerzas Armadas españolas», por Sabino Fernández Campo, presidente de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas.

Las sesiones tendrán lugar en el Instituto Universitario «General Gutiérrez Mellado», c/ Princesa núm. 36. 28008 Madrid (España).

La inscripción en el Congreso se hará a través de la página *webb* y tendrá carácter gratuito. La organización solicitará el reconocimiento de dos créditos de libre configuración para aquellos participantes que asistan con aprovechamiento a las sesiones.

Nos limitamos a suministrar los datos para conocimiento de nuestros lectores. Aquellos que deseen más información pueden dirigirse a:

Instituto Universitario «General Gutiérrez Mellado»
C/Princesa, 36. 28008 Madrid (España).
Teléfono.: 91 758 00 11. Fax: 91 758 0030.
C/e: congreso@iugm.es
Internet: www.iugm.es/congreso.html

BECAS

Beca de investigación histórica. Segovia, (España)

La Biblioteca de Ciencia y Artillería de Segovia (B. C. A.) anuncia su XV convocatoria, por la que se concederá una beca de investigación para el período 2009-2010, con una dotación económica de 6.000 (seis mil) euros, a la que podrán concurrir investigadores nacionales y extranjeros.

La investigación se centrará bien en los fondos bibliográficos y documentales de la Academia de Artillería, bien en la proyección cultural y científica de la Artillería, o bien en la interacción entre la academia y Segovia.

La documentación que hay que presentar es la que sigue:

- a) Solicitud de la beca, dirigida al Excmo. Sr. general director de la Academia de Artillería, en su condición de presidente de la B. C. A., en la que se especificará el tema y el título de la investigación en proyecto.
- b) *Curriculum vitae* resumido del solicitante, incluyendo domicilio, teléfono y fotocopia del DNI o del pasaporte.
- c) Memoria del proyecto de investigación propuesto para la beca.
- d) La documentación de solicitud de la beca, se dirigirá, antes del 1 de octubre de 2009, al Excmo. Sr. general director de la Academia de Artillería, C/ San Francisco, 25; 40001 Segovia.

El trabajo deberá ser entregado, totalmente terminado, en el plazo de ocho meses a partir de la fecha de recepción de la notificación de concesión de la beca. Se abonará al becario la cantidad de 1.200 euros cuando lo solicite, a partir de la fecha de dicha notificación.

El fallo del jurado se hará público el 15 de noviembre de 2009 y será inapelable. La Asociación Cultural Biblioteca de Ciencia y Artillería se reserva el derecho de publicación de los trabajos presentados.

Si el jurado lo considerase oportuno, la beca podría declararse desierta.

Para más información dirigirse a:

Biblioteca de Ciencia y Artillería de Segovia.
C/ San Francisco, 25; Apartado de Correos, nº 6; 40001 Segovia (España)
Telf.: 921 413824. Fax: 921 413801.
C/e: biblioacart@terra.e
biblioacart@et.mde.es

(N. de R.): La Asociación Cultural Biblioteca de Ciencia y Artillería (B.C.A.) de Segovia fue creada con la finalidad de auspiciar actividades culturales que tengan relación directa con los fondos bibliográficos de la Biblioteca de la Academia de Artillería y con todos aquellos temas relacionados con la presencia en Segovia de este histórico centro de enseñanza militar (relaciones históricas, militares, cívicas, sociales, bibliográficas, artísticas y culturales en general).

Jornadas sobre el Patrimonio Histórico Sumergido. Madrid-Málaga (España)

Organizadas por Nerea Arqueología Subacuática, con el patrocinio del Ministerio de Defensa (Dirección General de Relaciones Institucionales) y la colaboración del Real Club Mediterráneo, durante los días 19 (Madrid) y 24, 25 y 26 de junio (Málaga), se celebraron unas jornadas sobre el patrimonio histórico sumergido, bajo el tema central «El Patrimonio Histórico sumergido de la Armada. Pasado, presente y futuro». Las sesiones tuvieron lugar el día 19 en el Museo Naval de la Armada en Madrid y los días 24, 25 y 26 en el Real Club Mediterráneo de Málaga.

Las jornadas tenían por objeto: «Conocer el estado actual en el que se encuentra el patrimonio histórico sumergido de la Armada, evaluar el peligro de pérdida que pueda tener y, sobre todo, ponerlo en valor, para que las generaciones presentes y futuras puedan conocer y valorar la importancia histórica de nuestra Armada y sus navíos: la Flota de Indias, los navíos que lucharon en Trafalgar o las embarcaciones que sucumbieron en el desastre de la Gran Armada contra Inglaterra y en la Guerra Civil de 1936-1939, por nombrar solo algunos de sus incontables ejemplos».

Madrid, Museo Naval, 22 de junio

Luego de la presentación de las jornadas, se rindió homenaje a D. José Ignacio González-Aller Hierro, contralmirante y ex director del Museo Naval de Madrid y del Instituto de Historia y Cultura Naval, por la importancia de su trayectoria como historiador marítimo y por los estudios sobre Trafalgar y la Gran Armada.

Málaga, Club Mediterráneo

24 de junio

- «Principales pecios de la Real Armada española hundidos en España y en el mundo: de los pecios de la flota de Indias al Santísima Trinidad», por Javier Noriega Hernández, de Nerea Arqueología Subacuática.

NOTICIAS GENERALES

- «Patrimonio sumergido de la Armada española; los buques militares hundidos durante la Guerra Civil de 1936-1939», por Diego Quevedo Carmona, suboficial mayor de la Armada.

25 de junio

- «La Armada y la protección del patrimonio subacuático», por Miguel Aragón Fontenla, Coronel de Infantería de Marina, jefe de la sección del Patrimonio Naval hundido del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- «Protección jurídica de los buques de pabellón español hundidos en España y en aguas de terceros países», por Elsa Marina Álvarez González, Profesora de Derecho Administrativo del Departamento de Derecho público de la Universidad de Málaga.

26 de junio

- «Visita guiada a los astilleros Nereo donde se construye una reproducción del bergantín de Gálvez por el ecomuseo astilleros Nereo.
- «El pecio como sarcófago marino: conceptos moral y jurídico para su inviolabilidad y protección», por José María Lancho, abogado.
- «La aventura de los Gálvez de Macharaviaya. Los españoles en América», por Marión Reder Gadow, profesora titular del Departamento de Historia Moderna y Contemporánea de la Universidad de Málaga.

Mesa redonda

- «La Historia Marítima como Historia Militar. Presente y futuro de la protección del patrimonio histórico sumergido de la Armada española», por Jesús Calero, redactor de Cultura del diario ABC.

Para más información dirigirse a:

Nerea Arqueología Subacuática
C/ Almogía, 14, bloq. 9, local 19. 29007 Málaga (España)
Teléfono y Fax: 952 34 06 96
Cle: info@guponerea.com
Internet: www.gruponerea.com

LIBROS

Historia Militar de España. Madrid (España)

No se trata de una reseña, no es este el lugar adecuado. Es la noticia la que nos interesa dar a nuestros lectores, ya que la obra merece que nos intereseamos

por ella. Tenemos en las manos el primer tomo «Prehistoria y Antigüedad», de la publicación *Historia Militar de España*, que dirige nuestro amigo y colaborador Hugo O'Donnell Duque de Estrada. Recogemos de la cuarta de tapas el reclamo, que sintetiza, mejor que cualquier otra, la idea que queremos transmitir:

«Una obra emprendida por la Real Academia de la Historia y la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI) que supone un gran esfuerzo de actualización científica para la difusión de una materia que cada vez suscita mayor interés: la Historia de la Guerra y de los militares como fenómeno cultural y social de gran importancia. El director de esta colección es, como queda dicho, D. Hugo O'Donnell, académico de la Real Academia de la Historia y vicepresidente de la CEHISMI, que cuenta con la colaboración del Dr. Prof. D. Enrique García Hernán como coordinador científico y con D. José María Blanco Núñez, capitán de navío de la Armada, como coordinador técnico. Este primer tomo, coordinado por D. Martín Almagro-Gorbea, académico de la Real Academia de la Historia, se centra en la Prehistoria y la antigüedad de España y afronta los distintos conflictos de este dilatado período, la evolución técnica del armamento y la actuación de las distintas culturas guerreras. Es el resultado de la labor de investigadores y arqueólogos especialistas en los diferentes tiempos y materias, que dan a conocer, a través de sus trabajos, las últimas novedades de la investigación. El tomo contiene un soporte gráfico que incluye abundante material fotográfico, ilustraciones y cartografías.»

Fue criterio general durante la gestación de esta obra «La necesidad de integrar en una obra las investigaciones más actuales, para que se difunda su contenido y para colocar la historiografía militar en el nivel que le corresponde en el mundo de hoy». La obra tiene por esto un carácter científico para un nivel universitario, y evita la tentación de caer en lo propiamente divulgativo, ya que se pretende que sirva de referencia obligada para los estudiosos e investigadores de la Historia Militar española, así como para los alumnos de nuestras academias militares, pues según determinó la Comisión en su día, la sociedad española tiene necesidad de conocer su milenaria historia militar y su influencia en la Historia de España.

En palabras de D. Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón, director de la Real Academia de la Historia, «Me agrada presentar esta obra, en la que colaboran militares historiadores e historiadores interesados por los hechos de armas y por la organización de las tropas. A ellos les corresponderá cuidar de que sea óptima la consulta, tratamiento de las fuentes y métodos de investigación para que la obra que se emprende alcance la mayor calidad científica y contribuya al mejor conocimiento del presente».

J.A.O.

RECENSIONES

ALEJANDRE SINTES, Luis: *La aventura mexicana del general Prim*.—Edhasa, Barcelona, 2009, 366 páginas.

De entre todos los personajes —ilustres espadones— que proliferan en los avatares del convulso siglo XIX. Es el general don Juan Prim y Prats, uno de los más notables, cuya proyección histórica, con una hoja de servicios como militar, que resalta sobre su comportamiento político, sujeto siempre a las fluctuaciones de la época.

El general de Ejército Luis Alejandro Sintés, investigador riguroso de la historia militar española, y que ha dejado testimonio de su notable quehacer en otras obras, aborda en *La aventura mexicana del general Prim* uno de los episodios más relevantes y quizás de los menos conocidos de la conducta y trayectoria de aquel gran general español nacido en Cataluña.

El tratado suscrito en 1861 por Gran Bretaña, Francia y España, para intervenir conjuntamente en México ante las extralimitaciones del Gobierno revolucionario del país, propició dos meses después la llegada a Veracruz del general Prim, posiblemente en aquellos momentos el militar español de mayor prestigio. Sin embargo, la situación que encontró era muy distinta de la que el gobierno de Madrid le había descrito, y las relaciones con las tropas británicas y francesas, fueron muy distintas de las que el tratado de Londres permitían augurar.

En su doble papel, militar y diplomático, la pericia y buen juicio de Prim fue elogiada por propios y extraños. Pero ante las circunstancias devenidas decide retirarse, para no pasar la vergüenza de que una nación que nos debe su existencia y habla nuestro idioma, sea regida por un príncipe extranjero». Y cabe resaltar la carta que escribe a Napoleón III, en la que profetiza que la monarquía impuesta de Maximiliano, se derrumbará en cuanto dejen de apuntalarla las bayonetas.

De todo ello, desde una exigente y brillante pesquisa histórica, nos habla el general Alejandro en este libro. Espléndidamente editado por Edhasa, y redactado de forma documentada, clara y directa, sin que el rigor histórico tenga por que estar reñido con la amenidad literaria.

CASADO, David: *La Marina Ilustrada. Sueño y ambición de la España del XVIII*.—Coedición, Ediciones Artigas/Ministerio de Defensa. Madrid, 2009, 676 páginas.

Aunque el análisis y estudio de la Marina ilustrada en su comportamiento histórico, ha sido un tema que ha atraído la atención de los historiadores, y hay fundadas pruebas de ello en excelentes aportaciones, el libro de David Casado se mueve desde una perspectiva de acusados perfiles que resaltan sus señas de identidad, con razonamientos o deducciones que podrán ser discuti-

das, pero que en todo caso responden a un posicionamiento frontal y especulativo, proyectado desde el siglo XVIII a nuestros días.

La Marina ilustrada adquiere a través de sus hombres más destacados conciencia de sí misma, y su desarrollo obedece a inquietudes que van más allá de lo estrictamente naval. La Historia nos dice que se propone su revitalización y que realizan innegables esfuerzos para lograrla pero debe tenerse en cuenta que el siglo XVIII por las razones que los filósofos se afanan siempre por descubrir, fue el siglo político por antonomasia, y en este ciclo las marinas se fomentan y los marinos se ilustran y esta circunstancia converge puntualmente en la obra de David Casado, densa, pero no atosigante, bien planteada, aunque con ciertos juicios de valor que tal vez no obtengan unánime complacencia.

De la lectura del índice, —con epígrafes desenfadados y expresivos— se deduce que va a ser un libro, si bien fiel a la trayectoria histórica, atrevido y valiente en sus valoraciones. Un libro para leer despacio y cuya interpretación queda sujeta a las connotaciones ideológicas del que lo leyere. Pero es de todos modos una aportación importante y documentada que enriquece el amplio caudal histórico de la Marina española durante el siglo de las luces.

LLOBET ROMAN, Mariano: *La Guerra Civil en Ibiza y Formentera. Comentarios bibliográficos*.—Artepress impresores. Valencia, 2008, 482 páginas.

Aunque no es un libro propiamente de historia naval, sus numerosas referencias a Guerra Civil en el mar, donde las islas Baleares jugaron un importante papel estratégico, le dotan de un interés especial para los estudiosos del tema y abre un amplio campo de conocimientos para quienes no lo son.

Mariano Llobet es un ibicenco apasionado por la historiografía a la que ha enriquecido con notables aportaciones. En el libro que reseñamos con el ambicioso empeño del aluvión de comentarios bibliográficos, se descubre al investigador, pero también al crítico ponderado y ecuánime en sus juicios de valor. No es tarea fácil su encasillamiento ni aun menos su disección. Pero Llobet sabe imponer su criterio y esclarecer muchas situaciones que aparecen confusas o mal interpretadas.

Los comentarios relativos a la guerra en el mar desplegados en tan abundantes como diferentes textos, adquieren singular protagonismo, ya que la difícil localización hoy, de muchos de ellos, le conceden un valor inapreciable en cuanto a su valoración y alcance.

Como reza la solapa de la obra, «en este libro el autor más que imponer su criterio en un tema tan apasionado y de imposible objetividad, abre al lector desde los cien capítulos del libro, otras tantas verdades para documentarse sobre la cuestión». Rasgos meritorios en suma, como señas de identidad de una tarea encomiable.

VALDÉS OZORES, Micaela: *El baylío don Antonio Valdés. Un gobierno eficaz del siglo XVIII*.—Libros libres. Madrid, 2007, 296 páginas

La figura del baylío don Antonio Valdés y Bazán, está íntimamente asociada al desarrollo y esplendor de la Marina dieciochesca. Destacado personaje de la Ilustración española, su claridad de juicio y singular talento le convierten en un gobernante eficaz pero sobre todo en un esclarecido marino.

Micaela Valdés y Ozores, entroncada familiarmente con el baylío, nos conduce en un libro sencillo y atrayente, a la indentificación del personaje, situándolo también plenamente en aquella España de proyectos e inquietudes que le tocó vivir, sin perder de vista las circunstancias coyunturales de la época, de grandes expediciones científicas y militares, con ideas precursoras de notables conceptos.

Con el baylío Valdés se mejoraron los arsenales del Ferrol, Cartagena y Cádiz; se aumentó y perfeccionó la construcción de buques, y se impulsó el desarrollo del Observatorio Astronómico gaditano. La animadversión de Godoy hacía Valdés, lo excluyó del almirantazgo creado en 1803, del que tampoco formó parte Mazarredo, otro ilustre marino postergado.

El afán de un buen servir con el pacto de sacrificio y renuncia a todo lo que no fuera vivir por la patria, constituye el rasgo esencial de la vida y la obra de don Antonio Valdés, y que tan bien ha sabido plasmar la autora, con un lenguaje claro y sencillo, compatible en todo con lo auténtico y documentado de su excelente estudio.

J.C.P.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

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

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

Advertencias

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