

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXVIII

2010

Núm. 108

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXVIII

2010

Núm. 108



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: primer trimestre de 2010.
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: 076-10-088-9 (edición en papel).
NIPO: 076-10-089-4 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.
CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

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

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>NOTA EDITORIAL</i>	7
<i>La actuación de la Marina en la algarada de Cavite de enero de 1872</i> , por Manuel Rolandi Sánchez-Solís	9
<i>La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI; algunos aportes</i> , por Esteban Mira Caballos	39
<i>Nafragio de la flota de ida a Nueva España bajo el mando del general D. Pedro de las Roelas</i> , Carlos Alberto Hernández Oliva	59
« <i>La vida en la galera déla Dios a quien quiera</i> », por Antonio García-Molina Riquelme	87
<i>Dos estados generales de la Armada: Francia 1801y España 1802</i> , por Antonio de la Vega Blasco	105
<i>La historia vivida: José Primo de Rivera, laureado general de la Armada y frustrado marqués de Fernando Poo</i> , por Alfonso y Luis Ceballos-Escalera y Gila	127
<i>Documento: Exigencias de las autoridades portuguesas para que los hidros nacionales puedan amarrar en la base de Aveiro durante la Guerra Civil 1936-1939</i>	133
<i>La Historia Marítima en el Mundo: Comisión Británica de Historia Marítima. Simposios 2009-2010. Londres, Gran Bretaña</i> , por José Antonio Ocampo Aneiros.....	139
<i>Noticias Generales</i>	143
<i>Recensiones</i>	149

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Manuel Rolandi Sánchez-Solís es licenciado en Ciencias Geológicas por la Universidad Complutense de Madrid y diplomado en Hidrogeología. Ha sido director de la revista *Ciencia y Tecnología* durante seis años (1991-1996) y vicepresidente primero del Ilustre Colegio Oficial de Geólogos de España (1989-1994). Actualmente dirige el Departamento de Hidrogeología de la empresa EPTSA. Ha realizado más de medio centenar de trabajos publicados en revistas especializadas y en congresos científicos, entre los que cabría destacar una veintena de carácter histórico sobre temas relacionados, fundamentalmente, con la segunda mitad del siglo XIX y con la Marina y el sureste peninsular. Ha publicado el libro *Subelevaciones republicanas en Cartagena (1885-1886): Las intenciones del arsenal Naval y del castillo de San Julián*, Editorial Aglaya, 2001, Cartagena, 202 páginas. Pendiente de publicación la obra *La Marina y el Departamento Marítimo de Cartagena durante la I República, y la sublevación cantonal de 1873-1874*. Colabora asiduamente con diversas revistas especializadas como la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, y la *Revista de Historia Militar, Cuadernos republicanos y Cartagena histórica*, de cuyo consejo editorial forma parte.

Esteban Mira Caballos, es doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla y correspondiente de la Academia de la Historia de la República Dominicana. Especialista en las relaciones entre España y América en el siglo XVI. Ha publicado numerosos trabajos en diversas revistas y publicaciones nacionales y extranjeras, entre ellos recogemos aquí «En torno a la expedición de Sebastián de Ocampo a la isla de Cuba, en 1506» publicado en la *Revista de Indias* (vol. LVI, núm. 206, Madrid, 1996), «Indios americanos en el Reino de Castilla (1492-1542)», que presentó en el congreso de AHILA (Leipzig, 1996) y «Rectificaciones en torno al gobierno de fray Nicolás de Ovando en La Española (1505-1542)», recogiendo en la *Revista de Estudios Extremeños* (Badajoz, 1996). Es miembro del grupo de investigación «Andalucía y América: tierra y sociedad» perteneciente al Departamento de Historia de América de la Universidad de Sevilla; asimismo pertenece a la Asociación Española de Americanistas (AEA), a la Asociación de Historiadores Latinoamericanos de Europa (AHILA) y a The Conference on Latin American History de Estados Unidos. Enseña historia en Extremadura, comunidad autónoma de cuyo cuerpo de profesores de Enseñanza Secundaria forma parte como funcionario de carrera. Es colaborador, entre otras, de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

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

Antonio M. García-Molina Riquelme, es doctor en derecho, profesor del Departamento de Historia Jurídica y Derecho Penal de la Universidad de Murcia y coronel auditor de Defensa en situación de reserva. Está en posesión de sendos diplomas en Derechos de la Guerra y Derecho disciplinario. Colaborador habitual de la *Revista de la Inquisición*, de la Universidad Complutense de Madrid, participando en cuatro proyectos sobre la inquisición y la censura, y control ideológico en la España de la ilustración, financiados todos ellos por el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Su libro *El régimen de penas y penitencias en el Tribunal de la Inquisición de México* ha sido publicado por la Universidad de este país. Como militar, ha desempeñado destinos en fiscalías y auditorías de varias zonas marítimas y ejercido de juez togado militar de las Fuerzas Armadas españolas, en la zona del golfo Pérsico, en 1991-1992.

Antonio de la Vega Blasco, es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada y doctor en historia. Como investigador histórico ha publicado diversos 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 Cañete y otros autores. Es autor asimismo, de las publicaciones *El linaje Cervera en la Armada contemporánea* (1997) y la *Familia Real y su Real Armada* (1994). 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.

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.

NOTA EDITORIAL

Corren vientos de conmemoración: se percibe en el ambiente gran avidez por las conmemoraciones. Ahora toca organizar actos con la guerra de la Independencia como tema central. Y es que el período 1800-1814, con los franceses metidos en casa de rondón, España ha sido pródiga en proporcionar hechos históricamente destacables, algunos de los cuales alcanzaron un eco universal. Todavía con el escozor provocado por los desastres de cabo San Vicente y Trafalgar, los españoles nos empantanamos en la tarea de expulsar a los franceses de nuestro solar y meternos en un siglo de crisis y transformación continuas que se cerraría con la pérdida de los últimos territorios de Ultramar.

Hechos tan sobresalientes como los ocurridos en Zaragoza, Gerona, Bailén, San Marcial y otros, se materializaron en operaciones terrestres —cuando haya intervenido en ellas personal de la Armada, batallones de Infantería de Marina, brigadas de Artillería y oficiales que dejaron los barcos para combatir en tierra—, mientras que, prescindiendo de la toma de la flota del almirante Rosily en Cádiz —no propiamente un combate naval— la participación de la Armada en esta guerra —sin poder presentar grandes combates navales, aunque sí acciones individuales costeras muy valiosas apoyadas por buques ingleses y ejecutadas por un puñado de navíos y fragatas de las que ya dejamos constancia en la nota editorial del número anterior— se reduce a un incesante despliegue ofensivo de agrupaciones de pequeñas embarcaciones— llamadas fuerzas sutiles—, que actuaban por todas partes como enjambres de abejas manteniendo a raya en Cádiz a las fuerzas de bloqueo francesas. De ello, de su organización y empleo, y de los hombres que las mandaban se habla en las jornadas de Historia Marítima que el Instituto de Historia y Cultura Naval viene organizando bajo el tema central «La Marina en la guerra de la Independencia», I, II y III. Además de otras colaboraciones programadas sobre el mismo tema o derivadas de él, como las jornadas de Historia Marítima dedicadas al «Bicentenario de las Cortes de la Real Isla de León» —hoy San Fernando— de 1810, previstas para desarrollar en esta ciudad departamental en los meses de mayo y de octubre próximos, por haber sido sede de las primeras Cortes Generales y Extraordinarias de la historia de España, las cuales, constituidas el 24 de septiembre de 1810 fueron también las primeras del mundo en contar con diputados de la metrópolis y de las provincias de Ultramar, iniciando así la revolución liberal en España.

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.

LA ACTUACIÓN DE LA MARINA EN LA ALGARADA DE CAVITE DE ENERO DE 1872

Manuel ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS
Geólogo. Investigador Naval

Antecedentes históricos generales

El triunfo de la Revolución de septiembre de 1868 en España, con todo el significado histórico de renovación y modernización del Estado que conllevó, produjo también grandes expectativas e inquietudes, según los casos, en el archipiélago filipino, que constituía uno de los reductos más alejados y olvidados del entramado colonial que aún conservaba España en la segunda mitad del siglo XIX (Cuba, Puerto Rico, Filipinas, Las Marianas, Guam, Las Carolinas, Palaos, Norte de Marruecos y golfo de Guinea).

Las promesas del nuevo gobierno provisional de «La Gloriosa» (como se denominó a la Revolución de 1868), presidido por el general Serrano y con Abelardo López de Ayala como ministro de Ultramar, de extender las reformas que se iban a implantar en España a todas sus posesiones ultramarinas (entre las que se incluían los derechos de sufragio universal y de libertad de conciencia, asociación, reunión y prensa) fueron recibidas en Filipinas con expectación, aunque también con cierta preocupación por lo que podrían significar en el futuro político del archipiélago.

El principal problema provenía de que los progresistas y los liberales españoles no eran muy populares por aquellos tiempos, en las Filipinas, cuya mayoría de la población se encontraba fuertemente influida por el poderoso clero local, de clara ascendencia conservadora y nacionalista. La primera reacción del pueblo filipino a los nuevos aires liberalizadores fue tan sorprendente como contradictoria. Mientras una importante parte de la población se oponía abiertamente a las nuevas reformas y libertades aprobadas en España y anunciadas por los gobernadores generales del archipiélago de la época, los generales José de la Gándara Navarro (1866-1869), Carlos M.^a de la Torre Navacerrada (1870-?) y Rafael Izquierdo Gutiérrez (1871-1872), iniciaban en la provincia de Cavite, entre diciembre de 1868 y septiembre de 1869, una preocupante oleada de revueltas y atentados; otra, más minoritaria e ilustrada, apoyaba claramente las nuevas medidas liberalizadoras, con manifestaciones de adhesión incluidas, y solicitaba su pronta aplicación en el archipiélago (1).

(1) MOLINA, Antonio M.: *Historia de Filipinas*. Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana. Madrid, 1984, pp. 241 y ss.



Mapa general del archipiélago de las Filipinas. Mapa del libro *Historia de la Infantería de Marina Española* de J.E. Rivas Fabal.

Las esperadas reformas, promulgadas con la bienintencionada pretensión de implantar una administración mucho más tolerante y abierta, que consiguiera corregir los frecuentes abusos y corruptelas de antaño, se llevaron, finalmente, a efecto a lo largo de todo el año 1870, y afectaron, prácticamente, a todos los estamentos de la vida pública en Filipinas (iglesia, justicia, educación y fuerzas del orden público).

Pero el profundo programa de reformas, pretendido y ordenado por el gobierno de Madrid para el archipiélago de Filipinas, resultaba muy dificultoso de aplicar y de desarrollar por las enormes dificultades internas y externas que presentaba. A la complicación que suponía la fragmentación y la heterogeneidad del territorio con más de 7.100 islas, con una gran diversidad étnica y de intereses de todo tipo, se unía la ya comentada oposición de una buena parte de la población nativa, incluida la de la propia administración española, reacia a implantar unas reformas y principios liberales que consideraban perjudiciales para la conservación del archipiélago bajo soberanía española.

A principios de la década de los setenta del siglo XIX, la situación en el archipiélago continuaba siendo más que delicada, con un clero secular todavía

agraviado por sus superiores españoles y de gran influencia entre las clases populares; una población mestiza, de españoles, filipinos y chinos; otra de criollos blancos descendientes de los españoles pero nacidos en Filipinas, que aspiraban a ocupar los principales cargos públicos de la colonia, en su mayoría en manos de peninsulares; y una población multirracial y con diferentes creencias religiosas, filipinos cristianos, filipinos musulmanes y paganos, chinos puros, mestizos de filipinos y chinos; y más de 30 dialectos lingüísticos, que hacían un total de hasta cinco millones de habitantes, con culturas e intereses muy diferentes y complejos, y que apenas se habían integrado en la cultura española, a pesar de los cuatro siglos de soberanía española de las islas, ni se sentían unidos a España y, por lo tanto, muy poco interesados en las libertades políticas que ahora se les ofrecían.

Dentro de esta complicada diversidad nacional, con evidentes diferencias e intereses raciales, culturales, económicos y sociales, que generaban múltiples y continuos conflictos entre las distintas razas y clases sociales, el mayor peligro para la administración española —al margen de los casi 100.000 filipinos musulmanes del archipiélago de Joló, prácticamente en rebelión constante contra España a lo largo de todo el siglo— lo constituía la población mestiza y el clero secular nativo, que, en su mayoría, no se sentían plenamente españoles y que se encontraban claramente resentidos y marginados por éstos, tanto por los privilegios de los que gozaban, como por su continuo trato prepotente y de superioridad, que terminó favoreciendo su progresiva identidad nacional y de oposición al régimen colonial y a los altos funcionarios peninsulares destinados en el archipiélago.

No se aprendieron las relativamente todavía recientes enseñanzas proporcionadas con la pérdida de las colonias del continente americano (1810-1824), en lo referente a las lógicas reivindicaciones participativas de los criollos hispano americanos, y en Filipinas volvió a repetirse el mismo error histórico. Durante todo el período colonial, ningún filipino alcanzó un alto cargo en el archipiélago, quedando relegados a cargos intermedios y menores, y era realmente ilusorio, por imposible, el pensar que una minoría de españoles peninsulares pudiera mantener, indefinidamente, el poder político del archipiélago, sin contar con la valiosa y necesaria lealtad y colaboración de la clase filipina más preparada. Y esta burguesía ilustrada filipina, que por intereses de raza y de clase social (como ocurrió en América tres cuartos de siglo antes), prefería el dominio español a la revolución mestiza, terminaría totalmente desencantada y frustrada con la administración española, y sería la que encabezaría los primigenios movimientos independentistas de 1872, motivo del presente artículo, y, posteriormente, los de finales del siglo (1896-1898).

Obviamente, la política colonial española desarrollada en Filipinas pecó de un grave error de cálculo, sin relación con el tiempo, el lugar y la población nativa existente, y el liberalismo propiciado por la Revolución de 1868 se vería totalmente impotente para imponerse en el archipiélago, al provocar a las clases acomodadas y conservadoras y no llegar a responder a las verdaderas necesidades y reivindicaciones de la mayoría de la población nativa. Y a

este cúmulo de errores políticos históricos se uniría el del planteamiento de la precaria defensa militar del archipiélago, compuesto por más de 7.100 islas, 32 provincias y más de 700 poblaciones, en todo momento insuficiente, tanto frente a posibles agresiones externas, como internas, por la inseguridad que suponía el que la mayor parte de las escasas tropas del Ejército destacadas en Filipinas — aproximadamente 10.500 hombres, repartidos en seis regimientos de Infantería, uno de Artillería, dos escuadrones de Caballería, un batallón de Ingenieros, tres Tercios de la Guardia Civil Veterana, dos escuadrones de Alabarderos y servicios de Administración y de Sanidad Militar—, y de la Infantería de Marina estuvieran compuestas por fuerzas nativas indígenas, cuya fidelidad a sus mandos, en su mayoría españoles peninsulares, siempre resultaba dudosa, sobre todo en el caso de conflicto armado con los nativos (2).



Tropas de desembarco de Infantería indígena durante la segunda mitad del siglo XIX. Dibujo de F. Rueda, del libro *El Ejército español en Ultramar y África*. J. M. Guerrero Acosta.

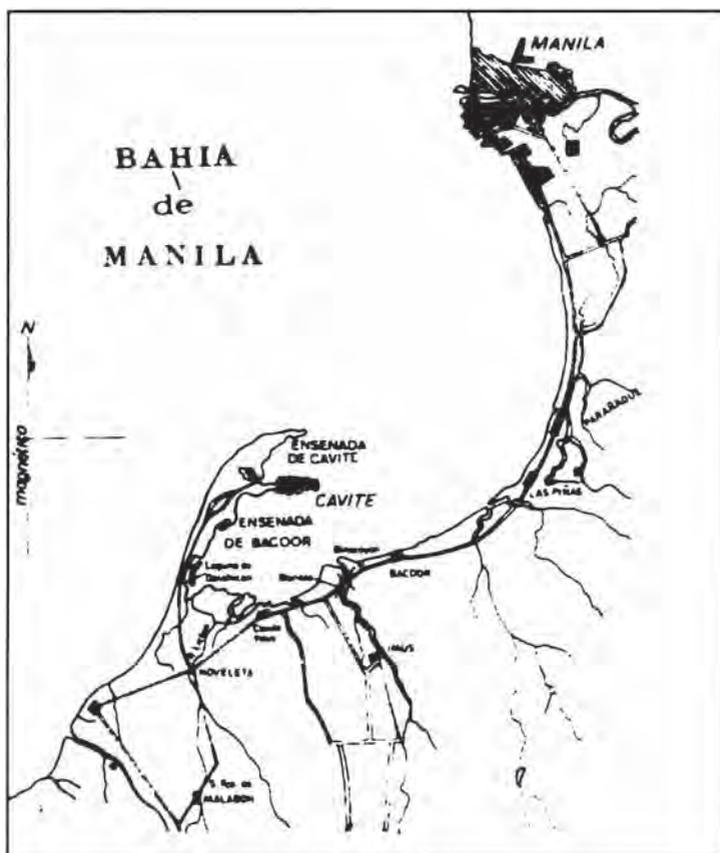
El apostadero de Filipinas y el arsenal de Cavite a principios de los años setenta del siglo XIX

Apostadero de Cavite, estaciones navales y unidades destacadas en Filipinas

A principios de la década de los setenta del siglo XIX, los efectivos militares españoles en el archipiélago filipino seguían concentrándose, principalmente, en la isla de Luzón (Manila y Cavite) y, de forma muy aislada y escasamente significativa, en algunas pequeñas guarniciones de las Visayas, Mindanao y Joló, quedando, prácticamente, desguarnecidas el resto de las islas.

La Marina de Guerra, desde el año 1827, contaba con un solo apostadero en las islas, ubicado en la problemática península de Cavite, en el flanco meridional de la amplia bahía de Manila y entre las dos pequeñas ensenadas de Cavite y Bacoor. Su emplazamiento en una antigua isla unida a tierra artificialmente, a través del istmo de Delahicán, entre los años 1855 y 1859, durante las capitanías generales de Manuel Crespo y Fernando de Norzagaray, era una verdadera ratonera, al ser prácticamente indefendibles sus dos bocas, a pesar de contar con un fuerte exterior para su defensa (el de San Felipe), entre

(2) GUERRERO ACOSTA, José Manuel: *El Ejército español en Ultramar y África (1850-1925)*. Acción Press, S.A. Madrid, 2003, pp. 64 a 74.



Plano de la época de la bahía de Manila, con la plaza y el arsenal naval de Cavite (en su sector central).

el arsenal y la plaza de Cavite, y un baluarte interior de escasa solidez (el de Guadalupe), por lo que los marinos reclamaron, repetidamente, el traslado del arsenal a Subic, cerca de Ologapó, sin recibir, en ningún caso, la aprobación de los sucesivos capitanes generales del archipiélago, ni de los gobiernos de Madrid. No podía, por lo tanto, considerársele verdaderamente como un apostadero, sino, simplemente, como un «establecimiento naval».

Desde este apostadero, o «establecimiento naval» de Cavite, la Marina de Guerra organizó todas las expediciones y operaciones navales de asentamiento que realizaba, periódicamente en el resto de las islas, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XIX (1830, 1845, 1847, 1851, 1852, 1857, 1861-1862, 1864, 1866, 1871 y 1872), que se apoyaron con una serie de modestísimas «estaciones navales» diseminadas por todo el archipiélago, como las de: Isabela de Balisán, Zamboanga, Calamianes, Iloilo, Cebú, Balabac, Pangasi-



Imagen de satélite, con el detalle de la península de Cavite en la actualidad.

nán, Puerto Princesa, Tawi-Tawi, Joló, Davao, Osilán y Pollok, que disponían, según los casos, de pequeños almacenes, depósitos de carboneo y astilleros; pero que resultaban totalmente insuficientes para consolidar el sistema defensivo del vasto archipiélago filipino (3).

Para realizar la importante labor de defensa naval del archipiélago y de protección contra la constante piratería en Joló, en los primeros años de la década de los setenta del siglo XIX, la Armada española contaba en Filipinas, solamente, con una escuadrilla de buques considerados «coloniales» o de «patrulla de altura», que, salvo en el excepcional caso de la fragata de hélice *Berenguela*, no podían utilizarse como unidades de combate frente a escuadras extranjeras de cierta importancia, y solamente eran útiles para «operaciones coloniales» de policía y contra insurgencia en territorios todavía no dominados completamente. Estas unidades, con la suficiente envergadura, armamento, velocidad y heterogeneidad que convenía a las misiones que debían realizar — en su mayor parte de patrulla y vigilancia de costas, transporte de tropas, escolta de comboyes, ataque a tráfico marítimo enemigo y acciones coloniales contra la piratería y de apoyo a fuerzas terrestres, en muchos casos en intrincados estrechos, lagunas costeras, ríos navegables y zonas, por lo general de escaso calado y difícil maniobrabilidad—, estaban compuestas por un reducido

(3) CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*. Editorial San Martín. Madrid, 1979, pp. 211 y ss.



Escuadra de Filipinas en la década de los setenta del siglo XIX: con el núm. 2 la fragata de hélice *Berenguela*, con el núm. 1 la corbeta de hélice *Santa Lucía*, con el n.º 3 la goleta *Filomena* y con el núm. 4 el cañonero *Prueba*). Grabado de la época de la ilustración española y americana.

núcleo de buques de cierta envergadura, fragatas, corbetas y goletas, con propulsión mixta de motor y de vela, y sin protección alguna de blindaje «para afirmar la soberanía» y realizar acciones de largo desplazamiento, así como por un grupo de unidades menores y de apoyo, como cañoneros y lanchas artilladas, para labores de policía y contra insurgencia en zonas costeras y del interior.

Entre las consideradas como unidades mayores se contaba, en enero de 1872, con tan sólo un buque de los catalogados como de 1.^a clase en el Estado General de buques de la Armada de 1870: la fragata de hélice *Berenguela*, buque insignia del contralmirante jefe del Apostadero de Filipinas, de 2.600 toneladas de desplazamiento, máquina de 360 c.v. nominales que le proporcionaban una velocidad de 8 nudos, y un armamento de 20 cañones lisos de 20 cm en batería central, y 6 rayados de 16 cm; así como con ocho unidades consideradas de 2.^a y 3.^a clase, constituidas por las modernas corbetas de hélice *Santa Lucía*, *Vencedora* y *Wad Ras*, con desplazamientos próximos a las 750 toneladas, máquina de 160 c.v. nominales que le proporcionaban una velocidad de 8 nudos, y un armamento de 2 cañones lisos de 20 cm en colisa en el centro del buque y 1 liso en colisa a proa y las goletas de hélice —en su mayoría, con casco de hierro—; *Circe*, *Wad Ras*, *Valiente*, *Constancia*, *Animosa* y *Santa Filomena* de 510 toneladas de desplazamiento y máquinas de 100 c.v. nominales, que le proporcionaban una velocidad de 8 nudos, y un armamento de 2 cañones rayados de 16 cm y 1 de 12 cm. En enero de 1872, estas dos últimas goletas se encontraban fuera de servicio y «subidas en varadero» para reparación de máquinas y calderas. En su conjunto, suponían una fuerza naval de 10 unidades, que montaban 33 cañones —23 lisos de 20 cm, 7 rayados de 16 cm y 3 rayados de 12 cm— y llevaban unas dotaciones próximas a los 1.180 hombres, que estaban al mando del capitán de navío Alejandro Arias Salgado Tellez, comandante de la fragata *Berenguela* (4).

(4) LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada española: del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885*. Agualarga Editores, S.L. Madrid, 1997. *Estado General de los buques de la Armada, 1870*.



Corbeta de hélice *Vencedora*, con un desplazamiento de 750 toneladas, máquina de 160 c.v. nominales, que le proporcionaba una velocidad de 8 nudos, y un armamento de dos cañones lisos de 20 cm, en colisa y en el centro del buque, y uno liso en colisa y a proa. Fotografía del libro *Buques de vapor de la Armada española*. J. Lledó Calabug.

Por su parte, las unidades menores y de apoyo para la defensa costera, todas ellas consideradas como buques de 3.^a clase, estaban compuestas por media docena de cañoneras de hélice (*Mindanao*, *Panay*, *Albany*, *Arayak*, *Manileño*, *Samar 2* y *Bulusan 2*) pertenecientes a las Fuerzas Sutilas (5), junto con una veintena de lanchas y falúas artilladas, para vigilancia fluvial. Las citadas cañoneras —o «cañoneros» como también se las denominaba— correspondían, en su totalidad, a una serie de unidades construidas en 1860 en Inglaterra y montadas, posteriormente, en Hong Kong, con desplazamientos variables ente 83 y 37 toneladas, máquinas de 20 a 30 c.v. nominales, que les proporcionaban una velocidad de 9 nudos, y artilladas con 1 cañón rayado de 16 ó 12 cm a proa, y, en algunos casos, con otro de 8 cm a popa. En su conjunto, suponían una fuerza de apoyo costero de 7 unidades, que montaban 12 cañones rayados —4 de 16 cm, 5 de 12 cm y 3 de 8 cm— y unas dotaciones próximas a los 290 hombres, bajo el mando del capitán de navío Juan Martínez Illescas, 2.^o jefe del apostadero de Filipinas (6).

(5) Se denominaban «fuerzas sutiles» a las agrupaciones de embarcaciones armadas de muy diverso tipo, formadas para diferentes misiones y apropiadas para necesidades y estrategias locales. La denominación es genuinamente española, al ser los españoles los primeros que las utilizaron en: Gibraltar (1781), Brest y Cherburgo (1799), en los que se conocieron como *flotilles a l'éspagnole*, así como en la defensa de Puerto Rico y Ferrol (1800).

(6) BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1868-1898*. Tomo II. Ministerio de Defensa, Madrid, 1995.



Goleta *Constancia* (en el medio y al fondo) y diferentes cañoneras de hélice de las denominadas «fuerzas sutiles» del apostadero de Filipinas. Fotografía del libro *Buques de vapor de la Armada española*. J. Lledó Calabug.

Finalmente, y por aquellas mismas fechas, se encontraba realizando labores de investigación en el archipiélago filipino la Comisión Hidrográfica de la Armada, a bordo de la corbeta de hélice *Vencedora*, que, pocos meses después, en septiembre de 1872, sería relevada por la goleta *Wad Ras*, y que, en sus periplos por las costas filipinas, solía ir escoltada por el cañonero *Mindanao* y la falúa núm. 2.

Mandos del apostadero y fuerzas de Infantería de Marina

En enero de 1872 y, desde nueve meses antes, en abril de 1871, la comandancia general del apostadero de Filipinas la ocupaba el contralmirante Manuel Mac Crohon Blake, un gaditano de 56 años, de ilustre familia de militares y marinos (7), que había ocupado diferentes destinos en la Península —Cádiz, Cantabria, Alicante y Sevilla— y en las Antillas; entre ellos, los de ayudante de la Mayoría General del Apostadero de La Habana y la capitanía del puerto de Cárdenas, y participado en la Intervención en Méjico de 1862. Colaboró con la Revolución de septiembre de 1868 en Cádiz desde su puesto de comandante de Guardias Marinas, tras de lo que se le nombró jefe superior del Departamento de Cádiz y del arsenal de La Carraca, y se le ascendió a brigadier. Un año más tarde, en septiembre de 1869, fue ascendido a contral-

(7) El contralmirante Manuel Mac Crohon Blake era hijo del coronel de Infantería del Ejército Eugenio Mac Crohon y tenía otros dos hermanos también marinos: José, diputado a cortes por Málaga y Alicante, durante los años 30 y 50 del siglo XIX, y Rafael.



Oficiales de la Marina a bordo de la fragata de hélice *Berenguela*, en el apostadero de Cavite. Segunda mitad del siglo XIX. Fotografía del archivo particular de la familia Rolandi.

mirante y nombrado comisario militar del Tribunal del Almirantazgo, hasta su nombramiento como comandante general del apostadero de Filipinas, en enero de 1871 y su llegada al archipiélago a finales del mes de abril de ese mismo año, donde sustituyó al también contralmirante Enrique Croquer Pavía (8).

Como segundo jefe del apostadero estaba el capitán de navío Juan Martínez Illescas Egea, quien también ostentaba el mando de las denominadas «fuerzas sutiles» del archipiélago, y como jefe encargado de la Comandancia General de Marina de Cavite, el capitán de fragata Manuel Carballo

Goyos, ferrolano de 43 años y veterano de la Guerra de África (1860) y de las intervenciones en Cochinchina (1863) y de Santo Domingo (1864-1865) (9). En enero de 1872, y por ausencia de su titular, el contralmirante Mac Crohon, y del segundo jefe del apostadero, capitán de navío Juan Martínez Illescas Egea, que se encontraban, desde el 23 de diciembre de 1871 al 17 de mayo de 1872, dirigiendo una nueva operación de castigo contra los piratas de Joló, ejerció el mando accidental de la comandancia del apostadero y sería el encargado de dirigir la defensa del arsenal de Cavite durante la insurrección del 20 al 23 de enero, por cuyos méritos contraídos sería ascendido a capitán de navío.

Otros mandos del apostadero eran, en aquellos momentos, el capitán de fragata Luis Gaminde Torres, comandante del arsenal, también veterano de la Guerra de África de 1860, donde asistió a las batallas de Castillejos y Tetuán y a los bombardeos de Arcila y Larache y de las intervenciones en Méjico (1861), donde fue nombrado gobernador de la histórica fortaleza de San Juan de Ulúa, en Veracruz, y en Santo Domingo (1864-1865) (10); los ayudantes secretarios de la comandancia, los tenientes de navío de 1.^a clase Manuel Mozo Díaz Robles y Jacobo Varela Torres y, como oficiales de órdenes, los tenientes de navío de 1.^a clase Horacio Pavía y, Rodríguez de Albuquerque y Melchor Ordóñez Ortega.

Finalmente, como primer jefe de la Fuerza de Infantería de Marina del apostadero de Filipinas estaba el teniente coronel Olegario Castellani

(8) Archivo Histórico de la Marina. Hoja de Servicios del contralmirante Manuel Mac Crohon Blake.

(9) Archivo Histórico de la Marina. Hoja de Servicios del capitán de navío Manuel Carballo Goyos.

(10) Archivo Histórico de la Marina. Hoja de Servicio del capitán de navío Luis Gaminde Torres.

Marfori, y como capitanes de las compañías indígenas, Pedro Mayobre López, capitán de la 1.^a Compañía Indígena, que actuó como jefe accidental de la fuerza de Infantería de Marina durante los sucesos del 20 de enero de 1872. Estaban, además Santiago Sande Calvo y José Manuel Torres Silva. Esta fuerza de Infantería de Marina la componían unos 400 hombres, en su mayoría indígenas, aunque la oficialidad y la mayor parte de la suboficialidad eran españoles filipinos o peninsulares. Su armamento, en dichas fechas —de acuerdo con el Reglamento de 1870—, estaba compuesto por fusiles y carabinas rayadas Berdan, modelo 1867, dotadas de sable-bayoneta modelo 1857, siendo el de los jefes y oficiales el revolver de seis tiros modelo Lefauchaux, y la espada de ceñir «de hoja recta, puño de ébano con emblema en la taza cincelada y vaina de cuero charolado» (11).



Sargento de Infantería de Marina destinado en Filipinas en la 2.^a mitad del siglo XIX. Fotografía del Museo Naval de la Armada en Madrid.

La sublevación de enero de 1872

El origen de la sublevación y planes de los insurrectos

A lo largo del año 1870, y dentro del amplio programa reformista iniciado por el gobierno presidido por el general Juan Prim y con el almirante Juan Bautista Topete como ministro de Marina, se aprobaron los nuevos Reglamentos de Contabilidad para el material de los arsenales (decreto de 25 de enero de 1870) y las Ordenanzas para el Régimen Militar y Económico de los arsenales (real decreto de 15 de julio de 1870), que reorganizaron los diferentes ramos de los arsenales navales de la época (ingenieros, artillería, administración, Infantería de Marina y sanidad) de manera más adecuada a las necesidades del servicio que debían realizar. En Filipinas y, más concretamente, en el Arsenal de Cavite, estas nuevas disposiciones, al igual que otras reformas

(11) RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española*. Editorial Naval. Madrid, 1970.

administrativas emprendidas por los diferentes gobiernos del Sexenio Democrático, fueron recibidas con desagrado, sobre todo, porque suponían que, a partir del 1 de enero de 1871, los obreros del arsenal en su mayoría indígenas deberían sujetarse al pago de tributo y a la prestación personal, perdiendo, con ello, el privilegio de excepción que tenían, desde antiguo.

Los primeros en protestar fueron algunos funcionarios y religiosos españoles partidarios del antiguo régimen isabelino, como el teniente Montesinos, el oficial de Administración Militar, Morquecho y los religiosos Antonio Rufián de la orden de San Juan de Dios y Gómez, prior del convento de los padres recoletos de Cavite, quienes se opusieron abiertamente a las nuevas medidas, aludiendo que el propio gobernador general del archipiélago, Rafael Izquierdo, las había considerado como una «injusticia». Rápidamente, se unieron a las protestas diversos grupos de filipinos descontentos, que quisieron aprovechar la ocasión que se presentaba para ensayar un movimiento insurreccional contra los españoles, cuyo objetivo final era acabar con la administración española y proclamar la independencia de todo el archipiélago.

El complot indígena, únicamente extendido por las provincias de Manila y Cavite, contaba con dos tramas, una militar y otra civil, que, lógicamente, debían actuar de forma coordinada y diligente. En la trama militar participaron los sargentos mestizos Lamadrid, Bonifacio Octavo y Patricio, los cabos de Infantería de Marina Pedro Monosón y Tolentino, quienes fueron los encargados de soliviantar los ánimos y recoger firmas de los comprometidos entre los artilleros del fuerte de San Felipe y en el Regimiento de Infantería n.º 7, que constituían la guarnición militar de dicha plaza, así como dentro del arsenal naval de Cavite e, incluso, aunque con escaso éxito, en parte de la marinería indígena de la escuadra, sobre todo de la fragata *Berenguela*. Otros participantes fueron el cabo 1.º del Regimiento de Infantería Teodoro Real, el maquinista Regino Cosca y el escribiente del arsenal Vicente Generoso. Por su parte, la trama civil estuvo encabezada por los religiosos nativos José Burgos, doctor en teología y cura párroco de la catedral de Manila, Mariano Gómez, cura de Bacoor, Jacinto Zamora Guevara, cura de Quiapo; por los abogados mestizos Regidor, Pardo, Serra y Sánchez; por el dirigente local Eduardo Camerino indultado un año antes por el anterior capitán general De la Torre; y por otros comerciantes locales, como el contratista del arsenal Máximo Inocencio, quien también se consideraba afectado por las nuevas reformas administrativas; y además, Francisco Saldúa que era el más violento de todos y proponía, claramente, «eliminar a todos los peninsulares».

El plan de los insurgentes consistía en aprovechar la salida del arsenal de Cavite del grueso de la escuadra de Filipinas, con destino a Joló — iniciada el 23 de diciembre de 1871 —, con el comandante general del apostadero Manuel Mac Crohon y el grueso de las fuerzas de Infantería de Marina a bordo, para provocar un incendio en Tondo que creara confusión entre las autoridades españolas, al que seguiría un levantamiento general de las fuerzas indígenas del Regimiento de Artillería de Manila, que debía ocupar la fortaleza de la Real Fuerza de Santiago. Por su parte, en Cavite, unos disparos de cañón serían la señal convenida para que se alzaran en armas las fuerzas indígenas del



Maqueta del Arsenal de Cavite hacia mediados del siglo XIX. Museo Naval de la Armada en Madrid.

Regimiento de Artillería del fuerte de San Felipe y de la Infantería de Marina del arsenal, a las que se unirían unos 500 civiles armados dirigidos por Eduardo Camerino. La fecha elegida para el inicio de la sublevación era el domingo 21 de enero de 1871 y la hora prevista las 12 de la noche.

Conocimiento de los planes de insurrección por las autoridades españolas y medidas adoptadas

En la mañana del viernes 19 y, por tanto, dos días antes de la fecha prevista para el inicio de la sublevación, el jefe encargado de la Comandancia General de Marina de Cavite, capitán de fragata Manuel Carvallo, recibió en Manila dos anónimos escritos en los que se le informaba de todo lo que se preparaba (12). El primero de los citados anónimos, decía lo siguiente:

«Manila 17 de Enero de 1872. Sr. D. Manuel Carballo: Por diferentes sexos, clases, oficios y estado, de quien he oído decir que en la ciudad de Manila ha de haber una sublevación altamente extraña el sábado 20 del corriente, a la hora más privada de la noche, que según tratan de hacer conforme al plan manifestado que solo está aguardando que aleje de la bahía el vapor *Valiente*, creo menester resguardar el arsenal con mucha precaución porque es el sitio de la población que más le interesa los atentados, creo que V. con superior alcance sabrá dictar órdenes tan medidas que no de lugar á este tan desgraciado pensamiento. Noticias muy ciertas que da un natural de este suelo».

(12) Informe del comandante general accidental de Marina del apostadero de Filipinas al ministro de Marina y vicepresidente del Almirantazgo, emitido el 5 de febrero de 1872. *La Gaceta de Madrid*, n.º 84. 24 de marzo de 1872.

Por su parte, el segundo de los anónimos rezaba de la siguiente manera.

«Sr. Capitán del puerto, Comandante general interino: Pongo en su conocimiento que, enterado esta misma noche en el mercado de esta y en las murallas para que el día viernes o sábado de esta semana dará un cañonazo en el fuerte de Manila, señal de una sublevación contra los españoles, logra esta ocasión por no estar toda la escuadra. El que sirve de cabeza de motín es el M.R.P. Burgos en Manila, y en Cavite los sargentos de artillería y cabos de infantería de Marina indígena. Asimismo, Sr. Comandante general, ruega este que suscriba para que mire con atención, y que Dios ayude vuestros pensamientos. Y estas mismas manifestaciones tendrá el Sr. Comandante del arsenal, el Capitán general y el Gobernador de esta plaza. Lo más acertado, señor, resguardar los fuertes de Manila y Cavite con soldados españoles, y que recoja a todos los cabos y sargentos indígenas, siendo el motín ó el que conquista a todos los que están en esta plaza el cabo Pedro y Celestino, de infantería e Marina; que inmediatamente que asegure a los dos, y que ordenen al Gobernador de esta plaza para que haga requisita y prendan a los soldados cumplidos que están en Cavite. El que da noticia es un indio, que desea el bien y la tranquilidad».

Manuel Carballo, a pesar de no dar crédito absoluto a los anónimos recibidos, los remitió, inmediatamente, al capitán general del archipiélago y procedió a adoptar una serie de medidas preventivas que evitaran toda posible sorpresa, procurando evitar, en lo posible, alarmas innecesarias. Sin pérdida de tiempo se desplazó a Cavite, en cuyo arsenal dispuso que todas las guardias se reforzaran y estuvieran mandadas por oficiales peninsulares; que en el cuartel de Infantería de Marina permaneciera un capitán y dos subalternos de manera continua y que el servicio de ronda se hiciera por todos los buques de forma rigurosa. Asimismo, ordenó que pernoctara dentro del arsenal todo el personal militar —incluido el de las unidades navales que se encontraban en carena— y que las armas portátiles de los buques, depositadas y en composición en los talleres de Artillería, se alistasen y repartiesen a cada uno con sus municiones correspondientes.

Ante la ausencia del grueso de la escuadra, que se encontraba, desde un mes antes, en concreto desde el pasado 23 de diciembre, realizando una nueva expedición por el archipiélago de Joló, se ordenó que se mantuvieran totalmente preparados los cañoneros *Samar* y *Bulusan* para actuar en el momento en que se hiciera necesario, y que se botase al agua la goleta *Filomena* —que estaba en varadero para limpiar fondos— a pesar de la escasa marea que había en esos momentos. También, y como medida preventiva, se apresó y se puso bajo arresto vigilado a los citados cabos Pedro y Tolentino, mencionados en los anónimos recibidos, vigilándose también, estrechamente, al resto de los cabos indígenas. Finalmente, se reforzó la vigilancia del río Pasig de Manila con una falúa del crucero de bahía al servicio del correidor.



Goleta de hélice *Santa Filomena*, de 510 toneladas de desplazamiento, máquinas de 100 c.v. nominales, que le proporcionaban una velocidad de 8 nudos, y un armamento de dos cañones rayados de 16 cm y uno de 12 cm. Fotografía del libro *Buques de vapor de la Armada española*. J. Lledó Calabug.

Se inicia la sublevación en el fuerte de San Felipe y en el arsenal de Cavite

Los planes inicialmente previstos por los insurrectos sufrieron un ligero contratiempo, provocado por el nerviosismo de alguno de los comprometidos perteneciente al destacamento indígena del 7.º Batallón de Artillería que guarnecía el fuerte de San Felipe, o ciudadela de Cavite. Este batallón estaba compuesto por un teniente y un sargento peninsulares, y un sargento, cuatro cabos segundos, un corneta y 32 soldados indígenas, quienes, al comprobar las medidas preventivas que estaban adoptando los mandos españoles de la plaza, se sublevaron hacia las ocho de la noche del sábado 20 de enero, adelantando con ello, en 24 horas, el inicio de la sublevación. El teniente y el sargento españoles al mando de la fortaleza fueron asesinados en los primeros momentos, al intentar oponerse a la sublevación, junto con una criada filipina, resultando también herida la esposa del teniente e ileso un fraile español. Media hora más tarde —entre las ocho y las nueve de la noche—, los ya sublevados comenzaron a efectuar los primeros disparos de fusil contra el arsenal, como señal de inicio de la insurrección.

En esos mismos momentos, la fuerza de Infantería de Marina que había quedado en Cavite —constituida por tan sólo 54 miembros, en su mayoría indígenas— se encontraba formada en el patio de armas de su cuartel, preparándose para realizar el relevo de guardias del arsenal; pero, al oír los primeros disparos del fuerte de San Felipe, la mayor parte de sus componentes —38 individuos de dicho cuerpo— se unieron a la sublevación e intenta-



Puerta principal del fuerte de San Felipe de Cavite, en el que, a las ocho de la noche del sábado 20 de enero de 1872, se inició la sublevación. Fotografía del libro *Memoria del 98. El País*.

ron eliminar a sus mandos peninsulares y ocupar la cárcel del lugar, al grito de «mueran todos los españoles y viva la independencia», «entablando una terrible refriega con sus oficiales y clases europeas que intentaron contenerlos, en cuya refriega quedaron muertos, como buenos y esforzados el capitán José Torres Silva, el sargento 1.º Miguel Gómez Herrera, herido de gravedad, el teniente Guillermo Herce, que falleció a las pocas horas, y, levemente, el capitán Santiago Sandes» (13). El capitán Torres, el sargento Gómez Herrera y un soldado europeo resultaron muertos en los primeros momentos de la insurrección cuando intentaban contener a los sublevados; mientras que el teniente Guillermo Herce sería herido gravemente, al parecer por los disparos efectuados por el cabo 1.º indígena Justo Lindon, en el momento en que intentaba abrir la puerta del cuartel con objeto de facilitar la entrada de las tropas de Infantería que, presumiblemente, acudirían a sofocar la insurrección.

El capitán Pedro Mayobre López, jefe accidental de las tropas de Infantería de Marina por ausencia de su teniente coronel titular, que se encontraba en la ya mencionada expedición a Joló, pidió, rápidamente, ayuda y el envío de refuerzos al primer jefe del Regimiento de Infantería n.º 7 que guarnecía la plaza de Cavite, el cual, poco después, y al frente de unos 500 hombres, penetraba a viva

(13) Informe del comandante general accidental de Marina del apostadero de Filipinas al ministro de Marina y vicepresidente del Almirantazgo, ya citado.



Imagen de satélite con el detalle del arsenal de Cavite, en la actualidad, y los restos del fuerte de San Felipe (en color rojo), junto a su entrada de tierra.

fuerza en el cuartel de Infantería de Marina, rompiendo sus puertas con hachas y zapapicos, posibilitado por el comandante del presidio, el capitán de carabineros Guillermo Conesa Navarro, y a pesar del nutrido fuego que desde las ventanas le hicieron los sublevados. Ya en el interior del cuartel, se entabló un duro combate, que incluyó una decidida carga con la bayoneta, tras la que se logró herir o apresar a 13 insurrectos y hacer huir al resto hacia el fuerte de San Felipe. Diez infantes de Marina indígenas que no habían participado en la insurrección, pero que «habían dado muestras inequívocas de estar comprometidos en la sublevación», fueron enviados, de manera preventiva, al cuartel del Regimiento de Infantería n.º 7, quedando 16 soldados de Infantería del Ejército como retén en el recién liberado cuartel de Infantería de Marina.

Casi simultáneamente con estos hechos, los 12 infantes de Marina indígenas que hacían guardia en la puerta exterior del arsenal abandonaron precipitadamente sus puestos y se refugiaron también en la fortaleza de San Felipe, comenzando a disparar contra las tropas leales desde posiciones ventajosas que dominaban, prácticamente, todo el recinto del arsenal.

La primera defensa del arsenal la organizó el teniente de Infantería de Marina Ramón Pardo Pardo, que se encontraba realizando, en esos precisos momentos, el servicio de ronda del recinto naval, mediante la disposición de guardias «listas con armas cargadas y distribuidas para contestar el fuego



Tropas de marinería nativas en la segunda mitad del siglo XIX. Grabado del libro *Filipinas 1847-1851*. A.L. Martín Gómez.

que ya hacían desde las murallas los sublevados». Poco después, y al acudir al recinto el comandante del arsenal, capitán de fragata Luis Gaminde, dispuso éste su defensa con la escasa fuerza disponible, compuesta por la marinería de las goletas *Filomena* y *Animosa*, personal del depósito del arsenal, empleados de la maestranza y unos pocos soldados de Infantería de Marina de las guardias y retenes del interior, en total, algo menos de 70 hombres, formando trozos avanzados que distribuyó, estratégicamente, por todo el recinto. En el trozo más avanzado, se colocó el comandante de la goleta de hélice *Santa Filomena*, el teniente de navío de 1.^a clase Pascual Aguado, que muy pronto resultó herido de gravedad y tuvo que ser reemplazado, en un primer momento, por el contra maestre de dicho buque, José Sánchez Lojo, y, posteriormente, por el oficial 2.^o del Cuerpo Administrativo, Juan Serón

Marengo (14) y el alférez de navío Gabriel Lessenne. Por su parte, los trozos de la goleta de hélice *Animosa*, que se encontraba en varadero, para componer su casco, máquina y caldera, se situaron en retaguardia y estuvieron mandados, alternativamente, por su segundo comandante, el alférez de navío Eulogio Merchán Rico, comandante accidental del buque, por ausencia de su comandante titular, el teniente de navío José Pardo Figueroa, y por el también alférez de navío Eduardo García de Cáceres, y secundados por el contra maestre Miguel Millón y los terceros habilitados Vicente Acosta y Francisco Elorriaga; así como por diferentes clases y marineros, tanto peninsulares como indígenas. Todos ellos actuaron con indudable valor y evitaron que el recinto del arsenal cayera en manos de los sublevados, destacando, en esos primeros combates, el oficial 1.^o del Cuerpo Administrativo de la Armada, Ángel Baleato, que sería herido mortalmente de dos disparos enemigos, mientras desempeñaba una comisión de enlace encomendada por el comandante del arsenal.

(14) Su hermano Francisco, por aquellas fechas contador de navío de 2.^a clase y, con los años, general del cuerpo de Contadores de Marina, estaba casado con Josefina Rolandi Butigieg, tía bisabuela del autor de este artículo.

Primer asalto frustrado al fuerte de San Felipe. Las noticias de la insurrección en Cavite llegan a Manila. Medidas adoptadas y rápido envío de refuerzos

Iniciada la sublevación, y ante el fragor de los primeros combates, un buen número de oficiales de Marina que se encontraban en el núcleo urbano de Cavite acudió rápidamente al arsenal para incorporarse a sus respectivos destinos. Uno de ellos sería el joven teniente de Infantería de Marina José Sancho Méndez-Núñez —tío bisabuelo del autor de este artículo y, con los años, general de brigada de dicho cuerpo— (15), quien, revólver en mano y en compañía de otros oficiales, se dirigió al arsenal, atravesando la larga avenida que separaba el núcleo urbano de Cavite del recinto naval, bajo un nutrido fuego de fusilería que le hacían los rebeldes desde el fuerte exterior de San Felipe. La mayoría conseguiría su objetivo, aunque no todos, como sería el desafortunado caso del médico mayor y jefe de Sanidad del arsenal, Rómulo Valdivieso, que caería muerto durante el intento.

Hacia las 10 de la noche, el gobernador militar de Cavite, al frente de dos compañías del Regimiento de Infantería n.º 7, de La Princesa, y con apoyo de fuerzas de Marina, inició un primer y frustrado asalto al fuerte de San Felipe por su lienzo de muralla próximo a las puertas del arsenal, en el que cayeron muertos el alférez de navío Rafael Ordóñez, el contraamaestre, graduado de alférez de fragata, José Fernández Acebedo (16), que mandaba la guardia de la puerta exterior del arsenal y el capitán de la 2.ª Compañía del regimiento de Infantería n.º 7, Luis Vila, resultando heridos varios soldados. Al comprobar la dificultad de la acción, por la escasa fuerza atacante disponible y la decidida defensa que realizaban los sublevados desde sus ventajosas posiciones, se retiró a Cavite, dejando, como defensa exterior de las puertas del arsenal naval y para el auxilio de la cercana fábrica de tabacos defendida por carabineros, una guardia de 20 soldados de Infantería, al mando de un teniente. Durante toda la noche del 20 de enero, el fuego de fusilería y de cañón del sublevado fuerte de San Felipe —que contaba con 12 cañones de diferentes calibres— sobre el arsenal fue muy nutrido, siendo contestado, en todo momento, por las tropas leales.

Ya en Cavite, el gobernador militar recibió la visita del segundo ayudante de la plaza, teniente Agustín Vázquez, y del civil español, José Gómez, ofre-

(15) El teniente de Infantería de Marina, José Sancho Méndez-Núñez, sobrino del vicealmirante Casto Méndez Nuñez, el héroe de El Callao y tío bisabuelo del autor de este artículo, salvaría su vida, milagrosamente, durante estas jornadas, primero mientras atravesaba, bajo el fuego enemigo, la peligrosa avenida que le separaba de la puerta del arsenal donde caería herido mortalmente su compañero de travesía, el médico mayor y jefe de Sanidad del arsenal Rómulo Valdivieso, y, posteriormente, durante el asalto al fuerte de San Felipe, en el que participó al frente de fuerzas de la Marina por la parte de la muralla próxima al arsenal.

(16) En el último tercio del siglo xx, desde julio de 1977, un patrullero de la Armada española —el P-15, de 144 toneladas de desplazamiento y 36 metros de eslora— presta sus servicios con el nombre de patrullero *Acebedo*, en honor de este contraamaestre ferrolano muerto en los combates de Cavite, durante la noche del 20 de enero de 1872.

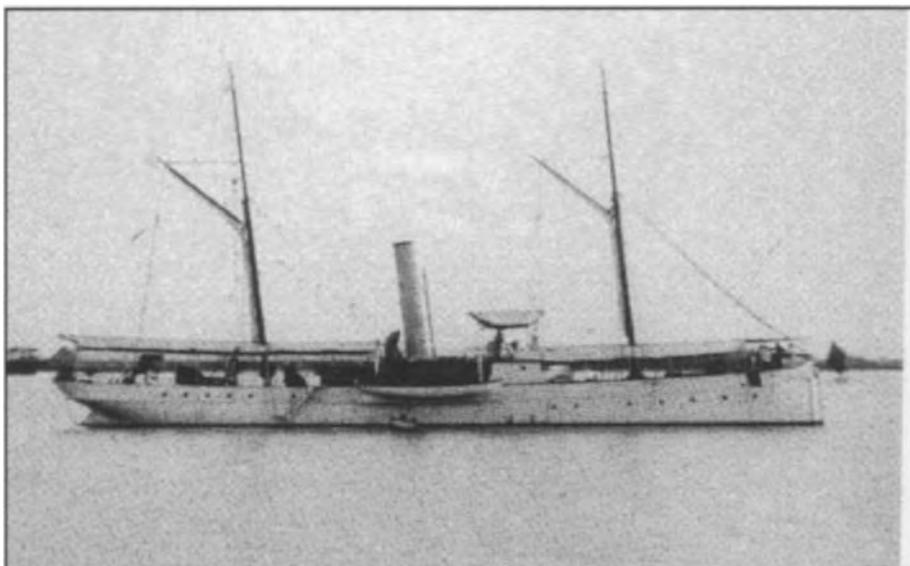
ciéndose a desplazarse a Manila para informar a las autoridades de la capital de lo que estaba sucediendo. Obtenida la autorización, los citados españoles se pusieron en camino en un coche de caballos y sin protección militar alguna, fueron interceptados y asesinados en el trayecto por una partida de nativos rebeldes.

Pero la noticia del alzamiento de Cavite terminaría llegando a Manila, en concreto hacia las doce y media de la noche y por medio de un parte que llevó en mano el comandante de Ingenieros de la Armada Manuel Guinart al jefe encargado de la Comandancia General de Marina, capitán de fragata Manuel Carvallo, quien, inmediatamente, hacia la una de la madrugada del 21 de enero, dio cuenta de los hechos al capitán general del archipiélago, Rafael Izquierdo, junto con la petición de envío urgente de refuerzos. Éste, y sin pérdida de tiempo, se dirigió en persona a la Real Fuerza de Santiago, principal fortaleza de la ciudad de Manila, para calibrar el estado de ánimo de su guarnición en su mayoría nativa, y al comprobar que ésta no secundaría la insurrección, ordenó al teniente gobernador, general Felipe Ginovés Espiner, que encabezara los regimientos filipinos n.º 1, del Rey y n.º 2, de la Reina que se dirigiera a Cavite para sofocar la sublevación de esta plaza, acompañados de respectivas dotaciones de artillería, ingenieros y servicios médicos.

Pocas horas después, y en la misma mañana del domingo 21 de enero, Manuel Carvallo embarcó en el cañonero *Balusan*, en compañía de algún personal de la capitania del puerto de Manila, y se dirigió por mar al arsenal de Cavite llevando consigo un importante cargamento de municiones. En el río Pasig de Manila dejó dos falúas armadas y otras embarcaciones menores; así como todos los vapores mercantes disponibles en el puerto con las máquinas encendidas *sobre la máquina*, por si resultaban necesarios para el transporte de tropas. Durante su ausencia de Manila, el teniente de navío retirado y ayudante de matrículas, Bonifacio Roselló, quedaría encargado, interinamente, de la capitania del puerto.

Llegada de los primeros refuerzos a Cavite y asalto final al fuerte de San Felipe

Al llegar al arsenal de Cavite, hacia las 11 de la mañana del día 21, Carvallo, que encontró ya perfectamente organizada la defensa del mismo, dirigida por su comandante general, capitán de fragata Luis Gaminde, procedió a pertrechar a sus defensores con la munición traída y a reforzar sus guardias con 25 marineros desembarcados del cañonero *Balusan* y de la capitania del puerto de Manila, que se apostaron en parapetos, desde los que se contestaba al fuego que se recibía del fuerte de San Felipe, con ayuda de dos cañones pedreros montados en puntos estratégicos del arsenal. Por la parte del mar, el cañonero *Samar* y otras embarcaciones menores quedaron encargadas de vigilar las avenidas del arsenal ante cualquier posible ataque por sorpresa que pudiera intentar el enemigo, así como de «rechazar a las muchas barcas que venían con gente armada de Bacor, a ayudar a los rebeldes».



Cañonero *Samar*, con casco de acero y 83 toneladas de desplazamiento. Armado con un cañón de 16 cm a proa y otro de 8 cm a popa, ambos rayados. Este cañonero realizaría la defensa por mar del Arsenal de Cavite, durante los sucesos del 20 al 22 de enero de 1872. Fotografía del libro *La Guerra del 98*. A. R. Rodríguez González.

Comprobado que los insurgentes permanecían refugiados en el fuerte de San Felipe y que no parecía probable una acción de éstos sobre el arsenal, hacia las cuatro y media de la madrugada Carvallo regresó a Manila, a bordo del cañonero *Balusan*, y allí se entrevistó, nuevamente, con el capitán general, al que informó del estado de la situación en Cavite y recomendó el pronto envío de las fuerzas de refuerzo, ya preparadas y listas para su inmediato traslado a Cavite.

Pocas horas después, hacia las ocho de la mañana del lunes 21 de enero, 800 hombres de los regimientos de Infantería filipinos n.º 1, del Rey, y n.º 2, de la Reina, al mando del general Ginovés, reforzados con cuatro piezas de artillería de 12 centímetros, con 30 artilleros españoles y 30 indígenas y sus correspondientes municiones y reservas, y algunas fuerzas de ingenieros y servicios sanitarios, embarcaron en tres vapores mercantes y se dirigieron a Cavite. Por su parte, Carvallo y el general Ginovés, acompañados del coronel jefe de Estado Mayor, José Rubí, el coronel comandante de Ingenieros de Manila, dos comandantes, dos ayudantes de campo y el teniente de navío de 1.ª clase Santiago Patero, se embarcaron en el cañonero *Balusan* y se adelantaron para identificar el punto más idóneo para efectuar el desembarco de las tropas, que se realizó, poco después, hacia las diez de la mañana, sin ninguna novedad. Al pasar frente al fuerte de San Felipe, el cañonero *Balusan* realizó



Cañonero *Arayat*, con casco de acero y 53 toneladas de desplazamiento. Armado con un cañón rayado de 12 cm a proa. En un cañonero similar a éste, el *Balusan*, el capitán de fragata Carvallo y el general Ginovés se desplazarían a Cavite en la mañana del lunes 21 de enero de 1872. Fotografía del libro *La Guerra del 98*. A. R. Rodríguez González.

tres disparos de cañón de intimidación sobre el mismo, que no fueron contestados por los insurrectos.

Los refuerzos desembarcados se dirigieron rápidamente a la población de Cavite, donde se alojaron en el cuartel del Regimiento n.º 7, procediendo inmediatamente a reforzar diferentes puntos de la población. El arsenal (con el que sólo existía comunicación segura por mar, al continuar su avenida de entrada por tierra totalmente bajo el fuego del fuerte sublevado) sería reforzado con 50 hombres del Regimiento n.º 1, que relevaron algunos puestos de la marinería, muy fatigada al estar bajo el fuego enemigo desde la noche anterior, y esa misma noche, con otros 50 hombres llegados desde Manila, mientras que otros 150 hombres del Regimiento n.º 1 pasaban a reforzar la cárcel, el cuartel de Infantería de Marina y la fábrica de tabacos.

Mientras tanto, a lo largo de todo el lunes 21, los sublevados del Fuerte de San Felipe quedaron totalmente rodeados y sitiados por las fuerzas gubernamentales, que ya hicieron algunas decenas de prisioneros y 24 muertos entre los rebeldes que intentaban fugarse del fuerte. El fuego de los sublevados se fue haciendo, poco a poco, menos intenso y, por el contrario, mucho más activo el de los sitiadores, quienes castigaban duramente a los sitiados con certeros dispa-

ros efectuados por tiradores selectos emplazados en los tejados de los edificios del arsenal y desde dos pequeñas piezas pedreras de artillería situadas en puntos estratégicos del mismo, a los que se unieron los disparos efectuados por la artillería naval del cañonero *Samar* que consiguieron desmontar varias piezas enemigas y producir varios muertos entre los sublevados. Por su parte, la artillería del fuerte sublevado también conseguiría alcanzar con sus disparos al arsenal y a las fuerzas atacantes, logrando, uno de sus disparos, atravesar la parte alta del costado del cañonero *Samar*, aunque sin consecuencias graves, y otro herir, de diferente consideración, a siete componentes de la guardia del arsenal.

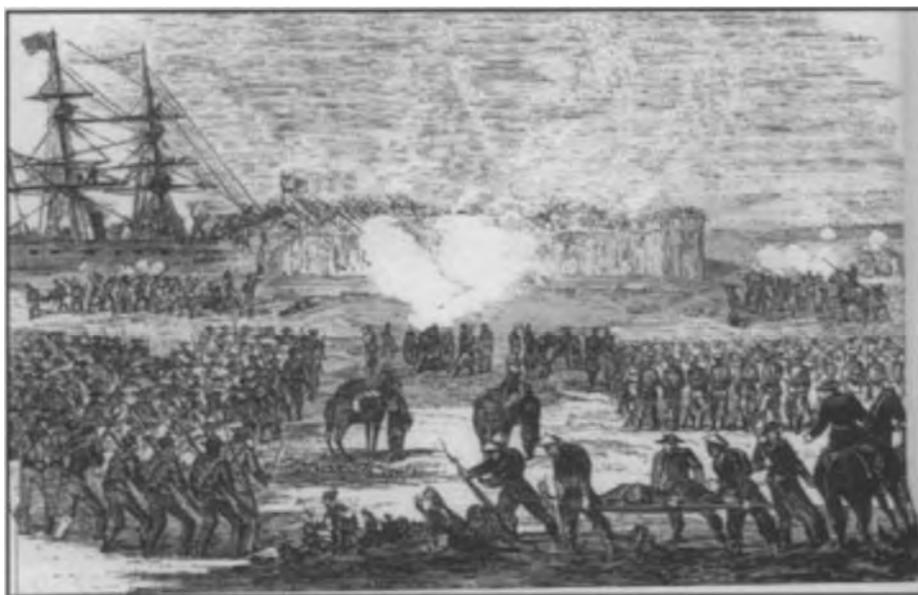
Durante esta jornada, destacaría la actuación del ya citado teniente de Infantería de Marina Ramón Pardo Pardo, quien se ofrecería voluntario para subir, con varios marineros, a los tejados de la Casa de la Comandancia del arsenal, desde la que batió, con sus certeros disparos de fusilería, a los servidores de una pieza de artillería enemiga emplazada frente a la misma y que había sido la responsable, pocas horas antes, de los impactos sobre el cañonero *Samar* y sobre la guardia del arsenal.

Todo estaba preparado para el asalto final, el cual no debía retrasarse mucho tiempo ante las noticias que acababan de recibirse sobre la posible llegada de 400 nuevos rebeldes, que, desde el vecino pueblo de Bacoor, se dirigían hacia Cavite para unirse a los sublevados. Para intentar evitarlo, el comandante jefe de la Guardia Civil de Manila se dirigió hacia Cavite, situando a sus fuerzas en posiciones que controlaban todas las avenidas de entrada a esta población.

La escasa respuesta de los sublevados desde el fuerte de San Felipe durante toda la tarde y la noche del 21 hacía presagiar que se encontraban ya muy desanimados y que su resistencia al asalto sería escasa, al comprobar que las tropas filipinas llegadas desde Manila no sólo no se habían unido a la sublevación, sino que, por el contrario, iban a encargarse de realizar el asalto final, pero, a pesar de ello, se transmitió, entre todas las fuerzas leales, la clara y contundente orden de apoderarse de la fortaleza a todo trance, «pasando a cuchillo, a cuantos insurrectos opusiesen la menor resistencia».

Finalmente, al amanecer, hacia las seis de la mañana del martes 22, las fuerzas gubernamentales iniciaron el ataque del fuerte de San Felipe de Cavite, que comenzó con un intenso fuego de artillería, con granadas explosivas, contra la puerta de la fortaleza —que consiguió batirse— y el interior del fuerte realizando un total de 84 disparos, 21 por pieza. A continuación, y al más clásico estilo decimonónico, hacia las seis y media de la mañana se dio la señal de asalto, al grito de *¡Viva España!* y a los aires del toque de «paso de ataque» entonado por las músicas de los regimientos.

El asalto fue rápido y, con la ayuda de escalas, de forma simultánea por distintos frentes, fue realizado por tres columnas de ataque, compuestas por compañías de los regimientos de Infantería 2.º y 7.º, mandadas y encabezadas por sus respectivos jefes peninsulares, a las que se unió una tercera, por el lienzo de muralla del arsenal, formada por fuerzas del Regimiento de Infantería n.º 1 y de la Marina. En esta tercera columna actuarían los tenientes de



Asalto a un fuerte de la época en Filipinas. Durante el asalto del fuerte de San Felipe de Cavite en la mañana del 22 de enero de 1872, y en las jornadas previas al mismo, se producirían 150 bajas, entre muertos y heridos, entre ellos 49 muertos de los sublevados y 24 de los asaltantes. Grabado de *El Mundo Militar*, 1861.

Infantería de Marina Ramón Pardo y José Sancho Méndez-Núñez, al frente de fuerzas de marinería, que consiguieron batir a varios insurrectos que intentaban huir por dicho sector, entre los que se encontraba el citado cabo 1.º indígena Justo Lindon, responsable de la muerte del teniente de Infantería de Marina Guillermo Herce, dos días antes.

La resistencia fue muy escasa y, en menos de media hora, hacia las siete de la mañana, la fortaleza había sido ocupada totalmente. No se hicieron prácticamente prisioneros durante el asalto, y la mayoría de los 35 rebeldes que todavía permanecían en su interior fueron *incontinenti pasados por las armas*, como refleja, clara y duramente, el informe oficial de los hechos (17). En su interior se encontraron los cadáveres de dos militares españoles, el teniente gobernador de la fortaleza y un sargento, junto con el de una criada filipina, asesinados por los sublevados en la noche del 20 de enero, así como, herida en una pierna, la esposa del oficial y, totalmente ileso, un fraile de la orden de San Juan de Dios, que fueron rápidamente liberados y atendidos. La insurrección de Cavite había acabado.

(17) Informe del comandante general accidental de Marina del apostadero de Filipinas al ministro de Marina y vicepresidente del Almirantazgo, ya citado.

Balance de los hechos

Valoración general

La insurrección de Cavite tan sólo había durado 35 horas —desde las ocho de la noche del sábado 20 de enero de 1872, hasta las siete de la mañana del lunes 22— y, desde todo punto de vista, había constituido un completo fracaso para los sublevados.

El primer fracaso fue el político, al no conseguir sus dirigentes y organizadores que se llevaran a efecto los iniciales planes de sublevación general en Manila, Cavite, Bacoor y otros puntos de la isla de Luzón —provincias de Manila, Cavite, Laguna y Batangas—, y que solamente se materializará en la plaza de Cavite, y además de forma precipitada e incompleta. La trama civil no se vio prácticamente por ninguna parte, incluidos los 500 civiles armados comprometidos por Eduardo Camerino que no aparecieron en ningún momento de la insurrección, salvo, de forma muy reducida, en las pequeñas embarcaciones que fueron dispersadas frente al arsenal naval, en la tarde del día 21.

Resultó evidente, que el supuesto deseo generalizado de los filipinos de la época por alcanzar su independencia (comprensible, por otro lado, como el de cualquier pueblo colonizado y marginado del control de su gobierno) no era real o no estaba todavía suficientemente maduro y extendido, como se comprobaría en esta ocasión e, incluso, un cuarto de siglo después, durante el proceso final de independencia de 1896-1898. El respaldo de la mayoría del pueblo filipino a la insurrección fue prácticamente nulo, salvo casos muy concretos y, en su mayor parte, más relacionados con intereses particulares que con verdaderos deseos de emancipación, siendo muchos más los filipinos que se mantuvieron fieles a las autoridades españolas que los que siguieron a los sublevados.

Desde el punto de vista militar, el fracaso también sería total. Faltó organización, compromiso real y masivo de las fuerzas nativas de las dos principales guarniciones del archipiélago, Manila y Cavite, y un mando militar preparado y unificado de la sublevación, a lo que, indudablemente, se uniría la adecuada respuesta de las autoridades españolas, que con sus oportunas medidas preventivas, muy posiblemente restaron muchos comprometidos iniciales a la insurrección y frustraron la prevista sublevación en la capital, Manila, que resultaba totalmente imprescindible para el pretendido triunfo final de la insurrección.

Las supuestas implicaciones masivas de las fuerzas nativas finalmente no se materializaron, por permanecer, en su totalidad, fieles a las autoridades españolas del 1.º y 2.º Regimientos de Infantería de la capital, Manila y del 7.º Regimiento de Infantería en Cavite, así como prácticamente toda la marinería indígena. Solamente respondieron a la sublevación, las escasas fuerzas de artillería de la fortaleza de San Felipe y una parte de las tropas de Infantería de Marina que permanecían en su cuartel de Cavite. En total, poco más de dos centenares de hombres, a los que les fallaron el resto de los supuestos implicados, entre ellos los 500 civiles armados comprometidos por el dirigente Eduardo Camerino.

Por el contrario, por parte española, y en esta ocasión, todo fueron aciertos, lo cual no deja de sorprender dada la precaria situación de sus fuerzas disponibles, en su mayoría indígenas o desplazadas con motivo de la expedición a Joló. Los aciertos comenzarían con el buen uso de la información secreta y anónima recibida varios días antes de la insurrección y con la adopción de una serie de oportunas medidas preventivas que, sin duda, desanimaron a muchos posibles comprometidos y restaron posibilidades de éxito a los finalmente implicados. A este primer acierto, seguiría la adecuada y rápida actuación de las autoridades militares del archipiélago. Fue un verdadero éxito la actuación del capitán general del archipiélago Rafael Izquierdo, consiguiendo la fidelidad de las fuerzas indígenas de los regimientos de Infantería en Manila que resultaron vitales a la hora de enfrentarse a los sublevados, así como la del diligente gobernador militar de Cavite y de todas las fuerzas de Marina, especialmente del jefe encargado, interinamente, de la Comandancia General de Marina del archipiélago, capitán de fragata Manuel Carballo, y del comandante del arsenal de Cavite, capitán de fragata Luis Gaminde, que actuaron con extraordinaria celeridad y acierto, a pesar de sus escasos medios disponibles. No hay que olvidar que, durante la sublevación de Cavite, el verdadero peso de los combates lo soportaron, en ambos bandos, las propias tropas filipinas nativas. Salvo los mandos, en su totalidad peninsulares o «europeos», como se decía en la época, la tropa era básicamente nativa y su fidelidad a las autoridades españolas siempre resultaba dudosa y dependía, en la mayor parte de los casos, de su relación personal con sus mandos directos.

En lo referente a la Marina de Guerra, su actuación sería especialmente encomiable y singularmente valerosa, siendo el comportamiento de sus mandos en la defensa del arsenal, sin excepción alguna, decisivo y digno de engrosar las páginas más gloriosas de la historia de su cuerpo, como lo demuestran el importante número de bajas que registró durante los hechos, y los elogiosos comentarios que recogió en su informe el capitán general del archipiélago, en el que resaltó «El comportamiento de todas las clases de la Armada fue el que correspondía a los buenos y leales servidores de España: jefes, oficiales, contramaestres y marineros, todos rivalizaron en valor, abnegación y patriotismo, del mismo modo que lo hizo el ejército que combatió á su lado» (18).

Estimación de bajas y primeras medidas adoptadas

De acuerdo con los informes emitidos por las autoridades militares del Ejército y de la Marina del archipiélago, durante los duros combates de los días 20 a 22 de enero de 1872 se produjeron cerca de 150 bajas, entre muertos

(18) Informe del gobernador general de Filipinas, general Rafael Izquierdo, al ministro de la Guerra, emitido el 31 de enero de 1872. *La Gaceta de Madrid*, n.º 84, 24 de marzo de 1872.

y heridos. Los sublevados fueron los que llevaron la peor parte, con 49 muertos —una treintena de ellos en el asalto final al fuerte de San Felipe— y prácticamente ningún herido, debido a que, en su mayoría, fueron rematados durante los combates; mientras que las fuerzas gubernamentales sufrieron 24 muertos —un jefe, 9 oficiales, un suboficial y 13 soldados y marineros—, junto con 62 heridos de diferente consideración —9 oficiales y 53 soldados—.

Las fuerzas del Ejército sufrieron medio centenar de bajas, entre las que se contaron 9 muertos —4 oficiales y 5 individuos de la clase de tropa— y 43 heridos de diferente consideración —6 oficiales y 37 individuos de la clase de tropa—. Los oficiales fallecidos fueron el 2.º ayudante de Estado Mayor de plazas, Agustín Vázquez Hidalgo; el capitán de la 2.ª Compañía del Regimiento n.º 7 de La Princesa, Luis Vila; el alférez del mismo regimiento Manuel Montesinos, y el teniente de Artillería, Nicolás Rodríguez.

Por su parte, las bajas de la Marina, entre muertos y heridos, ascendieron a una treintena, resultando 15 muertos —un jefe, cinco oficiales, un suboficial y ocho individuos de la clase de marinería y tropa—, así como 19 heridos de diferente consideración. Entre los fallecidos se encontraban el médico mayor y jefe de Sanidad del arsenal, Rómulo Valdivieso; el oficial 1.º del Cuerpo Administrativo de la Armada, Ángel Baleato; el capitán de Infantería de Marina, José Torres Silva; el alférez de navío, Rafael Ordóñez; el teniente de Infantería de Marina, Guillermo Herce; el contraamaestre, graduado de alférez de fragata, José Fernández Acebedo y el sargento 1.º de Infantería de Marina, Miguel Gómez Herrera. Entre los heridos, el teniente de navío de 1.ª clase, Pascual Aguado; el capitán de Infantería de Marina, Santiago Sandes; el teniente del mismo cuerpo, Ramón Pardo, y 16 individuos más de la clase de tropa y marinería.

Todos los muertos y los heridos serían trasladados al «taller de recorrida» del arsenal mientras duraran los combates, y atendidos por el jefe de sanidad del establecimiento, Juan Mendoza, y posteriormente, finalizada la sublevación, al hospital de Cavite, en cuyo cementerio se dio sepultura a los fallecidos —49 insurrectos y 24 de las fuerzas leales—.

También cabría destacar, y así se recoge en el informe emitido el 5 de febrero de 1872 al Almirantazgo por el comandante general accidental de Marina del apostadero de Filipinas, Manuel Carballo, la brillante actuación durante los hechos, de diferente personal de la Armada, como fueron los casos del capitán de fragata Luis Gaminde, el teniente de navío Domingo Caravaca, los alféreces de navío Eulogio Merchán, Gabriel Lessenne y Eduardo García de Cáceres, el oficial del Cuerpo Administrativo Juan Serón, el condestable José Garsón, los contraamaestres Luis López García y Jesús M.ª Manzo Pereira, los tenientes de Infantería de Marina Ramón Pardo y José Sancho Méndez-Núñez y los sargentos del mismo cuerpo Manuel Conejero y Antonio Lozano.

Recuperado el fuerte de San Felipe, bajo cuyo fuego se había encontrado sometido el arsenal durante toda la insurrección, el establecimiento volvió a recuperar, en pocos días, su casi normal funcionamiento, solamente alterado

por algunas medidas precautorias que se mantuvieron durante varias semanas, ante «la eventualidad remota de nuevos trastornos», procediéndose a reparar de inmediato, por los ingenieros de la Armada, los escasos desperfectos sufridos en las instalaciones. La artillería y las municiones llegadas desde Manila, fueron reembarcadas en las goletas *Filomena* y *Animosa*, dejándose *lista de máquina* la primera, por si se hacía necesaria una nueva intervención, y la segunda para que pudiera utilizarse como batería, aunque remolcada por otro buque.

Por su parte, el grueso de las fuerzas del Ejército llegadas desde Manila regresó a la capital en los siguientes días, con la salvedad de dos compañías de cada regimiento, que permanecieron en Cavite durante unos pocos días más, como refuerzo de la guarnición, del arsenal y de la recuperada fortaleza de San Felipe, y de otras dos compañías, que, al mando del coronel de la Guardia Civil de Manila, recorrieron los pueblos vecinos de la provincia de Cavite, deteniendo a posibles sospechosos y en prevención de posibles alteraciones del orden público.

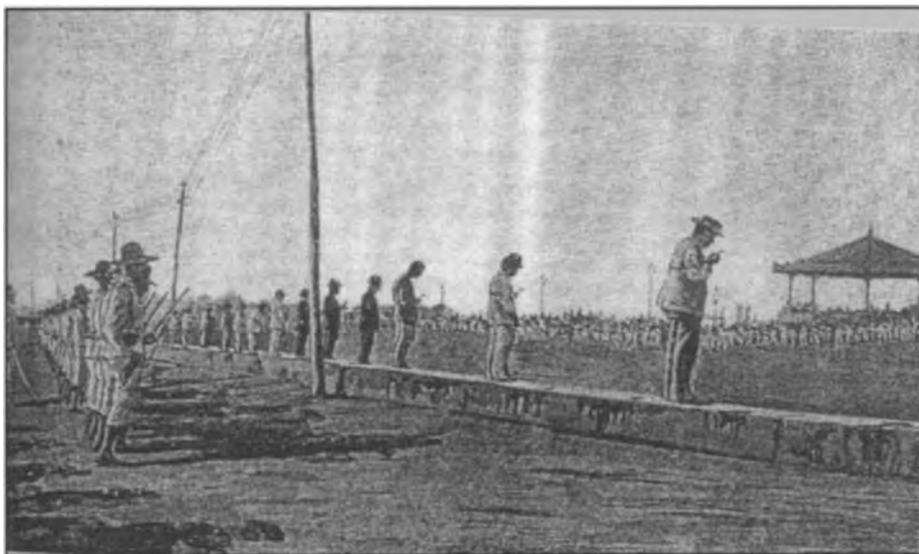
Prisiones realizadas, juicios sumarísimos, condenas, cumplimiento de sentencias e indultos finales

A las detenciones y apertura de sumarias a los 71 prisioneros rebeldes, apresados durante la insurrección y los posteriores combates —unos procedentes del arsenal y otros de la fortaleza de San Felipe—, y de otros 14 individuos del Regimiento de Artillería de Cavite, considerados *cómplices e instigadores de la rebelión*, se unirían, en los siguientes meses, medio centenar de civiles supuestamente implicados en los hechos, entre los que se encontraban algunos militares y personal de la Maestranza de la Armada, como el maquinista de la marinería Regino Cosca, el escribiente del arsenal Vicente Generoso y el cabo 1.º del Regimiento de Infantería Teodoro Real (19).

Los primeros consejos de guerra celebrados *en caliente*, el 26 de enero, contra los implicados directamente en la insurrección armada, fueron rápidos y, a pesar de las escasas pruebas disponibles sobre algunos de los implicados, la débil defensa presentada por los abogados defensores, unido al evidente deseo de enviar un claro mensaje de dureza ante cualquier posible nuevo intento insurreccional, terminó propiciando el que se dictaran 41 duras sentencias de muerte, 28 de las cuales fueron, finalmente, conmutadas por el general gobernador y reducidas a diez años de *prisión con retención*, al estimar éste ya muy elevada la mortandad habida durante los combates y ser suficiente la ejecución de 13 implicados *para servir de saludable escarmiento*.

(19) JOVER ZAMORA, José M.ª: *La Era Isabelina y el Sexenio Democrático II*. Editorial Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1981, p. 1203.

A las primeras sentencias a muerte, que se cumplirían a primeras horas de la mañana del 27 de enero —9 en Manila y 4 en Cavite—, seguirían, el 15 de febrero, otras tres nuevas sentencias a la pena capital (a garrote vil) y más de una veintena de condenas de entre ocho y diez años de prisión mayor, que se cumplirían en las islas Marianas. Estos últimos condenados a la pena capital fueron los presbíteros filipinos José Burgos, Mariano Gómez y Jacinto Zamora, de los que se solicitó la previa degradación canónica al arzobispo de Manila, Gregorio Melitón Martínez, que denegó la solicitud y, por el contrario, rogó el indulto de los condenados, apelando «a los sentimientos misericordiosos del gobernador general». La contestación de éste fue inmediata y rotunda: «¡Que Dios les perdone en el cielo! Aquí, en la tierra, su crimen ha sido tan grande y la ley les condena a un castigo severo y ejemplar, en justa satisfacción de los sagrados intereses que han afrentado» (20). Finalmente, las tres nuevas sentencias a la última pena fueron ejecutadas a las ocho de la mañana del 17 de febrero, en el campo de Bagumbayan, hoy Parque Rizal.



Fusilamientos de condenados filipinos en el campo de Camarines, en las afueras de Manila, a finales del siglo XIX. Grabado del libro *La Guerra olvidada de Filipinas, 1896-1898*. Andrés Más Chao.

Un año más tarde, y tras proclamarse la 1.^a República en España el 11 de febrero de 1873, un decreto del nuevo gobierno republicano de 19 de marzo de 1873 aprobó la revisión de las causas y siete meses después, el 23 de octubre del mismo año, la conmutación de las sentencias por el confinamiento de

(20) MOLINA, Antonio M.: *Ob. cit.*, p. 255.

los condenados en la isla de Ibiza y en el penal de Cartagena. Los afectados no aceptaron la nueva resolución y reclamaron el indulto definitivo, que finalmente se les concedería siete meses más tarde, el 31 de mayo de 1874, aunque, y por petición del nuevo gobernador general del archipiélago José Malcampo, con la prohibición expresa de regresar a las Filipinas, que, incluso, terminaría levantándose dos años después, el 18 de abril de 1876.

En menos de cinco años se había cerrado el espinoso tema de los implicados en la insurrección de Cavite de enero de 1872, que constituyó un primer y tímido intento de reivindicación por las armas del movimiento independentista filipino, que no volvería a reactivarse hasta casi un cuarto de siglo más tarde (agosto de 1896), en que comenzó una nueva sublevación contra los españoles, en la que los conspiradores del denominado Katipunan realizaron varios ataques contra guarniciones de las provincias de Manila y Cavite, incluidas sus capitales, que dejaron como resultado un importante número de muertos y heridos. Dos años más tarde, en el aciago año 1898, la desastrosa guerra contra los Estados Unidos, propiciaría, nuevamente, la insurrección de los filipinos y la pérdida definitiva del archipiélago, pasando a soberanía norteamericana, de una vieja a una nueva dependencia colonial hasta medio siglo más tarde, en julio de 1946, en que las Filipinas obtendrían su tan esperada y demandada independencia definitiva, tras una dura y larga guerra independentista contra los nuevos colonizadores norteamericanos y una, todavía más dura, invasión japonesa, durante la Segunda Guerra Mundial.

LA VIDA Y LA MUERTE A BORDO DE UN NAVÍO DEL SIGLO XVI: ALGUNOS APORTES

Esteban MIRA CABALLOS
Doctor en Historia de América

Introducción

Antes de comenzar con el desarrollo del tema propuesto conviene dejar claro el concepto de navío que utilizamos en estas páginas. En todo caso nos referimos a él genéricamente, aludiendo a cualquier tipo de barco utilizado en el mar a lo largo del quinientos. Fundamentalmente, galeras en el Mediterráneo y carabelas, bergantines, naos, galeazas y galeones en el Atlántico (1). Todos ellos y algunos otros se utilizaron en las travesías marítimas y oceánicas en ese siglo. En el caso de la Carrera de Indias, con el paso del tiempo, los galeones desbancaron a las naos y a las carabelas porque eran más apropiados, dada la robustez de su casco, su mayor capacidad de carga así como su rapidez y maniobrabilidad (2). Y aunque las diferencias entre ellos eran grandes, especialmente entre las galeras mediterráneas y los navíos atlánticos, todos tenían en común su escaso tonelaje. La mayor parte de los navíos que surcaron los mares y océanos durante el siglo XVI no superaron las 600 ó 700 toneladas, incluso en el caso de los galeones. Y ello, debido entre otras cosas a que los de mayor tonelaje tenían dificultades para acceder a algunos puertos, como el de Sevilla, por la siempre peligrosa barra de Sanlúcar. Cuando ello ocurría, las incomodidades eran terribles, pues debían transbordar la carga en pequeñas embarcaciones.

Pese a lo atractivo de la temática, las fuentes de que disponemos para reconstruir la vida cotidiana a bordo no son demasiado abundantes. Contamos con un sinnúmero de probanzas de méritos de marinos así como de relatos de hazañas navales, sin embargo, el duro devenir diario nunca se consideró digno de ser reseñado. Por ello, monográficamente tan sólo contamos con tres documentos de la época, que podemos considerar imprescindibles, a saber: el primero, por orden cronológico, el de Antonio de Guevara, quien en 1539

(1) Siguiendo a Cesáreo Fernández Duro, hasta el siglo XVIII el término navío se usó para designar a cualquier tipo de nave. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*, t. I., Imprenta de Aribau y C.^a, Madrid, 1877 (reed. En Madrid, Ministerio de Defensa, 1996), p. 129.

(2) CARRERO BLANCO, Luis: *España y el Mar*, t. I. Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1962, p. 115. Véase también MENA GARCÍA, María del Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1514-1515)*. Universidad, Sevilla, 1998, pp. 257. Además, los galeones tenían dos puentes, con tres o cuatro pisos en popa, lo que permitía instalar a pasajeros de cierta importancia, aislándolos del resto del pasaje. THOMAZI, Augusto: *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*. Editorial Swan, Madrid, 1985, p. 21.

narró la difícil vida en una galera (3). El segundo, el de fray Tomás de la Torre que escribió un diario de su viaje entre Salamanca y Chiapas (Nueva España), entre 1544 y 1545 (4). Y el tercero, la carta que dirigió el madrileño Eugenio de Salazar a su amigo el licenciado Miranda de Ron, en 1573, en la que describió detalladamente la vida en un navío de la Carrera de Indias (5). Existen varias decenas de documentos más, pero menos importantes para el tema que ahora abordamos, bien por ser más tardíos, o bien, por aludir solo esporádicamente a estos aspectos de la vida cotidiana (6).

Entre la bibliografía contemporánea resultan fundamentales las obras de Cesáreo Fernández Duro y José Luis Martínez, así como algunos trabajos dados a la estampa en fechas más recientes. Entre estos últimos debemos mencionar los de Pablo E. Pérez-Mallaína, Cruz Apestegui, Antonio Fernández Torres y Delphine Tempère, entre otros (7).

Un espacio angosto

Los navíos del siglo XVI distaban mucho de ser cruceros de lujo. Muy al contrario, el reducidísimo espacio en el que se desarrollaba la vida implicaba unas incomodidades y un sufrimiento extremo, incluso en las travesías más tranquilas. Las naos disponían de una sola cubierta a la que se le colocaban sobrecubiertas y toldas para proteger en alguna medida a la tripulación y al pasaje. Estos buques apenas disponían de un par de cámaras bajo cubierta, de muy reducidas dimensiones, destinadas preferentemente al maestre, al capi-

(3) Se encuentra reproducido íntegramente en FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t.II, pp. 7-65. Y parcialmente en MARTÍNEZ, José Luis: *Pasajeros a Indias*, Alianza Editorial, Madrid, 1983, pp. 213-234.

(4) Reproducido íntegramente en MARTÍNEZ: *ob. cit.*, pp. 235-278.

(5) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, pp. 178-200 y en MARTÍNEZ: *ob. cit.*, pp. 281-296.

(6) Entre ellos podemos citar la descripción del accidentado viaje de la flota de 1642 desde su salida de España hasta su llegada a Nueva España, escrita por don Antonio Martínez de Espinosa. Reproducido en FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, pp. 219-222.

(7) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E.: *Los hombres del océano*. Diputación Provincial, Sevilla, 1992. Del mismo autor: *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Universidad, Sevilla, 1997. APESTEGUI CARDENAL, Cruz: «La vida a bordo: condiciones de vida en un navío o galeón de la Armada Real de la época del Guadalupe», en Inmaculada Sanchís Bueno (coord.): *Navegantes y Naufragios. Galeones en la ruta del Mercurio*, 1996, pp. 81-124. FERNÁNDEZ TORRES, Antonio: «Diario de a bordo: la vida en una nave del siglo XVI», en *Clío, revista de Historia*, N.º 70. Barcelona, 2007, pp. 38-49. TEMPÈRE, Delphine: «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII», *Iberoamericana*, N.º 5. Berlín, 2002, pp. 103-120. Otros trabajos de interés son los de SÁNCHEZ RUBIO, Rocío: «Viajar a Indias en el siglo XVI. Preparativos y vicisitudes de los pasajeros extremeños», *XX Coloquios de Historia de Extremadura*. Trujillo, 1991, en <http://www.chde.org>, s/p. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «La vida a bordo en la época de Trafalgar», *Revista General de Marina*, vol. 249, N.º 8-9. Madrid, 2005, pp. 187-218 y BABÍO WALLS, Manuel: «La vida cotidiana del hombre del mar andaluz en la Carrera de Indias: hipótesis de un trabajo de Historia naval». *I Jornadas de Andalucía y América*, vol. I. La Rábida, 1981, pp. 253-262.

tán o a algún pasajero especial (8). Como ya hemos afirmado, los galeones eran de mayor tonelaje, y llevaban varias cámaras que los maestros vendían a altos precios a aquellos funcionarios o adinerados que quisieran o pudieran pagarlas (9). No eran gran cosa, ni por supuesto evitaban sufrimientos colectivos, pues, como decían los cronistas, todos resultaban *mecidos por las olas*, con dulzura si había calma y con violencia si había tormenta. La posesión de un camarote tampoco les libraba de las graves amenazas del mar pero al menos les permitía una cierta privacidad, lo cual no dejaba de ser todo un lujo para un pasajero del siglo XVI. En cambio, para el pasaje en general las comodidades no mejoraron porque, aunque el tonelaje del galeón era muy superior, su cargazón también lo era, manteniéndose prácticamente las mismas estrecheces de las carabelas y naos (10). Nada tiene de extraño que el padre fray Tomás de la Torre comparase al barco con una cárcel de la que nadie, aunque no lleve grillos, podía escapar (11).

La vida en cubierta era tremendamente dura, pues, unas veces el frío hacía acto de presencia y en otras el sol del trópico los abrasaba. Si permanecían en cubierta, a poco que hubiese marejada, las salpicaduras de agua y las inclemencias del tiempo los martirizaban continuamente. Pero si decidían meterse bajo cubierta o en la bodega, el panorama no era mucho mejor, además del calor, el hedor a agua podrida era insufrible. El espacio de que disponía cada pasajero era limitadísimo, y además público, sin posibilidades de guardar la más mínima intimidad. Estima Pablo Emilio Pérez Mallaína que cada pasajero disponía aproximadamente de 1,5 metros cuadrados. La mayoría no dormía exactamente a la intemperie porque se cobijaban debajo de las toldas, unos voladizos que había entre el palo mayor y la popa y entre la proa y el palo trinquete, así como en los entrepuentes. Allí debían ubicar sus enseres, es decir, sus baúles, cofres o cajas personales con la ropa, mantas y demás útiles básicos para la supervivencia en un medio tan hostil como un barco. Este baúl era un objeto multiusos, pues además de servir para guardar la ropa, se usaba de improvisada mesa, de silla, y hasta de tablero de juegos (12). Se depositaban en cubierta porque la bodega se utilizaba para el transporte de mercancías. En muchas ocasiones, también debían embarcar los alimentos propios, pues

(8) Por ejemplo, la nao *Santa Ana* de la que era maestre el trianero Francisco García y que arribó al puerto de Sevilla el 8 de mayo de 1527 disponía de un aposento debajo de la cubierta. En ese viaje lo ocupó el ama del licenciado Lebrón, mientras que el capitán Francisco García tenía su aposento en cubierta, debajo del puente. Proceso de María García, viuda honesta, contra Francisco García Comitre, vecino de Triana, año 1527. AGI, Justicia 698, N. 7.

(9) PÉREZ-MALLAÍNA: *Los hombres del Océano...*, p. 140.

(10) Conocemos casos de galeones de gran tamaño como la capitana de la flota de Tierra Firme de 1586 que era de 900 toneladas y unos 50 metros de eslora por diez de manga. Sin embargo, además de mercancías, llevaba un pasaje de casi ¡1.000 personas! Obviamente, los sufridos pasajeros debieron viajar literalmente amontonados. THOMAZI: *ob. cit.*, p. 185-186.

(11) Cit. en LEONARD, Irving A.: *Los libros del Conquistador*. México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 136.

(12) PÉREZ-MALLAÍNA: *Los hombres del océano...*, p. 144.

los que llevaba el barco estaban reservados para la tripulación (13). Por tanto, si a la cargazón del buque unimos los equipajes, que superaban fácilmente la media tonelada por persona, podemos imaginarnos las cubiertas totalmente empujadas de bultos. Un marinero que quisiera ir de popa a proa debía ir sorteando toda clase de obstáculos que obviamente limitaban la operatividad del navío.

Para los pasajeros era muy importante entrar en el buque de los primeros para así conseguir el rincón más adecuado posible, quedando los peores para los últimos en embarcar (14). Obviamente, no había ningún espacio reservado, ni asientos de primera clase, ni butacas numeradas, ni cuerpo de servicio. Simplemente se trataba de coger un sitio lo menos expuesto posible y defenderlo con uñas y dientes. Para colmo, si ya de por sí el viaje no era nada cómodo ni agradable, con frecuencia la tripulación trataba de mala manera al pasaje, a quienes consideraban un estorbo a la hora de llevar a cabo su trabajo. La cohabitación entre oficiales, marineros, soldados y pasajeros nunca fue fácil.

La higiene a bordo

Uno de los problemas más graves que se vivían en las grandes travesías era la falta de higiene y sus molestas consecuencias. Los olores eran nauseabundos por muy diversos motivos: primero, por el hacinamiento; y segundo, por la lógica falta de una higiene personal. Y es que el agua dulce era un bien tan escaso que no se podía dedicar a la limpieza, ni del barco ni muchísimo menos de las personas que viajaban a bordo. Por ello, hasta la persona más preocupada por su higiene personal apenas disponía de medios para asearse adecuadamente. En ocasiones, cuando el viento dejaba de soplar, algunos aprovechaban para darse un chapuzón, pero nunca fueron demasiado frecuentes por dos motivos: primero, por los peligros del mar (especialmente en áreas como la caribeña donde abundaban los tiburones, los escualos y otros depredadores); y segundo, porque la mayor parte del pasaje ni tan siquiera sabía nadar. Por ello, había tripulantes que pasaban casi dos meses sin asearse, siendo las consecuencias no sólo el mal olor que desprendían, sino la aparición de enfermedades de la piel como la sarna. Sólo cuando soplaban más intensamente los vientos alisios se mitigaba en cierta medida el hedor.

Si además había mar gruesa, los malos olores se multiplicaban exponencialmente por los vómitos de unos y otros. A aquellas personas poco acostumbradas a la mar se les soltaba el estómago y se pasaban media travesía arrojando,

(13) En un documento de la segunda mitad del quinientos se especificaba lo que debían llevar los pasajeros que se embarcaban para el Río de la Plata: 4 quintales de bizcocho, 32 barriles de harina, 8 arrobas de vino, 2 fanegas frijoles y garbanzos, 4 arrobas de aceite de oliva, 6 arrobas de vinagre, 1 arroba de arroz, 2 arrobas de pescado; así como tocino, cebollas, aceitunas, ajos, higos, pasas y almendras. Asimismo, debían embarcar la ropa necesaria para el viaje y hasta media arroba de jabón para cumplimentar su higiene personal. TORRES REBOLLO, José: *Crónicas del Buenos Aires colonial*. Buenos Aires, 1943, pp. 57-58.

(14) MARTÍNEZ: *Pasajeros a Indias...*, p. 94.

en medio de la indiferencia y hasta la risa de los más experimentados. Ahora bien, si la mar estaba brava, entonces hasta los viejos lobos de mar corrían el riesgo de expulsar todo elemento sólido o líquido que hubiesen ingerido.

Para hacer sus necesidades se habilitaban unas letrinas, en las que sin ningún pudor y prácticamente a la vista de todos orinaban y defecaban, subiéndose al borde del buque y agarrándose con fuerza para no caer al agua. Fray Antonio de Guevara describió esta indecorosa situación con las siguientes palabras:

Todo pasajero que quisiere purgar el vientre y hacer algo de su persona, es le forzoso de ir a las letrinas de proa y arrimarse a una ballestera; y lo que sin vergüenza no se puede decir, ni mucho menos hacer tan públicamente, le han de ver todos asentado en la necesaria como le vieron comer a la mesa (15).

Más adelante, en las naos y en los galeones de la Carrera de Indias se habilitó una tabla agujereada en popa o en proa que facilitaba las defecaciones, evitando accidentes. En otros casos, parece ser que los pasajeros y marineros disponían de la letrina de proa, más expuesta a un posible golpe de mar y menos íntima, mientras que los oficiales y pasajeros principales disponían de otra en popa, más resguardada, segura y discreta.

A las inclemencias del tiempo, los mareos y la falta de privacidad había que unir otra gran incomodidad: vivían rodeados de animales, hasta el punto que muchos barcos parecían una verdadera cochiguera. Algunos eran animales domésticos, como gallinas, corderos, cabras y, por supuesto, gorrinos que se compraban en Sevilla antes de la partida o, o en ocasiones, en la obligada escala en las islas Canarias (16). En el caso de que se transportasen caballos o mulas solían viajar en las bodegas. Pero también había animales mucho más incómodos, que viajaban como verdaderos polizones: los barcos solían estar plagados de lirones, ratas y ratones, hasta el punto que de vez en cuando había que organizar partidas para matarlos y evitar que se convirtiesen en una verdadera plaga. Bien es cierto que, en momentos de extrema carestía, se podían convertir en una buena fuente de proteínas, cotizándose a altos precios. Fernández Duro, ironizaba con los roedores, señalándolos como los navegantes por excelencia porque, a su juicio, se adaptaron mejor que nadie a la vida en el barco, ni siquiera sufrían el mareo de los demás mamíferos que convivían a bordo y, además, nunca abandonaban su puesto a bordo (17).

Obviamente, piojos, cucarachas, chinches, pulgas y garrapatas campaban a sus anchas sin que existiese la más mínima posibilidad de erradicarlos. Y lo peor de todo, a decir de Antonio de Guevara, estos incómodos seres no enten-

(15) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 47. También en MARTÍNEZ: *ob. cit.*, p. 99.

(16) HAMILTON, Earl J.: «Wages and subsistence on Spanish treasure ships (1503-1660)», *In Journal of Political Economy*, vol. 37, 1929, p. 441.

(17) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 393.

dían de privilegios y chupaban lo mismo la sangre de un pobre grumete que la de un obispo. Pero, en ocasiones extremas el asunto podía adquirir más gravedad que la mera incomodidad. Conocemos casos en los que se desataron plagas de cucarachas de tal magnitud que destruyeron una gran cantidad de víveres, poniendo en riesgo la propia supervivencia del pasaje (18). Los tripulantes vivían, pues, hacinados, rodeados de todo tipo de animales y de olores nauseabundos procedentes de las letrinas y de los vómitos de los pasajeros más enfermos o mareados.

Para paliar en cierto grado los desagradables aromas que desprendían los buques se tomaban algunas medidas básicas, a saber: primero, era fundamental sacar periódicamente las aguas estancadas de la sentina del barco, es decir, de la cavidad inferior que se ubicaba justo encima de la quilla. Allí se solían acumular aguas residuales que se habían filtrado por los costados o que incluso habían caído desde la cubierta en alguna tempestad. Si no se hacía con regularidad, los olores que desprendían las bodegas del barco podían provocar incluso mareos y desmayos entre la marinería. Pero, incluso, cuando la bomba estaba en funcionamiento, con frecuencia se percibía en cubierta un «hedor intolerable», utilizando una expresión de la época (19). Y es que la sentina era el lugar más insalubre del buque, siempre empantanado y cuajado de ratas, piojos, pulgas y mosquitos. Sin duda, era el lugar idóneo para contagiarse de paludismo o fiebre amarilla.

Y segundo, se organizaban limpiezas periódicas dentro del navío, al menos una vez al mes, trabajo que en las galeras era supervisado por el cómitre. Cuando había posibilidades para ello, casi siempre en puerto, las labores de aseo de la nave, se completaban con su perfumado, frotando su superficie con romero, tomillo, lentisco o con alguna otra planta olorosa. De hecho, en un asiento tomado con el capitán Rodrigo de Portuondo, en 1523, se incluyó una cláusula en este sentido:

Otrosí que el patrón o cómitre de cada galera tenga cargo de hacer barrer y limpiar cada mes cada una de las dichas cuatro galeras muy bien por la sanidad de la gente y chusma así sotacubierta como sobrecubierta y asimismo se hayan de perfumar cada semana con romero donde se pudiere haber y que donde se pudiere haber (sic) y que donde lo hubiere se tomen para traerlo de provisión en las dichas galeras y que el dicho capitán apremie y pene a los dichos patrones y comitres si no tuvieren limpias las dichas galeras como dicho es (20).

Se trataba de unas medidas higiénicas básicas que, sin solucionar el grave problema de insalubridad, al menos mantenía una situación más o menos viable.

(18) *Ibidem*, t. II, p. 383.

(19) *Ibidem*, t. II, p. 264.

(20) MIRA CABALLOS, Esteban: *Las Armadas Imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. La Esfera de los Libros, Madrid, 2005, p. 191-192.

La alimentación

Sobre la alimentación disponemos de muchos datos, por los inventarios de la cargazón de los navíos. Pocas cosas estuvieron tan reguladas como la distribución de las raciones alimenticias y del agua. Ya en las *Siete Partidas de Alfonso X El Sabio* se reconocía que además de los mayores peligros que se corren en el mar con respecto a la tierra, *el comer y el beber hanlo* (sic) *todo por medida y muy poco* (21). Ocasionalmente, hubo robos y fraudes pero el delito era duramente castigado porque se ponía en peligro la supervivencia de todos. Y hasta tal punto era importante que entre la tripulación solía haber un despensero, encargado de repartir y pesar las raciones alimenticias, y un alguacil del agua, encargado de la distribución del preciado líquido (22). Se recomendaba que fueses personas equilibradas y discretas para evitar que las disputas con los siempre descontentos pasajeros fuesen a mayores (23).

Salvo casos excepcionales, en los que la ausencia de viento, una vía de agua o una tormenta alargó más de lo previsto la travesía, el problema alimentario no era tanto de insuficiencia calórica como de desequilibrio nutricional. Obviamente, entre los tripulantes no viajaba ningún endocrino ni se diseñaban unas dietas especiales, ni menos aun equilibradas. El único objetivo era la mera supervivencia física mientras durase la siempre dura travesía.

Es ocioso intentar establecer aquí el racionamiento exacto porque éste varió no solamente en el tiempo, sino incluso entre una flota y otra. Sin embargo, sí podemos señalar unas constantes, pues todos los alimentos embarcados debían tener la máxima durabilidad posible. Obviamente, los alimentos frescos, como verduras y frutas, apenas se consumían los primeros días. Nada tiene de extraño que la primera semana, fuese la más equilibrada desde el punto de vista dietético. Pero pasado este tiempo, los alimentos frescos y la fruta desaparecían durante semanas de la dieta y, si la travesía se alargaba en exceso, comenzaban a aparecer los primeros síntomas del escorbuto, una enfermedad típica de los hombres del mar, provocada por la carencia de vitamina C (24).

La dieta tenía dos alimentos claves: uno, el bizcocho, unas tortas duras de harina de trigo, duras, doblemente cocidas y sin levadura que duraban largo tiempo, por lo que se convirtieron en un alimento básico dentro de los buques (25). Ahora bien, a veces estaba tan duro que sólo los más jóvenes

(21) ALFONSO X, EL SABIO: *Las Siete Partidas. Antología*. Castalia, Madrid, 1992, Partida 2, Título 24, Ley 10, p. 220.

(22) Fernández Duro: *ob. cit.*, t. VI, p. 183-184.

(23) THOMAZI: *ob. cit.*, p. 67.

(24) Esta enfermedad fue el mayor azote de las tripulaciones hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando se publicaron los primeros tratados sobre la enfermedad que hicieron que en la armada inglesa a finales de ese siglo se sirvieran raciones de zumo para frenar el escorbuto.

(25) De hecho, el término procedía del francés Biscuit que etimológicamente significaba cocer dos veces. Sobre todo lo relacionado con la alimentación a bordo está muy bien desarrollado en R. CARSON I. A.: *La búsqueda de las especias*. Madrid, Alianza, 1994. Al pare-

eran capaces de hincarle el diente (26). Y otro, el vino cuya ración por tripulante y día, en condiciones normales, ascendía a un litro. Sin embargo, muchos lo guardaban para venderlo luego en el puerto de arribada en las Indias, dado el alto precio al que se cotizaba (27). También se repartían raciones mucho más escasas de vinagre —sobre tres litros al mes— y de aceite de oliva procedente casi siempre del Aljarafe sevillano, siendo este último un producto privativo —apenas un litro al mes—. Por lo demás, solían comer carne al menos dos veces en semana y los cinco días restantes consumían habas, arroz y pescado. La carne, normalmente de cerdo, se llamaba genéricamente tocino, aunque incluía la canal completa. A veces, se entregaba fresco, si se había sacrificado un animal, pero lo más frecuente es que estuviese conservado en salazón o se hubiese secado, en cuyo caso se llamaba cecina (28). El queso también era un componente esencial de las dietas en los barcos por dos motivos: en primer lugar, por su buena conservación, y en segundo lugar, porque, dado que en caso de tormentas o combates no se podía encender el fogón, era el sustituto idóneo de la carne, el pescado o los guisos (29). Excepcionalmente, se repartían frutos secos, como almendras, castañas pilongas o pasas. El fogón se solía ubicar en la cubierta principal, casi siempre en la proa. Cuando las circunstancias lo permitían, se encendía una vez al día, concretamente para el almuerzo, a partir de las doce de la mañana. Era la única posibilidad que tenían de comer al menos una comida caliente. Pero con frecuencia había varios en días en los que el viento impedía su uso, debiéndose conformar los sufridos pasajeros y tripulantes con una comida cruda o como mínimo fría. En cualquier caso, insisten algunos cronistas que era muy positivo mantener una buena amistad con el despensero y con el cocinero.

Los primeros días de travesía las raciones diarias solían ser más generosas, pero a medida que pasaban las semanas, sobre todo si había algún retraso por falta de viento o por alguna avería, las raciones tanto de comida como de agua iban menguando tanto que hacían pasar un hambre atroz a los tripulantes. En este sentido escribió fray Tomás de la Torre lo siguiente:

En la comida se padecía trabajo porque comúnmente era muy poca; creo que era buena parte de la causa poderse allí aderezar mal para muchos; un poco de tocino nos daban por las mañanas y al mediodía un poco de cecina

cer existían dos tipos de bizcocho: el ordinario o común, que era el que consumía la marinería y el pasaje, mientras que los oficiales se reservaban el blanco, mucho más elaborado y de mejor calidad. BABÍO WALLS: *ob. cit.*, p. 259.

(26) Por ejemplo, Gonzalo de Las Casas, finalizado el plazo de estancia en la Península y debiendo volver a Nueva España alegó que, al estar desdentado y no poder comer bizcocho estaba inhabilitado para poder pasar la mar. SÁNCHEZ RUBIO: *ob. cit.*, s/p.

(27) PÉREZ TURRADO, Gaspar: *Armadas españolas de Indias*. MAPFRE, Madrid, 1992, p. 177.

(28) Más ocasionalmente también se embarcaba carne de carnero y de ternera. BABÍO WALLS: *ob. cit.*, p. 258. Véase también a GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*. Algaida, Sevilla, 1992, pp. 176-177.

(29) PÉREZ TURRADO: *ob. cit.*, p. 176.

cocida y un poco de queso, lo mismo a la noche; mucho menos era cada comida que un par de huevos; la sed que se padece es increíble; nosotros bebíamos harto más de la ración aunque tasado; y con ser gente versada a templanza nos secábamos ¿qué harían los demás, algunos seglares en dándoles la ración se la bebían y estaban secos hasta otro día (30).

También se podían duplicar las raciones cuando había riesgo evidente de entrar en combate. Según Juan Escalante de Mendoza, no había mejor forma de levantar el ánimo a la tripulación que llenándoles la barriga y sirviendo ración doble de vino para aumentar su valentía y abnegación (31).

Como es de imaginar, salvo la oficialía del barco —capitán, piloto, maestre y contra maestre— que almorzaba en una mesa con mantel, vajilla de porcelana y cubiertos, el resto del pasaje debía usar el suelo de la cubierta como improvisada mesa, comiendo con los dedos la comida que ellos mismos se servían en sus mugrientos platos de madera.

Pero la peor carestía vital no era la comida sino el agua, siempre muy escasa. De hecho, según Antonio de Guevara, en las galeras *no hay cosa más deseada y de que haya menos abundancia que agua (32)*. No es el único testimonio de que disponemos; en 1571 Juan Martín, vecino de México, en una carta dirigida a su hijo, vecino de la villa de Alcaraz, le dijo que si decidía finalmente cruzar el océano llevase mucha agua porque *es lo que más ha menester en el navío (33)*. Y es que el agua limitaba mucho las posibilidades de carga del navío por lo que había que ser extremadamente cuidadoso en su racionamiento. Para colmo, las carnes y pescados en salazón que consumían agudizaban la sed a medida que se alargaba la travesía. Normalmente se repartían entre uno y dos litros de agua por persona y día pero, si el viento cesaba o se producía alguna avería, la ración de agua se podía reducir drásticamente, provocando la desesperación del pasaje (34). Y lo peor de todo, incluso en condiciones normales el agua se estropeaba en pocos días, tornándose verde y viscosa. Los sufridos pasajeros y tripulantes, acuciados por la sed, debían hacer verdaderos esfuerzos por tragársela. Según Antonio de Guevara, con una mano se tapaban la nariz y con la otra asían el vaso, y ello para no percibir el olor nauseabundo que emanaba el preciado elemento.

La religiosidad

Como ya hemos dicho, la vida en el mar era extremadamente dura, tanto en la guerra como en la paz, y así aparece bien reflejado en las *Partidas de*

(30) *Ibidem*, p. 99.

(31) PÉREZ-MALLAÍNA: *El hombre frente al mar...*, p. 27.

(32) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 39.

(33) OTTE, Enrique: *Cartas privadas de emigrantes a Indias*. Consejería de Cultura, Sevilla, 1988, p. 63.

(34) Véase sobre el particular a HAMILTON: *ob. cit.*, pp. 441 y ss.

Alfonso X El Sabio (35). El pasaje sobrellevaba como podía las incomodidades extremas del viaje así como el miedo a lo desconocido. Debían sentirse como pequeñas hormigas al lado de elefantes, pero, si todo iba según lo previsto, era un sufrimiento soportable. En cambio, el miedo, el pavor y la desesperación se desatacaban cuando oteaban en el horizonte velas enemigas o cuando los primeros truenos evidenciaban la llegada de una gran tempestad. En esos momentos, la actividad frenética de los mandos preparando el navío para esa situación de emergencia, exacerbaba el nerviosismo y el miedo de los sufridos pasajeros. También sabían que llegado el momento, ya fuesen soldados, marineros o pasajeros, debían entrar en acción para intentar mantener a flote el navío. Cuando el mar enfurecía no respetaba rangos, sexo, ni edad.

Esta omnipresencia del peligro, la alargada sombra de la muerte que todos presentían, así como la inmensidad del océano, con sus soledades, provocaba innumerables manifestaciones religiosas, públicas y privadas. Efectivamente, la vida en el mar era precarísima, cruda y extremadamente peligrosa. Una tormenta, un ataque corsario, un accidente o una simple avería podían costarle la vida a todo el pasaje en cuestión de minutos. Como escribió Antonio de Guevara, en el siglo XVI *no hay navegación tan segura en la cual entre la muerte y la vida haya más de una tabla* (36). De ello eran todos conscientes lo que provocaba estas manifestaciones públicas de fe.

Como es bien sabido, prácticamente en todos los buques viajaba un capellán, encargado de velar por el consuelo espiritual de todas las personas que iban a bordo. Todos los días se rezaban unas oraciones al amanecer, y una salve o letanías al atardecer, improvisando los días de fiesta un pequeño altar en el que se decía misa (37). Si se presentaba una situación de extremo peligro se multiplicaban los gritos pidiendo la intercesión de la Virgen o de San Telmo. Así, según un testimonio de la época, en el viaje que capitaneó Rui López de Villalobos al Maluco, entre 1542 y 1547 padecieron tanta hambre y sed que, temiendo la muerte, todos confesaron y rezaron *que nunca vi gente tan devota y menospreciadora del mundo* (38).

Y por supuesto, si se preveía la entrada en combate, especialmente si era un buque preparado para la guerra, siempre se sacaba tiempo para realizar una emotiva ceremonia religiosa. Así, por ejemplo, poco antes de la batalla de Lepanto, en 1571, la Armada capitaneada por don Juan de Austria atracó en la Fosa de San Juan, celebrando una misa muy emotiva y especial, como describió el cronista Gonzalo de Illescas:

(35) Concretamente se decía que los peligros y padecimientos en el mar siempre eran muy superiores a los que se vivían en tierra porque, mientras en ésta sólo se temía a los enemigos, en el mar había que temer además *al agua y a los vientos*. (Partida 2.^a, Título 24, Ley 10, p. 220.)

(36) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 28. Una idea que quizás se inspiró en las Partidas de Alfonso X, en las que se decía de los muchos riesgos que los marinos corrían, pues, además del viento y las tempestades *no hay sino una tabla entre ellos y el agua*. (Partida 2, Título 24, Ley 10, p. 220).

(37) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, vol. VI, pp. 187-188.

Al alzar la hostia y cáliz, fue tal la vocería de los soldados llamando en su ayuda a Dios sacramentado, y a su Madre Santísima; el ruido de la artillería, de las cajas de guerra, trompetas, clarines y chirimías; el horror del fuego y humo, del temblor de la tierra y estremecimiento de las aguas, que pareció bajaba a juzgar el mundo Su Majestad Divina con la resurrección de la carne, premio debido a la naturaleza del hombre (39).

Ante la cercana sombra de la muerte que todos los tripulantes eran capaces de presentir, hasta el más escéptico se volvía un ferviente cristiano. Por ello, nos explicamos perfectamente que circularan viejos refranes como éste: *quien no sabe rezar métase en el mar* (40). En ese mismo sentido Gonzalo Fernández de Oviedo escribió:

Si queréis saber orar aprender a navegar, porque, sin duda, es grande la atención que los cristianos tienen en semejantes calamidades y naufragios para se encomendar a Dios y a su gloriosa madre... (41).

Estaba claro que, ante el peligro inminente de muerte, todos echaban manos de lo único que les quedaba para consolarse, sus creencias.

Diversiones y entretenimientos

Para hacer frente a la monotonía y a la dureza de las travesías, se ingeniarían algunos entretenimientos. Algunos marineros llevaban chirimías o trompetas, flautas o guitarras que tocaban en las noches estrelladas, mientras unos cantaban romances y otros las oían melancólicos. Todos los buques debían llevar estas chirimías porque servían para transmitir órdenes y para tocar himnos de combate. Pero, también eran utilizadas lúdicamente, cuando las circunstancias lo permitían.

También eran frecuentes los juegos de azar, aunque oficialmente estaban prohibidos. Pero en una situación en la que pocas diversiones había, jugar a los dados o a las cartas podían ser un desahogo importante que ninguna autoridad quería fastidiar. De hecho, los capitanes de las Armadas no sólo no lo impedían, sino que con frecuencia participaban ellos mismos en las partidas. En algunos galeones detectamos, incluso, peleas de gallo que tanto divertían a la tripulación y que les permitían, durante un rato, olvidarse en cierta medida de sus padecimientos a bordo. Todos los cronistas coinciden que el mayor entretenimiento de todos era hablar, cotillear y contar historias

Otros, optaban por divertimentos más tranquilos y también más constructivos. Algunos llevaban aparejos para pescar. De esta forma además de matar el

(39) Cit. en MIRA CABALLOS: *ob. cit.*, p. 170.

(40) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. VI, p. 197.

(41) Cit. en PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E.: *El hombre frente al mar...*, pp. 43-44.

tiempo, les permitía ocasionalmente el consumo de pescado. Y también los había más cultos, que decidían echar mano de un buen libro, pasando las horas muertas leyendo. Era frecuente que los eclesiásticos y frailes, llevaran libros sacros que les servían para abstraerse a ratos de la dura situación que se vivía a bordo. En ocasiones, los pocos tripulantes alfabetos que había leían un libro de caballería o de poesía en voz alta para un grupo de hombres (42). Mientras unos jugaban, leían, cantaban o pescaban otros aprovechaban la tranquilidad del momento para despiojarse de común acuerdo con otro compañero empiojado.

De todas formas las mayores alegrías se producían cuando el buque arribaba a alguna de las escalas, en el viaje de ida a las Indias las islas Canarias y, en el de retorno, las Azores. Se les solía recibir en los puertos con salvas de honor que eran respondidas con alborozo desde los navíos (43). Cuando los barcos atracaban en un puerto el regocijo era generalizado: primero, entre la propia tripulación que aprovechaba para reponer fuerzas comiendo y bebiendo con frugalidad, antes de retornar a su *prisión flotante*. Y segundo, para el propio puerto, pues siempre suponía una buena oportunidad para hacer negocios con los recién llegados, intercambiando mercancías y prestándoles los servicios básicos que demandaban.

Deseos sexuales y frustración

Obviamente, en esos cascarones de un tonelaje inferior a las 600 ó 700 toneladas, donde la mayor parte de los pasajeros eran hombres, el sexo era una actividad lúdica muy difícil, casi imposible. Y lo era por dos causas: primero porque, a diferencia de los grandes cruceros actuales, no existía la más mínima posibilidad de privacidad. En este sentido no podemos olvidar que las relaciones heterosexuales extramatrimoniales se toleraban siempre que se mantuvieran en la más estricta intimidad. La sexualidad pública estaba fuertemente censurada y castigada. Y segundo, porque las mujeres que se embarcaban eran muy pocas y solían ir bien protegidas y vigiladas por sus padres, sus hermanos o sus maridos. En otros casos, hemos detectado la presencia de amantes o concubinas a bordo, lo que hoy llamaríamos prostitutas. Algunas de ellas eran mulatas pero también las había blancas que, según fray Antonio de Guevara, eran *más amigas de la caridad que de la castidad* por lo que no tenían reparos en dar *placer a muchos de la galera* (44). Un negocio seguro.

(42) LEONARD: *ob. cit.*, p. 138.

(43) Incluso estaba regulado legalmente que los barcos que llegasen al puerto de Santo Domingo, Puerto Rico, La Habana o Cartagena de Indias disparasen tres salvas, respondidas desde la fortaleza para saber todos que eran amigos y no corsarios. ENCINAS, Diego de: *Cedula-rio Indiano*, t. IV. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1946, fol. 39r y ss.

(44) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 47.

Pero, en general, la escasez de mujeres a bordo, provocó algunos casos de homosexualidad. Como ha escrito Pérez-Mallaína, el hecho de que la mayoría fuesen hombres y que pasasen largas semanas en medio del océano favorecía las relaciones sexuales entre iguales, convirtiéndose en uno de los secretos mejor guardados de algunos de los hombres del mar. No obstante, no parece que fuese una práctica común, precisamente por lo mismo, por la ausencia de privacidad. De ser descubiertos, y no era difícil que ocurriese, se jugaban una sentencia a muerte por sodomía (45).

Para una mujer, viajar en un navío durante más de un mes y medio, entre tanto hombre, sin apenas posibilidad de guardar su intimidad debía ser todo un suplicio. Aunque la pasajera en cuestión no fuese especialmente agraciada, el mar, la soledad y la dura travesía convertían a la más plebeya en una bella *Dulcinea*. Y como escribió Augusto Thomazi, a medida que la travesía se alargaba iba aumentando paralelamente su atractivo (46).

A los hombres de a bordo les estaba permitido soñar pero forzar algún tipo de relación era poco menos que imposible. No era fácil perpetrar un delito sexual ya que las posibilidades de impunidad en un recinto tan cerrado y estrecho eran casi nulas. Pero, en ocasiones, el deseo de los sufridos marineros fue excesivo, superando el miedo al posible castigo. Conocemos casos —por supuesto, excepcionales— de violaciones a bordo, unas logradas y otras abortadas por la resistencia de la mujer. Ello dependía en gran medida de las agallas con las que se defendiese la fémica y sobre todo de que contase con la protección de algún hombre.

En estas líneas daremos a conocer un proceso inédito por el intento de violación de María García, una criada del licenciado Lebrón, oidor de la audiencia de Santo Domingo (47). Éste último encomendó su protección al maestre y capitán del barco en el que se embarcó con destino a España. Curiosamente, el que debía protegerla fue el que intentó infructuosamente violarla. En la madrugada del 1 de mayo de 1527, siete días antes de arribar al puerto de Sevilla, el capitán Francisco García, maestre de la nao *Santa Ana*, bajó al aposento de la tal María e intentó forzarla. Ésta se resistió, dando grandes voces, mientras él la cogía por la garganta y la amenazaba con cortarle con un cuchillo la cara o *las narices*. La infortunada consiguió salir de la cámara y se encontró con varios hombres que se habían sobresaltado con sus voces. Ella estaba *destocada* y con las ropas rasgadas, mientras que él había perdido su bonete. Una vez en tierra, la mujer denunció la agresión, obteniendo el 4 de junio de 1527 una sentencia a su favor. Pese a que el acusado lo negó todo, se consideró probado el delito por lo que se le condenó al pago de 20 ducados más las costas del juicio, así como su destierro del reino de Sevilla por seis meses. El cadalso duró poco, pues, el 8 de junio, cuando llevaba cuatro días cumpliendo la sentencia en Castilleja de la Cuesta, se le levantó el mismo.

(45) PÉREZ-MALLAÍNA: *Los hombres del océano...*, pp. 166-167.

(46) THOMAZI: *ob. cit.*, p. 188.

(47) Proceso de María García, viuda honesta, contra Francisco García Comitre, vecino de Triana, año 1527. AGI, Justicia 698, N. 7.

Bien es cierto, que la honorabilidad de la víctima quedó a salvo de toda tachadura. No nos cabe la menor duda de que el pleito lo ganó por ser la protegida del licenciado Lebrón. De hecho, la defensa de Francisco García, se empleó a fondo para desacreditar a la supuesta víctima, acusándola de *inepta, mal formada, incierta y oscura*. De no haber gozado de la protección de un hombre, teniendo en cuenta que se trataba de una violación no consumada, es improbable que hubiese conseguido una sentencia a su favor. Se trataba del testimonio de una mujer frente a la de todo un capitán. Muy probablemente, si hubiese estado sola, su grado de indefensión hubiese sido tal que ni tan siquiera se hubiera atrevido a denunciarlo (48).

Delincuencia

Los delitos cometidos a bordo fueron de muy variada índole, la mayoría por pequeños hurtos y reyertas. Pero también se dieron casos menos comunes de asesinatos o de amotinamientos. En esos casos, uno de los principales problemas era saber a quien correspondía entender en esos delitos. Y ello porque, pese a la larga tradición marinera hispana, no existió un cuerpo de Marina hasta el siglo XVIII (49). En el citado juicio sobre el intento de violación de María García, en una nao que arribó a Sevilla, el 8 de mayo de 1527, ya hubo un grave problema de competencias entre el asistente de Sevilla y el teniente de don Fadrique Enríquez, almirante mayor de Castilla. El primero alegaba que el caso se denunció en Sevilla y el segundo, que el delito se había cometido en el mar. Lo cierto es que fue finalmente don Juan de Silva de Ribera, el asistente de Sevilla, quien dictó la sentencia definitiva (50).

También en la armada guardacostas de Andalucía se dieron casos muy sonados de litigios por saber a quién correspondía juzgar los delitos cometidos por las tripulaciones. Los alcaldes ordinarios de los puertos andaluces a los que la escuadra arribaba reclamaron en todo momento su competencia en dichos asuntos. Por contra, el enérgico juez de la armada guardacostas, Francisco Tello, escribió una acalorada misiva a Carlos V, en la que solicitó poderes para juzgar él y sus delegados todos los delitos surgidos en la andadura de la Armada (51). Así, pues, las fricciones entre los delegados del juez y los

(48) Sobre la función protectora masculina y su importancia en la sociedad del Antiguo Régimen puede verse el interesante trabajo de ORTEGA LÓPEZ, Margarita: «Protestas de las mujeres castellanas contra el orden patriarcal privado durante el siglo XVIII», *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 19. Madrid, 1997, p. 65-89.

(49) PÉREZ TURRADO: *ob. cit.*, pp. 170-171. Incluso, los generales de las armadas se elegían entre aquellas personas con experiencia o tradición marinera pero englobados en el ejército de tierra. De hecho, hubo generales de armadas, como el duque de Medina-Sidonia que llevó la Armada Invencible al desastre en las costas británicas que apenas contaba con experiencia en la mar.

(50) Proceso de María García, viuda honesta, contra Francisco García Comitre, vecino de Triana, año 1527. AGI, Justicia 698, N. 7.

(51) MIRA CABALLOS, Esteban: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Muñoz Moya Editor, Sevilla, 1998, p. 38.

alcaldes ordinarios fueron muy duras al menos hasta 1543, en que el Emperador decidió zanjarlas definitivamente. La corona, que no deseaba la dimisión de un juez tan eficaz como Francisco Tello, determinó a su favor, al disponer que cuando se cometiese un delito dentro de los navíos de la armada guardacostas fuese el juez de la misma quien, al regreso, enjuiciase estos casos y no la justicia ordinaria como lo había venido haciendo hasta entonces (52). Pero no parece que la situación quedase solucionada porque con posterioridad encontramos otras disputas jurisdiccionales. Y es que durante mucho tiempo nadie tuvo claro a quien correspondía los delitos cometidos por los marinos a bordo o en los puertos de arribada.

Nuevamente, en 1582 la audiencia de Santo Domingo denunció que muchos marineros de las flotas cometían graves delitos en la isla, habiendo diferencias sobre si debían juzgarlos ellos o el general de la Armada. La decisión de Felipe II, asesorado por el Consejo de Indias, fue muy clara: los delitos cometidos en La Española por la tripulación debían juzgarlos los oidores de la isla. Pero si, en cambio, eran disputas entre ellos, o entre soldados y marineros de la flota correspondía al general de esta última (53). Sin embargo, no parece que los generales de las flotas aceptasen esta decisión por lo que, en 1584, los oidores de Santo Domingo volvieron a escribir al rey, solicitando que se ratificase la orden para que los delitos cometidos por la gente de la flota los juzgase el capitán general de la isla y no el capitán general de la flota de Tierra Firme (54). Los problemas no se solucionaron, pues dichas disputas se prolongaron durante los siglos siguientes.

Enfermedad y muerte

Si ya en tierra las enfermedades y las epidemias periódicas constituían un azote para la población, en el mar el problema se multiplicaba por tres o por cuatro. Como ya hemos afirmado las condiciones sanitarias a bordo eran tremendas y algunas enfermedades endémicas. Con frecuencia los tripulantes padecían, además de hambre y sed, insolaciones, calenturas y enfermedades típicas de la marinería como el escorbuto. Cuando aparecía a bordo una epidemia —viruela, sarampión, tifus, etc.— la situación se tornaba insostenible por dos causas: una, porque su contagio al resto del pasaje era casi inevitable, y otra, porque no había medios para controlarla. Todos los enfermos eran trasladados al alcázar y allí eran atendidos sanitariamente por el cirujano o el barbero y espiritualmente por un religioso. Aunque las flotas estaban obligadas a llevar fármacos para curar a los enfermos, era muy poco lo que se podía hacer

(52) Real Cédula a Francisco Tello, Madrid, 6 de febrero de 1543. AGI, Indiferente General 1963, L. 8, fols. 168-169.

(53) Real Cédula a los oidores de Santo Domingo, Lisboa, 22 de septiembre de 1582. ENCINAS: *ob. cit.*, t. IV, fol. 25r.

(54) Traslado de unos capítulos enviados por el presidente de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad el 10 de junio de 1584. AGI, Patronato 269, N. 2, R. 6.

por ellos ya que apenas existían remedios médicos eficaces (55). En esos casos, los muertos se contaban por decenas. Hubo casos de flotas en las que las epidemias diezmaron a dos tercios del pasaje. Por citar algún ejemplo concreto, en 1574 llegó a Nueva España una flota en la que una plaga mató en medio del océano a la mitad del pasaje. Aunque una mortalidad tan alta no era lo habitual, tampoco se trata de un caso excepcional (56). De hecho, incluso en los casos en los que no se desataba una de estas temidas epidemias, era raro el viaje en el que, por unos motivos u otros, no perdían la vida una o varias personas (57).

En caso de fallecimiento, no quedaba más remedio que tirarlo por la borda. Si el infortunado era un esclavo, simplemente lo registraba el escribano, para certificar que había fallecido de muerte natural, y acto seguido se deshacían del cadáver. Ni ceremonias, ni rituales, ni tan siquiera una simple oración del capellán (58). En cambio, si el finado era un español, se preparaba todo un ritual previo, cosiéndolo con un serón o tela basta y añadiéndole lastre para que se fuera al fondo y no lo devorasen los depredadores. Como lastre se utilizaban piedras —si las había—, botijas de barro o bolaños de las lombardas. El clérigo que preceptivamente debía ir a bordo dirigía un acto fúnebre antes de lanzar el cuerpo al mar. Dependiendo de la calidad del fallecido el acto tenía más o menos solemnidad. Sólo cuando se trataba de personalidades importantes se malgastaba la pólvora, disparando una o varias salvas de honor. Mientras el cuerpo caía al mar los compañeros susurraban a coro: *buen viaje*.

Conocemos el caso de una armada despachada por Hernán Cortés, el 30 de octubre de 1533, para explorar el Mar del Sur. Estuvo capitaneada por Diego Becerra, quien a los pocos días de zarpar fue asesinado en un motín encabezado por su piloto mayor, el vizcaíno Ortún Jiménez (59). Los hechos

(55) En una Real Cédula, otorgada en Madrid, el 20 de enero de 1594 se pedía a los veedores de las armadas que mirasen especialmente que en los navíos había *medicinas y otras cosas necesarias* para la curación de enfermos. ENCINAS: *ob. cit.*, t. IV, fol. 118v.

(56) Rocío Sánchez Rubio alude a éste y otros casos de flotas gravemente diezmaradas por las epidemias. SÁNCHEZ RUBIO: *ob. cit.*, s/p.

(57) Si se trataba de un barco negrero el número de fallecidos era muy superior por el hacinamiento, las cadenas y la deficiente alimentación. No se les daba malos tratos porque interesaba que llegasen vivos el mayor número posible. De hecho el escribano registraba a los fallecidos y se aseguraba de que había sido por muerte natural. Solo en ese caso, el propietario de la licencia podía recuperar la licencia para volver a llevar otro. En diciembre de 1561 se cargaron dos navíos en Cabo Verde, la nao *Gracia de Dios* con 200 piezas, y la *Candelaria* con 160. Tras una tranquila travesía llegaron vivos al puerto de Veracruz 171 esclavos en el primer buque y 140 en el segundo. La mortalidad fue en el primer caso del 14,5% y en el segundo del 12,5. Pleito entre Hernán Vázquez de México y el fiscal de Su Majestad, Sevilla, 1563. AGI, Justicia 865, N. 2.

(58) Así queda reflejado en un expediente en el que se insertó la muerte en el mar de 49 esclavos que fueron simplemente tirados por la borda. Pleito entre Hernán Vázquez de México y el fiscal, Sevilla, 1563. AGI, Justicia 865, N. 2.

(59) Los motines a bordo eran muy comunes, por la dureza de la vida a bordo, y porque la tripulación solía estar formada por personas de muy baja condición social, en algunos casos, prófugos de la justicia. THOMAZI: *ob. cit.*, p. 95. No obstante, en la mayor parte de los casos

fueron descritos con toda su crudeza en una información llevada a cabo a finales de 1533:

Y si saben que estando en la primera guardia el dicho Ortún Jiménez, piloto, casi entre las once o doce horas de la misma noche poco más o menos antes que se acabase la dicha guardia el dicho Ortún Jiménez con todos los demás en la primera pregunta declarados dando favor el uno a los otros y el otro al otro, estando el dicho capitán Diego Becerra y padres y oficiales y sobresalientes durmiendo cada uno en su parte, el dicho capitán Diego Becerra sobre una caja en popa sin pensamiento de alboroto ni armas ningunas ofensivas ni defensivas, desnudo en camisa con mano armado con montantes y espadas, puñales y rodelas y otras armas fueron a la parte donde el dicho capitán estaba durmiendo y en su portón le dieron muchas cuchilladas en la cabeza, tales que le sacaron los sesos y le dieron otras cuchilladas en la mano derecha y una estocada en el muslo de manera que lo derrocaron de la dicha caja donde estaba y lo dejaron por muerto y así caído, rostrado en tierra le echaron en los pies unos grillos de hierro el cual dicho capitán como se vio herrado y desmayado pidió confesión y si saben que desde a tres días siguiendo día del mes próximo de diciembre de este dicho año murió... (60).

Tras la muerte del capitán general, se preparó un rápido funeral y se tiró al mar con su lastre correspondiente. Por ejemplo, Martín de Bocanegra, un sevillano que fue testigo presencial, afirmó que murió de las puñaladas y *luego vio llevar ciertas piedras de lastre para hacer carga y meterlas con él para que fuese al fondo y liado en una manta juntamente con las dichas piedras lo echaron a la mar (61).*

Las inclemencias del tiempo, los ataques corsarios o, simplemente, el hecho de encallar en algún risco costero, suponía un riesgo considerable para la mayor parte de los tripulantes. Pero las tormentas eran aún más frecuentes y el resultado solía ser el naufragio. También, un accidente podía acabar con el buque en el fondo del océano; un fuego provocado por la pólvora. Se estima que en los siglos XVI y XVII se perdieron un total de 700 barcos, perdiendo la vida varias decenas de miles de personas (62). El miedo se apoderaba de los tripulantes cada vez que veían aproximarse una tormenta o un barco, que casi siempre identificaban con algún corsario. Efectivamente, el hecho de divisar una nave desconocida en el horizonte hacía saltar todas las alarmas, disparando la imaginación de muchos que auguraban el asalto del navío por algún afamado corsario.

eran controlados por los oficiales que solventaban la situación procesando al cabecilla y amnistiando al resto.

(60) Información sobre la expedición de Diego Becerra, Colima, 1533. AGI, Patronato 180, R. 52.

(61) *Ibidem*, fol. 212r.

(62) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO: *El hombre frente al mar...*, p. 27.

En caso de que el hundimiento diese el tiempo suficiente, siempre había algunos botes en las que se podían refugiar los supervivientes. Pero en los siglos XVI y XVII eran siempre insuficientes para albergar a toda la tripulación. Y es que el objetivo de estas pequeñas barcazas era utilizarlas para ir a tierra o para pasar de un navío a otro, no para salvar a la tripulación en caso de naufragio (63). Por ello, en caso de naufragio la mayor parte de los que viajaban a bordo estaban condenados a perecer ahogados si no recibía una urgente ayuda de la costa o de otros navíos con anduviesen cerca. De hecho, éste fue uno de los motivos por el que se implantó en la navegación indiana el sistema de flotas. Nadie podía comerciar con las Indias si no era dentro de la conserva de una de las dos flotas anuales (64).

En caso de que hubiese tiempo para desalojar el navío, la percepción sobre quién debía salvarse era muy distinta a la actual. No tenían prioridad los débiles —como las mujeres o los niños— sino las personas más útiles a la sociedad. Y los que más se ajustaban a ese perfil eran los varones de ascendencia nobiliaria. Ellos serían los primeros en salvarse, relegando al ahogamiento a niños, mujeres y ancianos (65).

Pero, ante la muerte no todos adoptaban la misma actitud. Se suponía que los nobles debían mostrar, al menos en apariencia, una mayor entereza ante la misma, lo cual se consideraba una condición inherente a su rango social. Llorar, gemir, gritar o rasgarse las vestiduras eran actitudes propias del pueblo llano.

Pero llegado el irremisible naufragio y sin posibilidad de ayuda lo mejor que le podía pasar al infortunado naufrago era morir ahogado pronto porque, si conseguía asirse a algún objeto flotante, la agonía se podía demorar horas, incluso días.

Conclusiones

Como hemos podido comprobar a lo largo de este trabajo, la vida a bordo era extremadamente dura, incluso en condiciones normales. Antonio de Guevara escribió que todas las penalidades comunes en tierra, hambre, frío,

(63) SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*. Mérida, Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1991, p. 34.

(64) El 16 de julio de 1561 apareció perfectamente constituido el sistema de dos flotas anuales: una, que partiría en enero, y otra que lo haría en el mes de agosto. En ambos casos, la expedición llegaría unida hasta las Antillas y, a la altura de Puerto Rico se dividiría en dos, una con destino a Nueva España, y la otra a Tierra Firme. Posteriormente, el 18 de octubre de 1564, se introdujeron varias modificaciones de consideración: la primera flota no partiría en enero sino en abril y, además, no habría partición, pues estaría integrada exclusivamente por los buques que se dirigían a Veracruz, Honduras y las islas antillanas. En cuanto a la segunda, mantendría su fecha de salida en el mes de agosto y estaría formada por las embarcaciones que se dirigían a Panamá, Cartagena, Santa Marta y «otros puertos de la costa norte». Véase, por ejemplo, GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ: *ob. cit.*, pp. 89-90.

(65) PÉREZ-MALLAÍNA: *El hombre frente al mar...*, p. 51.

tristeza, sed, desdichas, etcétera, *se padecían dobladas* en la mar (66). Si, en cambio, surgían problemas: tempestades, ataques corsarios, carestías, ausencia prolongada de viento, epidemias, etc., la situación se tornaba verdaderamente insufrible. Por ello, el mismo hecho de embarcarse era ya de por sí un suplicio donde se conjugaban una serie de sensaciones adversas: miedo a lo desconocido, desconfianza, inseguridad, añoranza, etcétera.

Conocemos el caso de un tal Baltasar de Vellerino, que viajaba junto a sus padres en la flota que en 1562 capitaneó Pedro Menéndez de Avilés. Éste declaró que en el momento de zarpar, los tiempos fueron tan contrarios que debieron retornar cinco veces al puerto de Cádiz. Sus padres, lo entendieron como un mal presagio y decidieron desembarcar pese a llevar muchas semanas ya en el buque (67). Comprensible, en una situación donde el temor, la creencia en Dios, el desafío del océano, la edad, y la tradición debían representar todo un cúmulo de pensamientos y de sensaciones capaces de desanimar al más recio. Máxime cuando la mayor parte de los pasajeros habían permanecido toda su vida al margen del mar. Doce años después, en otra armada capitaneada por el mismo Pedro Menéndez de Avilés se desató una epidemia tifoidea que acabó diezmando peligrosamente a pasajeros y a tripulantes (68).

Estas precarias condiciones de vida, y esta alta mortalidad de los hombres de mar se prolongaron en el tiempo prácticamente hasta el siglo XIX. Un estudio sobre la mortalidad y las condiciones de vida de los marinos de la Armada Real española entre finales del siglo XVIII y principios del XIX así lo corrobora. No solo seguían padeciendo enfermedades tradicionalmente marineras, como el escorbuto, sino que incluso entre los supervivientes, el sufrimiento extremo les llevaba a un ostensible envejecimiento prematuro (69).

(66) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 29.

(67) Cít. en CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. U.N.A.M., México, 1997, p. 218.

(68) Cít. en CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las armadas de Felipe II*. Editorial San Martín, Madrid, 1989, p. 108.

(69) Al parecer, según testimonios de la época, los marineros presentaban un temprano envejecimiento lo que delataba los graves sufrimientos que padecían a bordo. MARTÍN GARCÍA, Alfredo: «Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)», *Espacio, Tiempo y Forma, Historia Moderna*, t. 12. Madrid, 1999, p. 427.

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

NAUFRAGIO DE LA FLOTA DE IDA A NUEVA ESPAÑA BAJO EL MANDO DEL GENERAL DON PEDRO DE LAS ROELAS. AÑO 1563

Carlos Alberto HERNÁNDEZ OLIVA
Geólogo

Introducción

Como hemos visto la necesidad de agruparse era una condicionante ineludible para los buques que transportaban el oro y la plata americana. En La Habana, el Sistema de Flotas incidió en el desarrollo de las fortificaciones y el auge económico y social de la ciudad, pues la «caja fuerte», debía estar preparada para defenderse. Sin embargo, no será hasta finales del siglo XVI que las construcciones militares estarán en posición de ofender y lo más importante, de persuadir.

Para el año en que el Sr. don Pedro de las Roelas preparaba su flota apenas existían, en la entonces villa de San Cristóbal, posibilidades defensivas, pues la Fuerza Vieja estaba en ruinas y la Real no había sido concluida.

No obstante el Sistema seguiría su curso. Roelas era un esforzado, valiente y experimentado capitán, con varios combates sobre sus hombros, como el librado en 1558 contra piratas franceses en el mar Caribe, saliendo airoso (1):

«Las cuatro naves bien armadas, estaban dispuestas a atacar la flota de don Pedro de las Roelas, que desde Nombre de Dios debía dirigirse a La Habana.

Mazariegos fue activo en esta ocasión. Envío un mensajero a Batabanó para que, desde allí, se enviase un navío al encuentro del Almirante Roelas para prevenirle del peligro que corría la flota a su mando.

Llegó a tiempo la información a Roelas y éste actuó con una táctica ejemplar: organizó sus naves en semicírculo y, de esta manera, atacó a los navíos piratas que se agrupaban frente al puerto de La Habana. Aprovechó la sorpresa y la superioridad de fuego y, en pocas horas, la pequeña escuadra francesa quedó destruida, muriendo muchos de sus tripulantes».

(1) MOTA, Francisco: *Piratas del Caribe*. Editorial Casa de las Américas. La Habana, 1984, pp. 52-53.

Como es de imaginar, un convoy era algo extraordinariamente complejo de organizar. Es por ello que los preparativos se comenzaban con meses de antelación a fin de atenuar las inevitables demoras. En diciembre de 1562, el general Pedro de las Roelas designó los buques insignias de su flota, embarcaciones caracterizadas por su solidez, condiciones marineras y capacidad defensiva, entre otras virtudes.

Así, veamos el nombramiento (2):

«En la ciudad de Sevilla a 20 días del mes de diciembre de 1562 el muy magnífico señor Pedro de las Roelas caballero de la orden de Santiago y capitán general de la armada que por mandado de S.M. ha de ir a las Indias en compañía de la flota dijo: que el nombraba y nombró por capitana de la dicha armada a la nao nombrada *San Salvador* que esta en el río de esta ciudad que es de Juan Gallego de la cual es maestre Hernán Ruiz por ser como es nao fuerte y muy suficiente para ello y atento que esta. Obligado el dicho maestre conforme a lo que S.M. tiene mandado de la tener puesta y despachada en el puerto de la villa de San Lucas de Barrameda para el fin del mes de enero del año de 1563 y que ha de bajar el río abajo con estas aguas que al presente aya...»



Sevilla, con el Guadalquivir repleto de barcos esperando la orden de partida y la Torre del Oro, dominando el Arenal. *Museo Naval de Madrid.*

(2) AGI. Contratación, n.º 2.925.

De igual modo, apenas unos días después decide elegir fundamentalmente el buque que abriría la marcha de la Flota de nave *Almiranta* (3):

«Después de lo suso dicho en la ciudad de Sevilla 22 del dicho mes de diciembre del dicho ano el dicho señor capitán general dijo que nombra-
ba y nombró por almiranta de la dicha Armada la nao llamada la *Magdalena*, que es de Francisco Feija vecino de esta ciudad que está en el puerto de ella por ser nao suficiente para ello y atento que esta obligado el suso dicho de la tener presto para el tiempo que S.M. tiene mandado».



Barcos en medio de una mar que comienza a moverse, presagiando tormenta. *Biblioteca Nacional de Madrid.*

El propio Roelas decidió navegar a bordo de la nave *San Salvador*, adoptando dicho bajel la mayor importancia. Para esto se designaron los siguientes oficiales (4):

(3) AGI. Contratación, n.º 2925.

(4) AGI. Contratación, n.º 2925.

- Maestre sargento: Pedro Jorge, vecino de Sevilla. Este oficial había sufrido un accidente en su pierna izquierda lo que le hacía cojear de ese lado. Al momento de embarcarse contaba 33 años de edad.
- Capellán: Cristóbal Rodríguez. Un hombre alto y enjuto, de 31 años de edad y vecino de Sevilla.
- Escribano: Johan Martínez.
- Alguacil: Francisco de Orellana, vecino de Sevilla. Tenía 30 años, de tez muy blanca y era un hombre de buen desarrollo físico.

El trabajo de reclutamiento fue largo y complejo, embarcándose individuos de toda especie. No faltaron los ilustres. En este caso el licenciado Valderrama, visitador y el doctor Venegas quienes se quejaban a Roelas porque el buque en el que navegaban recibió carga de más lo que provocó un hacinamiento inusitado echándose al mar varias cajas y efectos (5).

A bordo de esta flota viajaría también el arzobispo Salcedo, de Santo Domingo, con todo lo necesario para officiar y en concordancia con su abolengo. Siendo una flota de «ida» era preciso dotarla con el preciado azogue del rey para procesar sus metales preciosos. Esta carga se destinó principalmente a Nueva España tal y como se desprende del siguiente documento (6):

«... en cuanto al azogue que se ha de enviar a la Nueva España en los navíos de esta Flota que para allá van, yo he visto todos los avios y están cargados de la ropa que ahora tienen dentro se ha de descargar para que den suficiente para navegar...»

No se olvidarían de equipar a la flota con el armamento necesario para protegerse en el viaje de regreso, pese a que en los puertos americanos recibían refuerzos en cañones, municiones e incluso hombres de guerra. En virtud de no hacer tediosa y extensa lista veamos algunos de los elementos que venían a bordo de la *Magdalena*: galletas, vino, arroz, pescado salado, manteca de cerdo, harina, legumbres, ajo, pasas, almendras, azúcar, velas, 2 cadenas de hierro, hilo para coser velas, tachuelas, cucharones de cobre, mecha, varios tipos de pucheros, ollas, cazuelas, linternas, un baúl con medicinas, botijas de barro, sacos, etc.

Además incluía 35 arcabuces, 4 cañones de bronce de diferentes calibres, 6 banderas pintadas con corona y escudo de armas y una báscula con tres pesas (7).

En el caso de los cañones de bronce pensamos que resultará interesante listar los que estaban a bordo de las naves principales en tanto la descripción es bastante detallada y no todos los días tenemos la oportunidad de ver una

(5) AGI. Contratación, legajo 2925. Carta del 18 de abril de 1563, fechada en Cádiz.

(6) AGI. Contratación, legajo. 2925. Sanlúcar de Barrameda, 20 de abril de 1563.

(7) AGI. Contaduría, legajo 411, documento 98, año 1563.

relación de artillería del siglo XVI. Los cañones de bronce eran elementos primarios a rescatar luego de un abordaje. Esto trae como consecuencia su notoria escasez en contextos arqueológicos sumergidos. En Cuba se han localizado cientos de pecios, mientras el primer cañón de bronce aún espera ser rescatado (8). Las piezas fueron entregadas en Cádiz el 8 de febrero de 1563 a Diego de Figueroa, por Gaspar Cortés, y son las siguientes (9):

«Iten. Una media culebrina de la fundición de Sevilla con las asas del mismo metal. La culeta (*sic*) labrada y encima del fogón unas letras. De peso que dicen XXVIII qs. XXXXII lbs. y encima de estas letras otras letras que dicen del Prior y Cónsules de Sevilla, año de 1563 y encima de estas letras una cruz encabalgada en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas de tres palmos y medio poco más.

Iten. Otra media culebrina de la fundición de Sevilla con las asas del mismo metal. Labrada la culata y con un cascabel en ella encima del fogón unas letras de peso que dicen que pesa XXXII qs. X lbs. y más arriba unas letras que dicen Consulado del año 1554 y encima unas letras que dicen Juan Morel y encima una cruz labrada encavalgada en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas a tres palmos poco más.

Iten. Un sacre de la fundición de Sevilla con sus asas del mismo metal y encima del fogón unas letras de peso que pesa XX qs. III a. XIX lbs. y encima unas letras que dicen Consulado del año 1554 y encima de estas letras otras letras que dicen Juan Morel y entre las mismas letras una cruz encabalgada con sus chapas de hierro y un par de ruedas de a tres palmos.

Iten. Un sacre de la fundición de Flandes con las asas labradas del mismo metal y la culata labrada y encima de ellas unas letras que dicen Opuerrin y pindealud me fecid año de 1552 y encima del fogón unas letras que dicen Consulado del año 1554 y encima una cruz labrada y encima de la cruz un escudo llano y dentro de el unas letras de peso que pesa XXII qs. LXII lbs. encabalgado en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas de tres palmos.

Iten. Un medio sacre de la fundición de Sevilla con las asas del mismo metal. Labrada la culata y encima de la culata unas letras de peso que dicen IX qs. LIX lbs. y encima del fogón unas letras que dicen Consulado de Sevilla año de 1554 y encima de estas letras una cruz labrada y en la boca de la pieza unos serafines encabalgado en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas de un palmo poco más.

Iten. Un medio sacre de la fundición de Flandes con las asas labradas del mismo metal y la culata labrada y encima de ellas unas letras que

(8) José Ernesto Finalé, investigador de temas navales, consiguió una recámara o alcuza del falconete teóricamente recuperada del Bajo de la Pala en Matanzas. Hasta donde conozco, es la única evidencia de bronce.

(9) AGI: Contratación, n.º 2995, n.º 4.

dicen Opuerrm y pinde alu me fecid año de 1553 y delante del fogón unas letras de peso que dicen XII qs. XXXII lbs. y más arriba unas letras que dicen Consulado del año 1554 y encima una cruz labrada y un escudo llano encabalgado en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas de a tres palmos poco más.

Iten. Otro medio sacre que no tiene asas en la culata tiene una mira de puntería y unas letras que dicen en vieja y pesa XI qs. XLIII encabalgadas en sus cureñas con sus chapas de hierro y un par de ruedas de a tres palmos.

Iten. Otro medio sacre de la fundición de Flandes y las asas labradas del mismo metal y la culata labrada y encima de ella unas letras que dicen Opuerrren pinde alud me ficed y mas adelante un escudo al medio con cinco lanternas y el otro medio con una cabeza de rey y unas como bandas y encima a manera de linterna y junto a las asas un escudo labrado con las armas reales y dos águilas encima encabalgado en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas».

La partida

Así las cosas, luego de varias salidas falsas y angustias (10):

«La Flota se ha hecho a la vela y todas las naos están ya fuera de la bahía y navegan con prospero tiempo, van 23 Naos que salieron de San Lucas y cinco que se despacharon aquí».

Esto sucedió el primero de mayo del año 1563, nadie sospechaba entonces que el futuro sería desastroso y que muchos navegarían por última vez en su vida.

Cinco embarcaciones de la Armada de Tierra Firme del capitán general Pedro de las Roelas hicieron aguada en Guadalupe y formaron el grupo de la Flota de Nueva España.

Como es conocido el viaje, generalmente, se hacía bordeando la costa poniendo rumbo suroeste con el objetivo de tocar las islas Canarias, reparar algún desperfecto, cargar bastimentos y agua para el viaje trasatlántico, que finalizaría al tocar las Antillas. El almirante Antonio de Aguayo relata esta parte de la travesía (11):

«... desde salimos de la bahía de Cádiz en quince días a la Gomera y estuvimos dos días y luego nos hicimos a la vela a los 17 de mayo fuimos con muy buenos tiempos de vientos y llegamos a la Dominica a

(10) AGI. Contratación, legajo 2925. Cádiz 1 de mayo de 1563.

(11) AGI. Contratación, n.º 2925; Carta de Antonio de Aguayo, Nombre de Dios. Agosto de 1563.

entro toda la flota en la Gomera y que se partirían de allí ocho días luego siguiente y que se habían detenido por las calmas que hubo y que todas las naos iban buenas, nuestro señor las lleve a salvamento...»

Una vez en Dominica, Aguayo y Roelas tomaron diferentes rumbos perdiendo la comunicación. Aguayo arribó a Cartagena el 29 de junio, tras diez días de singladura. La Flota de Tierra Firme se verá afectada, pues el buque Almiranta *La Magdalena* naufragó en el puerto de Nombre de Dios, perdiéndose pocas cosas, rescatándose 3 de los 4 cañones de bronce con las siguientes descripciones:

- Una media culebrina de 28 quintales y 32 libras con una inscripción por encima que reza «del Prior y Cónsules de Sevilla año de 1553» con una cruz labrada a manera de encomienda.
- Otra pieza de 20 quintales, 3 arrobas y 19 libras, o sea un sacre, con una inscripción arriba «Consulado del año de 1554» y encima otras letras que dicen «Juan Morell» con una cruz labrada.
- Por último la tercera pieza recuperada por los eficientes buzos en Nombre de Dios fue un medio sacre con la inscripción «Opuerem y pinde alud me fecid año 1533» y más arriba «Consulado del año de 1554» y encima una cruz labrada y un escudo plano que permitió identificarlo como fundido en Flandes (13).

Por otra parte, la Flota de la Nueva España quedará conformada principalmente por las siguientes naves principales (14):

- *San Juan Bautista*, de 150 toneladas; maestre Juan de Arenas, era la nave capitana y entre su tripulación iba el arzobispo Salcedo.
- *San Salvador*, galera de 350 toneladas; maestre Pedro Menéndez Márquez. Almiranta.
- *Nuestra Señora de la Consolación*, nao de 300 toneladas; maestre Juan de Barrios.
- *Nuestra Señora de la Concepción*, nao de 250 toneladas; maestre Pedro del Corro.
- *San Juan*, nao de 250 toneladas; maestre Gaspar Luys.
- *Santa Margarita*, nao de 300 toneladas; maestre Gonzalo Montes.
- *San Salvador*, nao de 250 toneladas; maestre Hernán Ruiz, bajo el mando de Juan Gallego.

Dichas naves iban con mercurio y carga general, excepto la *San Juan Bautista* que, además transportaba tesoros de la iglesia y objetos personales del arzobispo Salcedo, valorados en 1 millón de pesos.

(13) AGI. Contratación, n.º 411, documento 94.

(14) AGI. Contratación, n.º 2925, n.º 5104.

El naufragio

Roelas a bordo de la nao *San Salvador* dejó Dominica a popa buscando La Española, no sabemos si tocó tierra en este punto, pero es muy probable que lo hubiera hecho. Luego continuó bojeando el peligroso sur de Cuba, preñado de islotes, parajes desconocidos, corrientes y bajos poco estudiados por los pilotos españoles, recordaremos que estamos en 1563.



Mapa del Caribe y occidente de Cuba. Ya en el siglo XVII se tenía una mejor idea de las costas de Cuba, pero el conocimiento seguía siendo deficitario. *British Library*.

Si bien Juan Gallego había hecho un viaje similar apenas dos años atrás en esta misma nave, o sea en 1561, la experiencia era aún insuficiente para conocer detalladamente una zona tan compleja, incluso para la navegación actual.

Roelas también había incursionado por los mares caribeños, pero no se puede decir que ambos fueran expertos conocedores de la zona; quizá en la época estuvieran considerados como avezados marinos, pero la realidad de los mares antillanos distaba mucho de ser dominada.

La singladura se venía haciendo lo más próxima posible al sur del archipiélago cubano, pues los pilotos pensaban de ese modo ponerse a salvo de los

bajos de Gran Caimán, Serranillos o Roncador. Todo parece indicar, que cuando la Flota bordeaba el actual archipiélago de los Canarreos, embarrancaron algunos barcos en un bajo desconocido, haciéndose realidad el temor oculto de todos: «el naufragio».

El sur de los Canarreos, como hemos dicho, es una zona de alta complejidad para la navegación. Las corrientes marinas, fuertes, intermitentes y con una dirección general SE-NW movieron el rumbo de las naves en una derrota desconocida para los pilotos e imprevisible, precipitando a las naves sobre los abundantes cabezos coralinos que pululan en estos parajes.

Al observar la batimetría del lugar probable del naufragio y en general de todo el sur de los Canarreos, salta a la vista los tremendos y violentos cambios de profundidad pues la Hoya de Yucatán emerge casi en vertical para ponerle coto a la plataforma insular.

Cuando se navega por las proximidades del cabezo del Sambo, por la parte de afuera de la plataforma, estamos a casi 1.000 m de profundidad, situación que varía en sólo 100 m en el plano horizontal. Resulta lógico suponer que mientras se sondea sin tocar fondo, a la vez que se va recuperando el cabo, sorprenda caer sobre los cabezos y rompientes que acechan a escasos centímetros de la superficie.



Localización aproximada del naufragio. Isla de la Juventud (antigua isla de Pinos) permite fijar el contexto geográfico regional.

El impacto con los arrecifes tomó por sorpresa a todos, lo cual no impidió que el general Roelas, en un intento supremo por no perder las naves, lanzara disparos de advertencia. Sin embargo (15):

«... la desgracia que sucedió en la Flota de la Nueva España que el general Pedro de las Roelas traya a su cargo en la pérdida de las cuatro naos que eran la Capitana, maestre Hernán Ruiz, la galeasa maestre Pedro Menendez de Marquez y la nao de Pedro del Coro y la de Francisco de Rebolo».

Este infortunado incidente ocurría el 18 de agosto de 1563, antes de que despuntara el alba. Para entonces hacía un mes que la flota se había escindido a la altura de la Dominica.

La referencia documental de mayor exactitud que poseemos en cuanto al lugar del naufragio tiene un valor limitado, pues el cayo no conservó su nombre original con el paso de los años. El naufragio sucedió en la segunda mitad del XVI siendo éste el factor de mayor peso en la conservación del topónimo.

El documento hace referencia a un cayo que se hace en el lugar del naufragio (16):

«En el Cayo de la Cruz en 12 días de octubre de 1563 ante el señor Gómez de Rojas, Juez de Comisión y Veedor (...) en los Jardines...»

No es descartable que dicho cayo fuera bautizado justamente a raíz del naufragio, lógicamente no aparece en la exigua cartografía de la época. Esta posición nos emplaza alrededor del cabezo del Zambo, al sur de la barrera coralina que bordea los cayos Rosario y Cantiles, tal y como habíamos planteado con anterioridad.

Gracias a la actitud tomada por Roelas y otros marinos, el precio que hubo que pagar en vidas humanas fue mínimo, y al parecer el temporal que los azotaba no era de mucha consideración, tengamos presente que esto sucedía en el mes de julio. Un ignoto testimonio expresó (17):

«... que toda la gente de las naos perdidas se pasaron a un isleo y de todas no se ahogaron sino 35 personas (...) pasaron a la tierra firme de la isla de Cuba toda la gente que deben ser 400 personas más o menos y en los tres bateles y una chalupa trajeron toda la gente que pudieron a La Habana...»

(15) AGI. Contratación, n.º 2925. Carta de Antonio de Espilla, 22 de noviembre de 1563.

(16) AGI. Justicia 90, F.1574v- 1579.

(17) AGI. Contratación, n.º 2995. Carta firmada en México el 24 de septiembre de 1563.

El rescate

Todas las fuerzas posibles se pusieron en movimiento con un solo objetivo: rescatar. Rápidamente Mazariegos, gobernador de Cuba, tomó cartas en el asunto y preparó lo necesario para intentar remediar en algo el desastre, procurando, fundamentalmente, el necesario azogue del rey. En carta fechada el 2 de noviembre le comunicó al monarca (18):

«... Di aviso a S.M. de los navíos que se habían perdido en Los Jardines y como despache luego algunos barcos y gente por tierra en busca de la gente que se había perdido y andaba descarriada por los montes de esta isla. Hallaron 200 personas a punto de perecer...

Después de la cual diligencia algunos barcos que fuesen a los navíos perdidos a salvar alguna ropa y les mandé que primero buscasen y salvarsen el azoque de V.M. y les prometí por cada cajón que tiene 6 arrobas diez ducados de los que sacasen debajo del agua. Trajeron 40 quintales de azoque los cuales enviaré a la Nueva España al Virrey y oficiales de V.M. Trajeron estos barcos alguna ropa de particulares poca y dañada. Habrá un mes que entró en este puerto un navío que envían de la Nueva España a los navíos perdidos que salvarsen. No ha salido de este puerto en él vino un hombre con facultad para llevar todo lo que estuviese así esclavos como ropa. El tiempo que han estado los esclavos en este puerto los he ocupado en la obra de la fortaleza.

Por mi parte se han hecho todas las diligencias posibles así de informaciones como pregones para descubrir la plata y oro labrado que en estos navíos perdidos venían y no se halló rastro ninguno de ello. Los maestros que traían las dichas naos que aquí aportaron que fueron Pedro Menéndez Marques y Pedro del Corro y Hernán Ruiz. Hicieron ante mí informaciones bastantes de su abono por los cuales yo les di diligencias para salir de este puerto... ha habido algún rastro que el Pedro Menéndez Marques y un cuñado suyo Hernando de Miranda que fue con él que llevaron la plata del arzobispo de Santo Domingo... El General Pedro de Roelas envió una requisitoria para prender a todos estos maestros y otras personas que con ellos vinieron...»

Las autoridades implicadas en el hecho no se daban descanso. Roelas estaba, por este entonces, en el Virreynato novohispano y desde ahí coordinaba acciones para el rescate. La sucesión cronológica de los documentos emitidos así lo demuestra. Veinte días después de emitida la carta anterior, o sea, el 22 de noviembre, tenemos el siguiente testimonio (19):

(18) AGI. Santo Domingo 115 Folios 131-132. Carta del Gobernador de Cuba a S.M. La Habana, 2 de noviembre de 1563.

(19) AGI. Contratación, n.º 2925. Carta de Antonio de Espilla, de 22 de noviembre de 1563.

«... el Virrey (de Nueva España) con parecer del General (Roelas) y mercaderes de Nueva España proveyó que viniese con una nao de Diego de Luna a este puerto de La Habana para cobrar lo que se hubiera salvado y de aquí fuese a los jardines a donde las naos se perdieron para sacar y beneficiar todo lo que pudiese».

Es lógico suponer que un rescate de tales proporciones no pueda completarse en unos pocos meses, pues la navegación entre el punto de los naufragios y los puertos desde donde salían las naves encargadas de recuperar todo lo posible, era bastante larga, geográficamente hablando. El tránsito entre el puerto mexicano de Veracruz y La Habana resultaba extraordinariamente complicado desde el punto de vista geoclimático, político y organizativo.

Esto unido a lo complejo de la actividad de rescate subacuático (incluyendo el buceo, para ese entonces realizado con métodos muy primarios), originó que los trabajos se alargaran casi medio año.

Los testimonios recogidos en La Habana y Nueva España son elocuentes al respecto. El 9 de agosto, en San Cristóbal, se tomó declaración a 6 desconocidos personajes que debieron alcanzar la tierra *en algún tipo de improvisada embarcación* por la costa sur de La Habana, contando para ello con apenas 20 días (20):

«... A esta villa (...) por tierra seis hombres que iban en la Flota del General Pedro de las Roelas dicen que a 18 de mes de julio al cuarto de alba en la costa de esta isla a la banda del Sur en los Jardines, cerca de la Isla de Pinos y con buen temporal encallo la Capitana y la Galeasa de Pedro Menendez y otros dos navios gruesos y un Patax (Patache) el General se fue a la Almiranta y el visitador de la Nueva España dicen que quedaron allí 400 personas...»

El volumen y la intensidad de los trabajos no menguaban, de forma tal que un año después los oficiales encargados de controlar los valores de la Corona en Nueva España estaban en condiciones de comunicarle al soberano un cálculo aproximado de lo recobrado (21):

«... en la carta de septiembre escribimos V.M. como de los 217 quintales de azogue que enviaron por (cuenta) de S.M. en los navios que vino por el general Pedro de las Roelas se había perdido en Los Jardines. Lo que venía en los navios de Pedro Menéndez Márquez y Hernán Ruiz que era la mitad y más (...) de lo que se perdió en Los Jardines ha llegado a la Veracruz 40 quintales que el Gobernador de La Habana parece que hizo sacar con cierto navio o barcos que envió allá...»

(20) AGI. Contratación, n.º 2925. Carta del 9 de agosto de 1563, fechada en La Habana.

(21) AGI. Contratación, n.º 2925. Carta de los oficiales del Tesoro al rey fechada en México el 20 de noviembre de 1564.

Para la ejecución de las labores de salvamento, el Gobierno escogió al capitán Gómez de Rojas con una flotilla de embarcaciones y hombres suficientes para rescatar el máximo de recursos. Rojas permaneció controlando el área del desastre durante setenta y dos días con 6 barcos actuando bajo sus órdenes (22).

Como es de suponer, el inventario de los bienes rescatados se hizo en el sitio del naufragio, si bien el orden, honradez y disciplina no serán las cualidades que cualificarán esta labor, pues los intereses particulares se sobrepondrán a los sociales.

Pero dejemos este interesante punto para más adelante y, por el momento, veamos la diversidad de objetos relacionados en el siguiente cargo (23):

«En el Cayo de la Cruz en 12 días de Octubre de 1563 ante el señor Gómez de Rojas, juez de comisión y veedor de la ropa y otras cosas que se salvaron (...) en los Jardines (...) y en presencia de mi Francisco Zapata escribano de Gobernación de la isla de Cuba (...) pareció frente Juan Pascual personaje trae a cargo los dos barcos de Juan de Rojas que con licencia (...) vinieron a salvar y escapar ropas de los dichos navios (...) y las cosas que registro y embarco son las siguientes:

- 17 cajones de azogue
- 733 varas de terciopelo: negro, azul, carmesí, amarillo
- 406 varas de raso: carmesí amarillo, pardo
- 495 varas de tafetán: negro, verde, azul
- 36 varas de paño
- 2.400 varas de lienzo
- 84 arrobas de cera
- 60 candeleros de azofar
- 60 frenos de jinetes
- 60 frenos de mula
- 20 sartenes
- 100 cerrojos
- 60 candados
- 10 pares de estuvas jinetes
- 66 pailas
- 45 cerraduras
- 100 bacinillas de azofar
- 8 acadones
- 23 rejas de arar
- 45 almohadas
- 10 incensarios de latón
- 6 calabozos
- 46 manojos de hilo de alambre

(22) AGI. Santo Domingo 127

(23) AGI. Contratación, n.º 2925.

- 4 bacines de barbero
- 12 manojos de vergas de hierro
- 14 marcos de presas
- 16 docenas de espuelas de bridas
- 150 machetes
- 1. 400 cuchillos de desollar
- un barril de herraduras
- 2.5 cajones de herrajes de carreta
- 4 cajones de herrajes de puertas
- 36 tijeras de arriero
- 50 tijeras de despabilar
- 2 bacinas grandes de azofar
- 2 calderas grandes
- 80 platos y escudillas de peltre
- 2 romanas
- un barril de azafrán
- un cofre pequeño de pimienta y clavo
- 34 cordobanes
- un bernegal que parece de plata que tiene dos asas con pie se halló en una caja que tenía ropa de vestir podrida que encima tenía un rotulador en dos renglones que decía: De Penilla, visitador
- una reja de hierro para una ventana
- un dosel de terciopelo carmesí con las cenefas de damasco carmesí
- 4 cojines de terciopelo negro
- 3 asientos de sillas con 3 espalderas de terciopelo negro
- unos estribos jinetes marinos tallados
- 44 arcabuces».

Este listado, además de mencionar las piezas rescatadas, nos resulta extraordinariamente interesante toda vez que podemos conocer los géneros que en el tercer cuarto del siglo XVI constituían objeto de exportación desde la metrópoli a las colonias americanas. La variedad de elementos es realmente sorprendente y nos pone a tono con producciones españolas quizás destinadas en exclusiva al Nuevo Mundo.

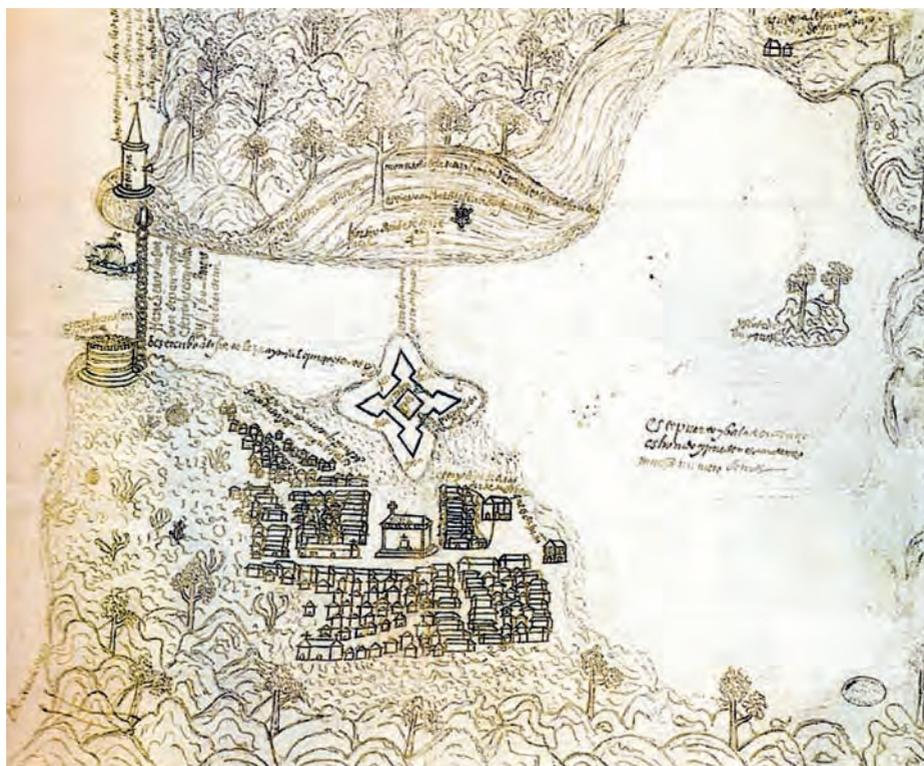
Todo parece indicar que el centro principal desde donde se ordenaba el rescate radicaba en Nueva España, puerto principal hacia el cual estaban destinadas las mercaderías europeas.

De este modo, enviado por el mismísimo representante del rey en Nueva España, se comisiona un buque para que hagan el viaje hasta La Habana, de vacío, con el objetivo de recoger lo rescatado y guardado en este puerto.

Es por esto, a riesgo de abundar en citas documentales que consideramos oportuno referenciar lo siguiente (24):

(24) AGI. Justicia, 90; Fondos 1565-1579.

«En la villa de La Habana (...) en 23 días de Febrero de año (...) 1563 pareció presente Diego de Luna señor y maestre del navío nombrado *N.S. Concepción* que al presente esta surto en este puerto(...) el vino a este puerto desde la Nueva España por mandado del Ilustrísimo Señor Visorrey y mercaderes de ella para salvar las mercaderías de las naos que se perdieron en Los Jardines (...) y porque ahora de presente la ha dado y entregado todas las mercaderías azogue de S.M. y esclavos que en esta villa se han salvado y se le entregaron por Diego de Mazariegos Gobernador de esta Isla...»



San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI. *Archivo General de Indias*.

Entre la carga recuperada aparecieron piezas correspondientes a la indumentaria del arzobispo de Santo Domingo, de incalculable valor testimonial vinculado al ornamento e instrumental de la liturgia, por lo que consideramos oportuno incluirlo a continuación (25):

(25) AGI. Contratación, n.º 2.925.

«... una casulla en tafetán enforrada de tafetán carmesí, con la cenefa bordada de hilo de oro, una casulla de red aforrada en tafetan encarnado con su cenefa de hilo de oro y seda, 2 faldones de raso blanco recamados de oro, 2 faldones y bocamangas de red, una casulla de terciopelo amarillo bordada de oro si aforro, una estola y un manipulo de tafetán blanco aforrada en tafetán colorado, 2 almaticas de tafetan blanco, 2 pedazos de pasamano de la Guarnición de un alba, el gremial de raso blanco bordado y aforrado en tafetán blanco, una estola y un manipulo de cazuela de red, un paño de mano de Holanda de red de hilo de oro, un anito, dos corporales con tres hijuelas y dos paños en que están envueltos, unos guantes de aguja de seda, un singulo de sea blanca, un anillo de pontifical con un diamante, una cruz de oro con una esmeralda en el pie y le faltan las prestas de los brazos y cabeza y un sello de plata que van dentro en los guantes de aguja...»

De una lectura elemental nos percatamos de que falta una gran parte del ajuar del arzobispo, sobre todo aquel vinculado a los metales preciosos, aparentemente incautado por los rescatadores. Solamente fueron entregadas algunas ropas y dos piezas valiosas, lo demás parece que fue destinado a cubrir los gastos por la pérdida de los buques, sin respetar en absoluto que fueran pertenencias de la iglesia católica.

Por otra parte, si organizar una flota resultaba algo extremadamente complejo y arduo por la cantidad de detalles necesarios a considerar, la ocurrencia de un naufragio generaba todo un movimiento práctico y legal que podía extenderse por varios años.

En tanto se transportaban cantidades enormes de mercaderías, las reacciones ante las pérdidas no se hacían esperar. Los comerciantes, con interés económico a bordo de los barcos, ponían, en ocasiones, su futuro en juego, asumiendo el riesgo que podía dar al traste con su posición no sólo económica, sino social.

Generalmente la economía siempre ha controlado a la sociedad, de un modo u otro. A veces de forma abierta, en otras ocasiones veladamente. Lo cierto es que, aparte del rey, eran muchos los interesados en proteger los buques cargados de riquezas y no ha faltado en la historia de la «Carrera» algún que otro piloto pirata que haya conducido su nave, con peligro incluso para su propia vida, a un naufragio seguro con tal de llevarse una parte de la carga recuperada.

El proceso judicial

La Casa de Contratación vigilaba de forma eficaz lo relacionado con los embarques y, por supuesto, los posibles accidentes. No es de extrañar entonces que se emprendieran pesquisas profundas luego de cada naufragio, aumentando la intensidad dependiendo de coyunturas específicas.

Demostrativo de esto es que en una fecha tan temprana como 1563, apenas dos años después de regularizado el patrón de embarque español, el desastre de la flota de Roelas provocó una amplia investigación cuyo objeto estaba encaminado no sólo a depurar responsabilidades sobre las causas del naufragio, sino sobre lo sucedido con posterioridad, léase el rescate.

A lo anteriormente expuesto hay que añadir las dificultades para la comunicación, que podía tardar semanas e incluso meses, dilatándose extraordinariamente algunos procesos llegando al punto de caer en el olvido o en el desinterés, tanto por parte de los interesados como de las autoridades encargadas de dilucidar el hecho.

Particularizando en la flota objeto de estudio, hemos visto que el sistema de información inherente al naufragio funcionó rápidamente, estableciéndose las coordenadas necesarias para su localización y movilizándose con toda la rapidez necesaria y posible los recursos para el salvamento. Evidentemente existieron irregularidades que llegaron de un modo u otro a las autoridades encargadas de controlar y supervisar estos complejos procesos, pues en el año 1565 se abre un proceso judicial en virtud de aclarar los pormenores del suceso.

Se preparó un cuestionario con las preguntas que pudieran establecer claridad sobre las denuncias o incidencias llegadas a oídos de los funcionarios de la Casa de Contratación, con toda la suspicacia e inteligencia caracterizadora de una época donde el gobernador de La Habana, por ejemplo, era un figura que se podía cuestionar, pero inteligente y delicadamente, sin olvidar que era un representante del rey, y por tanto estaba bajo su amparo.

Creemos oportuno listar algunas de las preguntas más importantes y que aclararán mucho el *modus operandi*, organizándolas de acuerdo a lo que se proponen esclarecer (26).

De este modo tenemos una primera pregunta en función de establecer la identidad de los encargados del rescate:

«1. Preguntando si conocen a Gómez de Rojas y a Francisco Zapata (...) vecinos de esta villa».

El próximo bloque del interrogatorio se encamina a definir no sólo la identidad de Rojas y Zapata, sino sus jerarquías y entra a dilucidar la misión que le encomienda el gobernador Mazariegos, además del salario que se les paga, quedando evidente y claro que van a cumplir una misión específica:

«2. Si saben que luego como se supo en esta villa la pérdida de las naos de que era general Pedro de la Róelas el dicho Diego de Mazariegos dio comisión al dicho Gómez de Rojas para que fuese a los dichos Jardines

(26) AGI, Justicia 89, folios 17-18v. Todas estas preguntas están recogidas en los fondos de la Residencia que fue tomada a Diego Mazariegos, gobernador que fue de la isla de Cuba. Año 1564.

e inventariase toda las ropas y mercaderías que hallase y lo pusiese en cobro y trajese a esta villa y por ello le dio 200 ducados de salario y que llevase consigo al dicho Francisco Zapata con otro tanto salario por mando».

En la próxima pregunta comienzan a manejarse aspectos vinculados a la actitud de Rojas y Zapata ante los naufragos y los bienes que trasladaban. Evidentemente resultaría muy difícil saber si la tripulación y los pasajeros de los diferentes buques perdidos se habían apropiado indebidamente de mercaderías que no eran propias, algo común en aquellos momentos, y los dos oficiales de la ley debían proceder contra estos delitos sin contemplaciones, y hasta aquí no existe nada sospechoso en la actitud de los comisionados. Veamos:

«3. Yten. Si saben que al dicho tiempo el dicho Gómez de Rojas salió de este puerto (...) y llevó con el ciertos barcos para traer en ellos ropas y mercaderías que allí hallasen y encontró al tiempo que iba en la costa de esta isla con la gente que venía y había escapado de los navios perdidos y les tomó y quitó a muchos de ellos por fuerza contra su voluntad muchas joyas de oro y otras cosas de mucho valor diciendo que se lo quería guardar y traer a esta villa en los dichos barcos y después se quedó con todo ello y nunca se los volvió y los suso dichos se quejaban de ello diciendo que se lo había tomado por fuerza y contra su voluntad y no se lo había querido volver».

El nivel del interrogatorio continúa subiendo de tono intentando inculpar a Rojas y Zapata como ladrones, que ya no respondía a una orden real, sino, sencillamente, que estaban robando abierta e impunemente, tal y como se desprende de las siguientes interrogantes:

«4. Yten. Si saben que al tiempo que el dicho Gómez de Rojas llegó a Los Jardines en el cayo y isleta donde se ponían todas las mercaderías y ropas que se salvaron de los dichos navíos perdidos tenía toldo hecho de velas a parte donde ponía y escondía todas las buenas piezas de sedas y telillas de oro, plata labrada y otras cosas de mucho precio».

«5. Yten. Si saben que todas las piezas de terciopelo y telillas de oro, plata labrada, hilo de oro y una cama de terciopelo con sus flocaduras de oro y otras cortinas de oro y seda toda la demás ropa contenida en la pregunta antes que esta la metieron los suso dichos Gómez de Rojas y Francisco Zapata (...) y hicieron meter en ciertas cajas (...) y liaron las dichas cajas y las metieron en los barcos y las trajeron al puerto del Caxio (...)».

«6. Yten. Si saben que llegados que fueron al dicho puerto de Caxio los suso dichos sacaron la dicha ropa de las dichas cajas y hicieron de ellos muchos lios y la pusieron y guardaron en el monte en un rancho (...) donde les tuvo la dicha ropa escondida todo el tiempo que la gente que fue por el azogue de S.M estuvo en el dicho puerto de Caxio (...)».

Aparentemente Gómez de Rojas y Zapata no operaban solos y luego de reservarse lo mejor de las mercaderías rescatadas, involucraron en el lucrativo negocio a uno de los personajes más respetados de Villa de San Cristóbal por aquellos tiempos, nos referimos nada menos y nada más que a Alonso de Rojas:

«7. Yten. Si saben que después de venida toda la gente que había en Caxio los suso dichos Gómez de Rojas y Francisco de Zapata hicieron carga y trajeron todos los dichos lios de ropa y otras cosas que tenían escondidas en el dicho rancho y otras y lo pusieron y escondieron en una estancia de Alonso de Rojas vecino de esta villa, que está en el río de la Chorrera, legua y media de esta villa y allí lo tuvieron escondido algunos días y después lo trajeron de noche en unas mulas a esta dicha villa y lo metieron en casa del dicho Gómez de Rojas».

No cabe duda a esta altura sobre el proceder de estos hombres, pues de otro modo no se hubiera suscitado un juicio tan incriminante contra ellos, siendo como eran personas de toda confianza del Gobernador. En su afán de lucro no sólo les arrebataron las propiedades a los marineros náufragos, sino que no compartieron el botín con sus compañeros, bien por ambición o por no verse comprometidos. Las siguientes preguntas así lo demuestran:

«8. Yten. Si saben que estando (...) en los Jardines haciendo sacar la dicha ropa se sacó una pieza de damasco carmesí muy buena (...) que el dicho Gómez de Rojas la trajo escondidamente (...) y después lo gastó y vendió y hizo de ella lo que quiso (...)»

«9. Yten. Si saben que los marineros y otras gentes que fue con el dicho Gómez de Rojas y Francisco de Zapata para salvar la dicha ropa después venidos a esta villa se quejaban diciendo que los suso dichos no les quería dar parte de toda la buena ropa que había sacado y tenían escondida (...)»

«10. Yten. Si saben que los arcabuces, partesanas, alabardas y otras armas que salvaron de los navíos que se perdieron en los Jardines tomando lo mejor (...)»

Como todos sabemos, los productos venidos de la metrópoli eran de mucha estima en las colonias en tanto no eran producidos en las mismas. Su

posesión era un bien inestimable y rápidamente convertible en dinero contante y sonante, no sólo en La Habana, sino en cualquiera de las provincias para ese entonces medianamente establecidas. El «situado» no siempre llegaba puntualmente ni en las cantidades demandadas, provocando esto una especulación comercial intensa. Rojas y Zapata eran parte de esta realidad y, por ello, deciden comerciar con los productos robados.

«11. Yten. Si saben que los suso dichos Gómez de Rojas y Francisco de Zapata después que vinieron de los dichos Jardines ambos y cada uno de ellos han vendido y hecho vender muchas sedas de todos colores, terciopelos, rasos, damascos, tafetanes (...) muchos cuencos de toda suerte, muchos arcabuces, partesanas, alabardas, espadas y otras armas y frenos y estribos y unos estribos de plata, peltre, y otras muchas cosas y parte de ello enviaron a vender la tierra adentro en esta isla y a las islas de Santo Domingo y provincias de Yucatán y Campeche (...)»

Por último, y para que no quedara duda sobre la pureza del proceso seguido, se persigue dilucidar el nivel de complicidad del propio gobernador en persona:

«12. Yten. Si saben que vino a su noticia que los dichos Gómez de Rojas y Francisco Zapata dieron alguna parte de la dicha ropa al dicho Diego de Mazariegos Gobernador».

Los testimonios

Obviamente este proceso debe ir acompañado de los testimonios de personas vinculadas de una forma u otra al naufragio y destino posterior de los valores trasladados en los barcos al mando de Roelas. Para esto se les toma declaraciones a más de 25 testigos entre los cuales se encontraba la flor y nata de la pujante villa. A riesgo de cargar excesivamente el trabajo, incluimos algunos de los más significativos (27):

Testimonio de Juan de Inestrosa (tesorero), dado en La Habana el 12 de enero de 1566:

«... una persona que vino de Nueva España con poder de los mercaderes a salvar y cobrar las mercaderías que se sacasen de las dichas naos perdidas que sabía que se habían salvado dos piezas de damascos blancos muy buenos y que no lo habían dado parte de ellos ...» (f. 54).

(27) AGI, Justicia 89. Los folios irán al final de cada testimonio.

Testimonio de Alonso Suárez de Toledo (vecino de La Habana), dado el 15 de enero de 1566:

«... oyó quejarse algunas personas de las dichas pérdidas que vinieron (...) que el dicho Gómez de Rojas les había tomado ciertos pasamanos de oro, hilo de oro, y una alfombra y otras cosas que este testigo no tiene memoria...» (f. 60).

Testimonio de Diego de Soto (vecino de La Habana), dado el 17 de enero de 1566:

«... el dicho Gómez de Rojas trajo muchas piezas y otras en cubierta demás de las que trajo por inventario (...) vio como el dicho Gómez de Rojas dio a un marinero (no se acuerda este testigo como se llamaba) un estribo y un candelabro y una bacinilla de esta isla...» (f. 66-67).

Testimonio de Alonso de Rojas (vecino de La Habana), dado el 21 de enero de 1566:

«... oyó decir que había visto pasar una noche a media noche dos mulas cargadas y entrar en casa de Gómez de Rojas (...) con una cama o dos de terciopelo carmesí que era del Licenciado Valderrama visitador de la plata (...) que el dicho Gómez de Rojas había enviado a vender sedas y otras cosas en el navío de Hernán Manrique de Rojas su hermano fuera Nueva España (...) vio que trajeron ocho arcabuces en casa de Diego de Mazariegos que creen que eran de 30 para arriba y sabe que el dicho Gobernador los repartió entre los vecinos...» (f. 73, 74).

«otras cosas en el navío de Hernán Manrique de Rojas su hermano fuera Nueva España (...) vio que trajeron ocho arcabuces en casa de Diego de Mazariegos que creen que eran de 30 para arriba y sabe que el dicho Gobernador los repartió entre los vecinos...» (f. 73, 74).

Testimonio de Alonso de Rojas, vecino de La Habana (29 de agosto de 1566). Vuelve a dar testimonio Alonso de Rojas, casi nueve meses después del anterior, y mantiene una postura discreta, que no dañe a los implicados:

«... que el dicho Diego de Mazariegos hizo diligencias para enviar a salvar la gente y mercaderías que se perdieron en Los Jardines y envió por tierra indios que buscasen la gente que venia por tierra y envió barcos por la mar que iban en ello Gómez de Rojas por Juez y Francisco Zapata por escribano y hiendo hallaron en el camino mucha gente de la perdida y la trajo a esta villa...los hizo aposentar entre los vecinos que les dieron de comer y vestir cada uno como podía y después volvieron los barcos a buscar mas gente y salvar la mercadería...» (850- 850v.)

Testimonio de Marco Aragonés, marinero:

«... vio que la buena ropa que se sacaba de día que se guardaba en el dicho toldo anochecer en el y cuando venía la mañana no aparecía ni se hallaba (...) que este testigo halló una libra de hilo de oro de Florencia y el dicho Gómez de Rojas se lo tomó por fuerza (...) dijo que la dicha ropa eran terciopelos y damascos y rasos y tafetanes y una cama de seda y terciopelo carmesí con sus flecos de guarnición entera y que Zapata tomó dos libras de hilo de oro (...) y vio que escondieron estribos en las dichas cajas (...) candados o frenos y ruanes lienzos (...) que era mucho lo que escondieron de sedas y de todo lo demás (...) una pieza de terciopelo carmesí de 67 abras (...) que siempre escondía lo mejor (...) apartaron en el Cayo de la Cruz en los Jardines una pieza de damasco carmesí (...) que podría tener 50 varas (...) vio que sacaron 46 arcabuces de la mar y muchos patronas...» (f. 98- 99).

Testimonio de Sebastián López, tomado en La Habana el 14 de febrero de 1566:

«... este testigo fue con el dicho Gómez de Rojas y vio como hizo el dicho toldo en el dicho cayo donde se recogían todas las sedas y todo lo que se hallaba en las dichas naos perdidas bueno y malo lo metían en el dicho toldo (...) oyó decir que habían traído de noche bestias cargadas del río con sedas y las demás cosas y las habían metido en la casa del dicho Gómez de Rojas...» (f. 119-120).

Testimonio de Hernán Rodríguez. Residente en La Habana, dado el 21 de abril de 1564:

«... este testigo fue en uno de ellos (los barcos que fueron al rescate) que es de Juan de Rojas (...) el dicho Gómez de Rojas trujo ocultas para sí 30 piezas de lienzo cada una de ellas tendría hasta 11 ó 12 varas (...) y seis pares de estribos jinetes que los había escapado y sacado de bajo del agua que eran de plata...» (f.380- 380 v.).

Tal y como se habrá podido apreciar, si incriminatorias eran las preguntas en sí mismas, algunos de los testimonios, aunque cautelosos, no dejan margen a dudas sobre la actuación de los oficiales comisionados para el rescate. Evidentemente, éstos vieron la posibilidad de enriquecerse rápido y sin inversión de capital, ya que Mazariegos incluso les pagaba por un servicio que cumplieron al pie de la letra.

Dilucidar cuanto se había podido salvar era algo bien complejo y que dependía en última instancia de los esfuerzos de Gómez y Zapata, aunque no los únicos interesados en el rico botín. No debemos olvidar que al salir de España hubo que botar mercancías, pues los barcos venían atestados de ellas,

lo que, como vimos en el acápite de los preparativos, provocó la airada protesta de los mercaderes.

Por otra parte, la rapiña no estaba limitada solamente a los enviados de Mazariegos, uno de los oficiales principales de la flota y maestre de la galera de 350 toneladas nombrada *San Salvador*, Pedro Menéndez Márquez, una vez recuperado del incidente se apresura a rescatar la carga de su nave, obviamente no limitando su actividad y apropiándose de lo que podía. Pedro Menéndez era un avezado marino, tras ver destrozada su galera tomó el batel de la misma salvando a los naufragos, dedicándose a continuación al socorro de los desventurados buques. Esto provocó que se le formara juicio para esclarecer los hechos elaborándose un cuestionario similar al anteriormente citado, pero especificando el nivel de comprometimiento con los hechos de parte de los aquí encartados (28).

Interrogatorio

Repetiremos el procedimiento para los anteriores cuestionarios.

«2. Iten. Si saben que abriendo la dicha galeaza tocado en los jardines el dicho Pedro Menéndez tomó el batel de ella para ir a las dichas naos perdidas (...) asimismo se metió el dicho Hernán Miranda y fueron donde se habían perdido las otras tres o cuatro naos y de ellas sacaron y toman muchas joyas de oro y plata labrada les habían los pasajeros que en ellas iban (...) y las llevaron muchas piezas de plata labrada y sedas y paños (...) y otras mercaderías...» (f. 365-366).

«3. Iten. Si saben que las piezas de plata y oro y sedas y paños y otras mercaderías (...) el dicho Hernán de Miranda ayudaba a hacer lios y meter en el batel de Pedro Menéndez (...) y las llevaron a guardar a los Lucayos donde el dicho Hernán de Miranda quedaba guardándolo y beneficiándolo mientras el dicho Pedro Menéndez iba y venía a las dichas naos a traer las mercaderías...» (f. 365-366).

«6. Iten. Si saben (...) que vendió en La Habana otras muchas joyas y piezas que salvó de las naos perdidas...» (f. 365-366).

«7. Iten. Si saben que Hernán de Miranda (...) tomó particularmente un collar de oro grande con sesenta y ocho perlas que valían más de 200 ducados y así mismo una sortija con cinco diamantes (...) y un crucifijo de plata pequeño y otras partida de oro (...) y unas cuentas de cristal...» (f. 365-366).

(28) Igualmente contenido en la Residencia tomada a Mazariegos, AGI, Justicia, 89.

Veamos a continuación, nuevamente, los testimonios de los ilustres implicados de la villa, en tanto resultan definitorios para dirimir los niveles de responsabilidad sobre los hechos.

Muchos de los personajes que se prestan para facilitarle el paso a la justicia son hombres y mujeres que dignificaron el nivel social de San Cristóbal por esta época, aunque no podemos olvidar que eran seres humanos integrantes de una compleja sociedad con sus defectos y virtudes, así como con diferentes niveles de relación con los hombres juzgados. Sin embargo todos son francamente incriminatorios, por lo que resulta complejo admitir que todos estuvieran complotados y mintieran.

Testimonios

Testimonio de María Delgada, mujer de Pedro Velasco:

«... oyó decir que el dicho Pedro Menéndez había llevado la plata labrada del visitador...» (f. 368).

Testimonio de Violante de Angulo, mujer del Dr. Angulo que fue gobernador de la isla:

«... el dicho Hernán de Miranda trajo una caja mediana y otras cajetas larga (...) venían unas sortijas de oro (...) unas piezas de oro y unas perlas (...) un cáliz dorado y unas vinagreras doradas de plata y un plato de plata mediano dorado (...) y dos tazas pequeñas de plata con sus pies dorados, un jarro de plata dorado...» (f. 368-368 V.).

Testimonio de Francisco de Calona, maestre mayor de la obra de la fortaleza:

«... oyó decir a doña Violente (...) que trajeron a su casa para que las guardase un cofrecillo (...) iban muchas joyas de oro y muy buenas y en el dicho aposento vio que habia cosas de oro labrado y este testigo sabe que Juan de Miranda vendió la hechura de un crucifijo de oro con una cadenilla de oro (...) se vendían de joyas de oro en la casa del mismo Gómez de Rojas (...) y el dicho Pedro Menéndez Márquez le respondió que cosas que habían traído para aprovechar pues habían perdido tanto que en el monte habían tenido ha escondido (...) que la dicha plata era del Visitador y el Arzobispo (...) porque sabía que su vajilla se había perdido (...) y tiene por cierto que la dicha plata que perduro Pedro Menéndez oculto era del Visitador...» (f. 374 v-375).

Testimonio de Leonor de Peralta, mujer de Francisco de Calona:

«... vio el día que vino en el batel de Pedro Menéndez dos lios en dos sábanas de plata labrada en los cuales lios venían platos de plata, y

salpimenteros, azucareros, dos cruces de plata, dos fuentes de plata, grandes tazas y jarros de plata (...) la cual plata oyó decir que era del arzobispo (...) que el dicho Pedro Menéndez había sacado mucha plata de la nao Capitana y de la galeaza...» (f. 377-378).

Testimonio de Martín Ochoa de Zulaybra, tripulante de una de las naos perdidas. Tomado en La Habana el 22 de abril de 1564:

«... de noche habían metido en esta villa ocultamente mucha cantidad de sedas de diferentes géneros y colores (...) y otras cosas que habían quitado y joyas de oro que habían tomado y hallado en poder de los marineros en Los Jardines (...) oyó decir públicamente que Pedro Menéndez traía de la galeaza que se perdió en los dichos Jardines había hallado y escapado cantidad de plata de servicio y joyas que decía eran del licenciado Valderrama, visitador que venía en la dicha nao que la trujo en su batel hasta el río de Chorrera que está cerca de esta villa (...) y que después el dijo Pedro Menéndez (...) la había tomado y llevado en su poder a España...» (f. 387).

Estas cinco declaraciones, escogidas entre un total de 19 y que nos abstuimos de citar íntegramente para no hacer demasiado extenso el trabajo, demuestran fehacientemente que Menéndez y sus hombres de confianza se apropiaron de mercancías que no eran propias, cometiendo actos de pillaje como cualquier enemigo de la corona, no respetando ni los ornamentos del arzobispo ni las propiedades del visitador, ambos cargos de los más respetados en el Nuevo Mundo.

Por otra parte, todo este proceso judicial duró casi tres años, y en él se cuestiona la actitud, incluso del gobernador Mazariegos, toda vez que fue él quien designó a los oficiales que estaban al frente del rescate. Todo apunta a que no sólo actuó con pasividad y encubrimiento, sino que se benefició con la operación. El cargo 205 así lo confirma:

«Cargo n.º 205. Iten. Se le hace cargo al dicho Diego de Mazariegos que habiendo dado poder y comisión a Gómez de Rojas vecino de esta villa para que fue a sacar de los navíos que se perdieron en Los Jardines y que llevase consigo a Francisco de Zapata y habiendo ido a sacar la dicha ropa de sedas y oro y plata y joyas y plata labrada y las demás mercaderías que hallasen inventaría todo y pone ello a recaudo y traer ello a esta villa para dárselo y entregárselo a sus dueños y habiendo los suso dichos escondido y tomado mucha ropa y vendido la y hecho su voluntad de ella y de otras cosas de las que se sacaron de los dichos navíos siendo público y notorio en esta villa el dicho Diego de Mazariegos no hizo información contra los suso (...) ni los prendió ni castigó (...) que siendo público y notorio en esta villa que se sacó y salvó mucha cantidad de plata labradas y joyas de Los Jardines por otras personas particulares...» (f. 575- 575 v.).

Aparentemente ninguno de los implicados sufrió el peso de la justicia, toda vez que el gobernador en persona estaba implicado o lo implicaron en lo sucedido. Por otra parte, se trataba de personas que tenían en ese momento el control de la justicia y que se conocían muy bien entre si, prestándose, de seguro, numerosos servicios. Un ejemplo más que elocuente es el siguiente (29):

«En septiembre de 1565, Mazariegos fue sustituido como gobernador de Cuba por el almirante Francisco García Osorio de Sandoval. Una vez entregado el mando, cuando Mazariegos navegaba frente al Mariel rumbo al continente, el galeón que lo conducía fue atacado por dos galeras piratas mandadas por Fornoux y Lacroix.

Los piratas, tras breve lucha, lograron apoderarse del galeón español e hicieron prisionero a Mazariegos. Exigieron un fuerte rescate por su persona y, para lograrlo, éste mandó a La Habana a uno de sus hijos que lo acompañaba. Cuando Osorio de Sandoval supo el caso, logró entretejer a los piratas el tiempo necesario para ordenar a Menéndez Márquez, sobrino de Menéndez de Avilés, que estaba en el puerto de La Habana, que saliese en persecución de los piratas. Y aunque estos ofrecieron dura resistencia, tras un duro combate que causó quince bajas a los franceses, Márquez logró vencerlos, rescatar a Mazariegos y hacer prisionera a la restante tripulación. Más de cincuenta piratas franceses fueron conducidos a La Habana, donde fueron dedicados a trabajos de fortificación y a la agricultura» (30):

Esto sucedía a dos años del naufragio y cuando todavía el juicio no se había dado por concluido, pues el papeleo en las cortes españolas era de lento caminar. Todo parece indicar que el tema sufrió la pena impuesta por el olvido, ante la incapacidad de la justicia hecha por los hombres, de juzgarse a sí mismos.

Reflexiones finales

Valorar la actitud de los hombres es algo siempre de extraordinaria complejidad, máximo cuando nos separan más de cuatrocientos años de lo ocurrido. Entender su psicología y proceder, sólo puede lograrse tentativamente en base a la consulta de infinidad de documentos históricos que, al momento de ser redactados, van de la mano de otro hombre de ese tiempo, condicionado a su vez, por factores múltiples y que podía responder, en última instancia, a una forma similar de pensamiento, englobado en una sociedad y estratificación social que los marcará de forma objetiva.

(29) AGI. Justicia, 90; Fondos 1565-1579.

(30) Mota, *ob. cit.* 1984: 53-54.

Es por esto que sólo nos atenderemos a mostrar los hechos que podemos extraer de la documentación consultada, sin que implique un juicio social ni conductual sobre la actitud de los protagonistas.

No poseemos elemento alguno que apunte a que la pérdida de la Flota de Roelas del año 1563 haya sido parte de una conspiración, más bien estuvo relacionada con la falta de pericia de los pilotos, descuido circunstancial, desconocimiento de la zona en que se navegaba y a las características extraordinariamente complejas de la misma.

Se perdieron un total de cuatro embarcaciones, entre ellas la *Almiranta* donde por poco pierde la vida el general Roelas.

El rescate se organizó con prontitud desde varios de los puertos más importantes del momento y que tenían una relación geográfica con el suceso, a saber La Habana y Veracruz. Para ello se enviaron al lugar embarcaciones, hombres y bastimentos.

Aparentemente el naufragio ocurrió sobre la escollera al sur de Cayo Cantiles y Cayo Rosario, cerca del paraje conocido como Cabezo del Zambo, prolongación al sur de la barrera arrecifal que delimita la plataforma.

Hubo que lamentar la pérdida de vidas humanas; pero tomando en consideración la cantidad de personas que venían a bordo, las muertes fueron mínimas, gracias a que se obró con diligencia.

Se rescató parte de la carga consignada por el rey, sobre todo el azogue, imprescindible para refinar el preciado oro y la plata extraídos de las minas americanas.

Las pertenencias que viajaban a bordo fueron objeto de pillaje y saqueo justamente por los encargados del rescate, como Gómez de Rojas, Zapata, Menéndez Márquez, etc., quienes procuraron a toda costa resarcirse de los daños producidos en el naufragio.

No se detuvieron ante la importancia del visitador ni ante la santidad del arzobispo, robando de forma evidente todo aquello que pudiera convertirse rápidamente en dinero.

Pese al juicio formulado contra estos personajes, incluyendo a Mazariegos, no se inculpó a ninguno de ellos hasta donde pudimos investigar, quedando el desastre de la flota de Don Pedro de las Roelas como una lamentable pérdida naval del siglo XVI.

«LA VIDA DE LA GALERA, DÈLA DIOS A QUIEN LA QUIERA» (*)

Antonio GARCÍA-MOLINA RIQUELME
Coronel Auditor (R)

La galera, buque impulsado a remo y a vela (1), es tal vez uno de los navíos más conocidos, no sólo desde el punto de vista técnico, por las publicaciones a él dedicadas (2), o hechos históricos en que su participación fue decisiva (3), sino que lo es también en lo que constituía la vida diaria a bordo. Esto último es debido, sobre todo, a la literatura del Siglo de Oro que sitúa en dicha embarcación lances de muchos de sus personajes (4), puesto que los remos de la galera (5) eran un destino que el utilitarismo penal había dispues-

(*) Este trabajo pertenece al proyecto «Delincuencia y represión jurídica en España: teoría y praxis histórica de las figuras delictivas» DER 2009-11446-CO4-02 (subprograma juri.).

(1) Por tales características se le considera en las Partidas de Alfonso X el mejor navío para guerrear: «... E por esso es grande el poder destos atales, porque se ayudan del viento, quando lo han, e de los remos quando le es menester, e muchas vegadas de todo. Ca a estos los llaman galeas grandes e menores, a que dizen galeotas, e tardantes, e saetyas, e sarrantes.» *Partidas*, 2. 24. 7.

(2) OLESA MUÑO, F. F.: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid 1968, t. II, pp. 169-279; LASALA NAVARRO, G.: *Galeotes y Presidarios al servicio de la Marina de guerra de España*, Madrid, 1961, p. 26.

(3) Como es sabido, en la batalla de Lepanto fue mayoritaria la participación de galeras en ambos bandos.

(4) «—Advierta vuestra merced, dijo Sancho, que la justicia que es el mismo rey, no hace fuerza ni agravio a semejante gente, si no que los castiga en pena de sus delitos». CERVANTES SAAVEDRA, M.: *El ingenioso hidalgo...*, *op. cit.*, p. 171. Esta respuesta, dada a don Quijote por su escudero, a la vista de una «cadena» de galeotes, refleja exactamente el concepto del llamado Derecho penal real propio de la época de la Monarquía Absoluta.

«... A éstos se llegaban otros cuatro hombres, rampantes como leones de armas, todos agri-llados y condenados al hermano de Rómulo. Decían ellos que presto podrían decir que habían servido a su rey por mar y por tierra. No se podrá creer la notable alegría con que aguardaban su despacho.». QUEVEDO VILLEGAS, F. DE: *La vida del buscón llamado don Pablos*, Madrid, 1969, pp. 139-140.

«... Son también bienechoras nuestras las socorridas que de su sudor nos socorren, ansi en la trena como en las guras [galeras];...» CERVANTES SAAVEDRA, M.: *Rinconete y Cortadillo*, (Harry Sieber, Edit.), Madrid, 1995, p. 213.

ALEMÁN, M.: *Guzmán de Alfarache*, edición de José María Micó, Madrid 2005, pp. 496-499, 518-519. Guzmán es condenado a galeras y allí trata de salir de su desafortunada condición de remero desempeñando toda clase de oficios a bordo.

También el pícaro Estebanillo González embarca un tiempo en las galeras como soldado. *La vida y hechos de Estebanillo González*, edición de Antonio Carreira y Jesús Antonio Cid, Madrid 1990, t. I, pp. 67 y ss.

(5) El nombre genérico que recibían los remeros de las galeras era el de «chusma», apelativo que comprendía a toda la gente del remo, entre la que figuraban los «buenas boyas» que servían al remo a cambio de un sueldo y que se alistaban, más o menos espontáneamente, para

to para el cumplimiento de las penas impuestas (6) por las distintas jurisdicciones, que desde el siglo XV convivían en los distintos reinos que integraban la Monarquía Universal española (7). Tales relatos literarios tenían como telón de fondo, unas veces, combates gloriosos, otras, episodios de corsarios y piratas, y las más, penalidades de la chusma encadenada a los bancos.

Por ello, despierta la curiosidad una obra que enfoca a la galera bajo una óptica distinta, la de alguien totalmente ajeno a la dotación del buque y a la vida en la mar, como era el caso de un religioso del siglo XVI, fray Antonio de Guevara, al que le llama la atención todo lo que ocurre en el navío; al mismo tiempo le incomoda y, por ello lo critica, en ocasiones de forma exagerada, denotando, un total desconocimiento de lo que era la dura vida en la mar a bordo de los buques de la época; no obstante, lo cual, su escrito aporta sin duda algunos datos muy interesantes sobre dieta, vestidos, costumbres y usos propios de la mar.

Fray Antonio de Guevara y Noroña, personaje de la nobleza castellana que abandonó la vida de palacio al fallecer la reina Isabel la Católica para vestir el hábito franciscano, aunque luego volvió a la corte del emperador Carlos V donde desempeñó importantes cometidos, es recordado, principalmente, por sus obras *Relox de príncipes* y *Menosprecio de corte y alabanza de aldea*, la primera biográfica del emperador Marco Aurelio y la segunda, breve tratado de moral mundana en el que después de contraponer la vida de la corte y la del pueblo, con las ventajas e inconvenientes que cada una de ellas lleva consigo, concluye inclinándose por la vida sencilla y libre de cuidados propia de las pequeñas poblaciones (8).

servir por un tiempo —generalmente por una campaña—; y los «galeotes», los forzados condenados por sentencia judicial a servir remando, sin sueldo o contraprestación alguna. Éstos una vez cumplida la condena con frecuencia no recobraban la libertad por no existir otro remero que los sustituyera y continuaban a bordo, con sueldo y ración de «buenas boyas». Por último estaban los «esclavos», individuos que por el motivo que fuera —compra, prisioneros de guerra, etc.— tenían tal condición y habían perdido su libertad para siempre. Vid., LASALA NAVARRO, G.: *Galeotes y Presidarios...*, *op. cit.*, p. 26.

(6) La Nueva Recopilación estableció que en todos los casos en que hubiera posibilidad de conmutar una pena por la de galeras se hiciera. Del mismo modo, ordenaba que cuando hubiera que imponer pena arbitraria, se impusiera la de galeras. *Nueva Recopilación*, 8.13.4 y 6.

(7) Además de los reos condenados por la Jurisdicción Ordinaria eran llevados a las galeras los sentenciados a pena extraordinaria por el Santo Oficio de la Inquisición. Es de resaltar que el utilitarismo llegó a determinar la duración de la pena de galeras, pues en vez de fundar la extensión de la pena en criterios jurídicos se hacía según la rentabilidad del trabajo, por lo que el plazo mínimo de condena a galeras estaba condicionado a lo que un condenado tardaba en convertirse en un buen remero, plazo éste de dos años, por lo que la pena mínima siempre era de tres años. Sobre el utilitarismo penal vid., GACTO FERNÁNDEZ, E.: «Aproximación al Derecho penal de la Inquisición», en J. A. Escudero (edit.) *Perfiles jurídicos de la Inquisición española*, Madrid, 1989, p. 189; y GACTO FERNÁNDEZ, E.: «El delito de bigamia y la Inquisición española», en F. Tomás y Valiente y otros *Sexo barroco y otras transgresiones premodernas*, Madrid, 1990, pp. 141-143.

(8) Fray Antonio de Guevara y Noroña nació en Asturias hacia el año 1481, de noble familia pasó a la Corte como paje del príncipe don Juan. A la muerte de Isabel la Católica ingresó en el orden franciscano. Más tarde, aparece como juez de los Comuneros que en Casti-

Mucho menos conocido es un volumen singular, un breve tratado suyo, titulado *Arte de Marear, y Trabajos de la galera*, publicación que sorprende pues queda muy alejada de las exaltaciones bucólicas de la anterior, así como de las ocupaciones propias de la dignidad episcopal que ostentaba Guevara cuando lo compuso (9). Como anécdota hay que señalar que, aprovechando que el Pisuerga ya entonces pasaba por Valladolid, ambos textos fueron publicados conjuntamente en el año 1673, quedando el que va a ser objeto de estas líneas como un apéndice del primero (10).

El *Arte de Marear, y Trabajos de la galera* es un texto de reducida extensión, pues sólo consta de 32 páginas, y se halla integrado por una carta dedicatoria (algo muy común en la literatura de la época), la introducción y 10 sucintos capítulos.

La dedicatoria está dirigida a Francisco de los Cobos, importante personaje de aquel período (11), al que Guevara dedica (12) el libro que ha escrito, expresamente, *para quando anduvieredes por la mar* (13), a fin de prevenirlo acerca de los peligros, incertidumbres y fatigas de la navegación en general, así como de aquellos que el polifacético fraile consideraba propios de las galeras (14).

En el prólogo, con una prosa muy retórica que no abandona en toda la obra, ya nos deja ver la prevención que siente hacia la mar y hacia la galera en particular, y así sus primeras palabras las toma de un dicho popular de la época: *La vida de la galera, dèla Dios a quien la quiera*, refrán desdeñoso que cree han compuesto aquellos pocos que han escapado con bien de tal navío, y que sirve de título a este trabajo. Concluye el preliminar advirtiendo, a los

lla se habían levantado contra el emperador Carlos I del que era predicador, cronista y miembro de su Consejo. Designado inquisidor ocupó destinos en Toledo y Valencia hasta que fue elegido para obispo de Guadix. Acompañó al emperador en la conquista de Túnez y en sus viajes por Italia. Nombrado obispo de Mondoñedo en 1537, falleció ocho años después. Entre sus obras destacan *Relox de Príncipes*, más tarde refundido como *Libro Áureo del emperador Marco Aurelio, Décadas de Cesares, Epístolas familiares y libros de piedad como Oratorio de Religiosos y Monte Calvario*. Algunas de ellas fueron traducidas al francés y al inglés.

(9) En el año 1539, cuando era ya obispo de Mondoñedo.

(10) El título general de la obra es: *Menosprecio de Corte y alabanza de aldea, aviso de privados y doctrina de Cortesanos, Arte de Marear y Trabajos de la Galera*, Madrid 1673.

(11) Francisco de los Cobos (1477?-1547) fue regidor de Úbeda y Granada en el reinado de Fernando el Católico. Muerto éste, marchó a Flandes donde fue nombrado secretario de Carlos I al que acompañó en sus viajes y en su coronación como emperador. Comendador Mayor de León, Adelantado de Cazorla, Contador mayor de Castilla y miembro del Consejo de Estado.

(12) Hay que señalar que Guevara ya había escrito otra obra, titulada *Aviso de Privados*, que igualmente dedicó a Francisco de los Cobos. A ello hace referencia en la dedicatoria. *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 243.

(13) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 243.

(14) «... No os fieis, señor, en que siempre llevais buena galera; elegis buen Capitan; tomais buen piloto; os proveis de buen servicio, y aguardais buen tiempo: las quales cosas todas os han de hazer para tornar a la mar mas sospechoso, y menos seguro;» *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 242.

lectores de esta obra, de la que *muchos se espantarán, y algunos se reirán* (15), que no escribe de lo que ha oído a terceros, sino que todo el librito es fruto de su experiencia personal, pues ha navegado en galera por todo el Mediterráneo (16). No obstante, hay que señalar que, tal como el mismo Guevara reiteradamente indica, la crítica la realiza siempre desde la óptica de la persona que embarca como «pasajero» de dicho buque, es decir, aquél que no forma parte de la dotación y por el motivo que fuere se encuentra a bordo, como siempre fue su caso.

Los dos primeros capítulos constituyen una introducción histórica acerca del arte de navegar y de las galeras (17). Sitúa la invención de la navegación *de dos en dos remos* (18) con anterioridad a la guerra de Troya, y hace un repaso a la historia (19) y a la evolución de las galeras, conforme se va incrementando el número de remos y se construyen cada vez de mayor porte. Al propio tiempo, hace relación de los distintos pueblos que se lanzaron a la mar para ampliar sus dominios o para incrementar el comercio y, así, pasa revista a griegos, persas, egipcios, romanos, etc., a sus reyes o caudillos (Alcibiades, Temístocles, Julio César, Cleopatra, etc.) y a las innovaciones que introdujeron en sus naves, dando entonces entrada, no sólo a la historia, sino, en muchas ocasiones, a la leyenda e, incluso, a lo que personalmente considera y juzga como ficción (20). El relato está aderezado con anécdotas de los personajes históricos que cita, en las que exalta su valor y, al mismo tiempo, hace ver la dureza de la vida en la mar (21).

En el capítulo tercero, dedicado a exponer los peligros que lleva consigo navegar (22), se ocupa otra vez acerca de los orígenes de la navegación y para

(15) *Arte de Marear y...*, *op. cit.* p. 243.

(16) «... Todo lo que en esta materia diremos, y trataremos, han de saber todos los nuestros oyentes, que no lo oímos de otros, sino que lo experimentamos nos mismos; porque apenas ay puerto, ni cala, ni golfo en todo el mar Mediterraneo; en el qual no nos ayamos hallado, y aun en gran peligro visto.» En otro de los apartados de su obra manifiesta haber estado, siguiendo al emperador Carlos, en los «puertos de Barcelona, Mallorca, Cerdeña, la Goleta, Caller, Palermo, Micina, Rijoles, Nápoles, Gayera, Civita vieja, Genova, Niça, Trujus, Tolón, y Aguas Muertas» *Arte de Marear y...*, *op. cit.* p. 267.

(17) El capítulo primero se titula: *De las cosas muy monstruosas que cuentan muchos Historiadores en cosas de galeras*; el segundo: *De los primeros inventores de galeras y de quando y como començaron en el mundo*.

(18) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 246.

(19) Atribuye la invención de la galera de treinta remos a Teseo el que mató al Minotau-ro. *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 248.

(20) Habla de una embarcación, al parecer, algo semejante a un catamarán, «que tenia dos popas, dos proas, y debajo de la cruxia treinta salas, y una alverca de peces en que cabian veinte mil cantaras de agua y aun otras muchas cosas que ponen a hombre sospecha de aver aquello todo sido fabula.». Menciona otra que «era tan ancha, que corrrian dentro un toro» *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 247.

(21) Así pone en boca de Filopatro el Tebano, un navegante al que le preguntaron si había sentido muchas veces miedo «Los que andamos en la mar, sola una vez hemos miedo, y esta es en la tierra antes que entremos en la mar, porque despes de entrados y determinados, ya nos tenemos por dicho, que à merced de una ola superba, ò de una tabla desclavada traemos vendida la vida.» *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 251.

(22) Lleva por título *De quan peligrosa cosa es el navegar, y de muchos Filósofos que nunca navegaron*.

ello utiliza como fuente las *Etimologías de San Isidoro* (23). En todo momento el autor se esfuerza en demostrar lo arriesgada que ha resultado la navegación en las distintas épocas de la historia, y en tal sentido concluye sobre *quan aborrecido debia estar el primer hombre, que estando bien seguro en la tierra, le acometiò à los grandes peligros de la mar: pues no ay navegacion tan segura, en la qual entre la muerte, y la vida aya mas de una tabla* (24). Por otra parte, señala a la codicia humana (25) como la culpable de imbuir en las personas la locura por surcar las aguas de la mar, algo que, según Guevara, han evitado por todos los medios varios filósofos e historiadores clásicos que cita y a los que pone por ello como modelo de moderación, prudencia y sensatez (26). Y si navegar es peligroso, hacerlo en galera es cosa de locos, por lo que lo mejor que puede hacer el que en élla embarca es cantar el responso del oficio de difuntos que comienza: *Memento mei Deus, quia ventus est vita mea*, pues ... *en la galera tu principal oficio es hablar del viento, mirar el viento, desear el viento, esperar el viento, huir del viento, ò navegar con el viento* (27).

Dedica el capítulo cuarto a los corsarios (28) e incluye una relación de los más famosos que en la antigüedad asolaron el Mediterráneo (29) y fueron la pesadilla de navegantes y de pobladores de las costas de los estados ribereños, al igual que lo seguían siendo en el siglo XVI, cuando Guevara escribió esta obra. La narración de las peripecias de tales personajes tiene aquí un claro sentido moralizante, pues en los relatos que recoge siempre deja claro que corsarios y piratas nunca pudieron disfrutar de los tesoros y riquezas que indebidamente consiguieron en sus correrías, ya que todos murieron malamente (30).

Es en el capítulo quinto donde comienza propiamente la crítica a la galera, utilizando para ello el lenguaje satírico en el que el autor era maestro. Así, lo

(23) Según el Santo sevillano fue el pueblo de los «lidos» los que la inventaron uniendo unas vigas de madera con otras y lanzándose a la mar. *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 252.

(24) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 252. El autor recoge esta expresión de una ley de las Partidas relativa a los peligros que sufren los que se aventuran en la mar para hacer la guerra, razón por la cual deben ser honrados y respetados: «... E otrosi, departe de la mar, non ay sinon una tabla, entre ellos, e el agua ...». *Partidas*, 2.24.10.

(25) «Dezia el filosofo Ariston, que dos vezes moria, el que en la mar moria, es à saber; que primero se anegava el coraçon en la codicia, y despues se ahogava el cuerpo en el agua.» *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 253.

(26) Entre ellos menciona al espartano Athalo, a Marco Porcio el Censorino, a Cropilo, discípulo de Platón, y al historiador Tito Livio. *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 254.

(27) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, pp. 253-254.

(28) Se titula *De muchos, y muy famosos corsarios que hubo por la mar*.

(29) Entre otros, narra un episodio de la vida de Julio César que, apresado por unos corsarios, les hizo que pidieran por él un fabuloso rescate al propio tiempo que les advertía que volvería para ajusticiarlos a todos, amenaza ésta que efectivamente llevó a cabo. *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 258.

(30) Abaste al presente dezir, que ninguno de todos estos corsarios murió en su cama, ni hizo testamento de la hazienda: sino que allegada la hora de sus tristes hados, pagaron los males que hizieron, y no gozaron de las riquezas que robaron». *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 256.

primero que llama la atención es el propio enunciado del capítulo *De muchos, y grandes privilegios que tienen las galeras*, pues la palabra privilegio siempre hace referencia a una situación preferente, a una prerrogativa o gracia que se concede a una persona física o jurídica, liberándola de una carga o gravamen o confiriéndole un derecho del que no gozan los demás. El capítulo empieza por ello con esta sarcástica frase: *Pues hemos dicho el origen que tuvieron las galeras, y los ilustres varones que fueron enemigos de navegar, y hemos dicho de los mas famosos corsarios que se dieron a robar: digamos ahora de las ilustres condiciones de la galera, y de los grandes privilegios con que està privilegiada* (31). A continuación, en párrafos separados, Antonio de Guevara va desgranando cuales son a su juicio las «ventajas» de navegar en galera. Cada párrafo comienza, invariablemente, con la frase: *Es privilegio de galera*.

Los primeros «privilegios» se refieren a que los que naveguen en galera deben temer tanto a los corsarios que, en cualquier momento, pueden atacarlos, como a la mala mar, pues por su diseño y construcción es una nave para surcar aguas que no sean muy bravas, como es el caso del Mediterráneo (32). Las siguientes «prebendas» se refieren a la disciplina a la que el pasajero es sometido a bordo, puesto que quien con tal condición embarca en la galera queda sujeto, no sólo, al capitán, sino al patrón, al cómitre (33) e incluso a los marineros (34). Tan desdichada posición en la jerarquía se reflejaba, como no podía ser de otro modo, en el lugar que debía ocupar a bordo, pues *sea larga, sea estrecha, y esté de remos muy ocupada, y vaya de xarcias muy cargada*», esto es, cualquiera que sea su desplazamiento *ha de arriarse do pudiere, y no assentarse a do quisiere* (35).

Por ello, insiste en que no importa la condición o dignidad del pasajero, algo tan apreciado en la época, ya que la galera cuando va navegando a todos necesita y de todos depende, desde el capitán al último remero. Pues aquél, al quedar relegado al último lugar, debe ser *humilde en la conversación, paciente en las palabras y disimulado en las necesidades* (36). Al mismo tiempo, y aunque la consideración personal vaya siempre muy relacionada con la comodidad, Guevara ya previene al pasajero que, aunque sea de ilustre cuna, allí no va a encontrar *conversación de damas, de manjares delicados, de vinos odoríferos, de olores confortativos, de aguas muy frías*» aunque añada, con socarronería, que tales cosas *ha licencia que las desee, mas no facultad que las alcancen* (37).

Continúa este capítulo de las «gangas» de viajar en galera con el tema del agua para beber durante las comidas de a bordo, elemento vital para el que

(31) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 258.

(32) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 258.

(33) Era la persona que en las galeras dirigía la boga de los remeros y otras maniobras. A su cargo estaba el castigo de los remeros y forzados.

(34) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 254.

(35) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 258.

(36) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 259.

(37) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 259.

utiliza los calificativos de turbia, cenagosa o desabrida, si bien, añade, *que à los muy regalados le dà licencia el Capitan, para que al tiempo de beberla con una mano se tapen las narizes, y con la otra se lleven el vaso à la boca* (38). A ello añade un comentario acerca de su escasez, pues para acceder al agua potable fuera de las comidas, ya sea para beber o lavarse la cara o manos, hay que pedirla al capitán, sobornar al cómitre, comprarla a algún remero o traerla el propio pasajero de tierra, pues *no ay cosa mas deseada, y de que aya menos abundancia, que agua* (39). No obstante, se sorprende de que en la popa, donde tradicionalmente se situaba el mando de los buques a vela, no se pueda tirar agua en la cubierta y ni siquiera escupir so pena de ser castigado, algo que manifiesta no ocurre cuando los marineros hacen lo mismo en las iglesias (40).

En el apartado del mismo capítulo dedicado a la alimentación a bordo indica que el pan ordinario de bizcocho (41), que durante siglos constituyó la manutención básica en los buques, se come en las galeras pero *tapizado de telarañas, y que sea negro, gusaniento, duro, ratonado, poco y mal remojado*. Respecto del vino y la comida los comentarios no son mejores, pues aquel es *aguado, turbio, azedo, podrido, poco y caro* y el alimento ordinario consiste básicamente en carne de *tassajos de cabrones, quartos de obeja, baca salada, busano salpreso, y tocino rancio* que, además, puesto en la mesa es *asqueroso de ver, duro como el diablo de mazcar, salado como rabia para comer, indigesto como piedra para digerir, y dañoso como çaraças* (42) *para de ello se hartar*.

La solución que propone Guevara a tan desagradable situación es que el pasajero se encargue de su propia comida, pero, ojo, debe hacerlo personalmente, por lo que es imprescindible buscar también la amistad del cocinero y, además, comprar una olla que no debe perder de vista en ningún momento de la cocción, pues *en quanto vuelva la cabeça, otro comera la olla* (43), y *èl tendra que contar de la burla* (44).

En resumen, la calidad de la alimentación a bordo es tal, que da lugar a que todo el personal de la galera, incluidos los nobles que en ella embarcan, puedan *con buena conciencia almorçar sin brevas, comer sin guindas, merendar sin melocotones, cenar sin natas, y hazer colacion sin almendras verdes*» y si de tales manjares tienen apetito y deseo *sobrarle ha tiempo para por ello suspirar, y faltarle ha lugar para lo alcançar* (45).

(38) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 259.

(39) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 259.

(40) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, pp. 259-260.

(41) Pan sin levadura que se cocía dos veces para que se enjugara y durara mucho tiempo.

(42) Masa que se hace mezclando vidrio molido, veneno, o agujas, y sirve para matar los perros, gatos, ratones u otros animales semejantes. *Diccionario de Autoridades*.

(43) En la novela de Estebanillo González cuenta el protagonista como estando destinado en la galera se dedicaba a saquear las ollas de los demás, práctica que acabó por costarle el empleo, además graves lesiones, por romperle una olla en la cabeza el soldado al que, en tal ocasión, Estebanillo había sustraído la comida, que era el cocinero del capitán de la galera. *La vida y hechos de Estebanillo...*, *op. cit.*, pp. 70-73.

(44) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 260.

(45) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 261.

Relacionado con lo anterior se encuentra el servicio de mesa, que Guevara, en su calidad de personaje de su tiempo echa de menos, pues advierte que en la galera el viajero de cierta alcurnia lamentará la ausencia de *manteles limpios, tohallas largas, y pañizuelos alemaniscos*, por lo que con retintín sugiere que lo más práctico para sustituir tales elementos es *limpiarse en la camisa, y de quando en quando en la barba* (46). Además, por aquello de la escasez de lugares apropiados, habrá de comer sentado en una ballestera o en el suelo *como Moro, ò en las rodillas como muger* (47).

Dedica el siguiente capítulo, el sexto, a señalar los «privilegios» de la galera en relación con la navegación y la habitabilidad (48). Con respecto a las singladuras cuenta que, en caso de encontrar el buque alguna tempestad y dadas sus condiciones estructurales, los pasajeros se ven inmediatamente apurados y si son cristianos lo primero que hacen es *encomendarse a algunos notables santuarios, arrepentirse de sus pecados, reconciliarse con sus compañeros, y rezar algo a los Santos sus mas devotos*; (49) conducta ésta que en su condición de navegante experimentado estima como algo que *a cada passo en la mar se haze, y despues tarde, ò nunca en la tierra se cumple* (50).

Respecto de los lugares donde se puede dormir, Guevara dice que: *Es privilegio de galera, que nadie osse pedir en ella cama de campo, sabanas de olanda, cocedras de pluma, almohadas labradas colchas reales ni alcatifas moriscas* salvo que el pasajero se encuentre enfermo, en cuyo caso el patrón mejorará su siempre precaria situación y le dará permiso *para dormir sobre una tabla y ponerse una rodela* (51) *como almohada*. Ello era así debido a que no había previsto sollado o alojamiento para los pasajeros y el lugar habitual para dormir éstos eran las ballesteras (52), al sereno (53), junto a los remeros, y, además, para poder usarlas a tal fin es preciso solicitarlo del capitán o

(46) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 261.

(47) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 261.

(48) El capítulo sexto se titula *De otros veinte trabajos que ay en la galera*.

(49) Así Estebanillo González durante una tormenta sufrida por la galera en que estaba embarcado: «... Y mientras unos llamaban a Dios, y otros hacían promesas y votos, y otros acudían a sus menudas faenas, mi merced, el señor Estebanillo González, estaba en la cámara de popa haciendo penitencia por el buen temporal con una mochila de pasas y higos, dos panecillos frescos y un frasco de vino que le había soplado al capitán, diciendo con mucha devoción: «muera Marta y muera harta.» *La vida y hechos de Estebanillo...*, *op. cit.*, t. I, pp. 82-83.

(50) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, pp. 261-262.

(51) Escudo redondo y delgado que cubría el pecho al que se servía de él.

(52) «El espacio comprendido entre el extremo exterior de los bancos y la borda, que estaba ocupado en cada banda por un pasillo que discurría a la altura de los bancos ... servía de camino de ronda y era puesto de combate de los arcabuceros. ... En los tabladillos allí formados o ballesteras dormían los soldados». OLESA MUÑO, F.F.: *La organización naval de los estados mediterráneos...*, *op. cit.*, p. 27.

(53) Por eso en el capítulo X aconseja «no dormir de noche con la cabeça descubierta porque a los pies le hará mal la humedad, y la cabeça el sereno, de lo qual sino se guarda en la mar mucho, no podrá escapar ni salir de la galera, sino cargado de algun catarro, o malamente sordo» *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, pp. 275-276.

alcançarlo del comitre por buenos dineros (54). Recomienda, por último, que para acostarse es mejor no *descalçar los zapatos, desatar las calças, desabrochar el jubon, ni desnudar el sayo, ni aun quitarse la capa a la noche, quando se quisiere acostar: porque el pobre pasagero no halla en toda la galera otra mejor cama, que es la ropa que sobre si trae vestida* (55).

Se suponía que una vez acostado acababan de momento las penurias del viajero, pero no era así, ya que entonces debía sufrir a sus compañeros de «cama», pues donde uno tenía los pies situaba otro la cabeza, circunstancia que debe ser llevada con gran diplomacia y tacto, habida cuenta la catadura del personal. De esta manera, advierte con escatológica sorna, *si por aver merendado castañas, ò aver cenado rabanos, el compañero se soltare algun (ya me entendeys) has de hazer cuenta hermano que lo soñaste, y no dezir que lo oiste* (56).

En el campo de la higiene personal, tampoco mejora la cuestión al tratar del tema del lavado de la ropa, pues si alguien siente necesidad de *calentar agua, sacar lexia, hazer colada, oxabonar camisa* no debe ni siquiera intentarlo, ya que será objeto de burlas por parte de los tripulantes de la galera, personal bastante ajeno a la limpieza de cuerpo y vestido. Por ello, aconseja la solución más sencilla, así, el que *la camisa traxere algo sucia, ò muy sudada* y no tuviere de repuesto, debe armarse de paciencia y aguardar a salir a tierra para lavarla o a que se *le acabe de caer de podrida* (57). No obstante, si el pulcro pasajero persiste en su intención de lavar alguna prenda, siempre puede usar agua del mar para ello, aunque luego, como las prendas así lavadas le producirán comezón deberá pedir permiso al cómitre para restregarse contra el mástil o *buscar un remero que le rasque* (58).

Considera otro de los privilegios de las galeras compartir el viaje con toda la serie de bichos e insectos que tenían su morada en ellas, tales como ratones, lirones, perros, gatos, chinches, piojos y pulgas, que entiende se hallan perfectamente integrados con la dotación y pasaje, pues son *comunes a todos, andan entre todos, y se repartan por todos, y se mantengan entre todos*. A modo de ejemplo, afirma que si alguno presume de limpio y pulido no tiene más que echarse la mano al jubón y encontrará allí más piojos que *en la bolsa dineros* (59).

Otra prerrogativa que atrae su atención es la de la falta de privacidad a la hora de llevar a efecto las funciones corporales más íntimas, llamadas en la época con gran acierto, «las necesarias» (60), algo para lo que, como no podía ser menos, también se usaban las ballesteras de proa, y que chocaba con el

(54) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 262.

(55) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 263.

(56) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 263.

(57) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 262.

(58) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, pp. 262-263.

(59) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 264.

(60) «... Levantéme con grande dolor de mi alma, viendo que estaba en casa donde se brindaba a las tripas y no hacían la razón. Dióme ganas de descomer aunque no había comido, digo de proveerme, y pregunté por las necesarias a un antiguo, y díjome:

natural recato de los clérigos en relación con estas cuestiones (61), porque *lo que sin verguença no se puede dezir, ni mucho menos hazer, publicamente le han de ver todos assentado en la necessaria* (62).

Con gran desparpajo trata Guevara el tema de la permisividad de mujeres a bordo, pues la única prohibición que existía en relación con ellas (en la que estaban incluidos desde el capitán hasta el último de los remeros) era que no se podían tener escondidas, sino que su presencia debía de ser conocida por toda la dotación y *aun de mas de dos servida*, lo que ya da una idea acerca de cual era la condición de la mujer que osaba embarcar en una galera, mujer, dice, *mas amiga de caridad que de castidad*, con lo que recoge una tradición de la España de la época (63). Por otra parte, resultaba que estas atrevidas siempre estaban subordinadas a algún *mezquino* para *hazer plazer a muchos de la galera* (64). Explotación ruin que Guevara estima está en consonancia con la vida y hábitos de la chusma que mora en la galera: *falsarios, fementidos, corsarios, ladrones, traydores, açotados, acuchilladizos, salteadores, adulteros, homicianos, y blasfemos*, calificativos que le ponen en bandeja una definición de tal navío como *carcel de traviesos, y un verdugo de passageros* (65).

La descripción con que concluye el párrafo anterior puede servir de presentación al siguiente capítulo de la obra, el séptimo, donde el autor se explaya al criticar a la dotación de la galera (66). Así, cuenta que desde el cómitre al último de los remeros se dedican, por sistema, a esquilmar a los pasajeros, utilizando para ello diferentes métodos como *pedir, tomar, cohechar y hurtar* sin que haya posibilidad alguna de recuperar nunca lo que se ha dejado, han cogido o han hurtado (67). Este infame proceder de los tripulantes

— Como no lo son en esta casa, no las hay. Para una vez que os proveeréis mientras aquí estuviéredes, dondequiera podréis; que aquí estoy dos meses hay no he hecho tal cosa sino el día que entré, como ahora vos, de lo que cené en mi casa la noche antes.» QUEVEDO VILLEGAS, F., *La vida del buscón...*, op. cit., pp. 34-35.

(61) Por entonces, en los conventos las letrinas o retretes recibían el nombre de secretas.

(62) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 264. Cuando cumplía su condena en galeras el pícaro Guzmán de Alfarache, uno de sus trabajos (que le había sido impuesto por su mala conducta a bordo) consistía en recoger las hilachas que se formaban en todos los cabos y estachas del buque y con ellos conformar una especie de mecha o madeja que era utilizada como papel higiénico. «... hacer estoperoles de las filastras viejas, para los que iban a dar a la banda. Que aquesta es la ínfima miseria y mayor bajeza de todas, pues habiendo de servir con ellos para tan sucio ministerio, los había de besar antes de dárselos en las manos.» ALEMÁN, M., *Guzmán de...*, op. cit., p. 519.

(63) *Arte de Marear y...*, op. cit., págs. 264. Este pasaje podría estar relacionado con la veneración a Santa María Egipcíaca que, según una leyenda que circulaba en la España de la época, fue una doncella hermosísima que se entregaba a los hombres, por caridad, sin aceptar nunca dinero. GACTO FERNÁNDEZ, E., Inquisición y censura en el Barroco, en *Sexo barroco y otras transgresiones premodernas*, Madrid 1990, pp. 163-164.

(64) *Arte de Marear y...*, op. cit., pp. 264-265.

(65) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 264.

(66) El capítulo VII se titula *De otros mas trabajos, y peligros, que pasan los que andan en la galera*.

(67) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 265.

se reflejaba, además, en el juego que, al parecer estaba allí permitido en todas las modalidades que por entonces había en Europa y a las que Guevara pasa revista (68), aunque, como no podía ser de otro modo, *con dados falsos, y naypes señalados* (69).

La conducta de la tripulación en tierra tenía que ser, forzosamente, imagen de la de a bordo, por lo que cuando desembarcaban para abastecerse de agua o cortar leña, consideraban suya cualquier persona, animal o cosa (70), y así *en año rezio no hazen tanto daño el yelo y la piedra, y la langosta, quanto los de la galera en medio dia* (71). Tal proceder estaba amparado por la absoluta impunidad que ofrecían las galeras, ya que, *ninguna justicia* podía entrar allí a buscar a los delincuentes, ni nadie podía acusarles por estar la dotación sujeta al fuero militar (72).

En lo que a la práctica religiosa respecta, las galeras por la peculiaridad de sus tripulantes, suponen una grave excepción en la católica España del siglo XVI. En efecto, allí cada uno vive *en la ley que nació*», por lo que será algo normal ver *los Viernes hazer a los Moros la zalà, y a los Iudios hacer los Sabados la baraha*. aunque tal uso tuviera su justificación (73). Y otro motivo más de escándalo para el buen fraile, las fiestas católicas *no solo no se guardan, mas aun ni saben quando caen*. De ello resulta que cuando en una galera se ayuna no es porque sea vigilia o Cuaresma, sino porque faltan provisiones (74). Tampoco se guarda la abstinencia los días señalados por la iglesia, circunstancia que le justifican los tripulantes ante el estupefacto Guevara con el siguiente argumento: si los que están en tierra *se atrevian a comer el pesca-*

(68) «... la primera de Alemania, las tablas de Borgoña, al alquerque inglés, al tocadillo viejo, al pasar Ginovisco, al flux catalán, la figurilla gallega, al triunfo francés, a la calabriada Morisca, a la ganaperde Romana, y al tres, dos, y as Boloñes...» *Arte de Marear y..., op. cit.*, p. 265.

(69) *Arte de Marear y..., op. cit.*, p. 265.

(70) «Es privilegio de galera, que cuando los soldados, los remeros, barqueros, y aun pasajeros, salen a tierra, cabe algun buen lugar, y rico, no ay monte que no talen, colmenas que no descorchén, arboles que no derruequen, palomar que no caten, caza que no corran, huertas que no yermen, moza que no retocen, muger que no sonsaquen, muchacho que no hurten, esclavo que no traspongan, viña que no vendimien, tonico que no arrebaten, y ropa que no alcen...» *Arte de Marear y..., op. cit.*, p. 265.

(71) *Arte de Marear y..., op. cit.*, p. 265. No obstante lo referido por Guevara, hay que decir que en algunos lugares donde se avituallaban habitualmente las galeras eran los tripulantes de éstas los que, en ocasiones, eran timados por los naturales del lugar. Así se recoge en un pasaje de la novela del pícaro Estebanillo González que es engañado por los lugareños con ocasión de la compra de un carnero que estaba adiestrado para volver a su corral una vez que quedara suelto. *La vida y hechos de Estebanillo..., op. cit.*, t. I, pp. 76-82.

(72) *Arte de Marear y..., op. cit.*, p. 265.

(73) Esto era algo normal en las galeras, puesto que con tal conducta se esperaba que en las galeras turcas y de los corsarios del Norte de África se les permitiera a los forzados cristianos la práctica de la religión católica.

(74) «Es privilegio de galera, que los que en ella andan, no tengan memoria del Miercoles de Ceniza, de la Semana Santa, de las vigiliás de Pascua, de las Quatro temporas del año, ni aun de la Quaresma mayor;». *Arte de Marear y..., op. cit.*, p. 267.

do que salia de la mar en qualquier dia, que tambien ellos à comer la carne que trayan de tierra (75).

Tal relajación en la vida religiosa católica no impide, como ya se dijo antes, que en caso de encontrarse en medio de una tormenta los tripulantes se pongan a rezar y a lamentarse, pero una vez pasado el agobio propio de tal situación, vuelven a su vida anterior. No obstante, cuando el autor, consciente de sus deberes pastorales, se ofrecía para administrarles el sacramento de la penitencia y expedirles el certificado o cédula que por entonces se acostumbraba (76), a fin de que pudieran acreditar haberlo recibido, los remeros y marineros de la galera le mostraban una baraja de cartas al voluntarioso fraile, diciéndole que esas eran sus cédulas pues *en aquella santa cofradia no aprendian à se confesar, sino a jugar, y trasagar* (77).

El capítulo octavo lo dedica el autor al lenguaje náutico, a lo que llama *la jeringonça que hablan en la galera* (78), que no es otra cosa que los términos marineros, algo que siempre ha llamado la atención a aquellos que han tenido escasa o ninguna relación con la mar. Guevara hace una relación de vocablos marineros asombrándose de ellos y, al propio tiempo, comparándolos con los apelativos que los mismos objetos o fenómenos atmosféricos reciben en tierra. En primer lugar, explica cuales son las partes del buque conocidas como *quilla, escalemos, popa, proa, quadernas, quarteles, cruxia* y seguidamente manifiesta su perplejidad ante las denominaciones de los distintos elementos de la nave o de su maniobra: *a la maroma con que templan las velas, dizen que se llama escota; como nosotros dezimos, bolved esta galera, dizen ellos ciaboga; y para dezir no remeis mas, diran ellos leva remos; ... a lo que llamamos remar, dizen ellos, bogar, ... a la despensa, no llaman sino pañol, ... al viento Solano Levante....* Todo ello le sirve, otra vez, para concluir con su lema *la vida de la galera dèla Dios a quien la quiera* (79).

El capítulo noveno está dedicado a la mar (80). Comienza por una disgresión sobre el nombre, «mar», que para Guevara significa amargura, pues tal masa de agua es *muy deleytosa de mirar, y muy peligrosa de passear*. A partir de ello, comienza a aplicarle una serie de características y calificativos, todos ellos desdeñosos, y así dice que es loca (pues muda en los cuartos de la luna), maliciosa (pues siempre hay que tomar sus cosas al revés, ya que la bonanza anuncia tempestad y al contrario), enemiga de todo lo que sustenta la vida humana, etc. (81). Hasta en las agradables brisas marinas encuentra inconvenientes, pues al ser *los ayres muy delicados, haze à los estomagos que esten*

(75) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 268.

(76) A fin de justificar ante la autoridad eclesiástica haber cumplido con el precepto de confesar y comulgar, al menos, una vez al año.

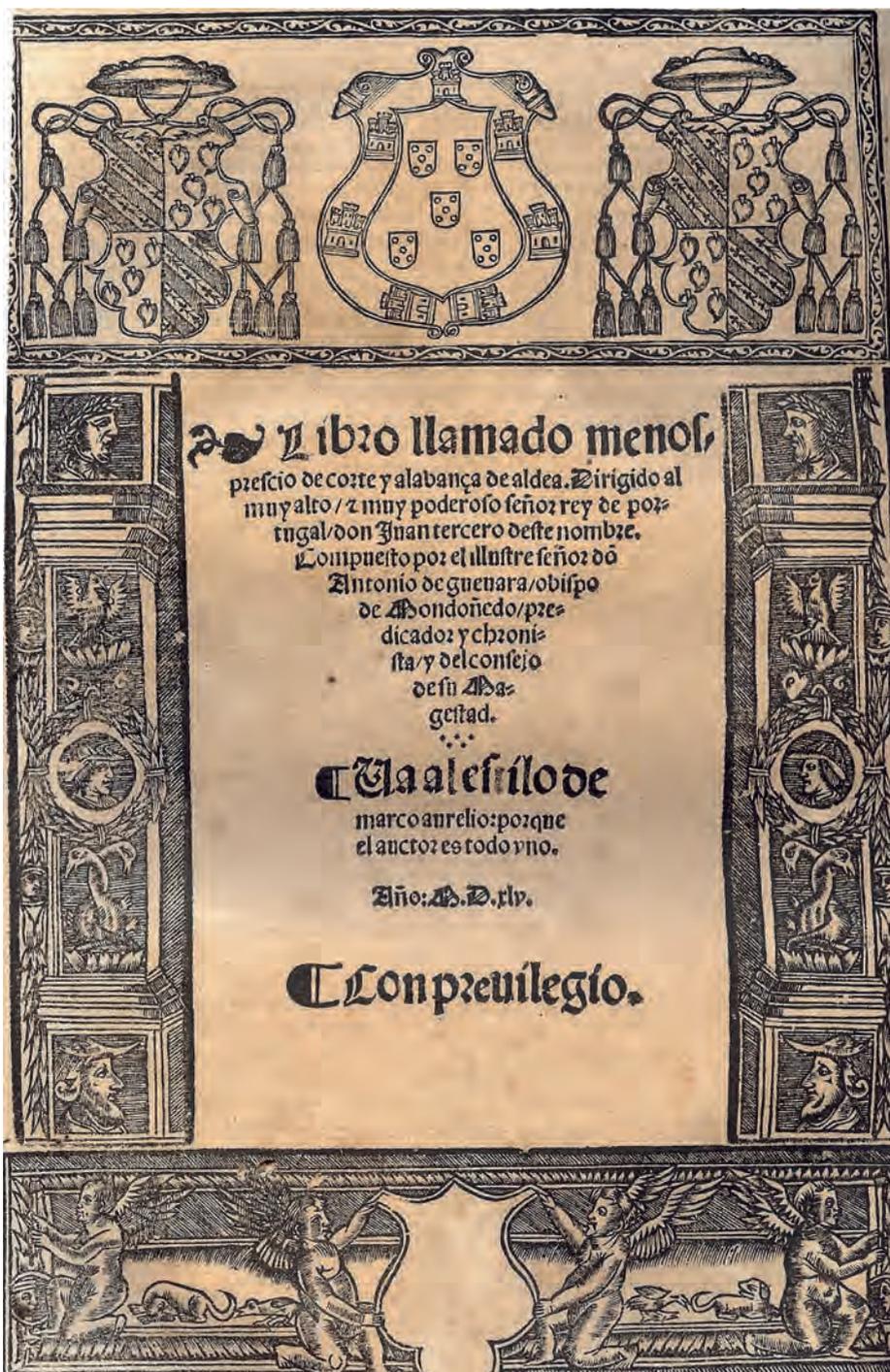
(77) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 268.

(78) El capítulo se titula *Del bárbaro lenguaje que hablan en las galeras*.

(79) *Arte de Marear y...*, op. cit., pp. 269-270.

(80) El capítulo se titula *De una sutil discrecion de la mar, y de sus peligrosas propiedades*.

(81) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 271.



Libro llamado menos,

precio de corte y alabanza de aldea. Dirigido al
muy alto / y muy poderoso señor rey de por-
tugal don Juan tercero deste nombre.

Compuesto por el illustre señor do
Antonio de guenara / obispo
de Mondoñedo / pre-
dicador y chroni-
sta / y del consejo
de su Ma-
gestad.

Maalefilode

marco anrelio: porque
el anctor es todo vno.

Año: A. D. xlv.

Con preuilegio.

siempre hambrientos, pero no queda ahí la cosa, pues aparece el mareo y sus desagradables consecuencias, por lo que ya le perdonaríamos la gana que nos pone de comer, por la fuerza con que nos hace rebesar (82).

Finalmente, como el autor sabe por su experiencia que, a pesar de lo mal que ha puesto el panorama, las personas acabarán saliendo a la mar en una galera, dedica el décimo y último capítulo a ofrecer lo que llama *saludables consejos* para los que embarquen de pasajeros (83). En primer lugar, recomienda al pasajero que arregle sus asuntos con Dios, esto es, que confiese, comulgue y se encomiende a los santos de su particular devoción. A renglón seguido le invita a ordenar sus asuntos terrenales, por lo que aconseja *haga su testamento, declare sus deudas, cumpla con sus acreedores, reparta su hacienda*. Realizadas ambas prevenciones el pasajero debe prepararse también físicamente, para lo que estima que lo mejor es tomar una purga (84) con uno de los diversos remedios que indica, a fin de embarcar con el estómago vacío (85).

Respecto al buque donde vaya a embarcar, el ya purgado pasajero, considera que es muy importante que sea nuevo, y la tripulación y la chusma viejas, esto es, curtidas en la mar. En este apartado da entrada también a una vieja superstición marinera que atribuye a cada buque una personalidad propia en relación con la suerte, por lo que insiste en que el pasajero debe elegir para su navegación *galera afamada, y fortunada, en la qual no aya acontecido alguna notable desdicha* (86).

Dedica varios apartados del capítulo a las relaciones del pasajero con la tripulación, y así aconseja invitar y regalar al capitán, pues al igual que el viento mueve la galera, las atenciones hacia él darán lugar a un buen trato de su parte, porque a todo capitán le agrada *de los amigos ser honrados, de los enemigos ser temidos, y de sus pasajeros ser servidos*. Una vez conseguida la benevolencia del capitán, el pasajero avisado debe buscar unas cuantas más: del cómitre (para que le deje pasear por la crujía), del piloto (que le permita guarecerse junto a él), de un remero (en calidad de criado), del aguacil (como encargado de la policía a bordo), del cocinero (para que le deje utilizar el fogón), de los proeles (para que lo lleven a tierra) (87); es decir, ha de tener contentos, mediante dádivas u obsequios, a los elementos más importantes de la dotación para que su vida a bordo sea lo más llevadera posible.

(82) *Arte de Marear y...*, op. cit., pp. 270-271.

(83) El capítulo se titula *De las cosas que el mareante se ha de proveer para entrar en la galera*.

(84) A finales del siglo XIX y principios de XX era costumbre en algunas poblaciones mediterráneas purgarse antes de marchar a la costa para veranear.

(85) «... procure de alimpiarse y evacuar el cuerpo, ora sea con miel rosada, ora sea con rosa Alexandrina, ora con buena caña fistola, ora con alguna pildora bendita» *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 272.

(86) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 272.

(87) *Arte de Marear y...*, op. cit., p. 273.



También dedica saludables consejos a la impedimenta precisa para navegar, y así Guevara insiste en que *sea rezia y aforrada, mas provechosa que vistosa ... porque las vestiduras en galera, mas han de ser para abrigar, que para honrar*. Por lo mismo, aconseja embarcar un colchón delgado para dormir, mejor que una cama, pues *de dia no ay donde la guardar, mucho menos de noche donde la tender*, ya que el espacio donde descansar por la noche, ya sea en una de las cámaras de la dotación o lo normal en una ballestera, es escaso y debe ser adquirido, asimismo, a base de propinas y sobornos. Preocupado por la higiene, como ya veíamos, aconseja al viajero llevar varias camisas limpias (88), y a aquel que sea muy delicado le insta a proveerse de perfumes o aromas que le sirvan de ambientadores, tales como *menjuy, estoraque, ambar, ò aloes, y sino alguna buena poma hechiza*, para combatir el hedor que, en ocasiones, sale de la sentina de la nave *que a no traer en que oler haze desmayar* (89).

Guevara se preocupa de recomendar al pasajero novato que compre y embarque su propia comida y así sugiere las siguientes provisiones: *bizcocho blanco, ... tocino añejo, ... buen queso, ... cecina, alguna gallina gruesa, ... muy buen vino blanco: el qual si fuere posible sea añejo, blando y oloroso, el sabor le reformarà el estomago, y el olor le confortara la cabeça*. Y si es algo enclenque debe proveerse asimismo de *pasas, higos, ciruelas, almendras, diacitron, datiles, confites, y de alguna delicada conserva* para cuando se encuentre en medio de una tormenta y no haya otra comida tenga algo con que confortarse. Y por si todo lo anterior fuera poco, añade a la relación ristras de ajos y cebollas, vinagre, aceite y sal, con los que sugiere que siempre puede hacerse *un gatzpacho, que le sepa mejor que un capon en otro tiempo* (90).

Respecto a las relaciones con la dotación y con los demás pasajeros así como el comportamiento a bordo, previene acerca de las compañías: *mire mucho a quien se allega, ... con quien habla*, así como del cuidado del equipaje, del que cree que es conveniente sea visto por el capitán, registrado en sus libros por el escribano y guardado por el cómitre. Consejos éstos que dan mucho que pensar sobre la dotación de la galera. Tal vez por ello exhorta al viajero para que hable lo menos posible y se deje de *platicas y liviandades* y para pasar el tiempo de la navegación aconseja que *compre algunos libros sabrosos, y unas horas devotas, porque de tres ejercicios que ay en la mar, es a saber, el jugar, el hablar, y el leer, el mas provechoso, y menos dañoso es el leer*. Termina esta serie de exhortaciones advirtiendo al pasajero que lo mejor que debe hacer durante las maniobras del buque es estarse quieto y callado, en el lugar donde menos moleste (91). Consejo éste que siempre ha sido apreciado por las tripulaciones de los buques desde que existe la navegación.

(88) «... que todo buen mareante se provea de pantuflos de corcho, de zapatos doblados, de calças marineras, de bonetes monteros, de agujetas dobladas, de de tres, ò quatro camisas limpias: porque es de tal calidad e agua de la mar, y la disposicion de la galera que primero las ha ensuciar todas, que se pueda xabonar una. », *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 275.

(89) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 275.

(90) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 275.

(91) *Arte de Marear y...*, *op. cit.*, p. 275.

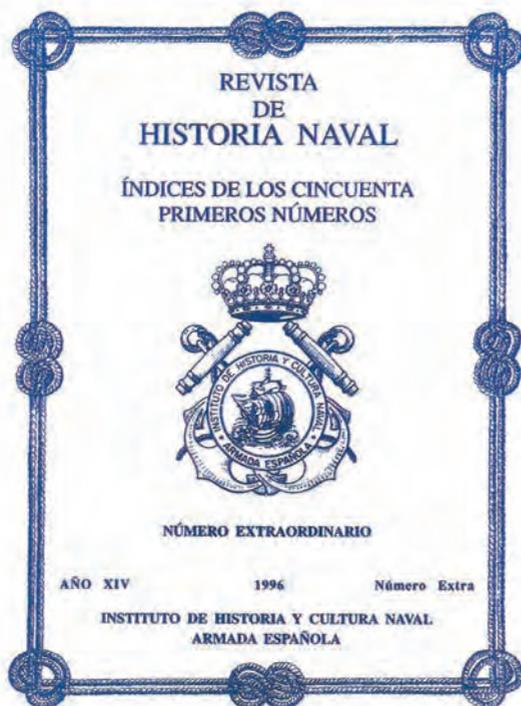
Finaliza el capítulo y el libro con una oración (92), reiterando, previamente, que todo lo indicado en el texto es fruto de su experiencia personal, y añadiendo algo que cree que es fundamental para embarcarse con placidez y sin agobios, el remedio casero que utilizaba para evitar el mareo y los vómitos: cuando hay mala mar poner *un papel de azafrán sobre el coraçon* y *este se quedó sobre una tabla* (93).

(92) El autor termina diciendo que todos los consejos que ahora recoge en su obra le dieron «la vida del cuerpo, porque la vida del anima allà nos la daràn en la gloria: *Ad quam nos perducatur Iesus Christus filius Dei, qui cum Patrem et Spiritus Sancto vivit, et regnat in saecula saeculorum, Amen.*» *Arte de Marear* y..., *op. cit.*, p. 276.

(93) «En toda la navegacion que hizimos con mi señor, y mi amo el César, quando èl fue a conquistar la gran Túnez de Africa; estos consejos tomé para mí, y me dieron la vida, digo la vida del cuerpo, porque la vida del ánima allà nos la daràn en la gloria : *Ad quam nos perducatur Iesus Christus filius Dei, qui cum Patrem et Spiritus Sancto vivit et regnat in saecula saeculorum, Amen.*» *Menosprecio de Corte...*, *op. cit.*, p. 276.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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

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

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

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

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 59 45
- 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

DOS ESTADOS GENERALES DE LA ARMADA: FRANCIA (1801) Y ESPAÑA (1802)

Antonio de la VEGA BLASCO
Capitán de Navío

Introducción

Desde hace largos años, interesado por los temas marítimos, he ido adquiriendo publicaciones sobre ellos, siempre según las posibilidades personales, siempre escasas —como no se le oculta al lector— respecto a la amplitud del asunto considerado.

En la cuesta Moyano adquirí un ejemplar del Estado General de la Armada, del año 1802, editado en Madrid en la imprenta real; según el ex-libris, perteneciente a la Biblioteca del Rey Nuestro Señor, o sea Carlos IV.

Recientemente, gracias a esa maravilla llamada internet, he conseguido un libro titulado «Annuaire de la Marine et des Colonies», o sea un Estado General de la Armada francesa, para el año IX (1801), impreso en París en la imprenta de la república y perteneciente, según firma, al contralmirante Charles Durand Linois, de interesante trayectoria profesional.

Por lo anterior, me pareció adecuado efectuar un estudio comparativo de ambas publicaciones, organización, material, cuerpos y también personas, ya que en conjunto formaban los antecedentes inmediatos de Trafalgar (1805). Son quizás, simples datos de dos Armadas en presencia que, debido a la política general, actuaron conjuntamente frente a un enemigo secular.

Es necesario conocer la fecha, aunque sea aproximada, en que se consolidaron los datos publicados. En el caso francés, consta como ministro de Marina el ciudadano Forfait que lo fue desde noviembre de 1799 hasta octubre de 1801. Los dos últimos contralmirantes del escalafón, Durand Linois y Dumanoir, habían ascendido el año 1799. El contralmirante con el número 1, Latouche-Treville, ascendería al empleo superior en diciembre de 1803 y Charles Magon de Medine, que figura con el número 2 de los capitanes de navío que habían sido jefes de división, ascendió a contralmirante (propuesto por Latouche Treville) muy a principios de 1802. Por todo lo anterior, cabe suponer que el Estado general francés se publicó a principios de 1801. El mismo anuario reconoce que no se había publicado desde 1790 y «la prontitude avec laquelle celui-ci est fait, ne peut pas lui donner la perfection dont il est susceptible».

En el Estado General español figura como interino del Despacho de Marina, José Antonio Caballero, que lo fue desde el 15 de febrero de 1801 al 3 de abril de 1802. Figura como capitán general en Cádiz, el teniente general

Mazarredo, que sabemos que solicitó pasar de cuartel a Burgos, lo que se le concedió el 9 de febrero de 1802. En su puesto, figura como interino el teniente general Juan Joaquín Moreno que tomó posesión el 1 de enero de 1802. Ramón Topete, número uno de los capitanes de navío, ascendió a brigadier el 5 de octubre de 1802. En conclusión, los datos españoles se debieron cerrar a principios de 1802.

Aunque el anuario francés se titula también «y de las Colonias», respecto a éstas sólo aparece la lista de propietarios de bienes situados en las colonias, o sea un listado de personas, ningún dato sobre el despliegue u organización de la Armada francesa. Como curiosidad, destacaremos que figura: «BEAUHARNOIS, María Josefina Rosa Lapagerie, viuda de Alejandro Francisco María Beauharnois, en el presente esposa del primer cónsul Bonaparte, residente en Santo Domingo, cerca de Léogane».

Considerando, quizá equivocadamente, las características de los lectores de esta revista, se desarrolla con más impronta, la organización de la Marina francesa.

Índices

En el anexo I figuran los índices de ambas publicaciones. Destaquemos algunos asuntos de interés general.

Anuario francés

Se inicia con información de los eclipses previstos durante el año, seguido de varios cuadros que hacían posible identificar los días del calendario republicano con el gregoriano habitual en el mundo occidental.

Sigue el gobierno francés, formado entonces por el consulado que había sido nombrado en la Constitución del año VIII promulgada el 13 de diciembre de 1799.

- 1.^{er} Cónsul, ciudadano Bonaparte
- 2.^o Cónsul, ciudadano Cambacérés
- 3.^{er} Cónsul, ciudadano Lebrun

Y el secretario de Estado era el ciudadano H.B. Maret que residía en el palacio de las Tullerías.

Existía un Consejo de Estado, Sección Marina, formado por los ciudadanos: Fleurieu, presidente, Champagny, Redon, Najac y Truguet.

Todos estos aspectos no constan en el anuario español. Hay que subrayar también que los tratamientos de las personas, en el anuario francés, son de ciudadano y, en el español, los tradicionales Exmo, Ilmo, etc.

A continuación aparecen la organización central y la periférica incluyendo, lo que es importante, las responsabilidades y obligaciones de cada departamento; sin duda debido a los deseos de difundir las nuevas leyes del consu-

lado, tras los años revolucionarios. Existían un Depósito General de Cartas y Archivos, y un Consejo de Presas.

Finaliza con los habituales escalafones de los distintos cuerpos.

Anuario español

Comienza con la Secretaría de Estado y Despacho Universal de Marina, siendo su secretario interino Joseph Antonio Caballero. Después pasa a los Estados Mayores (de la Armada y Departamentos), Juntas de los Departamentos y Arsenales; más que nada dedicados a plantillas, negociados y personas que los desempeñan.

Hay una clara dedicación a los Cuerpos (plantillas y personas).

Como asuntos independientes, figuran —entre otros— tareas hidrográficas, fábrica de artillería, escuelas náuticas, encomiendas y cruces de las Órdenes Militares señaladas a oficiales de Marina. Cierra el índice el listado de buques.

Organización central

En Francia queda patente un gran centralismo, en la cúspide está el ministro de Marina y de las Colonias, el ciudadano Pierre Forfait (1), quedando fijadas sus atribuciones y obligaciones así:

«La formación, la vigilancia, la disciplina y el movimiento de los ejércitos navales... los ascensos, las recompensas y los socorros; la administración de los puertos, los arsenales; los aprovisionamientos, los almacenes destinados a los servicios de marina; los trabajos en los puertos de comercio; la construcción, la reparación, el entretenimiento y armamento de los buques, navíos... los hospitales, las grandes pescas marítimas... la correspondencia con los comisarios de las relaciones comerciales en todo lo relativo a la administración de marina...

La administración central consta de una Secretaría y cuatro Divisiones.

La primera división estaba dedicada a la administración y policía de los puertos, mantenimiento y movimiento de las fuerzas navales, las construc-

(1) Pierre Forfait nació en Rouen en 1752, se dedicó a la construcción naval (alumno en Brest en 1773) y era subingeniero en 1775, fue el ingeniero enviado a Cádiz en 1782 para reparar los navíos franceses; años después, ya miembro de la Academia de Marina (1781), fue director de construcciones en el puerto de el Havre, sobrevivió al Terror, aunque fue detenido, y preparó en Tolón la expedición a Egipto. Como ministro fue un gran organizador, en todos los aspectos, de la Marina, departamentos, reclutamiento de oficiales, construcciones navales, etc. Falleció en París el año 1807.

GRANIER, Hubert, contralmirante: *Histoire des Marins français 1789-1815*, p. 436. Marines Edition, 1998.

ciones de todas clases (buques, edificios...) la policía de la navegación y la pesca, la administración sanitaria y los tribunales marítimos, el nombramiento, destinos y promoción de los oficiales militares, ingenieros, administración... profesores... contramaestres... tropas de artillería... gendarmería marítima y la chusma de las galeras, curiosa esta última responsabilidad.

La segunda división estaba dedicada al aprovisionamiento (incluida la vigilancia de consumos) de todo tipo de mercancías... municiones, víveres... manufactura de velas... artillería de marina (forjas y fundiciones).

La tercera división estaba dedicada a la financiación, distribución y reparto de fondos, pagamentos sobre el tesoro público, contenciosos para la liquidación de deudas... contabilidad general.

La cuarta división conocía la administración de inválidos, pensiones, nombramientos y la no menos importante política de cambios de prisioneros. Es notable la importancia que se les da a los inválidos en la organización central.

El Consejo de Presas era un organismo independiente, presidido por un consejero de Estado (el ciudadano Berlier) y formado por ocho miembros, uno de ellos comisario del Gobierno; todos ellos nombrados por el primer cónsul (Bonaparte).

En el Estado general español, sólo consta, como se ha citado, la Secretaria de Estado formada por un secretario, seis miembros (Salazar, Fernández de Navarrete, Barón de Casa-Davalillo, Salamanca, Campuzano, Florez, Lobera, Verdugo y Carasa), un archivero y un asesor general con un asociado.

Al frente del escalafón del Cuerpo General figura el generalísimo de la Real Armada, el Príncipe de la Paz (Godoy) desde un Real Decreto de 4 de octubre de 1801; asimismo, este real decreto creaba el Estado Mayor de la Marina, con desaparición —se suponía— de la hasta entonces existente Dirección General de la Armada. Como jefe de este Estado Mayor, el 29 de octubre, fue designado el teniente general Grandallana (que más tarde el 3 de abril de 1802, sería secretario del Despacho de Marina). Esta nueva organización no consta con precisión en el Estado general comentado aquí».

Administración periférica

La geografía marítima francesa se dividía en seis Departamentos (Decreto de 7 Floreal, año VIII de la República):

- 1.º Desde la República batava hasta Dunquerque inclusive. Puerto base de facto: Anvers.
- 2.º Desde Dunquerque hasta Cherbourg inclusive. Puerto base: Havre
- 3.º Desde Cherbourg hasta Quimper inclusive. Puerto base: Brest.
- 4.º Desde Quimper hasta la orilla izquierda del Loire. Puerto base: Lorient.
- 5.º Desde la orilla del Loire hasta la frontera con España. Puerto base: Rochefort.
- 6.º Costa de Mediterráneo y Córcega. Puerto base: Tolón.

Al frente de cada departamento existía un jefe «*préfet maritime*», auténtico jefe militar: «Reciben las órdenes del ministro de Marina y las hacen ejecutar, son los únicos que mantienen correspondencia con él; tienen a sus órdenes a los individuos empleados en todos los servicios, están a la cabeza de la administración, ostentan la dirección general de los trabajos; están encargados de la seguridad de los puertos, de la protección de las costas, la inspección de la rada y de los buques fondeados en ella; y, en fin, la dirección de todos los buques armados que, por la naturaleza de su misión o de sus instrucciones, no han sido puestos fuera de su competencia».

Cuando un oficial general recibiese del gobierno el título de almirante, en el departamento a que fuese enviado, «ejercerá la autoridad ministerial, y el jefe del Departamento quedará a sus órdenes».

En cada Prefectura existían: un jefe militar, un jefe de movimientos, un jefe de construcciones navales, un jefe de administración, un inspector de servicios y un jefe de trabajos marítimo-terrestres (puertos, radas).

El jefe militar con su Estado Mayor; el jefe de construcciones dependiente del inspector general de construcciones navales de la república. De la administración también dependía la inspección marítima. En los arsenales de Brest, Lorient, Rochefort y Tolón existía asimismo un parque de artillería, con dependencia de la Inspección General de Artillería de la República.

Especial mención merece el cargo de inspector, que hoy se denominaría «comisario político». Eran de nombramiento directo del primer cónsul y estaban dedicados a comprobar que en cada departamento todo se hacía conforme a las órdenes y leyes; y todo es todo: empleo de marineros y obreros en lo que está ordenado, con sus sueldos, etc., control de las raciones y materiales... «Ejercerán sus funciones con entera independencia de toda autoridad, incluida la del prefecto, que no podrá parar o suspender sus inspecciones». Sólo rendían cuentas al ministro de Marina. Su plantilla era la siguiente: inspectores: 5; subinspectores de 1.^a: 12; subinspectores de 2.^a: 10.

Los prefectos de los seis departamentos eran cuatro oficiales del Cuerpo General, uno era consejero de Estado y otro era un antiguo ordenador de Marina (2).

Los empleos de los jefes militares de los departamentos eran los siguientes: En Brest, Rochefort y Tolón, un capitán de navío o un capitán de navío que haya sido jefe de división; en Lorient un capitán de navío; en Havre lo será el jefe de movimiento del puerto, capitán de navío jefe de división. «Cuando las circunstancias lo aconsejen el Departamento de Anvers se constituirá como el de Havre».

Los jefes de movimiento de los puertos departamentales eran desempeñados por un capitán de navío, jefe de división o capitán de navío, en Brest, Rochefort y Tolón; en Lorient y Havre, por un capitán de navío; en los restantes puertos de la República, por un capitán de fragata o teniente de navío.

(2) Brest: Caffarely, consejero de Estado; Rochefort: vicealmirante Martín; Tolón: contralmirante Vence; Lorient: contralmirante Decrés; Havre: Bertín, antiguo ordenador y Anvers: contralmirante Nielly.

Por un decreto de 7 Thermidor del año VIII se publicaron los sueldos de todas las personas que desempeñaban cargos en los servicios de Marina (prefectos, E.M. de los puertos, ingenieros, etc.), y por otro de 29 del mismo mes y año, el de los oficiales de Marina.

A título orientativo se trasladan algunos sueldos de los puestos más importantes:

- Prefectos, según la importancia, desde los 30.000 francos en Brest, a los 12.000 en Anvers.
- Ingeniero general, 12.000 francos, e ingeniero jefe de construcciones, 7.000 fr.
- Jefe de administración, desde 12.000 fr. en Brest, a 10.000 en Lorient.
- Inspectores, desde 12.000 en Brest, a 10.000 en Lorient.
- Cuerdo General, vicealmirante, 12.000 fr. y contralmirante, 8.000 fr.

En el Estado General español, no constan los sueldos.

En ambos anuarios se reflejan las distintas uniformidades.

En cada departamento existía un Consejo de Administración compuesto por el prefecto y por los jefes de los distintos servicios.

El secretario era un subcomisario de Marina. El Consejo entendía sobre las adquisiciones, consumos, partes a la vuelta de las campañas, gastos empleados en la construcción de buques, sueldos de obreros, etc.

El Estado General español, respecto a la organización periférica, sólo trata sobre los Estados Mayores de los Departamentos y Arsenales. Los departamentos son los conocidos, Cádiz, Ferrol y Cartagena, no hay referencias a América y Filipinas; lo mismo sucede con los arsenales, no hay referencias a los apostaderos de América o Filipinas, sólo aparecen algunas referencias a ellos en los escalafones de los cuerpos.

En los Estados Mayores departamentales siempre figuran: capitán general, auditor, fiscal, escribano y ayudante mayor. En el de Cádiz figura además el mayor general de la Armada.

Las Juntas Departamentales habían sido constituidas en 1772 «para entender en todos los asuntos económicos relativos a las construcciones, carenas y armamento de los baxeles, al surtimiento de los arsenales y demás materias de esta naturaleza».

La Junta de Cádiz estaba compuesta por el capitán general, un teniente general, el mayor general de la Armada, el ingeniero director, el intendente, el subinspector del Arsenal, el mayor general del Departamento y «el intendente honorario de provincia, marqués de Ureña, para cuando se trate de asuntos concernientes a la nueva población de San Carlos, de los que está encargado», y un secretario.

En Ferrol sucedía lo mismo con «D. Eugenio Izquierdo, para cuando se traten asuntos concernientes a la fábrica de tirar planchas de cobre de la que está encargado».

Alguna explicación se da al tratar de los arsenales: «En cada uno de los departamentos hay un arsenal que comprende (*sic*) los almacenes general

[es], de depósitos y excluidos, gradas de construcción. Carenas y armamento de baxeles del Rey, oficina de cuenta y razón, presidio, hospital, diques de carena, cordelería y parque de artillería».

En cada arsenal había un comandante (capitán de navío), un segundo, un subinspector de pertrechos, un primer ayudante y un ingeniero comandante. También figuran las plantillas de maestranza, operarios, oficiales de mar, marinería, peonaje, rondines y presidios.

Cuerpos de oficiales

Se presentan a continuación cuadros comparativos entre ambas marinas.

Cuerpo General

En Francia denominado «Officiers de la Marine».

FRANCIA				ESPAÑA	
Empleos	Número			Empleos	N.º Real
	Teórico	Real	Actividad		
-	-	-	-	Capitán General	2
-	-	-	-	Teniente General	18
Vicealmirante	8	6	3	Jefe de Escuadra	34
Contralmirante	16	18	10	Brigadier	41+1 grad=42
Capitán de Navío				Capitán de Navío	114+9 grad=123
Jefe de División		41	24	-	-
1. ^a	150	9	3	-	-
2. ^a		100	44	-	-
Capitán de fragata	180	180	90	Capitán de fragata	136+12 grad=148
Teniente de navío	400	390	No costa	Teniente de navío	278+1 grad=279
-	-	-	-	Teniente de fragata	219
Alférez de navío	600	600	No consta	Alférez de navío	221
-	-	-	-	Alférez de fragata	383
Total	1.354	1.344	-		1.469

En una comparación sencilla, en las Plantillas Reales, los números totales son similares, salvo en los empleos superiores:

Oficiales generales: Francia: 6 V.A.+18 C.A.= 24

España: 2 C.G.+18 T.G.+34 J.E.+42 Brig.= 95

Si incluimos en Francia a los capitanes de navío que han sido jefes de división y que pueden alternar con los contralmirantes: 6 V.A.+18 C.A.+41 C.N.= 65, lo que sigue representando una notable diferencia en los empleos altos.

Jefes: Francia: 150 C.N.+180 C.F.= 330, si excluimos los 41 C.N. jefes de división 109+180 = 289.

España: 123 C.N.+148 C.F.= 271, por lo que hay notables similitudes.
 Oficiales: Francia: 390 T.N.+600 A.N. = 990
 España: 279 T.N.+219 T.F.+221 A.N.+383 A.F.= 1.102

El Estado General francés nada aporta sobre la o las escuelas del momento, aunque se reabrieron en 1800, hasta 1810 no se constituyeron escuelas flotantes en Brest y Tolón, pero ya era tarde. En el español respecto a los guardiamarinas se anota: «Este Cuerpo fue creado en el año 1717 para surtir la Armada de oficiales. Consta de tres Compañías establecidas en departamentos... cada una se compone de capitán, teniente, alférez, dos ayudantes, cuatro brigadieres, cuatro sub-brigadieres y noventa y dos cadetes. El capitán de la de Cádiz es el comandante de todas».

Existían 235 guardiamarinas con la siguiente distribución:

Empleos	Cádiz	Ferrol	Cartagena	Total
Brigadieres	4	3	3	11
Sub-brigadieres	4	3	4	11
GGMM	72	72	69	213
Total	80	78	77	235

En España existía también el Cuerpo de Pilotos, formado por 250 individuos, 42 de ellos con graduaciones militares de alférez de navío a alférez de fragata.

Infantería de Marina

Al no existir en Francia, consignemos únicamente que en España estaba formada por 12.528 plazas distribuidas en 12 batallones a cargo de un comandante general que era el teniente general marqués de Arellano. Todos los mandos (oficiales) pertenecían al Cuerpo General.

Ingenieros de Marina

FRANCIA		ESPAÑA		
Empleos	N.º	Empleos	N.º	
Inspector General	1	Ingeniero General	1	Era T.G del C.G.
Jefe de construcciones	6	Ingeniero	6	4 estaban en el C.G.
Ingeniero de 1.ª clase	7	Ingeniero Jefe	5	1 estaba en el C.G.
Ingeniero de 2.ª clase	7	Ingeniero de 2.ª	11	
Subingeniero de 1.ª	18	Ingeniero ordinario	12+1 grad.	
Subingeniero de 2.ª	18			
Total	57		35+1 grad=36	

DOS ESTADOS GENERALES DE LA ARMADA FRANCIA (1801) Y ESPAÑA (1802)

En España existían también 20 ingenieros extraordinarios y 23 ayudantes de ingenieros. Los números son muy similares, 57 en Francia frente a los 56 en España (36+20).

Administración

En el Estado General español no figura el Cuerpo del Ministerio sin duda por error al componer el volumen; por ello para poder efectuar las comparaciones pertinentes, hemos traído aquí los datos del Estado general para el año 1803, considerando que no debía haber grandes diferencias respecto al año anterior.

Otros:

FRANCIA		ESPAÑA	
Empleos	N.º	Empleos	N.º
Jefe de Administración	4	Intendentes	4+9 gr.
Comisario principal	8	Contador Principal	11
Comisario Ordinario 1. ^a	14	Comisario guerra	23+5 gr.
Comisario Ordinario 2. ^a	13	Comisario provincia	38+23 gr.
Comisario Ordinario 3. ^a	10	Oficial 1. ^a	60+5 gr.
Sub-comisario 1. ^a	41	Oficial 2. ^a	86+6 gr.
Sub-comisario 2. ^a	31	Contador de Navío	89+29 gr.
Sub-comisario 3. ^a	31	Contador de Fragata	104+43 gr.
Total	152		411+120=531

En Francia

En España

Guardalmacenes 4
Sub-guardalmacenes 6

} 10

Oficiales supernumerarios 149+29=178

Lo que nos daría un total de 162 (152+10) en Francia y 709 (531+178) en España, notabilísima diferencia, difícilmente comprensible, a pesar de considerar que España todavía mantenía sus posesiones en América y Filipinas, máxime cuando según el Estado general sólo aparecen cuatro administrativos en San Blas, uno en Cartagena de Indias, dos en Montevideo y 43 en La Habana. Los números totales por departamento serían, 205 en Cádiz, 242 en Ferrol y 212 en Cartagena (659).

Artillería de Marina

En Francia, estaba al mando del general de división Sugny. Constaba de siete medias brigadas, al mando de ciudadanos sin especificar su graduación militar (cuatro en Brest, uno en Lorient, uno en Rochefort y uno en Tolón).

Asimismo existía un inspector general de forjas, fundiciones y manufacturas de armas de la Marina, que era el general de brigada Levasseur, cuyo adjunto era el jefe de brigada Lecertain.

En España, la artillería constaba de 3.360 plazas, distribuidas en 20 brigadas, al cargo de un comandante general con el título de comisario general de artillería, a cuya orden sirve en cada departamento como comandante particular de las brigadas destinadas en él, un capitán de navío, denominado comandante provincial de artillería, pero el de Cádiz era además segundo comandante general del cuerpo. Los mandos pertenecían al Cuerpo General. Existían empleos propios de artillería desde capitán de bombardas hasta condestables, totalizando 60 individuos.

Sanidad

En el Estado francés sólo están presentadas las plantillas y nombres de los jefes y segundos jefes de sanidad en puertos y escuadras, con los siguientes números y empleos.

- 3 Primeros médicos
- 3 Primeros cirujanos
- 3 Primeros farmacéuticos
- 1 Adjunto de cirujano
- 1 Médico consultor
- 1 Cirujano consultor
- 5 Segundos médicos
- 4 Segundos cirujanos
- 2 segundos farmacéuticos

El Estado General español es más informativo. En cada uno de los departamentos existía un hospital dotado de un ministro, un contador y de los profesores médico-cirujanos necesarios.

En Cádiz residía el protomédico general de la Armada (Joseph Salvarezza) y tres médicos; además existía el Colegio de Medicina y Cirugía establecido en 1748 que contaba con un vice-director, a su vez cirujano mayor de la Armada (Joseph Sabater), nueve médicos consultores, un director anatómico, un ayudante de laboratorio químico, tres sustitutos y 100 colegiales.

Continuando con Cádiz, existía un ayudante del cirujano mayor, tres ayudantes de embarco, 27 primeros profesores médico-cirujanos, 36 segundos médicos-cirujanos.

En Ferrol, un primer médico, un segundo, un ayudante del director, un maestro de farmacia inspector de medicina y un practicante mayor. Además 20 primeros y 20 segundos.

En Cartagena, un primer médico, un segundo botánico, tres supernumerarios, un maestro de farmacia, inspector de medicina; dos practicantes mayores, tres segundos, un catedrático de botánica, un ayudante de director, dos ayudantes de embarco, 15 primeros médicos-cirujanos y 29 segundos.

En La Habana, un ayudante de director y dos primeros médicos-cirujanos. Considerando el número total del personal de la Armada, respecto a la totalidad del país, por razones de la profesión y sus riegos particulares, parece muy bien servida la sanidad de la Armada.

El material a flote

El Anuario francés no informa de los buques existentes en su Marina, no obstante, para poder efectuar ciertas comparaciones respecto a las plantillas, se han buscado datos en otras fuentes. En la reciente «Histoire des marins français (1789-1815)» (3), para el año 1801 se fijan en 45 navíos y 37 fragatas (en el año 1800 existían 50 y 40, respectivamente).

En el Estado General español figuran como totales 56 navíos y 41 fragatas, que no coinciden con los propios datos aportados en el mismo Estado General por departamentos, que son 54 navíos y 40 fragatas, con estas bases:

Tipo de buque	Cádiz	Ferrol	Cartagena	Totales
Navíos	13	27	14	54
Fragatas	22	9	9	40

Sobre estas variaciones, tanto francesas como españolas, consideremos que se estaba en guerra y que tampoco constaban los que estuviesen armados y los que no, lo cual era importante.

Respecto a las nuevas construcciones cabe recordar que en un periodo anterior (de 1793 a 1801, ambos inclusive), en Francia se habían botado 91 unidades (navíos y fragatas) y que en España, sólo se habían botado 21 (9 navíos, el último en Ferrol el año 1799, el *Argonauta* y 12 fragatas, la última la *Medea*, también en el mismo año y lugar); lo que demuestra que Napoleón no olvidó a su Marina en sus grandes planteamientos estratégicos y que en España las escasas disponibilidades económicas sólo permitieron dedicarse a reparaciones y mantenimientos; la penuria de los arsenales quedó manifiesta; habían quedado atrás las grandes posibilidades de otras épocas anteriores. Las unidades perdidas no podían ser sustituidas.

Conclusiones

La primera consecuencia es que las organizaciones son similares y, centralistas, aunque la francesa es más monolítica. En ambas existe un Ministerio de

(3) Contralmirante (Segunda Reserva) GRANIER, Hubert: *Histoire des Marins Français 1789-1815*. Marines edition, 1998.

la Marina (en España, Secretaría de Estado) y Departamentos Marítimos. En España quedan dudas sobre la influencia del generalísimo de la Armada (Godoy), el existente Estado Mayor de la Armada y el mayor general de ella en Cádiz. La preeminencia de Godoy es evidente, pero el organigrama no queda tan claro. Todo ello sin entrar a considerar a aquellas personas que tenían acceso directo a S.M. el rey como gentilhombres de cámara.

En los departamentos marítimos la estructura era muy similar: jefes absolutos (en Francia, no todos militares; en España sí); las construcciones al mando de ingenieros; artillería, sanidad y administración con mandos de sus respectivos cuerpos y juntas departamentales similares en funciones. La diferencia más importante residía en los inspectores franceses, auténticos comisarios políticos, como se ha citado, consecuencia, ya atemperada, de la Revolución Francesa.

En el Anuario francés no consta el puerto de residencia de los almirantes (24), sólo se conoce el de los destinados en tierra, así se conocen dos en París y uno en cada uno de los puertos de Rochefort, Tolón, Anvers, Brest y Lorient (Total 7). Aunque según el propio anuario estaban en actividad sólo 13 de ellos, quedan por lo tanto seis, sin adscripción, que pudieran estar embarcados. Por ello, aunque se conoce la adscripción a puerto-base en España, en los mismos empleos, no es posible hacer comparaciones. Únicamente sólo trasladaremos, como orientación, la adscripción a lugares de residencia de los españoles de capitanes generales a brigadieres.

Empleos	Varios	Madrid	Cádiz	Ferrol	Cartagena	Total
C.G. a Jefes de Escuadra	5	11	22	8	8	54
Brigadieres	3	4	20	5	10	42
Total	8	15	42	13	18	96

Nos da un despliegue atlántico —estar a disposición cercana— de 57,3 por 100 (13+42, sobre 96), sin, por ello estar embarcados o desempeñando puestos.

En el empleo de capitán de navío (150) la adscripción geográfica que consta en el Estado General francés es la siguiente:

Rochefort	15
Tolón	26
Brest	88
Lorient	19
Havre	2

Total	150
-------	-----

Lo que nos da una adscripción atlántica de $150-26=124$, o sea el 82,6 por 100.

En España, en el empleo de capitanes de navío (123) la adscripción a los puertos base son las siguientes:

DOS ESTADOS GENERALES DE LA ARMADA FRANCIA (1801) Y ESPAÑA (1802)

Cádiz	50	
Ferrol	30	
Cartagena	31	
Otros	12	(2 en Paraguay —comisión de límites con Portugal—, 1 en Cavada, 7 en Madrid y 2 en Buenos Aires)
<hr/>		
Total	123	

Por lo que en puertos atlánticos: $50+30+2=82$, o sea el 66,6 por 100.

En el despliegue estratégico, es necesario recordar que España mantenía todas sus posesiones en América (Central y Sur), en Filipinas y en otras islas cercanas.

Francia mantenía como colonias: Santo Domingo, Martinica, Santa Lucía, Tobago, Guadalupe, Guyana, Saint Pierre y Miquelon; y en África, el Senegal y sus dependencias, y más allá del cabo de Buena Esperanza, las islas Mascareñas (île de France y Reunión), algunas factorías en Madagascar y en la India, Pondichery. Por ello, respecto al número de buques es evidente la escasez de medios navales españoles.

Con todas las prevenciones, que no es necesario destacar al lector, se pueden analizar los datos globales existentes en los anuarios.

Una primera aproximación sería comparar el número de almirantes respecto al número de buques de combate (navíos):

En Francia existían 8 V.A.+16 C.A.+41 C.N. jefes de división=65

En España: 2 C.G.+18 T.G.+34 jefes de escuadra+42 brigadieres=96

En Francia $65/45=1,44$; En España $96/54=1,77$

Respecto al resto de empleos:

En Francia existían 1279 jefes y oficiales (109 C.N.+180 C.F.+390 T.N.+600 A.N.) En España 1373 (123 C.N.+148 C.F.+ 279 T.N.+219 T.F.+221 A.N.+383 A.F.)

Lo que nos da respecto al número de almirantes:

En Francia: $1279/65= 19,6$; En España $1373/96= 14,3$

Y los totales respecto al número de navíos y fragatas:

En Francia: $1344/45+37= 16,39$; En España $1469/54+40= 15,62$

En estos «grandes números», a falta de conocer el personal embarcado, existe bastante similitud en la composición de ambas Armadas en lo relativo a los cuerpos de mando naval.

Ajeno totalmente a lo que aquí se está analizando, respecto a la cualificación de los oficiales de ambas armadas, sí es necesario recordar las dificultades producidas en Francia a consecuencia de la Revolución de 1789 (en este

año la marina francesa contaba con 71 navíos, 74 fragatas y 212 buques menores).

«Sur les 1657 officiers del vaisseaux entretenus par le roi en 1789, pas loin de 80% sont partis en émigration, ce qui ne veut pas forcément dire qu'ils ont pris les armes contra la Révolution comme les participants à l'expédition de Quiberon en 1795 (Une vingtaine d'officiers de vaisseaux sont venus siéger aux États généraux. Une trentaine au maximun se sont engagés dans la Révolution. Une Centaine (98 a 108) a péri à Quiberon en 1795 dans une expedition maritime et contre-révolutionnaire. Une centaine sur les 120 qui y étaient présents)» (4).

Queda patente la enorme dificultad de formar un Cuerpo de Oficiales adecuado (formación y experiencia marítima) y sobre todo en los puestos altos del escalafón (táctica, mando de escuadras, pensamiento estratégico). En los puestos bajos o intermedios se promocionó a pilotos y ayudantes de la propia Armada y a marinos mercantes con conocimientos adecuados. Tanto el ministro Forfait citado, como su sucesor Decrès, intentaron «repescar» al máximo de oficiales del anterior régimen, los conocidos como «rojos» por su uniformidad y origen, Escuela Naval; respecto a los «azules» que no provenían de ella.

En un recuento de la Asamblea General, el año 1792, se constató que estaban en sus puestos 2 vicealmirantes de 9; 3 contralmirantes de 18; y 42 capitanes de navío de 170, o sea, sólo el 23,8 por 100 de estos empleos.

Respecto al Cuerpo de Ingenieros, ambas naciones tenían un inspector general, sin embargo, en España estaba en el escalafón del Cuerpo General, como teniente general. Ambos profesionales tenían un gran prestigio, en Francia Jacques Noël Sanè (1740-1831) (5) y en España Joseph Romero Landa (teniente general en 1787).

Las plantillas de los cuerpos eran en Francia 57 individuos y en España 56 (36+20 extraordinarios), números iguales, salvo considerar, como se ha citado, que en Francia se seguían construyendo buques y en España no, el número de ingenieros pertenecía a otra época, situación que se agravaría en los años siguientes, tras Trafalgar y la guerra de la Independencia.

(4) CHALINE, Olivier: «Revolution et Marine française». *Revue d'Histoire maritime*, núm. 4, p. 167.

O'DONNELL, Hugo: «Análisis de las fuerzas aliadas». *Monográfico del IHCN*, núm. 48, Madrid, 2005.

(5) Nació en Brest el año 1740 y entró en la Escuela de Marina en 1755. Alumno constructor en 1758, subingeniero en 1766, ingeniero constructor en 1774, dirigió la construcción de la *Surveillante* y de un navío de 74 cañones, de regular resultado. Durante la guerra de América y hasta 1789 estableció los planes de estandarización para la construcción de los navíos de 74, 80 y 120 cañones. Fue miembro de la Academia de Marina (1786), director del puerto de Brest en 1793; había pasado sin problemas la revolución; fue el que armó la escuadra de Villaret-Joyeuse. Ocupó el puesto del que se habla desde 1800 a 1817. Bajo su dirección se construyeron más de 150 buques de guerra. En contralmirante Granier, Hubert: *Histoire des marins français (1789-1815)*, p. 451.

En la Administración es donde se notan grandes diferencias. En Francia existían 152 individuos y en España en empleos equiparados 531, lo que respecto al número de oficiales del Cuerpo General nos da las siguientes cifras:

En Francia: $1.344/152= 8,8$; En España $1.469/531= 2,7$

Lo que podría ser interpretado como el triunfo de la «pluma» respecto a la «espada» en relación con el presupuesto del personal de la Armada, esa burocracia tan denostada.

Los hombres

Los hombres, auténticos protagonistas del futuro inmediato dados sus puestos de responsabilidad, tanto franceses como españoles, están reflejados en los anexos II (Francia) y III (España). Hubo cambios de alianza en los años anteriores; de una forma general, podemos recordar que fuimos enemigos de Francia en la revolución, amigos en el consulado y el imperio, hasta la invasión del año 1808 y después de nuevo enemigos, y que siempre realmente nuestro enemigo secular era Inglaterra; hoy, sí no enemigo, es un conocido inamistoso como lo demuestra su ignorancia a los mandatos de la ONU sobre la descolonización de Gibraltar.

Los generales españoles fueron casi todos fervientes realistas, salvo Mazarredo, Obregón y Salcedo (6).

Llegados aquí sólo cabe destacar los participantes de ambas Armadas en Trafalgar, que están en los escalafones de los anexos.

En España encontramos a Gravina (teniente general en 1793, a bordo del *Príncipe de Asturias*, fallecido el 9 de marzo de 1806 a consecuencia de las heridas recibidas); Álava (jefe de escuadra en 1794, a bordo del *Santa Ana*); McDonnell (brigadier en 1794, a bordo del *Rayo*); Escaño (brigadier en 1794, mayor general de la Escuadra); Hidalgo de Cisneros (brigadier en 1795, a bordo del *Santísima Trinidad*).

Por parte francesa encontramos a Villeneuve (vicealmirante en 1804, a bordo del *Bucentaure*); Dumanoir-le-Pelley (contralmirante en 1799, a bordo del *Formidable*); Magon de Medine (contralmirante en 1804, a bordo del *Algeciras*, muerto en combate); Cosmao-Kerjulien (capitán de navío, jefe de división en 1797, a bordo del *Plutón*); Maistral (capitán de navío, jefe de división en 1797, a bordo del *Neptune*); Le Villegris (capitán de navío, jefe de división en 1798 a bordo del *Mont Blanc*).

(6) Ver Comunicación en *La Guerra de la Independencia en Málaga y su provincia*. VEGA, Antonio de la: *Los Capitanes y Tenientes generales de la Real Armada y la Guerra de la Independencia (1808-1814)*. Actas. Coordinadoras Marion Reder y Eva Mendoza. Málaga, 2005, p. 617.

CERVERA PERY, José: «Los marinos de José Bonaparte». *Monográfico del IHCN* núm. 55. *La Marina en la guerra de la Independencia*. Madrid, 2007.

INDICE.

Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina.....	1
Relacion de los Oficiales generales y particulares de la Armada.....	2
Ingenieros de Marina.....	46
Estado mayor de la Armada.....	50
Estado mayor de los Departamentos...	50
Juntas de los Departamentos.....	52
Compañías de Guardias Marinas.....	54
Direccion de tareas hidrográficas.....	65
Infantería de Marina.....	66
Artillería de Marina.....	73
Fábricas de Artillería.....	80
Cuerpo de Pilotos.....	81
Escuelas Náuticas.....	92
Vigías establecidos en la Costa de la Península é Islas Baleares.....	95
Capitanes de Puerto.....	96
Arsenales.....	98
Cuerpo de Medicina y Cirugía.....	105
Estado Eclesiástico.....	110
Marinería matriculada.....	114
Varias comisiones particulares de Marina.	128
Empleos de Plana mayor de plazas asignados á los Oficiales de la Armada.	131
Encomiendas y Cruces señaladas á los mismos Oficiales.....	133
Relacion de los buques de la Armada....	135

ANEXO II

<p>ÉTAT GÉNÉRAL DES OFFICIERS DE LA MARINE Compris dans l'Organisation faite en exécution des Arrêtés des Consuls, des 29 Thermidor et 7 Fructidor an 8.</p>	<p>V I C E - A M I R A U X. 1.^{er} Juillet 1792. T H É V E N A R D, Antoine-Jean-Marie, 6 Vendémiaire an 3. Truguet, Laurent-Jean-François, conseiller d'état. Villaret-Joyeuse, Louis-Thomas. 1.^{er} Germinal an 4. Martin, Pierre, préfet du 5.^e arrondissement maritime. Roilly, François-Étienne. 23 Ventôse an 7. Bruix, Estache.</p>
<p>C O N T R E - A M I R A U X. 1.^{er} Janvier 1793. La Touche-Tréville, René-Madeline, Missiessy - Quets, Edouard. 26 Brumaire an 2. Vence, Jean-Edouard, préfet du 6.^e arrondissement maritime. Brevet, François-Joseph. Deleury, Joseph-Marie. Nielly, Joseph-Marie, préfet du 1.^{er} arrondissement maritime. Lefebvres, Germain-Urbain. 1.^{er} Vendémiaire an 3. Blanquet, Armand-Simon-Marie. Villeneuve, Pierre-Charles-Jean-Baptiste-Jilvestre, La Crosse, Jean-Raimond. 23 Germinal an 6. Terrasson, Jean-Élit, chef militaire à Brest. Dreux, Denis, préfet du 4.^e arrondissement maritime. Courand, Jean-François. Bedout, Jacques. 17 Brumaire an 7. Ganteaume, Honoré, conseiller d'état. 28 Pluviôse. Dordelin, Alain-Joseph.</p>	<p>C A P I T A I N E S D E V A I S S E A U. 107 18 Germinal an 7. Duraud Linois, Charles-Alexandre-Léon. 7 Finisère an 8. Dumanoir-le-Pelley, Pierre-René-Marie-Etienne. C A P I T A I N E S D E V A I S S E A U d e p r e m i è r e c l a s s e q u i s e n t C h e f s d e d i v i s i o n. 1.^{er} Germinal an 4. H. Lemaire Boisauveur, Guillaume-Marie, chef militaire au Havre. B. Magon, Charles. B. Bonnefoux, François-Casimir. B. Savary, Daniel. B. L'Heritier, Louis. B. Le Tendre, Michel-Augustin. B. Devienne, François-Guillaume. B. Commao - Kerjulen, Julien-Marie. B. Maistrat, Esprit-François. B. Allernand, Zacharie-Jacq-Théodore. B. Doré, Yves-François. T. Benoit, Jean-Félix. Léa, Daugier, François - Henri - Eugène, chef militaire à Lorient.</p>

* Note. Le nombre des contre-amiraux, fixé à seize par les arrêtés, s'élève à dix-huit, par suite de celui des vice-amiraux, qui furent du titre de leur être porté qu'à six.

CAPITAINES DE VAISSEAU. 109	
	2 Fructidor an 3.
Lo.	Moliny, <i>François-Remuald-Alexandre.</i>
B.	Thécourt, <i>Pierre-Julien.</i>
	14 Floréal.
Lo.	Villeneuve, <i>Jean.</i>
	26 Floréal.
B.	Gourio, <i>Claude-François-Marie.</i>
	16 Nivôse an 7.
Lo.	Willaumez, <i>Jean-Baptiste-Philibert.</i>
	3 Pluviose.
B.	Faure, <i>Gilbert-Amable.</i>

108 CAPITAINES DE VAISSEAU.	
	1. ^{er} Germinal an 4.
B.	Coudé, <i>Louis-Marie.</i>
B.	Castagnier, <i>Jean-Joseph.</i>
B.	Le Ray, <i>Julien.</i>
B.	Lemancq, <i>Jean-Baptiste.</i>
Lo.	Vignot, <i>Jean-François.</i>
B.	Moncoussu, <i>Pierre-Augustin.</i>
T.	Étienne, <i>Jean-Pierre.</i>
B.	Allary, <i>Joseph.</i>
	1. ^{er} Vendémiaire an 5.
B.	Obet, <i>Yves-Louis.</i>
B.	Boumpart, <i>Jean-Baptiste-François.</i>
T.	Louit, <i>Etienné.</i>
R.	Moreau, <i>André-Hector.</i>
B.	Robin, <i>Pierre-Nicolas.</i>
B.	Christy Pallière, <i>Jean-Anne.</i>
Lo.	Querangal, <i>Pierre-Maurice-Julien.</i>
B.	Le Coat Saint-Haouen, <i>Yves-Marie-Gabriel-Pierre.</i>
B.	Bescond, <i>Pierre-Marie.</i>
R.	Michesau, <i>Joseph.</i>
	1. ^{er} Frimaire.
B.	Faye, <i>Antoine-Jean-Baptiste.</i>
	23 Nivôse.
T.	Emeriau, <i>Maurice-Julien</i> , chef militaire à Toulon.
	1. ^{er} messidor.
Lo.	La Villegrès, <i>Guillaume-Jean-Noël.</i>
B.	Dufay, <i>Henri-Dauphin.</i>

ANEXO III

<p>RELACION</p> <p>Que comprehende las Oficinas de que se compone el Cuerpo General de los Capitanes Generales, con el Estado de sus respectivos, año en que tuvieron el último asiento, sus empleos, y nombres, con sus Millares de Soldados, y sus Encargos, las de S. Juan, y otras insignias y distinciones.</p> <p>GENERALISIMO DE LA REAL ARMADA</p> <p>El Excmo. Sr. Francisco de la Pal.</p> <p>Difusos de los Capitanes Generales, con el Estado de que se ha de color azul.</p> <p>CAPITANES GENERALES</p> <p>El Baylio Fr. D. Amoldo Valde- Caballero de la Insignia Ove- del Tercero de Oro de S. J. con exercicio, Gran-Cruz, y Comendador de las Casas de S. Juan.</p> <p>D. Juan de Lángara, Comen- de Cruz de la Real Orden Española de S. Juan, y Comendador de las Casas de S. Juan.</p> <p>Difusos, como se ha mencionado arriba, con exercicio, con el Estado de que se ha de color azul. con el Estado de que se ha de color azul. con el Estado de que se ha de color azul. con el Estado de que se ha de color azul.</p>	<p>GENERALISIMO DE LA REAL ARMADA</p> <p>El Excmo. Sr. Francisco de la Pal.</p> <p>Difusos de los Capitanes Generales, con el Estado de que se ha de color azul.</p> <p>CAPITANES GENERALES</p> <p>El Baylio Fr. D. Amoldo Valde- Caballero de la Insignia Ove- del Tercero de Oro de S. J. con exercicio, Gran-Cruz, y Comendador de las Casas de S. Juan.</p> <p>D. Juan de Lángara, Comen- de Cruz de la Real Orden Española de S. Juan, y Comendador de las Casas de S. Juan.</p> <p>Difusos, como se ha mencionado arriba, con exercicio, con el Estado de que se ha de color azul. con el Estado de que se ha de color azul. con el Estado de que se ha de color azul. con el Estado de que se ha de color azul.</p>	<p>7.º y Generalisimo.</p> <p>El Excmo. Sr. Francisco de la Pal.</p> <p>Difusos de los Capitanes Generales, con el Estado de que se ha de color azul.</p> <p>CAPITANES GENERALES</p> <p>El Baylio Fr. D. Amoldo Valde- Caballero de la Insignia Ove- del Tercero de Oro de S. J. con exercicio, Gran-Cruz, y Comendador de las Casas de S. Juan.</p> <p>D. Juan de Lángara, Comen- de Cruz de la Real Orden Española de S. Juan, y Comendador de las Casas de S. Juan.</p> <p>Difusos, como se ha mencionado arriba, con exercicio, con el Estado de que se ha de color azul. con el Estado de que se ha de color azul. con el Estado de que se ha de color azul. con el Estado de que se ha de color azul.</p>
--	--	---

8

Brigadieres.

- | | | |
|---------------|--|--------|
| | Comisionado de la Orden de Carlos III, y Consejero supernumerario en el Supremo de la Guerra. | } 1126 |
| <i>Callao</i> | D. Joseph Serrano Valdenebro, Comandante principal de Matricula de este Departamento. | |
| <i>Marina</i> | D. Fernando Casado de Torres, Ingeniero Director comisionado por la division de límites entre España y Francia. | |
| <i>Marina</i> | D. Joseph Salcedo. | } 1128 |
| <i>Marina</i> | D. Rafael Clavijo, de la Orden de Alcántara, Ingeniero Director, y Comandante de Correos marítimos de la Coruña. | |

Graduado.

- | | | |
|---------------|---|--------|
| <i>Marina</i> | D. Tomas Ugarte, Comandante de Marina en el Callao. | } 1127 |
|---------------|---|--------|

Uniforme casaca azul, collarin, solapa, forro, chupa, calzon y buelta encarnada, bordado de plata, con el alfiler buxo del pequeño uniforme de Generales, y un bordado solo en la buelta. Pueden usar otro uniforme de los mismos colores con bordado estrecho en la buelta y solapa y la casaca con chupa y calzon anulado ó hilos de plata.

LA HISTORIA VIVIDA

Alfonso y Luis de CEBALLOS-ESCALERA Y GILA

José Primo de Rivera, laureado general de la Armada y frustrado marqués de Fernando Poo

El 21 de julio de 1847 se presentaba a S.M. la reina doña Isabel II, por medio del Ministerio de Gracia y Justicia, un escrito de don José Primo de Rivera y Ortiz de Pinedo, teniente general de la Armada y senador del Reino, en el que, tras alegar sus muchos méritos y servicios, pedía para sí y sus sucesores un Título de Castilla, con la denominación de marqués de Fernando Poo, con el entonces preceptivo vizcondado previo del carenero de Cuba. El escrito iba firmado por don José María Juliá, apoderado del ilustre marino.

Consecuentemente, el ministro de Gracia y Justicia dio trámite a la instancia, abriendo expediente e instando con fecha de 19 de octubre a la sala de gobierno de la Audiencia de Sevilla que emplazase al interesado para que ante ella justificase documentalmente los méritos alegados, y también la posesión de rentas bastantes como para mantener la dignidad de un Título de Castilla, requisito que entonces estaba legalmente establecido.

Mientras tanto, el general Primo de Rivera, que entonces servía como comandante general del Apostadero de La Habana, tuvo noticia por su hijo don Rafael, coronel de Estado Mayor, de esta solicitud, que evidentemente se había presentado a su nombre pero sin su conocimiento, movida quizá por alguno de sus hijos o deudos. La indignación del estricto general fue grande, y se trasluce en el escrito que desde La Habana dirigió al ministro de Gracia y Justicia don Lorenzo Arrazola, con fecha de 9 de enero de 1848, en que manifestaba

como sea muy ageno de mi sentir dicha tal solicitud, en que no ha tenido parte ni conocimiento alguno anterior al que de jo manifestado, ruego encarecidamente a V.E. recoja y haga desaparecer semejante solicitud y cuanto por ella se hubiere escrito, para que no quede memoria de una gestión tan inoportuna...

Y así el 26 de julio de 1848, S.M. la Reina ordenó a la Audiencia de Sevilla la devolución del expediente al Ministerio de Gracia y Justicia, para su cierre y archivo definitivos (1).

Sin embargo, no le faltaban méritos a este laureado general de la Armada para solicitar de la reina el título nobiliario. Don José Primo de Rivera y Ortiz de Pinedo, nacido en Algeciras (Cádiz) el 28 de abril de 1777, y muerto en

(1) Archivo General del Ministerio de Justicia, Cámara de Castilla, legajo 2926, expediente 1.

Sevilla el 25 de julio de 1853, fue hijo del brigadier don Joaquín José Primo de Rivera y Pérez de Acal, gobernador de Maracaibo, y de doña Antonia Ortiz de Pinedo y Muñoz. Se casó en Córdoba de Tucumán (actual Argentina) el 11 de noviembre de 1809 con doña Juana María de Sobremonte y Larrazábal (nacida en Córdoba de Tucumán, hija del general don Rafael de Sobremonte y Núñez, marqués de Sobremonte y virrey del Río de la Plata, y de doña Juana María de Larrazábal de la Quintana); con siete hijos, uno de ellos el también laureado general y ministro que fue primer marqués de Estella (fue nieto del Dictador don Miguel Primo de Rivera, padre a su vez del celeberrimo fundador de la *Falange Española*).

Desde abril de 1789 fue cadete el Regimiento Fijo de Maracaibo, y en mayo de 1792 sentó plaza de guardiamarina de la Real Armada en Cádiz, embarcando sucesivamente en los navíos *América* y *San Isidro* (a bordo de los cuales navegó por el Atlántico a las Terceras y a las Canarias), en la corbeta *San Pío* (con la que navegó a Barcelona, Génova, Córcega, Baleares y Levante), en la fragata *Venus* (a bordo de la cual cruzó hasta Puerto Rico, Veracruz y La Habana en 1795) y en el bergantín *Alerta*, de la Comisión Hidrográfica de Cartagena (encargada de levantar las cartas de las costas e islas de Venezuela). En 1802 fue alférez de navío y mandó una fragata mercante que con otra de guerra cruzó dos veces a Maracaibo, Veracruz, La Guaira y Puerto Cabello; después sirvió en el 10.º batallón de Marina. Teniente de navío en 1805, obtuvo el mando de la corbeta *Sevillana*, a bordo de la cual visitó los puertos de La Guaira, Batabino, Veracruz y La Habana. A su regreso, en 1807, embarcó en la fragata *Prueba*, con base en Ferrol; pero enseguida fue nombrado ayudante de órdenes del general Álava, vocal del Consejo del Almirantazgo. Al iniciarse la «francesada» se fugó de Madrid y participó en el primer sitio de Zaragoza, mandando varias baterías y ganando allí su primera cruz de San Fernando. En el otoño de 1808 recibió el mando de la corbeta *Mercurio* y, por Río de Janeiro, llegó a Montevideo. Capitán de fragata en 1809, realizó dos viajes de ida y vuelta a Cádiz, y en 1811 fue encargado por el almirante Vigodet de las negociaciones con la junta revolucionaria de Buenos Aires. Mandó entonces la escuadrilla naval de Montevideo que bloqueó Buenos Aires, combatió a los insurgentes en el Plata y el Uruguay, y navegó hasta el Janeiro y Lima. Prisionero tras la rendición de Montevideo, fue llevado a Buenos Aires y de allí a la frontera austral, de donde logró fugarse y regresar, vía Río de Janeiro y Lisboa, a Madrid. Una vez declarado libre de cargos por el consejo de guerra que le juzgó, en 1817 volvió a Madrid para ser ayudante del decano del Consejo del Almirantazgo. Fue mayor general de la escuadra destinada a Ultramar en 1820, y comandante de sus fuerzas sutiles, embarcando en la fragata *Ligera*. Capitán de navío en 1819, la revolución de 1820, a la que se adhirió discretamente, le dio el mando del navío *San Julián*, y enseguida del *Asia*, con el que pasó a Veracruz. Se retiró del servicio en octubre de 1822, a su regreso de Ultramar, hasta que en 1829 ascendió a brigadier y fue nombrado capitán del puerto de Cádiz y, sucesivamente, comandante del navío *Guerrero* en 1830, comandante general del arsenal de La Carraca en 1831, y sucesivamente director del Cole-

gio de San Telmo de Sevilla en 1835, comandante en jefe de la escuadra del Cantábrico, que luchaba contra los carlistas en el mismo año, donde participó en varios combates, mereciendo en 1836 la gran cruz laureada de San Fernando. Jefe de escuadra en 1835, presidente de la Junta del almirantazgo desde 1835 a 1837, comandante general del Departamento de Cádiz en 1843, comandante general del Apostadero de La Habana entre 1845 y 1848 y, finalmente, por segunda vez, capitán general del Departamento de Cádiz en 1848, cargo del que dimitió un año después por tener mala salud, pasando a establecerse en Sevilla hasta su fallecimiento. Fue también senador del reino desde 1837, y tuvo la gran cruz de las Órdenes de Carlos III y de San Hermenegildo, y la cruz de la Diadema Real de Marina laureada (2).

Marqués de Fernando Poo y vizconde del Carenero de Cuba, Títulos fallidos ambos. Se explica perfectamente la denominación del vizcondado previo solicitado para el general Primo de Rivera, ya que es bien sabido que durante su mando en el Apostadero de La Habana (enero de 1845 a 1848), emprendió y llevó a cabo la obra del varadero de aquel arsenal, que en adelante permitió carenar allí buques de gran porte (3).

Mayores explicaciones requiere la denominación del marquesado, ya que ni su hoja de servicios, ni ninguno de sus numerosos biógrafos: Pavía, Carrasco, González de Canales, ni su tataranieta Rocío Primo de Rivera y Oriol, en reciente conferencia, mencionan la relación que pudiera haber tenido el laureado general Primo de Rivera con la isla que constituía entonces posesión principal de la naciente colonia de la Guinea Española, y que pudieran justificar la denominación del Título de Castilla que se solicitó a su nombre en 1847.

La explicación no es, sin embargo, muy complicada: fue su padre quien tuvo una relación con la isla que, si bien fugaz, debió de marcar toda su vida, y la de su prole, que seguramente escucharía de sus labios muchas veces el relato de sus aventuras africanas, verdaderamente azarosas y terribles. El antes citado don Joaquín Primo de Rivera y Pérez de Acal, nacido en Veracruz (Nueva España) en 1734, en el seno de una familia de militares, comenzó a servir en 1751 como cadete del Batallón Fijo de la Corona en su ciudad natal. Después se trasladó a la Península, ingresó en el Real Cuerpo de Artillería y durante cuarenta y un años sirvió al rey en Andalucía —donde se casó con doña Antonia Ortiz de Pinedo y Muñoz, natural de Algeciras—, sitió Ceuta,

(2) AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/967. PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los Generales de Marina*. Madrid, 1873, III, pp. 205-219. CARRASCO SÁYZ, Adolfo: *Icono-biografía del Generalato español*. Madrid, 1901, p. 256. VÁLGOMA, Dalmiro de la, y barón de Finestrat: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval*, III. Madrid, 1945, pp. 295-296. GIL NOVALES, Alberto (edit.): *Diccionario Biográfico del Trienio Liberal*. Madrid, 1991, pp. 534-535. CEBALLOS-ESCALERA GILA, Alfonso y Luis de, y ISABEL SÁNCHEZ, José Luis: *La Real y Militar Orden de San Fernando*. Madrid, 2003, p. 175. Retratos en el Museo Naval, inventario n.º 4716 (anónimo), y n.º 5603 (por José Galofré, depositado en el Museo Naval de la Torre del Oro, en Sevilla).

(3) RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan: «Los arsenales de La Habana y El Ferrol», en *Revista de la Comisión Gallega del Quinto Centenario*, 1 (1989).

Canarias, Panamá y Portobelo, campañas de Portugal y del Sacramento, y virreinato de Buenos Aires.

Sus servicios en Guinea se remontan a los años de 1777 y 1778, cuando, tras el Tratado de San Ildefonso, firmado por España y Portugal, por el que la primera recibía parte de las posesiones lusitanas en el África occidental, entre ellas las islas de Fernando Poo y de Anobón, ambas situadas en el golfo de Guinea. Y en consecuencia, se ordenó al virrey del Río de la Plata, don Pedro de Ceballos, el envío de una expedición naval para tomar posesión de aquellas tierras, que debían servir al comercio de esclavos y como escalas de una futura ruta desde las Filipinas a la Península. La expedición partió el 17 de abril de 1778 desde Montevideo, bajo el mando del brigadier, conde de Argelejo y formada por 247 hombres, a bordo de tres buques: las fragatas *Santa Catalina* y *Soledad*, y el bergantín *Santiago*. El segundo jefe de la expedición era precisamente el teniente coronel de Artillería don Joaquín Primo de Rivera. Después de varias peripecias en la isla del Príncipe, los buques arribaron el 24 de octubre de 1778 a la costa oeste de Fernando Poo, donde desembarcó la fuerza y se tomó la posesión formal de la isla —en la bahía de San Carlos, actual Luba—; pero durante el viaje hacia la isla de Anobón falleció a causa de la malaria el brigadier conde de Argelejo, quedando al mando Primo de Rivera, que asumió el título de gobernador de aquellos territorios. Durante el año 1779 los españoles establecieron un poblado en la bahía de Concepción (actual Riaba), en la costa este de la isla de Fernando Poo, y a los pocos meses ya se contaban 85 muertos por las enfermedades tropicales. El 24 de septiembre de 1780 se produjo una sublevación encabezada por el sargento Jerónimo Martín, quien apresó a Primo de Rivera, decidiendo el abandono de la naciente colonia; tras enterrar los cañones, todos los supervivientes embarcaron en el bergantín *Santiago* y se dirigieron a Santo Tomé, a donde arribaron el 16 de noviembre: allí se devolvió al mando a Primo de Rivera. Permanecieron en Santo Tomé, donde fueron atacados en puerto por tres fragatas inglesas el 24 de septiembre de 1781, y tras comprar a los portugueses el navío *Nossa Senhora do Carmo*, el 30 de diciembre partieron hacia el Brasil llegando a San Salvador de Bahía el 24 de febrero de 1782. El 12 de febrero de 1783 llegaron a Montevideo los únicos 26 supervivientes de la malograda expedición de la Guinea. Tras desembarcar y presentarse a las autoridades. Primo de Rivera entregó al sargento Jerónimo Martín y a los demás sublevados para que fuesen juzgados conforme a ordenanza, pero pidiendo luego su indulto, que les fue concedido por el virrey (4).

(4) CENCILLO DE PINEDA, Manuel: *El brigadier conde de Argelejo y su expedición militar a Fernando Poo en 1778*. Instituto de Estudios Africanos, Madrid, 1948). A partir de entonces las dos islas, de Fernando Poo y de Anobón, permanecieron abandonadas por España, siendo visitadas y hasta ocupadas por los británicos, que no obstante reconocieron casi siempre la soberanía española sobre ellas. Sólo en marzo de 1843 los españoles regresaron a las islas, cuando el capitán de fragata con Juan José de Lerena Barry fue enviado a tomar posesión en nombre de la reina Isabel II, cosa que efectivamente hizo, dando origen a la moderna colonia de la Guinea española.

Mientras tanto, don Joaquín Primo de Rivera, ya con el empleo de coronel, fue nombrado en 1786 gobernador de la plaza y puerto de Maracaibo, tomando posesión del mando al año siguiente, para ser relevado en 1794, cuando se le dio el grado de brigadier de los Reales Ejércitos. No pudo lograr el ascenso a mariscal de campo, ni obtener un gobierno de mayor categoría; pero permaneció allí como factor de la Real Compañía de Filipinas y hombre de negocios dedicado a la compraventa de bienes muebles e inmuebles, esclavos y embarcaciones. Por fin, quien había suscrito, en nombre del rey de España, la toma de posesión de la isla de Fernando Poo en 1778, murió en Maracaibo en 23 de octubre de 1800 (5).

A la vista de tantos méritos y servicios, tanto personales como familiares, parece probable que la reina Doña Isabel II hubiese otorgado al general Primo de Rivera el Título de Castilla solicitado en su nombre, de haberse continuado el trámite de gracia. Pero el pundonor de aquel ilustre marino laureado dio al traste con la concesión, e impidió que el marquesado de Fernando Poo figurase desde entonces entre las mercedes africanas creadas por la corona española.

(5) BERBESI DE SALAZAR, Ligia: «Genealogía social de los gobernadores de la provincia de Maracaibo, 1787-1812», en *Procesos Históricos*. Universidad de los Andes, Mérida de Venezuela, 6, 2004.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....

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

Dirección de intercambio:

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

DOCUMENTO

Exigencias de las autoridades portuguesas a los hidros de los nacionales para poder amarrar en la base aérea de Aveiro durante la Guerra Civil de 1936-1939

Se presencia un escrito en la Secretaría General del Jefe del Estado, en plena guerra civil, firmado en nombre del general Franco; donde se expresa con meridiana claridad que para amerizar en Aveiro (Lisboa) los hidros no debían dar ninguna pista de su condición de españoles. (Confrontado.)



ESTADO ESPAÑOL

SECRETARÍA GENERAL
DE S. E. EL JEFE DEL ESTADO

Aire

Núm. 2032

Excmo. Sr:

29. ABR 1937

La representación del Estado Español en Lisboa en telegrama cifrado nº 267 de fecha de ayer dice a esta Secretaría General lo que sigue:

"Con referencia a su telegrama nº 655 hidro puede amarar base aérea AVEIRO. No debe traer bandera nacional pintada ni letrero alguno español. Autoridades portuguesas ruegan conductor se exprese en francés ú otro idioma extranjero absteniéndose hablar español. Desearian llegada fuera primera hora de la mañana si es posible. En todo caso piden saber fecha y hora aproximada."

Lo que me complace en trasladar a V.E. para su cumplimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Salamanca 29 de abril de 1937
El Secretario General del Jefe del Estado.

[Firma manuscrita]

Excmo. Sr. Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada.
¡VIVA ESPAÑA!

ESTADO MAYOR
DE LA ARMADA
29-4-1937
REGISTRO GENERAL
Entrada núm. 1572

al aire

NOTA PARA LA JEFATURA DEL AIRE.

1429 (Luis)

El Excmo. Sr. Secretario General de S.E.

el Jefe del Estado, en escrito de ayer me dice:

"Excmo. Sr.: La representación del Estado Español en Lisboa en telegrama cifrado nº 267 de fecha de ayer dice a esta Secretaría General lo que sigue: "Con referencia a su telegrama nº 655 hidro puede amarar base aerea AVEIRO. No debe traer bandera nacional pintada ni letrero alguno español. Autoridades portuguesas ruegan conductor se exprese en francés ú otro idioma extranjero absteniendose hablar español. Desearian llegada fuera primera hora de la mañana si es posible. En todo caso piden saber fecha y hora aproximada."=Lo que me complazco en trasladar a V.E. para su cumplimiento y efectos oportunos."

Lo que se traslada para conocimiento y efectos procedentes.

Salamanca 30 de abril de 1.937

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

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

Comisión Británica de Historia Marítima (CBMH). Simposios 2009-2010. Londres, Gran Bretaña

La Comisión Británica de Historia Marítima (CBMH), con la colaboración y patrocinio de la Society for Nautical Research, la Maritime Information Association y el Department of War Studies del King's College Londres ha organizado el programa de seminarios para 2009-2010, según el calendario que exponemos a continuación. Siguiendo el criterio establecido para esta sección de «La Historia Marítima en el mundo», damos a nuestros lectores el temario previsto, así como los nombres de los ponentes, y lo hacemos en el inglés original para no enmascarar los matices con su traducción.

Octubre de 2009

Martes, 15

Cranwall The Royal Navy without carriers? The future of naval air power, 1957-1970, por el Dr. Ben Jones, del RAF College.

Martes 29

From Sailortown to Shipstreet: maritime labour and seaport cities in the nineteenth and twentieth centuries, por el Dr. Graeme Milne, de la Universidad de Liverpool.

Noviembre de 2009

Martes, 12

The effect of intelligence on british submarine operations, 1939-1945, por Tim Clayton.

Martes 26

«To go to sea was everything for a poor boy»: joining de Royal Navy before continous service, por la Dra. Virginia Preston, del Institute of Historical Research.

Diciembre de 2009

Martes 10

German shipping companies during the Great Depression, 1929-1933/1934, por el prof. Lars U. Scholl Deutsches Schiffahrtsmuseum.

Esta conferencia del Proctor Memorial Lecture se dará en Londres, en el Lloyds Register, 71 Frenchurch Street, EC3M 4BS. La admisión se hace por medio de una entrada disponible en el Proctor Lectura, GMI, Universidad de Greenwich, Old Royal Naval Collage, London SE10 9LS; gmi@gre.ac.uk

Enero de 2010

Martes 14

Homosexuality and the Royal Navy in the era or WW I, por la doctora Dra. Laura Rowe de la Universidad de Exeter.

Martes 28

National Maritime Museum Commerce and conflict at the Cape: British maritime strategy in eighteenth century southern Africa, por el Dr. John McAleer.

Febrero de 2010

Martes 11

The Royal Navy and North America, 1800-1815. Was the US defeated in the war of 1812 by the British maritime blockade?, por el Dr. Brian Arthur, del Greenwich Maririme Instirute.

Martes 25

New public management in defence, por el vicealmirante sir Jeremy Blackhan, RUSI.

Marzo de 2010 (01-17)

Martes 11

The first battle of the Atlantic: merchant shipping and the competition for the US bulk export trades, 1850-1913, por el prof. L. R. Fischer, del Memorial University of Newfoundland.

Mayo de 2010 (01-17)

Martes 6

Amphibious warfare and reluctant allies: Cádiz 1810, por Agustín Guimerá, CSIC Madrid, España.

Martes 20

The Kriegsmarine and sea power in the Baltic, 1932-1939, por el Dr. Marcus Faulkner, del King's College London.

Las sesiones tendrán lugar los martes a las 17.15 en el King's College, London WC2R 2LS, en el local de reuniones del Departamento de Estudios de Guerra, sexta planta, Old Main Building.

Para más información dirigirse a

Profesor John Armstrong
42 Inglis Road, Ealing, London WS 3RL.
C/e: john@johnarmstrong.eu

Los seminarios del King's College constituyen un conjunto de conferencias organizadas por la Comisión Británica de Historia Marítima (CBMH) y su desarrollo tiene lugar entre los meses de octubre y mayo. Éstos de 2009-2010 han sido organizados por el profesor John Armstrong y por el doctor Alan James. Los seminarios están abiertos al público.

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

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTA.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA AR-MADA*
- 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 INSTI-TUCIÓN 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
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA

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: inen@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

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

NOTICIAS GENERALES

Congreso en la Universidad de Navarra, España

Organizado por la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Navarra (Pamplona), cuyo rector es don Ángel José Gómez Montero, con la colaboración del Ministerio de Ciencia y Educación, durante los días 29 y 30 de octubre del 2009 tuvo lugar un Congreso cuyo tema central era: «La construcción de un Estado militar. La Monarquía española (1648-1814)». El peso de la organización fue llevado por Agustín González Enciso y Rafael Torres, siendo el primero quien hizo la presentación. El programa, que se desarrolló en sesiones de treinta minutos, fue el que sigue:

— *Jueves 29 de octubre:*

«Los ejércitos peninsulares de la Monarquía Hispánica», 1648-1700: composición, reclutamiento, naciones y financiación, por Antonio José Rodríguez Hernández, de la Universidad de Almería, España.

«Actividad naval e industria en Galicia durante el reinado de Carlos II», por María del Carmen Saavedra, de la Universidad de Santiago de Compostela, España.

Se intercalan un tiempo de debate y a continuación un descanso

«Las desertiones durante la guerra de Secesión: comportamientos y estrategias en la Península Ibérica», por David González Cruz, de la Universidad de Huelva, España.

«Entre dos modelos de gobierno de la Hacienda militar. Las reformas de la Tesorería Mayor en España en 1721-1727», por Anne Dubet, del Instituto de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad Blaise Pascal, Clermont-Ferrand.

Se intercalan un tiempo de debate y a continuación un descanso.

«Los ojos y los oídos del Estado Militar. El Sistema de Inteligencia Español durante la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1744)», por Iñaki Rivas, del University College London, Inglaterra.

«La financiación de la reforma militar de Canarias en la década de 1770», por Sergio Solbes, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España.

Se intercalan un tiempo de debate y un descanso.

— *Viernes 30 de octubre:*

«Estado militar y estado económico: el nexo empresarial», por Agustín González Enciso, de la Universidad de Navarra, España.

«Tipologías de empresas venales en el Ejército español del siglo XVIII», por Francisco Andújar, de la Universidad de Almería, España.

Se intercalan un tiempo de debate y un descanso.

«La geografía del Estado militar de Carlos III», por Rafael Torres Sánchez, de la Universidad de Navarra, España.

«Las consecuencias económicas de las guerras sobre las colonias españolas en América: la quiebra del monopolio tabaquero (1779-1817)», por Monserrat Gárate, de la Universidad del País Vasco, España.

Se intercalan un tiempo de debate y un descanso.

«La influencia de los conflictos bélicos en la definición del mercado del tabaco español e el XVIII. Algunas hipótesis de trabajo», por Santiago de Luxán, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España.

«Administración naval y liderazgo europeo: Antonio Valdés y Lord Barham (1783-1808)», por Agustín Guimerá, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), Madrid, España.

Se intercala un período de descanso.

«La construcción de un Estado en tiempos de guerra. Francisco Cabarrús en el Gobierno de José Bonaparte (1808-1810)», por Lucía Nuín, de la Universidad de Navarra, España

A continuación tuvo lugar un debate final.

Para más información dirigirse a:

Universidad de Navarra, Campus Universitario.

E-31009 Pamplona, España.

Telf.: 948 42 56 00. Fax: 948 42 56 00.

Sitio web: www.unav.es

Terceras Jornadas Navales 2009. Gran Canaria, España

Organizadas por la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria (RSEAPGC), que dirige D. Francisco Marín-Llorís, con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 11, 12 y 13 de noviembre de 2009 se celebraron en Las Palmas de Gran Canaria las Terceras Jornadas Navales 2009, que se convocan bienalmente en aquella isla. Compartieron la presidencia en esta ocasión el RSEAPGC y el almirante comandante del Mando Naval de Canarias vicealmirante Javier Franco Suanzes (ALCANAR).

El programa comprendía dos clases de actos, uno dedicado a las conferencias y otro a distintos actos cívico-militares. Se pronunciaron tres conferencias, que recogemos aquí junto a los nombres de sus ponentes:

«El Museo Naval de San Fernando y el Panteón de Marinos Ilustres», por el capitán de navío Tomás Mendizábal Barreiro-Meiro, delegado el Instituto de Historia y Cultura Naval y director del Museo Naval de San Fernando, Cádiz.

«Perspectivas del Puerto de la Luz», por don José Javier Sánchez Limón, presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

«La Aviación Naval española (1917-1936)», por el vicealmirante Rafael Martín de la Escalera y Mandillo.

Entre los actos cívico-militares celebrados recogemos los que siguen:

11 de noviembre de 1009

Inauguración de una exposición de modelos navales en la RSEAPGC.

12 de noviembre de 2009

Donación al Museo Naval de Canarias del sable, bicornio y mantel de la cámara de oficiales del cañonero *Guantánamo*, que pertenecieron al primer comandante de Marina de Las Palmas contralmirante Bartolomé de Morales y Mendigutía, entregado por sus descendientes don Nicolás Díaz-Saavedra de Morales y el almirante Rafael de Morales Romero al contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

13 de noviembre de 2009

Inauguración de un monumento en el Arsenal de Las Palmas en recuerdo del antiguo castillo de Santa Catalina, ubicado allí en 1631; monumento donado por el Ayuntamiento de Las Palmas que preside don Jerónimo Saavedra Acevedo.

Acto militar de homenaje a los caídos por la Armada, con la entrega de una placa conmemorativa a los almirantes de la Armada oriundos canarios, placa donada por la RSEAPGC y entregada por el almirante ALCANAR al almirante canario presente más antiguo Rafael de Morales Romero.

PREMIOS

Premios «Virgen del Carmen» de la Armada. Madrid, España

La Armada española, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y los problemas navales, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones marítimas y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional, en uso de las competencias que le otorga el Real Decreto 1126/2008 de 30 de junio y la Orden DEF/3537/2003 de 10 de diciembre, convoca los premios «Virgen del Carmen» correspondientes al año 2010, con arreglo a las siguientes bases:

Premios

1.1. *De libros*, dotado con seis mil quinientos (6.500) euros y diploma.

Para el mejor trabajo, que en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y a la Armada en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. En el caso de tratarse de un trabajo ya publicado, no deberá haberlo sido antes de 2008.

1.2. *De Juventud.*

Para los mejores trabajos sobre lo que significa la Armada para España, presentados por alumnos de Enseñanza Secundaria Obligatoria (ESO) o de Formación profesional de Grado Medio y Educación Primaria. Y para el centro escolar al que pertenezcan el alumno y el profesor que dirija la ejecución del trabajo.

1.2.1. Premio para alumnos de Enseñanza Secundaria Obligatoria (ESO) o Formación Profesional de Grado Medio, dotado con mil quinientos (1.500) euros, repartidos de la forma siguiente:

- Mil (1000) euros para el alumno que presenta el trabajo, un viaje Marín-Cádiz en el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* y diploma.
- Quinientos (500) euros para el centro escolar que dirija al alumno en la ejecución del trabajo, un viaje Marín-Cádiz en el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* y diploma.
- Diploma para el centro escolar.

1.2.2. Premio para alumnos de Educación Primaria, dotado con mil (1.000) euros, con el reparto siguiente:

- Seiscientos (600) euros para el alumno que presenta el trabajo y diploma.
- Cuatrocientos (400) euros para el profesor que dirija al alumno en la ejecución del trabajo y diploma.
- Diploma para el centro escolar.

1.3. *De Poesía*, dotado con mil (1.000) euros y diploma.

Para el mejor trabajo poético de exaltación del mar, de las gentes de la mar o de la vinculación de la sociedad con la Armada y la actividad marinera en todos sus aspectos. En el caso de tratarse de un trabajo publicado, no deberá haberlo sido antes de 2008.

1.4. *Diploma de Honor.*

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

1.5. *De Pintura.*

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

- Dotado con cinco mil (5.000) euros y diploma.
- Accésit a las obras que posean un valor artístico digno de ser destacado.

1.6. De Fotografía.

Con este premio se persigue fomentar el acercamiento de la sociedad a la Armada a través de la representación por un medio tan artístico y creativo como la fotografía.

- Dotado con dos mil quinientos (2.500) euros y diploma.
- Accésit a las fotografías que por su calidad y contenido se hagan merecedoras de ser destacadas, y diploma.

1.7. De Modelismo Naval.

Con este premio se persigue fomentar el acercamiento de la sociedad a la Armada a través de la representación por un medio tan artístico y creativo como el modelismo.

- Premio «Modelo de embarcación Mayor», dotado con cinco mil (5.000) euros y diploma.
- Premio «Maquetas/dioramas/embarcación menor, dotado con tres mil (3.000) euros y diploma.
- Accésit a la obra que posea un valor artístico y de trabajo técnico digno de ser destacado, y diploma.

Los interesados en obtener más información —normas para participar en la convocatoria y para la adjudicación de los premios, pormenores de la convocatoria o de la presentación de los trabajos, jurado y otros— pueden consultar el *Boletín Oficial del Estado* núm. 7 de 8 de enero de 2010, o dirigirse a:

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

XL Jornadas de Historia Marítima. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 13, 14 y 15 de abril de 2010 tendrán lugar en Madrid las XL Jornadas de Historia Marítima dedicadas esta vez a la «Protección del patrimonio sumergido».

Sensibilizado por el tema de la exploración subacuática en la que dudosas actividades que afectan al patrimonio sumergido de todos los países son materia tratada diariamente por los medios de comunicación y cuyo interés patrimonial incide en el campo del Derecho. El Instituto de Historia y Cultura Naval aborda este asunto de tanta importancia, y propone estas primeras jornadas de 2010 para su estudio y reflexión a un escogido grupo de especialistas.

Las sesiones, de cincuenta minutos de duración, se desarrollarán en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena, 7, Madrid) con arreglo al siguiente programa:

— *Martes 13 de abril:*

La sesión de apertura correrá a cargo del contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, almirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

«Cincuenta años de investigación subacuática en España», por Federic Malagelada i Benaprés, abogado e investigador.

«El Cuerpo de Buzos de la Armada y los orígenes de la recuperación del patrimonio sumergido», por Juan Ibars Perelló, alférez de navío (R)

— *Miércoles 14 de abril:*

«La protección jurídica del patrimonio sumergido», por Mariano Javier Aznar Gómez, catedrático de Derecho Internacional Público.

«El Plan Nacional de Protección del Patrimonio Subacuático», por Rafael Azuar, ex director del Centro Nacional de Arqueología Subacuática.

Mesa redonda. «¿Protegemos nuestro patrimonio subacuático?»
Intervienen:

- Luis Lafuente Batanero, licenciado en Derecho y en Ciencias Políticas: «El patrimonio subacuático en la Ley del Patrimonio Histórico español».
- Carmen García Rivera, directora del Centro Andaluz de Arqueología Subacuática: «Competencias de las comunidades autónomas».
- Franck Goddio, presidente del JEASM: «Los cazatesoros».
- Jesús García Calero, redactor jefe de Cultura y Espectáculos del diario ABC: «Lo que la sociedad demanda».

Hará de moderador Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina y jefe del Departamento de Patrimonio Naval Sumergido del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
C/ Juan de Mena, 1. 28014 Madrid.
Telf.: 91 3795050. Fax: 91 3795945.
C/e: ihcn@fn.mde.es

J.A.O.

RECENSIONES

HERNÁNDEZ OLIVA, Carlos Alberto: *Naufragios. Barcos españoles en aguas de Cuba (siglos XVI y XVII)*. Renacimiento. Colección Isla de la Tortuga, 2009, 320 pp., ilustraciones.

El tema de los naufragios, tan atrayente en forma y contenido, ha sido sin embargo muy tergiversado, a veces por una significativa falta de información, a veces por un error de datos o situaciones. En este libro, tan cuidadosamente editado por Renacimiento en su atractiva colección Isla de la Tortuga, Carlos Alberto Hernández Oliva, geólogo e investigador cubano, maneja con acierto y solvencia una amplia relación de percances marítimos durante los siglos XVI y XVII, acaecidos en aguas de la Cuba española, siempre desde fuentes fidedignas de las que ha hecho su mejor uso.

Desde su primer capítulo «El manejo del patrimonio sumergido en Cuba: en sus antecedentes, problemas y perspectivas», hasta el «listado de naufragios ocurridos en aguas de Cuba», toda una larga lista de percances de muy distinta contextura tienen su exacto y documentado reflejo en las páginas de este libro, que enganchará a un nutrido censo de lectores, tanto iniciados como profanos, pues el tema es tratado con singular acierto.

Vuelvo a insistir en que a la calidad del texto, se une la calidad de la edición, valores ambos que lo hacen acreedor de ser considerado como una de las más logradas obras de su género.

Todos los rastros han sido minuciosamente transcritos, y la exposición de las características e historia de los buques reseñados, salpicado de curiosas anécdotas que hacen aún más agradable su lectura.

TEMPERE, Delphine: *Vivre et mourir sur les navires du siècle d'or. Pusp*. París, 2009, 396 pp., anexos.

En las largas y en no pocos casos peligrosas travesías oceánicas, la muerte se hacía presente, sorprendiendo al hombre de mar que espera llegar a tierra. La protección ante los riesgos es muy deficiente para los españoles del siglo XVII. La redacción del testamento y los prejuicios cristianos ante la muerte constituyen documentos excepcionales revelados en este interesante libro a través de los actos de Bienes y Difuntos, con buena parte de documentos inéditos contenidos en el Archivo de Indias de Sevilla.

El libro es fruto, por tanto, de una investigación metódica y rigurosa sobre un tema poco tratado y menos conocido, ya que enfrentados a un mismo destino, navegantes o pasajeros reaccionan según su cultura y sus inquietudes religiosas. Traza las directrices no sólo en el plano individual, sino en el colectivo, en una sociedad marcada por los peligros del mar y sus desafortunadas consecuencias.

Delphine Tempere, profesora de español en la Universidad Jean Moulin de Lyon y doctora en Historia por la Sorbona, despliega su sensibilidad en los temas españoles y de la América hispana con probada solvencia doctrinal, y profundiza en ese mundo mal conocido del mar a través de las singladuras de la famosa Carrera de Indias, así contempla las actitudes ante la vida y la muerte de tantos personajes anónimos a bordo de los galeones de la flota de Indias.

Se trata por tanto de un libro sólido y bien documentado, de historia social de realidades económicas; pero sobre todo de la actitud del comportamiento religioso ante la muerte, en el marco desalentador y trágico del navío que naufraga. Lástima que no haya traducción española, pues es un libro sin duda muy útil en referencias y aportaciones documentales de primera mano.

GONZÁLEZ, Marcelino: *50 barcos españoles*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2009, 498 pp., ilustraciones.

Las claves del éxito de un libro se contienen en el infinitivo de tres verbos: documentar, ilustrar y entretener. Cuando hay plena coincidencia de ellas, el objetivo se consigue, y en el caso de *50 barcos españoles* puede decirse que se logra plenamente.

Marcelino González que, además de ser uno de los mayores expertos en filatelia, es pintor naval de altos vuelos, nos presenta en este libro perfectamente diseñado y estructurado el componente técnico de cada uno de los barcos de su colección, pero también nos ilustra con la historia de «sus vidas» con todas las facetas de interés que conlleva, y nos relata con amenidad y buen oficio azares y vicisitudes del censo naviero incorporado.

50 barcos españoles es, por tanto, un trozo vivo y palpante de la historia naval vista desde la perspectiva de esos mismos buques que tanta historia hicieron. Es, por consiguiente, el más completo «cuaderno de bitácora» de la herramienta náutica española a lo largo de cinco siglos de luces y sombras, tanto en la tierra como en la mar.

Las oportunas ilustraciones, muchas de ellas inéditas, enriquecen el texto y lo agilizan en cada «biografía» que, por otra parte, no necesita de estímulos ajenos en su esencial valoración. Barcos que dejan muy a flote su «trayectoria humana», algunos de ellos enfrentados en la última guerra civil española, que también dictó en el mar normas y reglas de muy difícil encaje.

50 barcos españoles no va a ser un libro de circunstancias, y su repercusión no quedará restringida a un reducido número de lectores, porque la riqueza de su contenido convive en cierto modo con el interés mediático que toda obra bien hecha conlleva.

La Fundación Alvargonzález, que tantas pruebas de interés y dedicación por los temas navales viene ejerciendo en su línea editorial, es la patrocinadora de este libro, denso, útil y sugestivo; incorporado desde su misma aparición a la indudable cadena de sus éxitos.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El queche Hiena. (Una saga marítima española.)* Editorial Noray, Barcelona, 2009, 468 pp.

Desde que Luis Delgado «fletó» su primer buque —La galera *Santa Bárbara*— en el 2002, hasta la «botadura» de este queche *Hiena*, ocho años después, la más amplia visión, el más completo recorrido histórico de la problemática naval española desde la segunda mitad del siglo XVIII ha transcurrido a bordo de sus distintos barcos, y situados sus personajes esenciales en el contexto de la época estudiada. Once libros a cargo de la editorial Áglaya y cinco, en aras de una mayor perfección en la Editorial Noray, constituyen un excepcional bagaje y conforma un espectacular diseño de historia veraz y excelente literatura, necesarios componentes de toda obra bien hecha.

Con ese estilo personal, ágil y directo, del que el autor hace gala en sus obras en el queche *Hiena*, la palabra es del capitán de fragata Alberto Pignatti, cuñado del tercer Leñanza, en un relato pródigo de sorprendentes vivencias en los agitados mares del ultramar español atlántico, cuando los antiguos —y en un tiempo leales— virreinos declararon su independencia de la madre patria, mientras las guerras napoleónicas ardían en Europa. En tan difícil escenario se mueve el cuaderno de bitácora del queche *Hiena*, sin que escatimen las posibilidades de un difícil posicionamiento: (incomprensión, abandono, claudicaciones...)

Luis Delgado —lo hemos dicho en anteriores ocasiones— pertenece a esa saga de narradores lúcidos y rigoristas, para quienes la novela histórica va más allá de un simple enunciado o inicial análisis. Atento a todas las posibles fuentes de información, conjuga armónicamente la riqueza expositiva del relato con el hecho concreto, logrando así una clara simbiosis entre obra y lector. Evidentes señas de identidad a lo largo de toda la saga, con la aportación de inéditas y notables perspectivas de nuestra peripecia naval.

Una acertada dinámica en planteamiento y desenlace resume el contenido del estudio cuyo mensaje es claro y elocuente. La Marina no es más que un instrumento del poder de una nación, y sus actividades deben ser acordes con los recursos que se le proporcione y las misiones que se le encomiende. La investigación realizada por Luis Delgado, en su tenaz empeño de fijar las bases de una historia naval española objetiva y realista, responde a una audaz autoexigencia, y constituye un notable esfuerzo que merece la recompensa de su lectura.

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 o CD**, 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

- Evítase 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.