

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXVIII

2010

Núm. 109

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXVIII

2010

Núm. 109



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: 012-467-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 del autor de la misma.

Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *Copyright*.

SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	7
<i>El impacto de una nueva tecnología naval: el caso de los cañoneros españoles de Filipinas en el siglo XIX</i> , por Agustín Ramón Rodríguez González	9
<i>El artículo astronómico de Jorge Juan</i> , por Mario Ruiz Morales	23
<i>Un proyecto de ampliación de bases navales en el archipiélago balear y de su defensa artillera (1940)</i> , por Francisco J. Álvarez Laita y M. ^a Luisa Medina Arnáiz	37
<i>Don José de Echegaray (1764-1842), un marino en lucha contracorriente</i> , por Juan Miguel Teijeiro de la Rosa	67
<i>El Dómine, un buque histórico</i> , por Francisco Font Betanzos	83
<i>La historia vivida: El Alfonso XIII ¡a flote!</i> , por Fernando de la Guardia	101
<i>Documento: Viaje a Italia de don Juan de Austria (1575)</i>	103
<i>La Historia Marítima en el mundo: El Museo de Pontevedra</i>	109
<i>Noticias generales:</i>	113
<i>Recensiones:</i>	121

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Agustín Ramón Rodríguez González. Nació en Madrid en 1955, es doctor en Historia por la Universidad Complutense de Madrid, profesor de universidad y académico correspondiente de la Real Academia de la Historia desde 2008. Ha publicado hasta la fecha veinticinco libros entre los que destacan *Política Naval de la Restauración, 1875-1898* (1988); *Isaac Peral, historia de una frustración* (1993 y 2007); *Operaciones de la guerra del 98, una revisión crítica* (1998); *La Campaña del Pacífico: España contra Chile y Perú* (1999); *La fragata en la Armada Española, 500 años de Historia* (2003); *Lepanto, la batalla que salvó a Europa* (2004); *Trafalgar y el conflicto naval angloespañol del siglo XVIII* (2005); *Victorias por mar de los españoles* (2006); y *Galeras españolas: del Egeo al Mar de la China* (2007), teniendo actualmente en prensa: *La reconstrucción de la escuadra: planes navales españoles 1898-1920*, así como colaboraciones en una treintena de obras colectivas y más de un centenar de artículos. Por sus trabajos a merecido hasta la fecha la concesión en cuatro ocasiones del premio «Virgen del Carmen» de la Armada Española, además ha obtenido el «Almirante Moreno» de la *Revista General de Marina*, el «Ángel Herrera» a la mejor labor de investigación en Humanidades de la Fundación San Pablo-CEU, el «Ancla de Plata» de la Real Liga Naval Española, las medallas de Belgrano y de Brown de la República Argentina, ser miembro distinguido del Instituto Almirante Brown y tener la cruz del Mérito Naval con distintivo blanco por su aportación a la Historia Naval Española.

Mario Ruiz Morales, nació en 1946 en Moraleda de Zafayona, provincia de Granada. Es perito topográfico, ingeniero en Geodesia y Cartografía, licenciado y doctor en Ciencias Matemáticas e ingeniero geógrafo. Dirige el Servicio Regional del Instituto Geográfico Nacional de Andalucía Oriental. Es profesor responsable de la Astronomía, Geodesia y Topografía en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Granada. Entre sus publicaciones cabe destacar: *Manual de Geodesia y Topografía* (2.^a edición Proyecto Sur. Granada, 1998); *Forma y Dimensiones de la Tierra* (Ediciones del Sebral. Barcelona, 2000). Pertenecer a la Real Sociedad Geográfica y a la Sociedad Española de Fotogrametría y Teledetección. Está en posesión de la Cruz de Alfonso X el Sabio.

Francisco Javier Álvarez Laita. Madrid, 1953. Ingeniero industrial por la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de la universidad Politécnica de Madrid. Ha centrado su labor profesional en empresas de consultoría, con más de veinte años de experiencia trabajando especialmente con la Administración Pública, desarrollando y dirigiendo proyectos para diversos ayuntamientos, diputaciones, gobiernos autónomos y administración central en España. También ha realizado y gestionado proyectos en Argentina, Perú y Marruecos. Colaborador de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid y de la Escuela de Organización Industrial. En la actualidad es colaborador habitual de Infodefensa, *Revista Española de Defensa y Marina Civil*. Ha colaborado en la *Revista General de Marina*, *Memorial de Artillería*, *Ingeniería Naval*, *Infomarine*, *Industria y Defensa*, *Revista Española de Historia Militar*, *Fuerza Naval*, *Soldiers* y *War Heat*. Ha publicado más de un centenar de artículos sobre temas navales y de artillería de costa, tanto de carácter histórico como de actualidad. Es director del Archivo MdR Almirante de Castilla y autor de los informes «Necesidades de control del espacio marítimo español. Hacia un servicio de guardacostas» y «Perfiles IDS. Producción en España de buques y embarcaciones de vigilancia y patrulla» así como de varios monográficos sobre buques no militares al servicio del Estado y sobre la historia de la artillería de costa en España. Tiene en preparación, en colaboración con Enrique García Torralba, un libro sobre la utilización por la Armada española de lanchas cañoneras y embarcaciones sutiles.

María Luisa Medina Arnáiz. Madrid, 1951. Realizó su formación en el Liceo Francés de Madrid, en la rama de estudios comerciales, complementándola con diversos cursos y seminarios en Alemania, Austria y Francia. Comenzó su carrera profesional en organismos públicos franceses para posteriormente pasar a empresas privadas desarrollando funciones en los ámbitos de comercio internacional, importación y exportación y logística. En la actualidad compagina sus labores profesionales en una multinacional francesa en el campo de la electrónica con las tareas de gestión de Archivo MdR Almirante de Castilla y colabora habitualmente en la revista *Marina Civil* (Sasemar, Ministerio de Fomento). Sus trabajos sobre historia naval y militar, y temas de actualidad sobre defensa, se han publicado en *Memorial de Artillería*, *Revista General de Marina*, *Defensa*, *Infodefensa*, *Soldiers*, *Serga*, *Fuerza Naval*, *Revista Española de Historia Militar* y *War Heat*. Es uno de los autores del informe «Perfiles e IDS Producción en España de buques y embarcaciones de vigilancia y patrulla» y de los monográficos de la revista *Defensa*, titulados «Artillería de Costa en la España del siglo XX». (Defensa, extra 76-77) y «Las otras Armadas. Buques al servicio del Estado (Defensa, extra 73).»

Juan Miguel Teijeiro de la Rosa. General de división interventor en situación de retiro. Licenciado y doctor en Historia, premio extraordinario de doctorado. Licenciado en Derecho y en Ciencias Políticas y Económicas. Profesor del Instituto Universitario «General Gutiérrez Mellado». Miembro del Consejo de Redacción Externo de la *Revista de Historia Militar*. Colaborador del *Diccionario Biográfico Español* de la Real Academia de la Historia. Autor, entre otras obras, de *La Real Hacienda Militar. El Cuerpo Administrativo Militar*; *Cargadores de Indias y marinos: los La Rosa*; *La Hacienda Militar: 500 años de Intervención en las Fuerzas Armadas*; y colaborador en diversas revistas universitarias y militares.

Francisco Font Betanzos, es doctor en Náutica y Transporte Marítimo por la Universidad de Cádiz; realizó el doctorado por el programa —Náutica y Tecnologías para la Defensa—. Capitán de la Marina Mercante navegó en distintas compañías (CAMPSA, CEPESA, REPESA, COFRUNA, Empresa Nacional Elcano, etc.), siendo la Compañía Trasmediterránea la naviera en la que desarrolló su vida laboral durante los últimos veinticinco años y en la que ejerció el cargo de capitán durante diecisiete años. Participó en las operaciones de evacuación del Sáhara español con los buques *Ciudad de La Laguna*, *Villa de Agaete* y *Ciudad de Huesca*. Colaborador de la *Revista General de Marina* ha aportado diversos artículos sobre la Compañía Trasmediterránea y sus buques.

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

Como saben nuestros lectores, la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación trimestral del Ministerio de Defensa editada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, organismo radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid. Saben también nuestros colaboradores el interés que tiene la REVISTA en que los trabajos que nos envíen cumplan las indicaciones estilísticas y tipográficas contenidas en la nota que se inserta usualmente en una de las últimas páginas de cada número. La adecuación de los artículos a dichas normas de redacción es de gran importancia a la hora de elaborar cada número y decisiva en la lucha permanente que tenemos contra el reloj para intentar poner la REVISTA en manos de los suscriptores en las fechas trimestrales señaladas. Por eso encarecemos a nuestros colaboradores que traten de acomodar sus valiosas colaboraciones a las exigencias de la propia REVISTA, para bien de ésta y satisfacción de todos.

Continúan los actos conmemorativos de hechos significativos en los años de la invasión francesa. Entre ellos anotamos los llevados a cabo por el Ayuntamiento de San Fernando (Isla de León, Cádiz), para destacar la celebración en el Teatro Cómico (hoy Real Teatro de las Cortes) de aquella ciudad la primera sesión de las Cortes Generales y Extraordinarias de la historia de España, el 24 de septiembre de 1810. Sin embargo, el peligro que suponía permanecer en esta localidad, al alcance de las baterías francesas y en las cercanías de un Cádiz aún en alerta por la epidemia de fiebre amarilla, aconsejó trasladar las Cortes a un lugar más seguro: la gaditana iglesia de San Felipe Neri, donde se instalaron. El Instituto de Historia y Cultura Naval colaboró en celebradas unas jornadas marítimas durante los días 5 y 6 de mayo de 2010, cuyo título fue «La Armada y la Real Isla de León». Por otro lado, la ciudad de Vivero se dispone a conmemorar el bicentenario del hundimiento de la fragata *Santa María Magdalena*, mandada por el capitán de navío Blas de Salcedo, y del bergantín *Palomo*, bajo las órdenes del de fragata Diego de Quevedo, hundimiento acaecido el 2 de noviembre de 1810. Ambos buques formaban parte de la que se llamó «escuadra cántabra», formación angloespañola organizada para intentar aliviar la presión de las fuerzas francesas en el cerco de Cádiz.

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.

EL IMPACTO DE UNA NUEVA TECNOLOGÍA NAVAL: EL CASO DE LOS CAÑONEROS ESPAÑÓLES DE FILIPINAS EN EL SIGLO XIX

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia

El impacto de la Revolución industrial en la guerra naval es algo tan conocido que apenas merece recordarse. Nombres como los de Hampton Roads, El Callao o Lissa están en la mente de cualquier aficionado a la historia naval.

La introducción de los cañones «bomberos», que por primera vez disparaban granadas explosivas, y los posteriores adelantos de la artillería, con el rayado de las ánimas, carga por la culata, etc., unidos a la introducción del vapor, los cascos metálicos de los buques y los blindajes, por citar sólo algunos de los adelantos más evidentes, significaron una verdadera revolución en la estrategia y la táctica naval.

Pero, y por más que hoy tales adelantos nos parezcan tan obvios como deseables, lo cierto es que en su momento engendraron grandes polémicas, e incluso en la nación que lideraba la Revolución industrial, Gran Bretaña, y en el mismísimo Almirantazgo hubo muchas voces que se opusieron a la introducción del vapor a los cascos metálicos, arguyendo que los buques así contruidos no flotarían, y grupos de presión que retrasaron todo lo posible los avances en artillería o que pretextaron que las armas de repetición sólo tendrían como resultado un enorme despilfarro de municiones.

Pero la experiencia mostró su necesidad palmariamente en los siguientes combates y campañas y, aunque mucho menos recordado, también lo fue en operaciones de entidad mucho menor, aunque más numerosas y, en ocasiones, igualmente importantes para el devenir histórico, pese a lo cual han sido regularmente olvidadas o tenidas en menos.

La relevancia de las potencialidades que las marinas más desarrolladas adquirieron con los nuevos medios, ha sido recordada en algunas ocasiones, para explicar, por ejemplo, la última y rápida expansión colonial europea en África y Asia durante ese siglo (1).

Nuestro propósito es recordar y detallar el notable cambio que introdujo en el dominio de las aguas de Filipinas y en la lucha contra la piratería la llegada

(1) HEADRICK, Daniel R.: *Los instrumentos del Imperio. Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Alianza Editorial, Madrid, 1989.

de los nuevos medios, ejemplificándolo con el estudio de dos combates, distanciados entre sí sólo diez años casi justos.

El planteamiento del problema

Una de las luchas menos conocidas de los marinos españoles, pese a ser secular, fue la que mantuvieron, desde Legazpi al 98, en aguas filipinas con los piratas musulmanes de Joló y Mindanao.

En aquellas islas dominaba una aristocracia musulmana que no tenía el menor remilgo en saquear buques y poblaciones costeras de paganos y cristianos, llevándose prisioneros que vendían como esclavos, pues tal era su modo de vida.

Magníficos navegantes y valientes y tenaces guerreros, la debilidad de la presencia española en el archipiélago hizo que el problema no encontrara adecuada solución. Problema por cierto no sólo endémico, sino extendido por una vasta área, desde las costas de China hasta Borneo, al menos, y que, como es sabido, inspiró al escritor Salgari su serie de novelas sobre Sandokán.

Pero en el siglo XIX, y tras la emancipación americana, hubo un nuevo interés en España por explorar, cartografiar y dominar efectivamente sus posesiones en el Pacífico, y aunque el esfuerzo pueda parecer pequeño, fue el mayor hecho en mucho tiempo por nuestro país en aquellas tan lejanas como, a veces, olvidadas posesiones.

Sólo a fines de siglo, y tras denodadas y tenaces operaciones anfibia, se logró dominar por fin aquellos nidos de piratería. Y en aquellas operaciones se forjó toda una escuela de marinos, desde Méndez Núñez a Cervera y Topete, por citar sólo dos de los más nombrados.

Por aquellos años, el tipo de embarcación que patrullaba e intentaba mantener la soberanía española y el orden sobre el vasto archipiélago, de más de 7.000 islas, era la falúa.

La falúa era un bote grande y sólido, cualidades ambas necesarias para la navegación por aquellas duras aguas, con los costados realzados y una pequeña carroza a popa, pareciendo a distancia un buque mucho mayor de lo que realmente era.

Armaban diez o más remos por banda, pues con frecuencia sus navegaciones se desarrollaban en costas someras y poco conocidas, en manglares o en ríos que remontaban desde el mar. Las arbolaban dos pequeños mástiles con velas generalmente místicas —y en ocasiones latinas—, así como un pequeño botalón o bauprés a proa donde se disponía un foque.

Las artillaban una pequeña pieza, generalmente de a ocho libras a proa, y unos seis pedreros en las bandas, fuego reforzado por el de la fusilería de su dotación, que rondaba los 30 hombres por falúa.

Salvo la oficialidad, la mayoría de aquellos hombres eran filipinos. Como es bien sabido, y en notorio contraste con las posesiones españolas en América, en Filipinas no escaseaba la marinería indígena. Antes bien, a la sombra de la vital necesidad de conectar unas islas con otras, ante la carencia de vías terrestres interiores, en las costas de la misma isla, se había desarrollado un

intenso tráfico de cabotaje y pesquero, que proporcionaba así a la Armada un plantel más que suficiente de buenos y experimentados marineros, por añadidura con muchas de las virtudes militares de los soldados indígenas del Ejército, universalmente celebrados por su valor, resistencia y dureza. Y, por supuesto, aquellos hombres, bautizados con nombres españoles, aunque apenas conocieran palabras suficientes del castellano para entender las órdenes de sus oficiales, eran los enemigos naturales de los piratas de Joló y Mindanao, por lo que su lealtad era a toda prueba. Sin embargo, los marineros y clases filipinos prestaron pocos servicios fuera de sus aguas naturales, pues se adaptaban mal a otros climas, dietas y género de vida, aunque el mismo Galdós, en su Episodio Nacional titulado *La vuelta al mundo de la Numancia*, hace una curiosa semblanza de uno de ellos, embarcado en la célebre fragata blindada.

La embarcación usada por los piratas era el panco, una extraña embarcación desde el punto de vista europeo, de hasta 80 pies de eslora por unos 20 de manga, en cuya composición entraban la madera, la caña, la nipa y el bejuco, que le proporcionaban una construcción sólida y ligera a la vez. Sobre los extremos de la quilla, normalmente enteriza y de un solo gran árbol, las curvas, abiertas igualmente, formaban los lanzamientos del buque, sobre los que se asentaba la tablazón.

Curiosamente, carecían todavía de timón, llevando espadillas a popa, y la propulsión era mixta, de velas redondas, generalmente de petate, envergadas en antenas de caña, aunque también solían utilizar aparejos europeos, para confundirse a distancia con una falúa de vigilancia o con un pequeño costero.

Solían llevar remeros en gran número y, como las galeras de la antigüedad clásica, en varios órdenes de remos, siendo los superiores más exteriores, contruidos en voladizo, lo que aumentaba la manga y, por supuesto, la velocidad que podían desarrollar.



Una de las pocas representaciones fotográficas de una falúa de guerra de Filipinas, aquí ya en su decadencia, junto al cañonero *Prueba* (2.ª serie) y, al fondo, la goleta *Constancia*, uno de los primeros buques de casco metálico de la Armada (Museo Naval de Madrid, col. Aguilera).

Su armamento consistía —aparte del portátil de los hombres, que incluía en su mayoría armas blancas como espadas de diversas formas, incluido el Kris de hoja lobulada, lanzas y rodela— en algún cañón a proa empotrado en fuertes piezas cuadradas de madera y, sobre todo, en las lantacas, pequeñas piezas de manufactura local montadas a crujía sobre horcones de hierro, por lo que podían hacer fuego en cualquier dirección, normalmente de metralla.

En ocasiones más grandes y, casi siempre, más alterosos que las falúas, los pancos eran mucho más rápidos en condiciones normales, por la ligereza de su construcción y por los múltiples remeros, aunque también mucho menos resistentes al fuego contrario. También se podían desarbolar fácilmente, e incluso desarmar, para ser ocultados entre los manglares y pasar así desapercibidos ante sus enemigos.

Y, desde luego, los piratas, pese a estar ya desfasados en lo técnico frente a los europeos, eran unos magníficos luchadores que ni daban ni pedían cuartel, luchando realmente hasta la victoria o la muerte.

El combate de Calamianes

Para ejemplificar la situación, nada mejor que relatar el combate que sostuvieron el 3 de mayo de 1851 una escuadrilla de falúas españolas y una agrupación de cuatro pancos piratas (2).

El día anterior había zarpado de la ensenada de Le Labri, en la isla de Paragua, la división de falúas llamada justamente de Calamianes, mandada por el teniente de navío don Claudio Montero Gay, y compuesta de las números 2, 34, 26, 40 y 12.

Al poco divisaron cuatro pancos, a los que consiguieron dar alcance tras larga caza a vela y remo, hasta que éstos cargaron su aparejo y quedaron a la voz sobre las once de la mañana.

Cabía la posibilidad de que fueran pacíficos mercantes, por lo que se les ordenó a sus capitanes pasar a las falúas, negándose a ello mientras intentaban ocultar sus crecidas tripulaciones, signo evidente de tratarse de piratas, pues los pancos mercantes llevaban, como es obvio, muchos menos hombres. Montero ordenó apuntar a los sospechosos pancos y, ante esto, respondieron algo amilanados que eran buques de Joló y que no tenían papeles.

Se les intimó a la rendición por medio de un intérprete y a la voz, y entonces resultó evidente que se preparaban para combatir, por lo que Montero, adelantándose a ellos y cuando estaban a unas 20 brazas de distancia, con viento calmoso del EN, ordenó romper el fuego, siendo contestado inmediatamente por los ya declaradamente piratas, que estaban literalmente con la mecha en la mano, especialmente los dos mayores, armados respectivamente

(2) Seguimos el magnífico trabajo de LLABRÉS, Juan: «La acción naval de Calamianes (Filipinas) el 3 de mayo de 1851», *Revista General de Marina*, año 1965, tomo 169, núm. de noviembre, pp. 552-559, que recoge el parte oficial.

con cinco y cuatro lantacas, lo que les convertía en enemigos más que respetables.

Durante diez minutos se sucedieron las descargas de las pequeñas piezas y de la fusilería entre ambos contendientes, con clara ventaja de los españoles por la mayor modernidad de sus armas y por lo robusto de las falúas.

Sin embargo, en ese momento se produjo un golpe inesperado: la falúa n.º 2, que era la que había comenzado el fuego, voló por los aires. Al parecer, fuera por accidente o por disparo del enemigo, se incendió en ella el repuesto de municiones, fuego que se transmitió a la santabárbara, sufriendo el buque dos sucesivas explosiones a consecuencia de las cuales no tardó en hundirse; mientras que la explosión puso en serio peligro a la n.º 42, que le seguía aguas, y quedó envuelta en astillas ardientes, cabullería, etc., temiéndose por un momento que el fuego se comunicara a la embarcación. Sin embargo, se consiguió impedir la propagación y la 42 pudo, de paso, recoger a sus compañeros de la 2 que habían caído al agua e intentaban ponerse a salvo.

Semejante hecho enardeció a los piratas, que lanzaron un clamor de júbilo. Sin embargo, los españoles se recuperaron pronto de la impresión y pasaron al abordaje para decidir el encuentro.

La primera en abordar un panco enemigo fue la 26, con su comandante al frente, el alférez de navío don Severo López de Roda, así como el teniente del Ejército don José Llobregat, que saltaron, sable en mano, los primeros a la embarcación enemiga. Por un momento, estuvieron aislados entre numerosos enemigos y ambos fueron heridos, pero se sostuvieron mutuamente y pudieron ser rescatados por el resto de su dotación, que no tardó en apoderarse del panco.

La falúa insignia de Montero, que era la 40, abordó seguidamente al panco que tenía por su borda, apoyada por la 34, rindiéndose sin gran resistencia y tras haber hecho solamente un herido a los 25 asaltantes, pues la mitad de la dotación corsaria, muerta o malherida por el fuego procedente, alfombraba la cubierta y el pasamanos.

La 42, después de recogidos los supervivientes de la 2, hizo lo propio con otro panco, aunque aquí el peligro fue mayor, pues los desesperados piratas, viéndose perdidos, no dudaron en prender su propia pólvora para arrastrar con ellos a sus vencedores.

El cuarto panco siguió a los anteriores, y con mayor razón, pues era el más pequeño, peor armado y con menor tripulación. Sin embargo, y como muestra de la determinación y ferocidad de los piratas, varios de ellos se dedicaron a matar a los cautivos que llevaban, con tal de que no pudieran ser liberados.

La victoria, aunque costosa por la voladura de la número 2, fue pues completa, cayendo los cuatro pancos en manos de los españoles, aunque sólo uno de ellos pudo ser conducido a su base de Culión con sus cinco lantacas, pues el resto quedó en malas condiciones por el fuego de los españoles y por los incendios accidentales o intencionados. Eso sí, se apresaron las cuatro banderas y una banderola.

Según el parte de Montero, calculó el número de los enemigos muertos en un centenar y, al menos, otros tantos debieron ser los prisioneros, aunque no los especifica. Pese a la saña de los piratas, se consiguió liberar a 13 mujeres y varios niños cautivos.

Las bajas españolas se cifraron, en lo que respecta a los muertos, en dos oficiales: el alférez de navío don Fermín Otálora y el segundo médico de la Armada don José Madrid, ambos fallecidos en la voladura de la número 2; un marinero, siete grumetes (en la Armada no eran niños, sino marineros de inferior capacitación), un soldado de Infantería de Marina y dos pequeños pajes o asistentes de sólo seis y nueve años, llamados Hilario y Enrique, huérfanos abandonados que habían sido adoptados por la dotación (3).

En cuanto a los heridos, lo fueron los citados dos oficiales de la falúa 20, un patrón de falúa, un marinero, ocho grumetes y cuatro soldados, de nuevo mayoritariamente de resultas de la volada.

Así que el doloroso balance de la gran victoria fue en total de 13 muertos y 16 heridos, pequeño en apariencia, pero grande si contamos que las 29 bajas se produjeron en unas dotaciones que rondaban los 150 hombres.

La sensación y el júbilo en Manila al conocerse la victoria fueron muy grandes, y se consideró que se había dado un gran paso en la erradicación de la piratería, sobre todo porque, al fin, las pesadas falúas se habían impuesto claramente a los más ligeros pancos. Pero nadie se llamaba a engaño: el caso era difícil que se repitiera, pues los piratas eran mucho más veloces que las falúas, y sólo su extraña decisión de amainar y aceptar el combate, había hecho posible la victoria.

Nuevos y revolucionarios medios

A menudo se olvida que el gran renacimiento naval español durante el reinado de Isabel II tuvo un interés muy marcado por el escenario filipino. Aleccionados por sus propias y continuas experiencias en lucha contra los piratas y, tal vez también, por las obtenidas por los británicos durante las Guerras del Opio con China, se desplegaron en aquellas aguas buques que, aunque de las modestas dimensiones acordes con sus misiones, estaban a la vanguardia de la tecnología naval.

Así, el 22 de enero de 1844 se autorizó la construcción de seis vapores para prestar servicio en aquellas aguas, aunque finalmente sólo se harían realidad el *Reina de Castilla* y la pareja *Magallanes* y *Elcano*, contratados estos dos últimos el 11 de noviembre de 1845 con la firma londinense Dichburn & Mare, entrando en servicio a comienzos de 1847, con sus 300 toneladas de casco de hierro, 100 caballos, nominales, dos cañones y casi 90

(3) Se dio el nombre de *Calamianes* a varios cañoneros que sucesivamente sirvieron en aguas filipinas hasta el 98. Otálora fue recordado por una cañonera de vapor.

hombres en su dotación. El primero fue construido en el mismo astillero, algo mayor, con sus 425 toneladas y 160 caballos nominales, pero su casco aún estaba ensamblado con madera.

Aquello, evidentemente, era un paso en la buena dirección, pero no bastaba; y así, en 1859 se ordenó al astillero británico de Samuda Bros una serie de cuatro goletas de hélice de casco de hierro, 510 toneladas, 100 caballos de potencia y dos cañones. Eran la *Santa Filomena*, la *Constancia*, la *Valiente* y la *Animosa*, que tanto darían que hablar por aquellas aguas. Igualmente, y aparte de otras muchas unidades de la Armada, se adquirieron en Gran Bretaña dos vapores mercantes, se les reacondicionó como transportes de la Armada y se les rebautizó con los nombres de *Malaspina* y *Escaño*.

Pero, aún mejor, se encargó una larga serie de 18 cañoneros de casco de hierro (de acero los cuatro últimos, lo que era toda una primicia y no sólo en la Armada española) a la británica Rennie, de Londres (los de acero lo fueron a la Samuda). Allí fueron construidos por piezas y trasladados a Cavite, donde fueron montados y entraron en servicio.

Los ocho primeros, conocidos por sus nombres y numerales, entre los que se hallaba el número 2, *Calamianes*, desplazaban unas 54,5 toneladas, con 27,45 metros de eslora, 4,27 de manga y de calado sólo 0,67, ideales para operar en aguas someras. Treinta caballos nominales impulsaban su máquina de cilindros horizontales, con una caldera tubular y dos hélices, y les ponían en disposición de desplegar una velocidad de nueve nudos. Les artillaba una pieza a proa, en montaje giratorio o colisa, aparte del armamento portátil de su dotación, compuesta de dos oficiales y 34 hombres.

Los otros diez eran algo menores, con 24 metros de eslora y 45 toneladas, máquina de 20 caballos, análogo armamento y dotación de dos oficiales y 30 hombres (4).

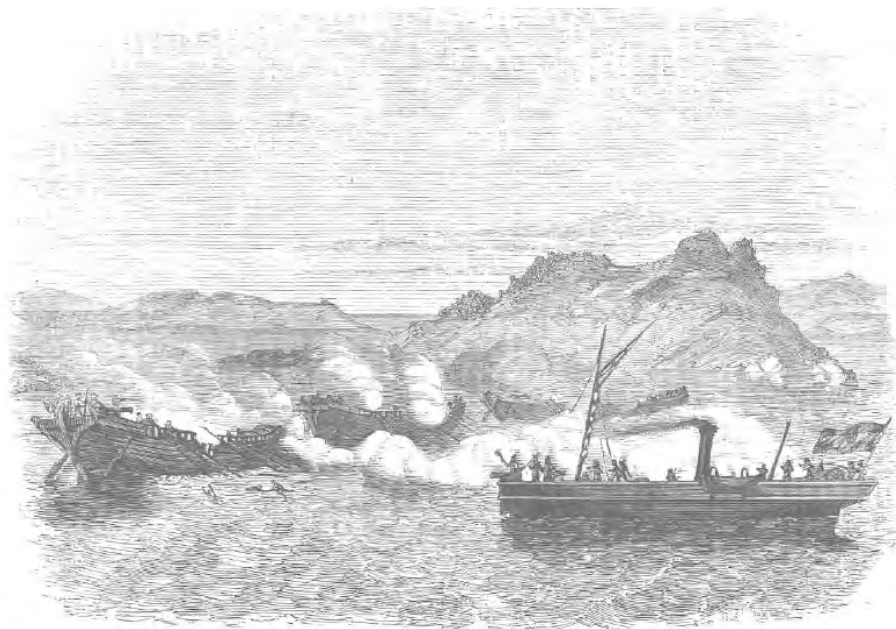
El impacto de aquellos modestos pero revolucionarios barquitos en la lucha contra la piratería fue sencillamente demoledor, como confirman todas las fuentes que tratan de los hechos (5).

Pero nada mejor que transcribir por entero el parte del que creemos primer combate de uno de ellos, en concreto del número 6 o *Panay*, uno de los de la serie algo mayor, entonces al mando del teniente de navío don José Malcampo y Monge, nada menos. Y el combate tuvo lugar casi exactamente diez años después del de *Calamianes*, pero las cosas habían cambiado espectacularmente, como veremos (6).

(4) SAINT HUBERT, Christian: «Early Spanish steam warships», en *Warship International*, n.º 4 de 1983 y n.º 1 de 1984.

(5) MONTERO Y VIDAL, J.: *Historia de la piratería malayo-mahometana en Borneo, Mindanao y Joló*. Tello, Madrid, 1888.

(6) Reproducido por el Almanaque del Panorama Universal, Mundo Militar. Madrid, 1862, pp. 36-39. Biblioteca Nacional de Madrid.



Combate sostenido por la cañonera española *Panay*, al mando de su comandante, don José Malcampo. El combate del *Panay* con los tres buques piratas, en un grabado de la época. (De la revista *El Almanaque Militar*, 1861, Biblioteca Nacional).

«División de Fuerzas sutiles de Iloilo. Cañonera *Panay*, n.º 6»

«Excmo Sr: Un reñido combate de cerca de cinco horas contra dos gubanes y un garay piratas, tripulados con cerca de 300 hombres, su destrucción completa y la presa de sus embarcaciones y armas, ha sido el resultado del último crucero que con este buque de mi mando acabo de verificar.

»Habiendo salido de Antique a la media noche del 3, con la máquina reparada en parte de grandes averías, recalé sobre Cabalacuan a medio día del 4 para practicar un reconocimiento, y cuando recibía noticias de que se avistaban tres grandes pancos moros, veo a éstos descabezar la isla Navay, corriendo en popa al Sur con viento fresco.

»Emprendo inmediatamente la caza tratando de proyectarme con la tierra para retardar el ser visto, temeroso de que abordaran dicha isla, de la que se hallaban muy próximos, y cuando adquirí la seguridad de poderles dar alcance antes de que pudieran tomar tierra, doy con toda la fuerza de máquina sobre ellos, que al vernos la hacen de vela y remo en dirección a los islotes Unisan.

»Cuando entramos en tiro les dirigí dos disparos de colisa con objeto de desconcertarlos, y aprovecharnos de su confusión para acercarnos más pronto, y habiendo tenido la suerte de hacer caer las velas del garay del

Dato principal al segundo disparo, hubo en ellos un momento de suspensión, que aprovechamos nosotros para cercarnos a menos de un cuarto de cable a cuya distancia me propuse sostener el combate.

»Hacia ya un cuarto de hora que el enemigo había roto el fuego sobre nosotros sin ser contestado, cuando logrando ponernos a esta distancia, en que era imposible perder ni un solo grano de metralla, di principio al combate, haciendo uso del cañón y de toda clase de armas portátiles con un éxito tan admirable que podía calificarse de horroroso. No era sólo la metralla la que los barría, era la fuerza expansiva de la pólvora, efecto de la cortísima distancia a que disparábamos, la que los arrebatava de sus buques; así es que a cada disparo se veían volar masas de hombres que caían al agua destrozados a gran distancia de sus embarcaciones.

»No obstante se defendían con una tenacidad y un arrojo salvajes, y los claros que la metralla hacía eran pronto cubiertos por nuevos combatientes que sostenían un nutrido fuego de lantaca y fusil, tratando al mismo tiempo de entrar en las bajuras de la isla Mayor, a que nos hallábamos muy próximos y donde la corriente nos impelía.

»A las cinco de la tarde nos hallábamos entre los bajos; uno de los pancos se había ido a pique, quedando anegado sobre las bajuras, y los restos de su tripulación se dirigían a nado, unos a tierra y otros para los otros pancos, éstos en situación más ventajosa, pues habían logrado poner entre ellos y nosotros una cadena de arrecifes que no podíamos salvar, habiendo tocado con la proa tres veces que lo intentamos, continuaron defendiéndose y contestando a nuestro fuego, pero ya muy mermados de tripulaciones. Entonces hice embarcar en un bote de mi propiedad, que a prevención llevaba al remolque, la mitad de la tripulación con el patrón Antonino del Rosario, y cogiéndolos entre dos fuegos, en media hora les hicimos tantas bajas que su defensa se hacía cada vez más débil, aunque tenazmente sostenida.

»En este momento logro tomar un pequeño canal que me permite estrechar más la distancia, aunque no pude llegar hasta ellos lo que era mi objeto; un nuevo metrallazo hace más reducido el número de los enemigos, un certero fuego de carabinas y revólveres los diezma y tiene a raya arremolinados hacia la proa, noto indecisión y veo al Dato circular furioso entre los suyos, crís en mano, haciéndolos volver a las lantacas que habían abandonado, asesto mi revólver contra él, que cae atravesado por la bala, los pocos moros que quedaban vuelven a desordenarse, y aprovechando este momento, mando al bote dar el abordaje, algunos que avanzan crís en mano a rechazarlo caen muertos o heridos por nuestros tiros, y el resto, sobrecogidos de terror, se arrojan al agua o corren sobre las bajuras que la baja mar ha descubierto, dándoles caza la fusilería o los barre la metralla antes de coger tierra.

»El mismo ataque se dirige sobre el otro panco, que sólo tiene ya una veintena de defensores, éstos no esperan el abordaje y se dirigen a tierra sufriendo la misma suerte de sus compañeros. Cuatro de los individuos de

los que se arrojaron al agua se dirigieron al bote gritando: ¡cristianos! eran cautivos de años anteriores.

»A la puesta de sol quedó terminado el combate por la más completa y decisiva destrucción del enemigo, con la admirable y puede decirse milagrosa particularidad que de tantas balas como en más de cuatro horas de un vivo fuego sostenido a quemarropa han cruzado en todos los sentidos sobre nuestras cabezas, sólo hayamos tenido un herido y un contuso de corta consideración.

»En los costados del buque, durante todo el combate, ha sido un repiqueteo constante de balas de fusil, interrumpido a intervalos por lo más sonoros golpes de las lantacas, que chocando en direcciones oblicuas, pues tuve el cuidado de tenerlos siempre por la mura, sólo han hecho ligeras impresiones en las planchas.

»Presentes en este combate se han hallado el Sr. Gobernador de Antique, capitán de Artillería don Enrique Barbaza, que para asuntos del servicio solicitó pasaje para Iloilo, y el particular Sr. D. Antonio Keiser, que le acompañaba, de los que me es un deber de justicia hacer a V.E. singular recomendación por su distinguido comportamiento y servicios en este día, pues no bien se avistó al enemigo, estos señores, llenos del más delicado pundonor y animoso entusiasmo, se pusieron a mis órdenes, pidiéndome les asignara armas y puestos, habiendo tomado durante el fuego una activa parte en el combate, contribuyendo con ardor a la destrucción del enemigo con el certero y nutrido fuego de sus carabinas-revólveres.

»El comportamiento de la tripulación no me ha dejado nada que desear: el silencio más profundo, el orden de la más estricta disciplina han reinado desde el principio hasta el fin del combate, y como previne antes de entrar el fuego, durante él no se ha oído más voz que la mía o la del que, falto ya de municiones, pedía cartuchos; pero es de mi deber hacer particular mención del patrón Antonino del Rosario y grumetes Agapito Taquinol y Pedro Eleuterio, que fueron los primeros en saltar al abordaje, siendo este último el que había recibido la contusión en el estómago por una bala que chocó antes en el cañón, rebotando al palo trinquete; del condestable José Solís Martínez, que ha dado muestras de gran serenidad y pericia en el manejo de la artillería, y del grumete Gregorio Molina, que fue herido de bala en el brazo izquierdo.

»Los muertos que el enemigo ha tenido en esta lucha puedo asegurar a V.E. no bajan de 200, pues recorrido por un bote el sitio del combate, el capitán de Artillería don Enrique Barbaza, que iba en él, volvió a bordo horrorizado de tanto estrago, asegurándome no había dado una palada sin chocar con la proa o con los remos en algún cuerpo que flotaba entre dos aguas.

»Las armas cogidas al enemigo son seis lantacas, de ellas cuatro de gran tamaño, veinticinco fusiles, incluso algunos rifles ingleses, un barril y varios frascos de pólvora inglesa y algunas armas arrojadizas y blancas, quedando gran cantidad de ellas a pique en el lugar del combate.

»Interrogados los cautivos, manifestaron que la expedición, compuesta de pancos de distintos puntos, se reunió y armó en Cabumol, en la isla de Joló, llegaron a Sipalay el 2 en número de nueve pancos y doce salicipanes, cuatro de los primeros con seis de éstos, se dirigieron a Cebú, y ellos, con los cinco pancos y seis salicipanes restantes, se dirigían a las costas de Iloilo, donde habían recalado la noche antes y sin haber podido hacer ningún cautivo, hallándose por la mañana sobre Sietepecados, fueron perseguidos por una lancha de vapor que empezó a hacer fuego de cañón sobre ellos, y habiendo entre los pancos dos más chinos de muy poco andar, el Dato principal, para poder huir, mandó traspasar las armas y gente a los tres grandes, lo mismo que la de los salicipanes, que tampoco podían seguirle, y abandonando aquellas embarcaciones, forzó de vela y remo para el Sur, y el vapor, después de hacerles como unos treinta disparos, uno de los cuales mató a tres hombres, dejó de perseguirlos y se dirigió al Norte.

»Efecto de este trasbordo, las tripulaciones de los tres pancos eran tan numerosas, hallándose entre ellas, según dicho de los cautivos, seis Datos y seis Pandinas, con lo que se explica la tenaz resistencia que han hecho y el salvaje arrojo con que han arrostrado la muerte. Los nombres de estos Datos y principales y el número de tripulantes de cada embarcación lo expreso a V.E. en relación adjunta.

»De las embarcaciones apresadas fue necesario incendiar una de ellas por no ser posible utilizarla, destruyendo con hachas la parte de ella que no pudo arder por hallarse sumergida, en cuya operación nos detuvimos hasta las nueve de la noche, y no contando más que con ocho horas de carbón, decidí venir a este apostadero, remolcando los otros dos pancos, para proveerme de combustible y reunir la gente necesaria para un desembarco.

»Lo que tengo el honor de participar a V.E., debiendo manifestarle que habiendo si[do] testigos imparciales del combate dos naturales, que accidentalmente se hallaban a bordo para servir de prácticos y el Teniente de justicia de Cabalacuan, este escarmiento dado a los piratas ha tenido tal popularidad en todos sus pormenores, y excitado tal entusiasmo entre los naturales, que hasta personas de las más acomodadas y principales entre ellos se han presentado solicitando con empeño les permita embarcarse como aventureros para seguir en los cruceros de este buque.

»Dios guarde a V.E. muchos años. Iloilo, 5 de junio de 1861. Excmo Sr. José Malcampo. Excmo Sr. Comandante General de este Apostadero».

Comparación entre los dos combates

Como ha podido observarse de modo fehaciente, la situación había cambiado por completo en una década: en Calamianes, cinco falúas obtienen una costosa victoria sobre cuatro pancos (aunque es verdad que hubo algo de mala suerte en la voladura de la número 2); en Ilo-Ilo, una sola cañonera

aplasta literalmente a tres pancos y con pérdidas propias mínimas. Resulta indudable el impacto de la renovación técnica.

Pero analicemos más detalladamente las dos acciones.

En Calamianes, las falúas sólo logran alcanzar a los pancos gracias a que éstos, en un error táctico explicable, deciden amainar y aceptar el combate. En Ilo-Ilo, los pancos son alcanzados por la cañonera gracias a su máquina de vapor, pese a intentar rehuir la lucha por todos los medios.

En Calamianes, el fuego artillero y de fusilería español es sólo una preparación, decidiéndose el encuentro al abordaje. En Ilo-Ilo, el fuego español decide la acción, y sólo al final se recurre al abordaje, para tomar posesión de los muy castigados buques enemigos.

Indudablemente, en Ilo-Ilo se pone de manifiesto la enorme superioridad y aplastantes efectos del fuego de la cañonera sobre el enemigo, lo que nos lleva a analizar la cuestión de su armamento:

A proa, un cañón de 12 cm de calibre, de hierro y de ánima lisa, capaz de disparar balas macizas, metralla y granadas, con una veintena de tiros de cada tipo. A la corta distancia de combate, unos 40 m o menos, cabe imaginar el demoledor efecto del fuego de semejante pieza en las frágiles obras muertas, superestructuras y arboladura de los pancos (7).

Completaban el artillado de la cañonera dos falconetes de 2 libras de bala, arma equivalente a las lantacas enemigas. Pero mucho más decisivo que aquellas pequeñas, y ya anticuadas, pero aún útiles piezas fue el uso del armamento portátil. Según consta documentalmente, la *Panay* contaba con el siguiente:

4 carabinas-revólveres Colt, modelo de 1858, con tambor de seis disparos y calibre de 14 mm; 10 revólveres Lefauchaux, de 1858, con calibre de 11mm; y 19 carabinas rayadas, de avancarga y pistón, modelo Enfield de 1857, con un calibre de 14,8 mm.

Cabe imaginar, si ya el parte de Malcampo no lo aclarara, la formidable potencia de fuego que, para la época, suponían a corta distancia nada menos que 14 armas de repetición. Las rayadas Enfield, pese a ser de tiro más lento, eran incomparablemente mejores en alcance, potencia y seguridad de disparo, facilidad de puntería e incluso rapidez que los mosquetes de chispa de que parecen dotados los piratas, pues aún llevan la pólvora suelta. Y, a tan corta distancia, la potencia de las nuevas armas y sus gruesos calibres explican de sobra el hecho anotado de que no sólo eran capaces de matar o herir gravemente a los piratas, sino de, con la violencia de los impactos, hacer que los cuerpos de aquéllos salieran despedidos por la borda.

Con la máquina de vapor, que permite atrapar al de hasta entonces más veloz enemigo, y con las nuevas y poderosas armas de fuego estaba claro que los piratas, hasta entonces inferiores tecnológicamente, carecían de la menor

(7) Los datos sobre el armamento del *Panay* en GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón: *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)*. Madrid, 2005, edición en CD.

posibilidad de éxito en un combate naval, de no darse circunstancias excepcionales. De hecho, durante aquellos años se repitieron combates muy parecidos, con el resultado de que los piratas en lo sucesivo se negaron a luchar en tal inferioridad de condiciones. Claro que entonces fue necesario comenzar una larga serie de expediciones anfibas para expugnar sus enclaves, aún muy costosas pues su inferioridad quedaba algo paliada por sus poderosas fortificaciones o cotas, el terreno y la vegetación, pero la batalla en el mar ya estaba ganada, y de forma tajante.

Los hombres

Resta ahora decir una palabra, al menos, sobre los hombres que protagonizaron estos hechos.

Montero, el vencedor en Calamianes, supo imponerse pese a lo poco adecuado de sus medios y a la voladura de uno de sus buques, hecho que hubiera amilanado a otro menos templado. Y lamentamos no saber más de la carrera profesional de este bravo oficial.

En cuanto a Malcampo, era ya todo un veterano en estas lides, pues pese a su juventud (nació en San Fernando en 1828) ya llevaba casi un decenio de luchas y navegaciones en Filipinas. Su tan aplastante como meritoria victoria le valió, de real orden de 21 de agosto de aquel año, la concesión de la Cruz de Marina de la Diadema Real y, en septiembre, el ascenso a capitán de fragata, recompensas tanto más merecidas cuanto que a los pocos días de su victoria, el 16 de junio, y de nuevo con el *Panay*, apresó cuatro embarcaciones piratas más, con 40 hombres, de los que diez murieron en la refriega, incautándose de cuatro lantacas y seis fusiles (8).

A finales de ese mismo año le vemos en la expedición que terminó con la épica conquista de la cota de Pagalugán, en Mindanao, a las órdenes de Méndez Núñez. Y prueba de que el enemigo, pese a ser superado técnicamente, era tan peligroso como siempre, fue la gravísima herida que sufrió en el pecho de un tiro que lo atravesó de parte a parte (9).

Es bien sabido que, recuperado de sus heridas, Malcampo continuó su carrera, llegando a contralmirante (hoy vicealmirante), a presidente del Gobierno y a ministro de Marina durante el reinado de Amadeo I, y luego a capitán general de Filipinas, cargo que le sirvió para organizar la expedición que atacó y tomó ese nido de piratería que era Joló. Sus hechos de armas le valieron, además, la concesión del condado de Joló y del vizcondado de Mindanao, muriendo prematuramente en mayo de 1880.

Porque de nada o de muy poco habrían valido tales adelantos técnicos si hombres de la talla de Méndez Núñez, Malcampo y tantos otros, con su valor,

(8) La Hoja de servicios de Malcampo, reproducida de su original en el Archivo de El Viso, en GARCÍA MARTÍNEZ: *ob. cit.*

(9) Sobre la operación, VID de GARCÍA MARTÍNEZ, J.R.: «El asalto a la cotta de Pagalugán». *Revista española de Historia Militar*, n.º 4, de 8 de noviembre de 2000, pp. 202-209.

decisión y pericia, no hubieran sacado todo el provecho posible de los nuevos barcos y armas. Y esa es otra lección de la Historia: bueno era que la goleta *Constancia* fuera un buque de casco de hierro, pero nunca hubieran soñado sus diseñadores que se destinaría a tomar literalmente al abordaje la cota de Pagalugán; la *Numancia* era realmente formidable, pero lo era aún más la decisión de acercarla a las baterías enemigas de El Callao hasta embarrancar para asegurar su puntería, por no hablar del joven teniente de navío Malcampo, acabando a tiros de revólver con el jefe enemigo en Ilo-Ilo.

EL ARTÍCULO ASTRONÓMICO DE JORGE JUAN

Mario RUIZ MORALES
Centro Nacional de Información Geográfica
Universidad de Granada

Aunque el insigne marino Jorge Juan de Santacilia (1713-1773) fuese un autor prolífico, han trascendido más dos de sus obras: *El Examen Marítimo* (1771) y *Las Observaciones Astronómicas y Físicas* (1748), que redactó conjuntamente con Antonio de Ulloa y de la Torre-Giralt (1716-1795), otro marino excepcional. Del resto de su producción bibliográfica se ha seleccionado, en esta ocasión, un opúsculo (1) astronómico y póstumo que se imprimió en Madrid (Imprenta Real de la *Gaceta*, 1774), con un título ciertamente extenso: *Estado de la Astronomía en Europa, y juicio de los fundamentos sobre que se erigieron los Sistemas del Mundo, para que sirva de guía al método en que debe recibirlos la Nación, sin riesgo de su opinión, y de su religiosidad*. Una de las copias se conserva en la Biblioteca Nacional bajo la signatura siguiente: A⁸, B-F⁴.

El texto de Jorge Juan comienza con una sucinta definición de la Astronomía, cargada de sentido y prudencia, como prueba su expresa referencia a la religión y al rey:

«La Astronomía ha sido en todos los tiempos considerada por una de las Ciencias más útiles e instructivas. Ella es la que ha reglado, regla y mide las horas, días, meses, años y siglos: la que nos ha dado a conocer los fenómenos celestes, sacándonos de los temores y espantos con que aquellos nos afligían: la que ha enseñado a los hombres a surcar los Mares más desconocidos y peligrosos; y por último, ella es la que nos abrió camino para extender por todo el Orbe la Religión y las Armas de nuestro Soberano».

A pesar de que el título de su trabajo le obligaba a ser breve cuando se refiriera a la astronomía antigua, sorprende que obviara cualquier referencia a Egipto, Mesopotamia y Grecia, salvo cuando menciona las dificultades que se tuvieron que vencer al modificar el calendario y establecer el definitivo del papa Gregorio XIII. Jorge Juan recuerda cómo el pontífice pidió la protección (2) de todos los «Príncipes Católicos» y el dictamen de sus astrónomos, «de suerte que

(1) El texto consta de 15 páginas (en cuarto), si bien se incluyó en el mismo volumen un interesante *curriculum vitae* de Jorge Juan, de 40 páginas, escrito por su secretario, Miguel Sanz, oficial segundo de la contaduría principal de Marina.

(2) La intervención del rey Felipe II fue decisiva para la implantación definitiva del nuevo calendario, llegando a dictar una pragmática para general conocimiento del nuevo cómputo y para que también surtiera efecto en el Nuevo Mundo.



Esfera armilar dibujada por Antonio Palomino de Castro y Velasco (1655-1726). Alegoría de las Ciencias y las Artes, Biblioteca Nacional, Madrid.

con el reglamento que éstos hicieron, fundado en las más exactas observaciones, se ha continuado y se puede continuar sin error sensible por muchos siglos».

En la introducción de su artículo no podía faltar la referencia a la aplicación náutica y geodésica de la astronomía, dada la experiencia al respecto del protagonista. Señala con evidente acierto que gracias a ella se aventuraron los marinos «a cruzar los anchurosos Mares», puesto que el empleo tan socorrido y útil de la brújula no resultaba suficiente y «se hacía preciso el conocimiento perfecto del cielo y del movimiento de los astros, para observar y determinar las latitudes». De igual modo señaló la importancia del manejo de los instrumentos de obser-

vación y el de las tablas diarias de la declinación solar, para borrar «los límites que en Cádiz puso Hércules, para establecernos en lo más remoto de América».

En cuanto a la longitud, manifestaba Jorge Juan la secular imposibilidad de evaluarla con la fiabilidad debida, para apuntar acto seguido: «Ésta parece reservada para estos siglos, en que el estudio y aplicación en las Academias ha llegado al grado más sublime. Harrison tiene sobre el asunto en expectación a toda la Europa: ha ideado un cronómetro que no discrepa del movimiento medio del Sol ni un minuto en muchos meses». La mención de Jorge Juan al genial descubrimiento del relojero inglés merece un comentario añadido. Y es que la solvencia del marino sobre el particular se puso de relieve cuando el gobierno español le pidió que emitiera un informe al respecto.

La respuesta (3) a la petición del ministro de Marina e Indias, Julián de Arriaga (sustituto de Ensenada), la firmó Jorge Juan en Madrid el 12 de abril de 1765, probando que sí estaba al tanto del problema de la longitud. He aquí parte del mismo, concretamente la que se refiere a los experimentos realizados con el cuarto cronómetro, que había construido Harrison cuatro años antes, durante la travesía que se inició en Portsmouth, con destino a Jamaica, el 18 de noviembre de ese mismo año:

«El cronómetro se puso en una caja segura con cuatro llaves, una de ellas llevaba Harrison, otra el gobernador Lytelton, otra el capitán Digges y otra el primer teniente del navío, con orden expresa de que no se abriera sin concurrir los cuatro

(3) El informe es un documento de incuestionable interés que fue reproducido por Fernández Duro en 1879 (volumen IV de sus *Disquisiciones náuticas*).



John Harrison y su cronómetro H-4 (1755).

que debían dar certificación de haberse procedido con la legalidad necesaria. Antes de salir de Portsmouth se tomaron las alturas correspondientes (4) del Sol para arreglar el cronómetro por M. Robertson, profesor de matemáticas, en presencia de Harrison, el gobernador Lytelton y del capitán y teniente del navío con el Comisario del Puerto, Hughes, y el matemático Juan Robinson; se firmaron y sellaron dichas observaciones y se remitieron al Almirantazgo. El matemático Robinson se mandó embarcar en el propio navío para celar el todo, y que llegado a Jamaica pudiese tomar las alturas correspondientes del Sol, y observar la longitud de los satélites de Júpiter, a fin de comparar con la que diese el cronómetro; pues no era asunto de poderse fiar de la signada por las cartas, mayormente cuando Harrison pretendía aún mayor exactitud de cuanta hasta ahora se ha podido imaginar, siendo acreedor a los premios que se han ofrecido sobre el asunto... Puede ser que ahora en los principios no condesciendan los ingleses a participarnos el secreto, pero es seguro que después de las próximas experiencias no puedan evitarlo. Las medidas que será preciso tomar son de que se vayan a su tiempo dos o tres relojeros españoles de los que se conocen aplicados, a que aprendan con el mismo Harrison, procurando contentar a éste; pues aunque llegue el caso de que nos vendan los cronómetros, no es esto suficiente; es preciso que haya después quien los tenga limpios y corrientes; porque en esto consiste el beneficio; y que si llegase el caso que se rompa una rueda, haya quien la sepa hacer de nuevo».

(4) El método astronómico de las alturas correspondientes trataba de hallar la hora del paso del Sol por el meridiano del lugar. La hora se obtenía como promedio de las que se iban obteniendo al observar el Sol en instantes en que tuviese la misma altura, antes y después de su culminación, instantes que se conocen con el nombre de *posiciones correspondientes*, en tanto son simétricas en relación con el citado meridiano.

A pesar del avance tan considerable que supuso el cronómetro de John Harrison (1693-1776) para solucionar el problema de «echar el punto», todavía era necesaria la intervención de la astronomía, tal como recordaba Jorge Juan con estas eruditas palabras: «... porque éste mide solamente el tiempo medio o igual, y el Sol sólo el verdadero. Por la comparación de uno y otro ha de resultar la longitud: y así no basta la perfección de uno, es preciso tener exacto conocimiento del movimiento del otro». Tan certero análisis y mención indirecta de la ecuación de tiempo los culminó con una aseveración llena de sentimiento (5): «¡Con cuánto dolor debemos decir, que apenas se encontrarán en nuestro reino doce sujetos que sepan ejecutarlo!»

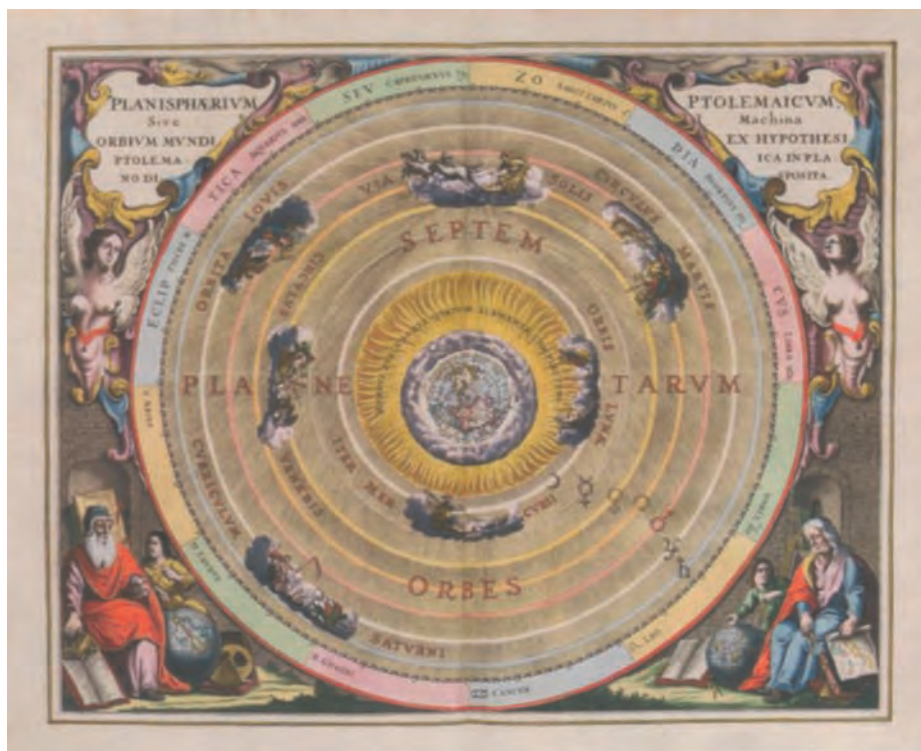
Jorge Juan se refiere después a la vertiente más cartográfica de la astronomía, indicando que sin su concurso «ningún conocimiento de los límites de los reinos, de la situación de los lugares, ni de sus respectivas direcciones» hubiera sido posible. Asimismo, mencionó el antiguo procedimiento de los eclipses, de Luna y de Sol, para hallar la diferencia de longitudes entre dos puntos desde los que se observasen simultáneamente; honrando así la memoria del gran Hiparco de Nicea (190-120 a.C.), que fue uno de los primeros en recomendar calcularla de ese modo —de hecho a él se le atribuye la determinación de la existente entre Rodas y Alejandría, siguiendo tal metodología.

Tras insistir en que por ese medio se perfeccionaron las imágenes cartográficas del Nuevo y el Viejo Mundo, reconoció que se incrementó la bondad de los resultados obtenidos gracias al descubrimiento de las cuatro lunas, o satélites, de Júpiter, mediante el empleo de los «vidrios dióptricos». Añadiendo, el planeta «diariamente eclipsa una u otras, con tanta más prontitud cuanto es mayor su velocidad respectiva... se ha conseguido hacer observaciones diarias de longitud, y con ellas enriquecer y perfeccionar los Mapas». Aunque no lo citara Jorge Juan, parece prudente recordar que el principal valedor de ese procedimiento, más terrestre que marino, fue el primer director del Observatorio de París, es decir, Giovanni Domenico Cassini (1625-1712), cuyo equipo logró formar un nuevo planisferio en el que la posición relativa de los meridianos era casi la adecuada, amén de reducir definitivamente la longitud del mar Mediterráneo (6). Tampoco comentó, quizá por modestia, que él mismo había observado los eclipses de los satélites de Júpiter, para determinar la longitud de diferentes lugares, durante su estancia en el virreinato del Perú. El propio Jorge Juan refirió después, en *Observaciones astronómicas y físicas...*, que a su vuelta al Viejo Continente se encontró en París con el hijo del anterior (7) para intercam-

(5) A pesar del tiempo transcurrido, la incultura astronómica del profesor y del estudiante universitario medio es una triste realidad, propiciada por el encorsetamiento de la enseñanza de esa disciplina en algunas especialidades de las ciencias exactas y de ciertas escuelas técnicas superiores.

(6) El mapa adornó el suelo de uno de los salones del citado observatorio, un anexo de la Academia de Ciencias de París.

(7) Me estoy refiriendo a Jacques Cassini (1677-1756), también conocido como Cassini II, que fue director del Observatorio de París en el período de 1712 a 1756, sucediendo a su padre, Cassini I, el ya nombrado G.D. Cassini, un astrónomo italiano de gran prestigio que se afincó en Francia por expreso deseo del rey Luis XIV.



Planisferio de Tolomeo, o el mecanismo (es decir, los movimientos) de las órbitas celestes según las hipótesis de Tolomeo, presentado en una vista plana. Andreas Cellarius (1596-1665). *Atlas Coelestis seu Harmonia Macrocosmica*, Ámsterdam, 1660.

biar información acerca de las horas locales de las ocultaciones y emersiones de los referidos satélites, y así poder hallar las diferencias de longitudes respectivas (8).

Al abordar los sistemas del mundo, esto es, los diferentes modelos planetarios, comenzó citando el geocéntrico de Tolomeo y el heliocéntrico que supuestamente había defendido Pitágoras (9): «... pero mucho antes que él ya Pitágoras había enseñado que el Sol estaba fijo como centro, y que la Tierra, con los demás Astros, giraban, tanto sobre sus propios ejes, como alrededor de aquel luminar». Sorprende que inmediatamente después no recordara Jorge

(8) Lamentablemente, el intercambio no resultó productivo, pues no se dio la necesaria coincidencia entre las dos series de observaciones.

(9) El fuego central preconizado por los pitagóricos, alrededor del cual giraban todos los planetas (incluidos el Sol y la Luna), fue perfeccionado siglos después por Aristarco de Samos (310-230 a.C.), el cual comprobó que el tamaño del Sol era mucho mayor que el de la Tierra y que debía ser ésta la que girara en torno a aquél.



Escenografía del Sistema Copernicano. Andreas Cellarius (1596-1665). *Atlas Coelestis seu Harmonia Macrocosmica*. Amsterdam, 1660.

Juan las singulares contribuciones de la astronomía hispanomusulmana, que llegó a cuestionar abiertamente la validez del *Almagesto*, la meritoria creación de observatorios y escuelas de traductores; destacando principalmente la recopilación debida al rey sabio Alfonso X en su celebrado *Libro del saber de astronomía*. También son dignos de recuerdo los centros de estudio existentes en algunos monasterios catalanes, hasta los que se desplazaron traductores tan eminentes como el beneditino francés Gerbert de Aurillac (945-1003) (10), pues gracias a él se conoció el astrolabio más allá de los Pirineos. A sus importantes traducciones y a otras análogas se debió el renovado interés por la astronomía que surgió a partir de entonces en el resto de Europa, siendo, pues, obvio el transcendental papel jugado por los fondos documentales de nuestro país en la implantación de los modelos planetarios posteriores.

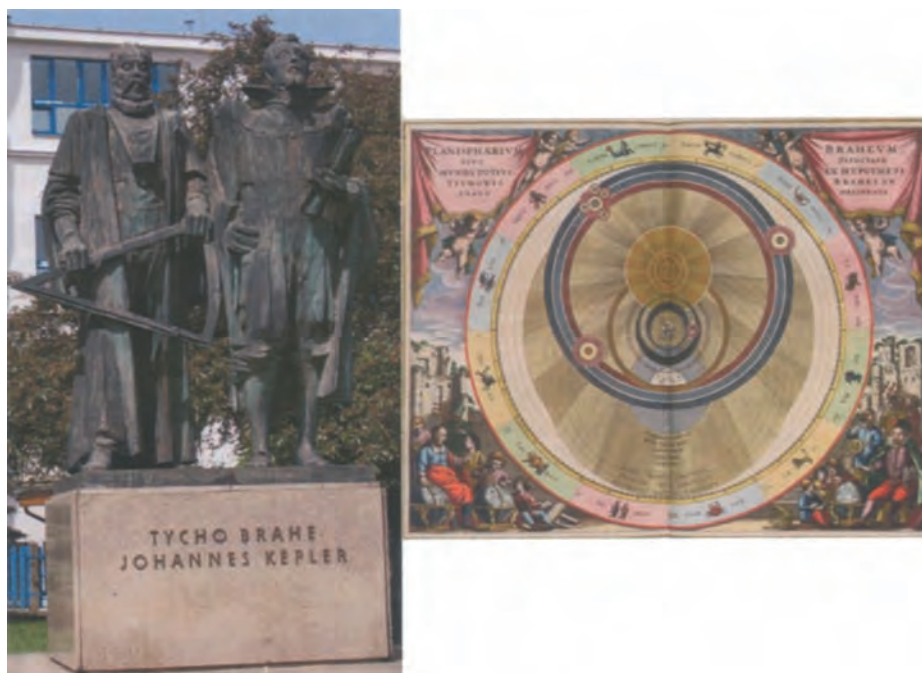
(10) Los conocimientos adquiridos durante los años que pasó en nuestro país aumentaron su prestigio hasta el punto de ser nombrado arzobispo, primero de Reims y luego de Rávena, para posteriormente ser entronizado papa en el 999, con el nombre de Silvestre II.

Jorge Juan no dejó de lado las diferentes controversias entre otras tantas propuestas para encontrar la solución definitiva, aunque fuese un tanto severo en su juicio: «Se observan también las estaciones y retrogradaciones de los Planetas en general, y para salvarlos llenaron los Astrónomos a los Cielos de círculos y epiciclos, produciendo nuevos movimientos a medida de sus caprichos y de la necesidad de sostener sus opiniones. ¡Pero qué mucho, cuando de ordinario excedió el amor de las escuelas al de la verdad!» En su opinión fue a Nicolás Copérnico (1473-1543) al que le cupo el honor de aclarar la confusión introducida, deduciendo a partir de sus propias observaciones «que nada correspondía más fácil que la opinión de Pitágoras». Sin embargo, se tenía por cierto que se trataba de un sistema contrario a las «Sagradas letras», una falsa creencia que mediatizó su aceptación por el mundo instruido (11). De cualquier forma, el novedoso patrón astronómico se extendió rápidamente por toda Europa, aunque «cada cual lo adaptaba a su idea o capricho, y los más le reprobaban. Faltando argumentos sólidos, lo literal de las Sagradas Escrituras debe ser preferido».

Uno de los modelos influenciados por la ruptura copernicana, que tuvo gran resonancia, fue el que ideó Tycho Brahe (1536-1601). El sistema del astrónomo danés fue reproducido por la obra *Epitome Astronomiae Copernicanae*, cuyo autor fue Johannes Kepler (1571-1630), uno de sus alumnos más distinguidos. La publicación, editada entre los años 1618 y 1621, culminó con el propio sistema de Kepler, basado en las trayectorias elípticas, y llegó a ser su trabajo con mayor índice de impacto; en él incluyó, además, las tres leyes del movimiento planetario y trató de explicar la dinámica celestial apoyándose en causas físicas. A este astrónomo genial se debió la confirmación definitiva que requería el modelo defendido por Copérnico, aunque se tratase de una modificación tan sustancial del mismo. Jorge Juan expresó la cuestión con gran brillantez: «Las mismas observaciones de Tycho, indujeron a Kepler, que estimulado de ellas, y de sus infatigables tareas, halló una admirable armonía en el movimiento de los *Astros*, y una constante proporción entre los cuadrados de sus tiempos periódicos, y los cubos de sus distancias, así como de las áreas descritas con los tiempos; pero todo respectivo al *Sol*, no a la *Tierra*, antes ésta halló asimismo que seguía la luz de los *Planetas*».

Galileo (1564-1642) dio otro espaldarazo a las ideas de Copérnico al propagarlas como verosímiles en Italia, estando convencido de que eran acordes con las que seguían las lunas de Júpiter con relación a su planeta. La defensa de semejantes teorías tuvo, como es sabido, efectos inmediatos, según

(11) La obra principal de Copérnico, *De Revolutionibus orbis coelestium*, fue incluida en el Índice de Libros Prohibidos (*Index Librorum Prohibitorum et Expurgatorum*) por un decreto del 5 de marzo de 1584, esto es, cuarenta y un años después de que se publicase en Núremberg. El original del libro continuó censurado hasta 1835. No obstante, en la primera mitad del siglo XVIII, el papa Benedicto XIV autorizó la publicación de obras sobre el heliocentrismo; de hecho, en 1741 ordenó que se imprimieran las obras completas de Galileo. Ya en 1757 se retiraron del Índice la mayoría de las obras favorables a ese modelo universal.



Planisferio de Brahe, o estructura del universo según las hipótesis de Tycho Brahe, dibujado en una vista plana. Andreas Cellarius (1596-1665): *Atlas Coelestis seu Harmonia Macrocosmica*, Ámsterdam, 1660. Se presenta también una escultura de profesor y alumno en la ciudad de Praga.

relata el mismo Jorge Juan: «... y dio motivo, no sólo a que la Congregación de Cardenales Inquisidores condenase el Sistema, sino a que le sentenciara a abjurar del error. Pero dicha sentencia no se extendió a condenar el Sistema por herético, sino por solo *sospechoso de herejía*». No puedo dejar de pensar que el subrayado de Jorge Juan encierre una crítica a tamaño despropósito.

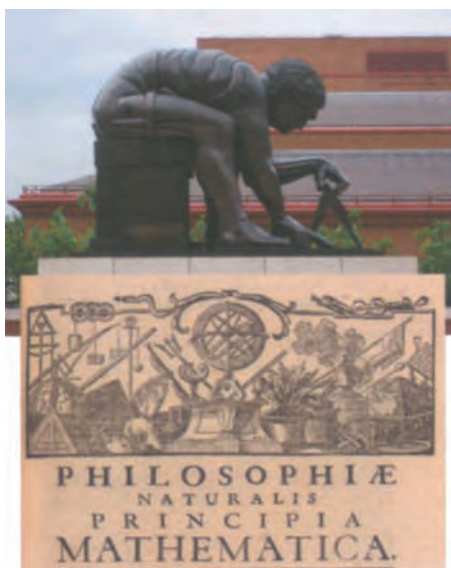
Consideraba Jorge Juan que las leyes de Kepler eran la clave de la teoría celeste, añadiendo sin embargo que a comienzos del siglo XVII nada se sabía de Astronomía con el debido fundamento «reduciéndose todo a observaciones y a conjeturas aparentes». El avance cualitativo relevante se produjo, según él, gracias a las aportaciones de Isaac Newton (1642-1727): «Cuyas luces en las matemáticas no sólo adelantaron la Geometría, Mecánica y Física a la perfección que hoy tienen estas Ciencias, sino que, cansado ya de juzgar por apariencias y por pasiones, le movieron a escribir sus *Principios de Filosofía Natural*, arrojando de sí toda autoridad mal fundada, para no valerse sino de la Geometría (que jamás engaña), de las leyes de la Mecánica y de la Observación».

Gracias a su ley de gravitación universal pudieron demostrarse finalmente las tres leyes de Kepler y extrapolarlas a los satélites de Júpiter, con relación

al planeta, a los de Saturno y hasta al movimiento de la Luna con respecto a la Tierra. Las palabras de Jorge Juan fueron concluyentes: «Si un cuerpo cualquiera gira alrededor de un punto, describiendo áreas proporcionales a los tiempos, a más de la fuerza de proyección, tiene otra que tiende al punto céntrico y que, si los cubos de sus distancias son como los cuadrados de los tiempos, será una elipse la descrita». Es demostración en que no cabe la menor duda y habiéndose verificado por las observaciones... que «todos los Planetas se gobiernan por esas mismas leyes, girando alrededor del Sol», tampoco debe dudarse ya en que describen elipses.

Siendo este artículo de Jorge Juan eminentemente astronómico, se puede comprender, dado su probado interés por la gravimetría (12), que incluyera en él algún comentario sobre esa disciplina, por estarse refiriendo a las investigaciones de Newton. El párrafo en cuestión es una síntesis muy buena de la contribución del sabio inglés a la geodesia física, contribución que por su importancia se transcribe en su integridad:

«Para más adelante el Caballero Newton inquiere con el mismo método Geométrico si la propia fuerza que obliga a cualquiera de los *Planetas* a girar alrededor del Sol, obliga también a girar a los otros, y halla una generalidad en la ley, que no hay uno que se exceptúe, incluso asimismo la *Tierra*. Averigua después si la gravedad con que tienden los cuerpos hacia el centro en la superficie de la Tierra puede ser la misma que mantiene a la *Luna* en su órbita, y halla tan precisa correspondencia, que es digna de admiración. No se contenta con esto: demuestra patentemente, que no hay fenómeno en los *Cielos* ni en la *Tierra* que no esté sujeto a las mismas leyes. Combinando el movimiento diurno de *Júpiter* con la gravedad que en él actúa, determina la



Escultura de Newton entre la nueva sede de la British Library, Londres.

(12) Durante sus trabajos en el virreinato de Perú realizó, junto a Ulloa, observaciones gravimétricas. Así se recoge en el libro octavo de las *Observaciones astronómicas y físicas*, cuyo contenido se refiere a las experiencias del péndulo simple, a la descripción del instrumento con que se ejecutaron y a la determinación de la figura de la Tierra, sobre la cual se dan tablas del valor de cada grado del meridiano terrestre y de la longitud del péndulo para cada latitud.

diferencia de sus diámetros, y las observaciones la acreditan: hace lo propio con la *Tierra*, sin embargo de contrarias opiniones respetables, y las medidas más justificadas le dieron igual honor. Aplica aún con sus principios el cálculo del flujo y reflujo del Mar, y su correspondencia admira a los más sabios: inquiera si del mismo modo puede satisfacer el movimiento en longitud llamado *precesión de los Equinoccios*, y halla en él la mayor puntualidad. En fin llega a predecir que *Júpiter* y *Saturno* deben hacer sus movimientos con su respectiva atracción, y los Astrónomos, que por la primera vez oyeron admirados la sentencia, la confirmaron después con sus observaciones». Acto seguido manifiesta el marino alicantino que los cometas siguen trayectorias regidas por los mismos principios filosóficos de Newton, contribuyendo de esa forma a evitar el pavor tan irracional que despertaban sus apariciones (13): «... creyéndose casi en nuestros días, que amenazaban a los Reyes, a los Pueblos, y aun a todo el orbe».

Retomó después el asunto de la longitud, para recordar las mejoras introducidas en las tablas lunares por Alexis Clairaut (1713-1765), por Leonard Euler (1707-1783) y por Tobías Mayer (1723-1762), con el fin de optimizar los resultados obtenidos usando ese procedimiento. Mayer había publicado sus conclusiones en el libro *Theoria lunae juxta systema Newtonianum* (Londres, 1767), señalando Jorge Juan que incluso había recibido un premio de 500 libras del parlamento británico por haber contribuido a la solución del problema de la longitud (14). El premio fue de sobra merecido; no en vano

(13) En el artículo original hay una nota a pie de página donde se indica que Jorge Juan estudió la órbita seguida por el último que se vio en su tiempo (Halley, 1758), escribiendo sobre el particular en el año 1765.

(14) Jorge Juan indica que Mayer era de nacionalidad inglesa, cuando realmente había nacido en Alemania (Marbach, cerca de Stuttgart), desarrollando su actividad principal en la Universidad de Gotinga. En cuanto al premio, parece ser que fue su viuda la que recibió un total de 3.000 libras, por haber conseguido su marido determinar la longitud en el mar con incertidumbre inferior al minuto. El origen de la recompensa fue el llamado Decreto de la Longitud (*Longitude Act*), el día 8 de julio de 1714, el cual establecía tres tipos de premio: uno de 20.000 libras para el que hallase la longitud con un error menor de 30', otro de 15.000 libras si el error era inferior a 2/3 de grado, y un tercero de 10.000 libras si el error alcanzado era del orden de un grado¹⁵. El Decreto contemplaba además la creación de un Consejo Evaluador que no llegó a disolverse hasta el siglo siguiente, concretamente en el año 1828, tras haber desembolsado más de 100.000 libras¹⁶. Finalmente, los mayores premios recayeron en J. Harrison, quien anunció su reloj H-4 en 1755, aunque no lo completase hasta el año 1759. El modelo ganador fue un reloj portátil de cerca de 13 cm de diámetro y apenas 1,4 kg de peso. Aunque el autor estaba orgulloso de los tres modelos anteriores, era este su preferido a tenor de lo que escribió: «I think I may make bold to say, that there is neither any other Mechanical or Mathematical thing in the World that is more beautiful or curious in texture than this my watch or Timekeeper for the Longitude (...) and I heartily thank Almighty God that I have lived so long, as in some measure to complete it». El reloj de Harrison fue probado con éxito en dos travesías: Jamaica (1761-1762) y Barbados (1764), comprobándose fehacientemente que sus errores eran despreciables en relación con las tolerancias fijadas en el Decreto. Sin embargo, la cicatería del Consejo impidió que cobrase el primer premio, entregándole sólo el importe del segundo. En



Atlas matemático (Mathematischer Atlas) de Tobías Mayer (Ausburgo, 1745). Detalle del frontispicio y de uno de sus mapas de la Luna.

Jean Baptiste Delambre (1749-1822) escribiría años después, en su *Historia de la Astronomía en el siglo XVIII* (París, 1827), que Tobías Mayer era universalmente considerado uno de los más grandes astrónomos no sólo del siglo XVIII, sino de todo tiempo y lugar. Se concluye este apartado con un juicio valiente que revela ciertas heridas no del todo cicatrizadas: «Este cúmulo de acertadas predicciones, y demostraciones Geométricas (sin otras que se omiten) clama y excluye todo argumento aparente, toda pasión escolástica, y toda infundada autoridad. Ya no basta decir que puede girar este o el otro cuerpo: es preciso que corresponda a las leyes generales que la Teórica demostrada, y la Observación dictan».

Las heridas a que me refiero son derivadas de sus problemas con la Inquisición y del rechazo expreso de sus trabajos por parte de un catedrático de la Universidad de Salamanca. La correspondiente censura fue ejercida por el inquisidor, sobre aspectos religiosos; el cosmógrafo mayor de Indias y el maestro de matemáticas del Colegio Imperial, sobre cuestiones científicas, y un miembro del Consejo de Indias, sobre información política. Sus Observaciones

cambio, la Royal Society le concedió su medalla de oro, y el Parlamento, un total de 8.750 libras, recompensa que venía a reconocer su ingenio, su virtuosismo instrumental y su decisiva aportación para solucionar el problema de la longitud en alta mar.

astronómicas y físicas fueron también evaluadas por el sacerdote Diego Torres de Villarroel (1694-1770), quien hizo valer su condición de catedrático de Matemáticas en Salamanca, su juicio, cartesiano y negativo, fue tan zafio que el jesuita Andrés Marcos Burriel (1719-1762) le manifestó a Jorge Juan lo siguiente: «... quién no reirá al ver a Torres hacer de serio, quejarse de la ignorancia de la Nación en materia de geometría y demás tratados matemáticos y, por otro lado, ver que él mismo, siendo Maestro de Salamanca y autor de tantos libejos, ni entiende aún el abecé de la cuestión, ni sabe ni poco ni mucho lo que ha pasado sobre la figura de la Tierra, y que del libro de las observaciones, de los instrumentos y, en una palabra, de todo habla como el más idiota».

Al final de este interesante ensayo astronómico, recurre Jorge Juan a la teoría del absurdo para realzar todavía más la trascendencia de las proposiciones newtonianas, asegurando: «Éstos y aun otros infinitos absurdos podrían deducirse y, en una palabra, ninguna de cuantas teóricas han resultado de las atracciones debían corresponder a ser la *Tierra* el centro del movimiento, por más que cada *cuerpo* y *fenómeno* se intentara considerar distinta *ley* y distinta *fuerza central*. Y por último, querer establecer fija a la Tierra es lo mismo que querer derribar todos los principios de la *Mecánica*, de la *Física*, y aún toda la *Astronomía*, sin dejar auxilio ni fuerzas en lo humano que satisfacer». Por otra parte, el profundo sentimiento religioso de Jorge Juan se deja sentir cuando reclama veneración para las «Sagradas letras», añadiendo que nunca quisieron enseñar Astronomía y que hasta los mismos que sentenciaron a Galileo se reconocían arrepentidos de haberlo hecho «y nada lo acredita tanto como la conducta de la misma Italia: por toda ella se enseña públicamente el *Sistema Copernicano* y *Newtoniano*: no hay Religioso que no lo dé a la prensa: los P.P. *Lesieur*, *Jacquier* y *Boscowich*, y aun la Academia de Bolonia no aspiran a otra cosa».

El último alegato de Jorge Juan encierra una buena dosis de firme patriotismo, acompañada de un cierto temor al poder de decisión de ciertas mentes obtusas, ancladas permanentemente al rechazo de las tesis copernicanas, aunque estuvieran avaladas por toda suerte de evidencias teóricas y prácticas. Estos fueron los razonamientos que realizó a modo de epílogo:

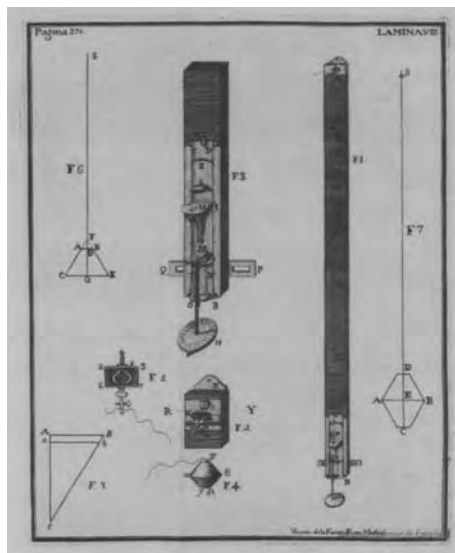
«¿Será decente con esto obligar a nuestra Nación a que después de explicar los *Sistemas* y la *Filosofía Newtoniana*, haya que añadir a cada fenómeno que dependa del movimiento de la Tierra: *pero no se crea éste, que es contra las Sagradas letras*? ¿No será ultrajar estas el pretender que se opongan a las más delicadas demostraciones de Geometría y de Mecánica? ¿Podrá ningún católico sabio entender esto sin escandalizarse? Y cuando no hubiera en el Reino luces suficientes para comprenderlo ¿dejaría de hacerse risible una Nación que tanta ceguedad mantiene?».

Las reticencias de la comunidad educativa de entonces se dejan sentir asimismo en el párrafo final:

«No es posible que su Soberano, lleno de amor y de sabiduría, tal consienta: es preciso que vuelva por el honor de sus Vasallos; y absolutamente nece-

sario, que se puedan explicar los Sistemas, sin la precisión de haberlos de refutar: pues no habiendo duda de lo expuesto, tampoco debe haberla en permitir que la Ciencia se escriba sin semejantes sujeciones».

La sensata petición de Jorge Juan tardó en surtir efecto; la intransigencia religiosa, por un lado, y la cerrazón intelectual, por otro, fueron factores determinantes. En otro caso sería inexplicable la proliferación de almanaques en los que se mantenía, con todas sus consecuencias, el modelo geocéntrico de Tolomeo, aunque paradójicamente se diese la razón al juicio impertinente y fanático de Martín Lutero (1483-1546). Recuérdese que el fraile agustino atacó ignominiosamente a Copérnico, tildándolo de astrónomo advenedizo y loco que intentaba subvertir la ciencia astronómica. Su pretendido apoyo no pudo ser otro que un pasaje de la Biblia, concretamente aquel en el que Josué pidió a Dios que detuviera el Sol, y no la Tierra.



Detalle del instrumental empleado por Jorge Juan y Antonio de Ulloa en las observaciones gravimétricas de Centroamérica (*Observaciones físicas y astronómicas*).

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

UN PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE BASES NAVALES EN EL ARCHIPIÉLAGO BALEAR Y DE SU DEFENSA ARTILLERA (1940)

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
Ingeniero Industrial
María Luisa MEDINA ARNÁIZ
Estudios Comerciales

Hace unos años un buen amigo, con el que compartimos el interés sobre temas navales, nos hizo llegar las fotocopias de unos documentos desechados por la Armada procedentes de la Estación Naval de Sóller. Este documento estaba acompañado, en lo que se preveía su último viaje, de otros de los que en su momento esperamos tener oportunidad de hablar.

En el oficio de remisión que acompaña al informe lleva el encabezamiento de Ampliación de Bases del Archipiélago y su defensa artillera. El informe en sí está titulado como: «Proyecto de defensa artillera del archipiélago de las Baleares». Consideramos que este segundo titular es el más representativo del contenido del documento; pero también hay que resaltar que el proyecto aporta información relevante, y creemos que no conocida hasta el momento, sobre el interés de la Armada por disponer de una base naval en la bahía de Palma de Mallorca.

Aun entendiendo que el informe no es un documento básico para la historia de la Armada de la primera mitad del siglo xx, contiene datos que sí resultan de interés para ver cual era en aquellos momentos el pensamiento de la Armada sobre la defensa del archipiélago de las Baleares.

El documento

El documento está datado en julio de 1940, hace ahora unos setenta años, y está remitido por el Jefe de la Base de Aprovisionamiento de Sóller al Almirante Comandante Naval de Baleares. Está compuesto por el oficio de remisión, informe conteniendo el denominado Proyecto de defensa artillera del archipiélago balear y un conjunto de planos y croquis.

Hay que resaltar que las transcripciones de los documentos se han hecho literales, con las grafías de la época y los errores ortográficos o de escritura que contienen. Sólo se han corregido los errores puros de mecanografía.

El escrito de remisión

El escrito de remisión está mecanografiado en un folio de papel oficial de la Jefatura de la Base Naval de Sóller y con el sello de reservado. En el epígrafe de referencias figura como propia la 3-1523, no conteniéndose ninguna referencia anterior. La transcripción literal del texto del oficio se incluye a continuación:

*Excmo. Sr. Almirante Comandante Naval de Baleares.
Excmo. Señor.*

ASUNTO: Ampliación de Bases del Archipiélago y su defensa artillera

REFER.ª: a) Of. N.º 3 Rvdo. de esa Comdª Naval de fecha 8-4-40.

b) Of. N.º 8 Rvdo. de esa Id. Id. de fecha 21-6-40.

c) Of. N.º 322-30 Rvdo. de esa Id. de Id. de fecha 31-5-40.

d) Of. N.º 322-52 Rvdo. de esa Id. de Id. de fecha 21-6-40.

ANEXOS: Estudio redactado por la ponencia.

Dos croquis n.º 1, de defensa A/A.

Dos croquis n.º 2, de id. Id.

Un croquis n.º 3, de id. Id.

Un plano n.º 1.

Un plano n.º 2.

Un plano n.º 4.

TEXTO 1: En cumplimiento a lo ordenado, tengo el honor de remitir a V.E. el adjunto proyecto sobre defensa artillera a/a del archipiélago y Bases Navales del mismo; constituido dicho proyecto por los documentos reseñados en el anexo.

2: El estudio unido se encuentra a falta de la firma del Teniente de Navío Don Javier Pedrosa, que formó parte de de la ponencia, por hallarse en comisión de servicio.

Dios salve a España y guarde a V.E. muchos años.

Puerto de Sóller 20 de julio de 1940.

El C. de N. Jefe de la Base.

El escrito contiene en su parte inferior la firma del Jefe de la Base, capitán de navío Faustino Ruiz, la impresión de un sello redondo que dice: Base de Aprovisionamiento de Sóller – Jefatura y el sello del Registro General de la Base Naval de Sóller con el número 1800-13 y la fecha 20-7-40, ambos escritos a mano.

El informe

Al oficio anterior se adjunta el informe titulado «Proyecto de defensa artillera del archipiélago de las Baleares». Está escrito en ocho folios y compuesto por dos partes claramente diferenciadas.

La primera se denomina *Consideraciones generales*, ocupa los dos primeros folios y buena parte de tercero, y está integrada por los puntos 1 a 4, que tratan respectivamente de la *Defensa de Superficie*, *Defensa de Mediano Calibre*, *Defensa A/A* y *Ametralladoras*. Ocupa casi tres folios del informe.

El primer punto del informe, *Defensa de Superficie*, está dedicado en su comienzo a establecer las bases de partida para el estudio del artillado de las islas Baleares. Marca como puntos de partida, provenientes del punto 30 de la Instrucción de Operaciones n.º 42 del E.M. de la Armada de fecha 1 de marzo de 1940, los siguientes:

«... Se estudiarán las posibilidades de mejoramiento o ampliación de las baterías actuales...

»... Los calibres que se fijen, tanto para una como para otra de ambas clases de armamento, deben ser, en lo posible, los mismos que se señalan para el proyecto de Flota...».

En el informe se citan como calibres a utilizar «para el proyecto de flota» los siguientes: 203, 152,4, 135, 120, 101, 90, 37, 40, y 20mm. Hay que resaltar que resulta, cuando menos curioso que en el informe se olvidan citar el calibre de 381mm de los acorazados. Por otra parte, también hay que decir que los cinco primeros calibres se indican en centímetros y los otros cuatro en milímetros, formas de expresión que se emplean en el resto del documento.

Respecto a la artillería de grueso calibre, el informe cita que en el punto 39 de la citada Instrucción de Operaciones se dice:

«... Esta Artillería debe ser del calibre necesario para que tenga un alcance superior o por lo menos igual a la más fuerte que monte cualquier acorazado y de la potencia suficiente para que pueda averiarlo seriamente, es decir, que debe ser prácticamente la misma Artillería de los Acorazados. Su instalación debe ser tal que todos los sectores que Interesen queden batidos por baterías de tres cañones como mínimo...».

También cita que

«... En el escrito número 1.º de la 3.ª Sección de la Capitanía General de Baleares de 29-4-1940 se informa que: “La Artillería gruesa, montada actualmente en el Archipiélago, es únicamente la de Menorca y es de 38,1 c/m; que la que se proyecta montar en la Isla de Mallorca es de 30,5 c/m...”».

Añadiendo para el caso de la isla de Menorca:

«... Por ello en el estudio que sigue ha sido posible, en lo que se refiere a Menorca, ceñirse a las instrucciones, en el sentido de mejorar en lo que al n.º de piezas se refiere, las baterías ya existentes, mientras que para Mallorca

se hace todo el estudio a base de instalar baterías de 38,1 c/m. prescindiendo de las defensas proyectadas por Artillería de Costa...».

En el informe se considera que las baterías de grueso calibre deben estar compuestas por cuatro piezas, pero para no aumentar el n.º de ellas se consideran de tres piezas en el 2.º proyecto. Igualmente en este punto se señala la conveniencia de establecer puestos auxiliares de mando y de observación para poder aprovechar en toda su amplitud los sectores de tiro de las piezas, aun en el caso de tiro indirecto.

En el punto 2, *Defensa de Mediano Calibre*, se establece el calibre de 135mm para las baterías de mediano calibre, que denomina «antitorpederas», unificándolas con las antiaéreas y proponiendo que sean de doble uso. Todo ello bajo las consideraciones de que tienen un alcance similar a las de 152,4mm, de estandarización de materiales y de refuerzo de la artillería antiaérea. El informe considera las piezas de 203mm dentro de las de mediano calibre y además se realizan las primeras propuestas sobre la utilización de este calibre en las baterías a instalar en Sóller, Ibiza y en la costa oeste de Menorca.

En el punto 3 se trata la *Defensa A/A*, considerándose el calibre de 135 mm como el más adecuado por el «mayor alcance y potencia ofensiva de este calibre», en baterías de cuatro piezas proyectadas sobre la *base de que cada dirección de lanzamiento este batida por un mínimo de tres baterías y a tres cotas diferentes*.

El punto 4 recibe la denominación de *Ametralladoras*, poco adecuado para el contenido y establece los aspectos generales sobre las piezas de artillería de pequeño calibre para la defensa de objetivos locales. Propone la utilización de piezas de 37 ó 40mm en montajes dobles por considerarlos menos expuestos a averías.

Respecto a la segunda parte, tiene la denominación de *Consideraciones Particulares* y está compuesta por los puntos 5 y 6. Se centra en los artillados de la base naval que se preveía construir en Palma de Mallorca y en las defensas de las bases secundarias: Sóller, Ibiza y Mahón (Menorca).

El punto 5, «Base Naval Principal de Mallorca», es el más extenso del informe ocupando un total de dos folios y medio. Está dividido en dos partes, que se corresponden con el primer y segundo proyecto que en la época se consideraban para la ubicación de la base naval. En cada una de ellas se estudian el número y ubicación de las baterías de artillería de grueso calibre, las de mediano calibre y la artillería antiaérea. Además, para el segundo proyecto se incluyen la protección antiaérea del puerto de Pollensa y un detalle pormenorizado de las previsiones de número y ubicación de las piezas ligeras antiaéreas para la defensa de objetivos locales en el recinto de la base naval. El detalle de este capítulo del informe se trata de forma independiente un poco más adelante.

El punto 6, «Bases Secundarias», está dedicado a establecer las necesidades para las defensas de superficie de grueso y mediano calibre y las antiaéreas de las bases consideradas de carácter secundario: Sóller, Menorca (el informe usa esa denominación y no la de Mahón) e Ibiza.

En la última página del documento, tras el texto, aparecen las firmas de tres de los cuatro componentes de la ponencia que elaboró el informe: Manuel Rodríguez Rey, Luis Peláez, cuya graduación y destino desconocemos, y el capitán de navío Faustino Ruiz, director de la ponencia y jefe de la Base de Aprovisionamiento de Pollensa.

Croquis y planos

En lo referente a planos y croquis, el documento incluye ocho:

- Dos croquis n.º 1. Defensa antiaérea del 1.º Proyecto. Base naval en Palma de Mallorca. Sólo se dispone de uno de ellos, posiblemente el otro fuera similar. Recoge la ubicación prevista para las baterías antiaéreas en la zona de la base y la superposición de los sectores de fuego de las mismas. También indica la posición de los muelles de atraque frente a la ciudad de Palma.
- Dos croquis n.º 2. Defensa antiaérea del 2.º Proyecto. Bases en Porto Pi, La Porrassa y Santa Ponsa. Sólo se dispone de uno de ellos, posiblemente el otro fuera similar. El existente recoge la ubicación prevista para las baterías antiaéreas en la zona que abarcaba este proyecto para la base naval y la superposición de los sectores de fuego de las mismas.
- Croquis n.º 3. Defensa antiaérea de la bahía de Pollensa en el 2.º Proyecto, con la ubicación prevista para las baterías antiaéreas y la superposición de los sectores de fuego de las mismas.
- Plano n.º 1. Recoge las defensas de costa propuestas para las islas de Menorca, Ibiza y Mallorca. En el caso de esta última el representado es el denominado como 1.º Proyecto. No aparece la isla de Formentera.
- Plano n.º 2. Baterías de costa de las islas de Ibiza y Menorca en la situación existente y Mallorca con las defensas de superficie planteadas en el 2.º Proyecto. También aparece en el plano la isla de Formentera sin ninguna indicación sobre su posible artillado.
- Plano n.º 4. Distribución general de la Base Naval de Palma de Mallorca y de su defensa antiaérea próxima, según el 2.º Proyecto.

Hay que aclarar que los Planos n.ºs 1 y 2 se nos entregaron reproducidos en fotocopias parciales, en color, recogiendo cada una de las islas, dando en consecuencia lugar a seis planos parciales. No existe el plano n.º 3, que podría referirse a la distribución general de la base de Palma según el primer proyecto.

El Programa de Construcciones Navales de 1939

Para poder entender el documento en toda su significación hay que hacer dos comentarios relativos al Programa de Construcciones Navales y a las

razones geoestratégicas que conducen al proyecto de defensa del archipiélago de las Baleares recogido en el informe. Respecto al primero de los puntos citados, tras la Guerra Civil, el Ministerio de Marina se planteó la necesidad de reconstruir, renovar y reforzar la fuerza naval que había actuado en los dos bandos enfrentados. Así se dicta la ley de 8 de septiembre de 1939 sobre Nuevo Programa de Construcciones Navales. Era ministro de Marina el contralmirante Salvador Moreno Fernández.

La guerra civil había terminado cinco meses antes de que se aprobase la Ley y, aunque había comenzado la segunda guerra mundial con la invasión de Polonia por Alemania y la consecuente declaración de guerra por Francia y Gran Bretaña, no se había producido todavía el ataque alemán a Dinamarca y Noruega y faltaban ocho meses para que comenzara la campaña alemana en el frente occidental (Holanda, Bélgica y Francia). Se estaba plenamente en el periodo que los franceses denominan la *Drôle de guerre* (Guerra de broma).

El programa previsto en la Ley establecía la obtención de una fuerza naval, impresionante para aquella época, compuesta por 4 acorazados, 2 cruceros protegidos, 12 cruceros ligeros, 54 destructores, 36 torpederos, 50 submarinos, 100 lanchas torpederas y un número no determinado de buques auxiliares. Además incluía la fabricación y adquisición de pertrechos y repuestos (municiones, torpedos, etc.), la ampliación de talleres y elementos de trabajo en las factorías propiedad del Estado y la reforma y construcción de bases navales y escuelas.

Sobre lo expuesto hay que incidir en dos aspectos: los acorazados y la construcción de bases navales. Respecto al primero de los puntos, una orden ministerial de 30 de octubre de 1939 establecía que los acorazados debían ser del tipo Impero, los últimos de la serie Littorio que lógicamente tenían mejoras sobre el diseño de los otros dos buques de la clase. Eran las unidades blindadas de combate más modernas de que disponía la *Reggia Marina*.

La clase Littorio estaba compuesta por cuatro acorazados que recibieron los nombres de *Littorio*, *Vittorio*, *Veneto* e *Impero*. Desplazaban más de 45.000 toneladas a plena carga, con una eslora total de 237,8 m, 32,9 m de manga y un calado superior a los 10 m. Su propulsión estaba formada por 8 calderas, 4 turbinas y 4 hélices, con un total de 140.000 CV, con lo que podían alcanzar una velocidad máxima de 31,5 nudos. Tenían una autonomía de 3.920 millas a 20 nudos. Su dotación era de 120 oficiales y 1.800 suboficiales y marineros.

El armamento estaba constituido por 3 torres triples de 381 mm, 4 torres triples de 152 mm, 12 cañones a/a de 90 mm, en montajes simples, así como 20 cañones de 37 y 32 de 20 mm, a los que se unían 3 hidroaviones para reconocimiento con una catapulta y un hangar en la zona de popa. Los buques estaban dotados de blindaje de varias capas en los costados (350 mm) y en la cubierta principal (207 mm) y clásico de 350 y 100 mm en las torres de artillería principal. El sistema de protección contra torpedos en la zona de la línea de flotación estaba compuesto por cilindros de acero llenos de agua y a su vez contenidos en una estructura más resistente. Era el denominado sistema «Pugliese» por el nombre de su diseñador, y también de estos acorazados,

Umberto Pugliese. Los dos últimos buques de la serie tenían modificaciones, inspiradas en los diseños de los nuevos acorazados para Italia, que afectaban primordialmente a las formas del casco.

La Societá Gio. Ansaldo & C. que diseñó los acorazados de la clase «Littorio» realizó para España una serie de proyectos preliminares para los cruceros contemplados en el Nuevo Programa de Construcciones Navales. Esta empresa era una vieja conocida de la Armada, puesto que se presentó al concurso convocado para la construcción de los buques incluidos en el Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz, y anteriormente, a finales del siglo XIX, en sus astilleros de Génova se construyó el crucero acorazado *Cristóbal Colón*.

De acuerdo con la parte preliminar del informe se puede establecer una relación entre el artillado principal de las unidades contempladas en el Nuevo Programa de Construcciones Navales y el propuesto para las islas Baleares:

- Acorazados: 381 y 152,4 mm.
- Cruceros Protegidos: 203 mm.
- Cruceros ligeros: 152,4 mm.
- Destruyores: 135 ó 120 mm.
- Torpederos: 120 ó 101,6 mm.

Las piezas de 90, 40, 37 y 20 mm estaban previstas para la protección antiaérea de medio y corto alcance de los buques.

El segundo aspecto a resaltar es el referente a la reforma y construcción de bases navales. El tamaño de los acorazados dejaba pequeñas las instalaciones existentes en las bases de que disponía la Armada. Ni en Cartagena ni en Mahón, bases de la Armada, ni en ningún otro punto de la costa española del Mediterráneo se disponía de muelles de atraque ni de diques secos o flotantes con capacidad para acoger las unidades, los acorazados y los cruceros protegidos, previstos en el Programa de Construcciones Navales. Además, el número de buques contemplados en el Nuevo Programa de Construcciones Navales, sumado a los existentes, hacía precisas nuevas bases que complementarían a las disponibles.

Como consecuencia de esa situación, en paralelo con la construcción de la nueva escuadra, era obligado comenzar las obras de las bases navales destinadas a darle soporte. En el Mediterráneo las bases de la Armada eran Cartagena y Mahón. Los trabajos que se preveían en el arsenal de Cartagena incluían una nueva base de submarinos, con refugios de hormigón y túneles escavados en la costa, y un dique seco de grandes dimensiones igualmente a construir en el área que actualmente ocupa el varadero de Galeras, en la entrada a la dársena del Arsenal. En las Baleares se consideraba que el puerto de Mahón era estrecho para las nuevas unidades previstas y no permitía la creación de las infraestructuras necesarias. Además, la isla de Menorca tampoco podía aportar los servicios que necesitaba una gran base naval.

En consecuencia, la Armada optó por plantear la construcción de lo que

denominó «Base Naval para el grueso de la flota» en la zona de la bahía de Palma de Mallorca. La construcción de esta base obligaba a estudiar en paralelo la defensa antiaérea y de la costa del archipiélago para evitar que ésta se convirtiera en un blanco fácil para potenciales enemigos.

Razones de un Proyecto

La situación geopolítica existente en la época de la Primera Guerra Mundial, y en el comienzo de la Segunda, hacía que el archipiélago de las Baleares quedase situado en una posición que quedaba en:

- El flanco oeste de la ruta entre Francia y Argelia, entonces colonia de nuestro vecino del norte. Era el camino para el transporte de las tropas y suministros desde las colonias francesas hacia la metrópoli.
- El flanco norte de la ruta que va desde el estrecho de Gibraltar hasta la entrada al canal de Suez. Fundamental para las relaciones entre Inglaterra y sus colonias de Asia y de la costa africana del Índico.

Estas dos situaciones de flanqueo hacían que las islas pudieran estar dentro de los planes militares de todos los contendientes. Los acuerdos con los ingleses anteriores a la Primera Guerra Mundial dieron seguridad a las islas por uno de los bandos, mientras que el otro no tenía capacidad para realizar una acción ofensiva sobre el archipiélago.

El panorama se agrava al comenzar la Segunda Guerra Mundial puesto que se considera al gobierno español muy cercano a las potencias del Eje. El peligro podía venir de cualquiera de los dos lados, ambos con la idea de obtener bases en la cuenca occidental del Mediterráneo y evitar que las pudiera ocupar el contrario.

Hasta finales de los años veinte, y dejando de lado piezas de factura más antigua, la defensa de costa de las Baleares estaba basada en cañones Munáiz-Argüelles de 150 mm y 50 calibres, Modelo 1903. Se disponía de 24 de estas piezas en siete baterías situadas en Mallorca y de otras ocho en dos baterías en Menorca. Estos cañones habían sido construidos en la fábrica de Trubia.

A lo largo del primer tercio del siglo xx diferentes gobiernos españoles de muy variada adscripción política tuvieron preocupación por un exceso de interés de terceros países sobre las islas. Así durante la dictadura del general Primo de Rivera se planificó, y comenzaron los trabajos de las defensas de la isla de Menorca y de la base naval instalada en la bahía de Mahón. Estas defensas se componían de piezas de grueso calibre (6 cañones de 381 mm y 45 calibres, Modelo 1926, en tres baterías), mediano calibre (16 de 152,4 mm y 50 calibres, Modelo 1923, en 4 baterías) y piezas antiaéreas (12 de 105 mm y 45,43 calibres, Modelo 1923, en 3 baterías). Todo el material citado era de diseño Vickers y, excepto los 381 que se construyeron en Inglaterra, producido en las factorías de la SECN en España.

Posteriormente, y ya en la década de los años 30, las tensiones provocadas

por la intervención italiana en Etiopía hicieron que el gobierno de la república reforzara las defensas de costa de la isla de Mallorca. Así en esta isla, y en distintas baterías, se instalaron un total de 27 cañones procedentes de buques de la Armada dados de baja:

- 3 González Rueda de 150 mm y 50 calibres, Modelo 1902. En montajes sencillos. Procedían del crucero *Reina Regente* (2.º) que estaba armado con un total de 10 cañones de este calibre en afustes dobles y sencillos. Tenían un alcance máximo de 19.350 metros.
- 24 Schneider-Canet de 140 mm y 45 calibres, Modelo 1897. Estas piezas, en montajes sencillos, procedían del acorazado *Pelayo* tras su modernización, de los cruceros acorazados *Princesa de Asturias* y *Cataluña* (8 piezas cada uno) y del crucero *Río de la Plata* (2 piezas). Su alcance máximo era de 15.100 metros.

También en esa época, y por la razón ya aducida, se reforzó la artillería antiaérea de Menorca con otras tres baterías Vickers de 105 mm procedentes de las defensas de la base de El Ferrol, con lo que la protección antiaérea de Menorca se elevó a 6 baterías con un total de 24 cañones.

Por otra parte, tras la Guerra Civil, el Ejército de Tierra se había planteado la utilización como artillería de costa de los cañones del acorazado *España*, cedidos por la Armada en los años treinta, y los del *Jaime I* cedidos tras la contienda. Parte de esas piezas de 305,1 mm debían reforzar las defensas del estrecho de Gibraltar y otras estaban destinadas a la defensa de Mallorca y de la bahía de Palma. No se instalaron en Baleares hasta los años cincuenta.

El conjunto de datos anteriores, en su mayor parte no reflejados en el informe, merece algunos comentarios:

- El artillado de que disponía la isla de Menorca hizo imposible que se atacara por el bando nacional durante toda la Guerra Civil, permaneciendo como territorio republicano hasta casi el final de la contienda.
- El artillado de la isla de Mallorca había mejorado notablemente respecto a lo poco que se había hecho en ese sentido antes de la Guerra Civil. Se habían previsto las baterías, se habían trasladado las piezas a la Maestranza de Artillería de Palma de Mallorca; pero no se habían comenzado las obras de muchas de las baterías y no se habían instalado los cañones. En cualquier caso era un artillado compuesto por piezas anticuadas, los Munáiz-Argüelles, y piezas de oportunidad, las de origen naval.

Por otra parte, es relevante situar el documento; en su contexto temporal, entre los acontecimientos que tenían lugar en la época. En este sentido es interesante revisar el cuadro 1 que comentamos a continuación.

Cuadro1. Cronología relevante de la época

Fecha	Acontecimiento
1 de abril de 1939	Fin de la Guerra Civil española
1 de septiembre de 1939	Ataque alemán a Polonia y comienzo de la Segunda Guerra Mundial
3 de septiembre de 1939	Francia y el Reino Unido declaran la guerra a Alemania
8 de septiembre de 1939	Ley del Nuevo Programa de Construcciones Navales
17 de septiembre de 1939	Ocupación por la UR.SS de la zona oriental de Polonia
9 de abril de 1940	Ataque alemán a Dinamarca y Noruega
10 de mayo de 1940	Campaña alemana en el frente occidental (Holanda, Bélgica y Francia)
15 de mayo de 1940	Capitulación de Holanda
28 de mayo de 1940	Capitulación de Bélgica
10 de junio de 1940	Italia entra en la guerra
22 de junio de 1940	Capitulación de Francia
20 de julio de 1940	Documento Ampliación de Bases del Archipiélago y su defensa artillera
Septiembre de 1940	Ataque del ejército italiano a Egipto
23 de octubre de 1940	Conferencia de Hendaya entre Franco y Hitler
28 de octubre de 1940	Ataque italiano a Grecia

La Ley del Nuevo Programa de Construcciones Navales, que es el punto de partida del proyecto de base naval en Palma de Mallorca y del artillado de las islas Baleares, está datada pocos días después del comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Es evidente que esta casi coincidencia es casual puesto que el Estado Mayor de la Armada venía trabajando con anterioridad en la elaboración del plan naval.

En la fecha en que está datado el documento, sobre Ampliación de Bases del Archipiélago y su defensa artillera, ya ha pasado un mes desde la capitulación de Francia y un mes y medio desde la entrada de Italia en la guerra. Se podía prever ya con total seguridad que el Mediterráneo iba a ser un escenario importante en la contienda.

Tras la Guerra Civil, y más aún con el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, surge la preocupación de un posible ataque de los aliados o de las potencias del Eje sobre territorio español. Esta situación se hace más patente en lo relativo a los territorios más alejados de la península ibérica y, especialmente, en los archipiélagos de Baleares y Canarias. Hubo planes para reforzar las defensas de las islas Canarias y construir en ellas una base naval, pero no tuvieron tanta importancia como en las Baleares.

La política exterior española y la visión estratégica de la Armada se centran en esa época en el Mediterráneo y en el estrecho de Gibraltar. También es cierto que, en los momentos de que estamos hablando, se preveía que la guerra tuviera más importancia en el Mediterráneo que en la zona atlántica de Canarias. Surge en consecuencia una necesidad de defensa en profundidad en el Mediterráneo, con los buques previstos en el Nuevo Programa de Construc-

ciones Navales, y utilizando como bases avanzadas las islas Baleares. Por otra parte, ya se ha comentado anteriormente la situación de insuficiencia de las bases de la Armada en el Mediterráneo (Cartagena y Mahón).

Siguiendo estas reflexiones parece lógica la construcción de una Base Naval Principal en la bahía de Palma de Mallorca. Centrada en el reabastecimiento, soporte logístico, mantenimiento y reparaciones de los buques. La construcción de buques se seguía centrandó en los astilleros habituales de El Ferrol, Cartagena y La Carraca.

Ya se ha comentado que las islas Baleares podían estar en el punto de mira de los contendientes y por tanto era necesario plantearse su defensa ante ataques por mar o aéreos. La creación de una Base Naval Principal en la bahía de Palma de Mallorca acrecentaba, si cabe, las necesidades de defensa de esa isla y de las del resto del archipiélago, generando la realización del Proyecto de defensa artillera del archipiélago de las Baleares.

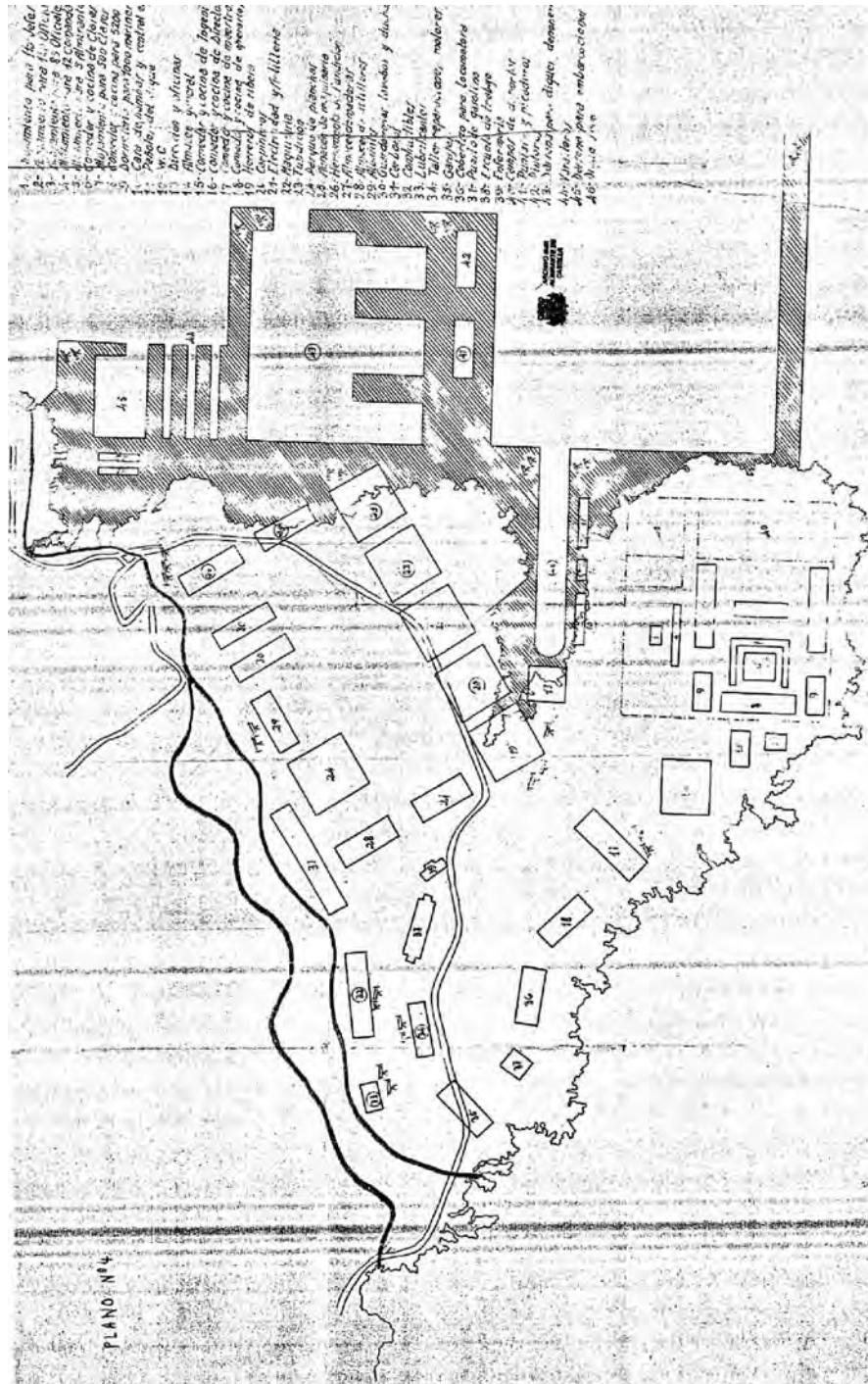
La Base Naval de Baleares

A comienzos de los años 40 del siglo pasado, la Armada tenía establecidas en las Baleares cuatro bases navales con valor militar desigual:

- Mahón (Menorca). Tradicionalmente para la Armada era la base principal en el archipiélago balear y, tras Cartagena, segunda base naval en importancia en el Mediterráneo.
- Palma de Mallorca. Con instalaciones en la zona de Porto Pi, sede de la Comandancia Naval de Baleares. Mandada por un almirante. Unos años antes, durante la Guerra Civil, y dado que Cartagena y Mahón habían quedado en la zona republicana, la bahía de Palma se convirtió en la principal base naval de la flota del bando nacional en el Mediterráneo.
- Sóller (Mallorca). Denominada oficialmente como Base de Aprovisionamiento de Sóller, situada en la ensenada de igual nombre en la costa oeste de la isla. Mandada por un capitán de navío.
- Ibiza. En el puerto de la capital insular, con instalaciones básicas. Esta base auxiliar fue creada durante la Guerra Civil.

Por otra parte, en la bahía de Pollensa estaba instalada una base de hidroaviones. Fue establecida por la Aviación Militar, entonces dependiente del Ejército de Tierra. Desde agosto de 1939, cuando fue creado el Ejército del Aire, pasó a depender de él.

Dado que las instalaciones existentes no tenían la capacidad necesaria para acoger una flota, ni tampoco presentaban posibilidades de ampliación, el planteamiento obligado era construir una nueva base, y el lugar escogido para ello fue la bahía de Palma de Mallorca. Así nacen dos proyectos para la Base Naval Principal de Palma de Mallorca.



Plano de la base naval que se preveía construir en Palma de Mallorca.

Primer Proyecto para la Base de Palma de Mallorca

No se dispone de mucha información sobre este 1.º proyecto que se definía como: Base para el grueso en Palma de Mallorca, con instalaciones entre Porto Pi y Torre d'en Pau. Depósitos de petróleo en Son Sureda.

De acuerdo con los contenidos del croquis n.º 1, referente a la Defensa a/a del primer proyecto base en Palma de Mallorca, los muelles de la base se extendían en el fondo de la bahía de Palma, pegados a la ciudad, hacia el este del puerto comercial. En el croquis citado se pueden observar varios muelles oblicuos a la línea de la costa.

- Área industrial de la base: en Porto Pi.
- Muelles de atraque: frente a la ciudad de Palma de Mallorca, desde el malecón del puerto comercial hasta Torre d'en Pau, que está situada en la línea de costa al este de Palma.
- Zona de Fondeo: en la bahía de Palma frente a la base.
- Depósitos de combustible: en Son Sureda (1).

Como se puede ver, las instalaciones de la base, sobre todo el área industrial y los muelles, estaban relativamente alejadas entre sí.

Segundo Proyecto para la Base de Palma de Mallorca

Respecto al segundo proyecto, el informe dice:

«Caso de no ser aprobado el proyecto de Base en Palma hasta Torre d'en Pau sino solamente el malecón del dique del W habrá que defender además de los terrenos de Porto Pi, las bases de Cala Porrassa con depósitos de petróleo en Son Planas y la Cala de Santa Ponza con depósitos de petróleo en Sierra de Ses Cats y el Puerto de Pollensa.»

Las instalaciones en este caso se distribuían de la siguiente forma:

- Área industrial de la base: en Porto Pi
- Muelles de atraque: en la base de Porto Pi y en el dique oeste de la base.
- Zona de fondeo: en cala Porrassa, el suroeste de la bahía de Palma, frente a Palma Nova. Depósitos de combustible: en Son Planas (2), cala

(1) El único Son Sureda localizado en la isla de Mallorca se encuentra cerca de Manacor, a unos 40km de Palma.

(2) No nos ha sido posible encontrar en un plano de la isla de Mallorca la ubicación de Son Planas y de la sierra de Ses Cats. Interpretamos que en Santa Ponsa y Pollensa estaban los puntos de carga, descarga y suministro de combustible, encontrándose los depósitos respectivos en Son Planas y en la Sierra de Ses Cats, más al interior.

de Santa Ponsa, sierra de Ses Cats y puerto de Pollensa. Santa Ponsa se encuentra fuera de la bahía de Palma y al oeste de la misma, mientras que la bahía de Pollensa se encuentra al norte de la isla de Mallorca.

Por otra parte, también se preveía en este segundo proyecto la construcción de dos diques, desde cada una de sus riberas, que protegieran la lámina de agua de la bahía de Pollensa. Parece que la utilización, como punto de reabastecimiento de petróleo, además de cómo base de hidroaviones, hacía precisas esas obras.

En esta segunda opción, el área industrial de la base y los muelles estaban más cercanos. Los depósitos de petróleo estaban duplicados y bastante alejados entre sí, en el norte y el suroeste de la isla. Las diferencias principales entre los dos proyectos quedan plasmadas en el cuadro 2.

Cuadro 2. Diferencias entre los Proyectos para la Base Naval

	1.º Proyecto	2.º Proyecto
Zona industrial	Porto Pi	Porto Pi
Muelles de atraque	Frente a la ciudad de Palma de Mallorca, desde el malecón del puerto comercial hasta Torre d'en Pau	En las dársenas de Porto Pi y en el malecón del dique oeste de la base
Zona de fondeo	En la zona norte de la bahía de Palma	En la zona de cala Porrassa, al suroeste de Porto Pi
Depósitos de petróleo	Son Sureda	Son Planas y cala de Santa Ponsa, Sierra de Ses Cats y puerto de Pollensa
Otras obras	---	Diques de protección de Pollensa

De la información que aparece en el informe se deduce que las instalaciones de Porto Pi son comunes a los dos proyectos con la excepción de la utilización del malecón del dique oeste para la realización de los muelles de atraque de los buques. El plano n.º 4 define a grandes rasgos la base que se preveía en este supuesto. De la observación detallada del plano citado y de la leyenda incluida en él se extraen bastantes datos de interés.

La base estaba formada por cuatro zonas muy diferenciadas dedicadas a los atraques de los buques, trabajos industriales, de residencia y de servicios. El área de atraques estaba formada por los muelles para los buques de la flota, en la dársena de Porto Pi y en el dique oeste de la base, y por la dársena para embarcaciones menores situada junto a la zona de los varaderos.

Área industrial. Las instalaciones principales que se querían construir en lo que consideramos área industrial de la base eran:

- Un dique seco de gran tamaño, con capacidad para acoger los acorazados previstos en el plan. Este dique estaba pensado que se realizase en

el centro de la ensenada de Porto Pi, rellenando las zonas que no ocupaba esta obra. (Ver plano n.º 4).

- Una dársena dividida en tres partes, con capacidad para tres diques flotantes.
- Una zona para reparaciones y carenado de buques de menor tamaño, dotada con tres varaderos.
- Una dársena dividida en tres partes, con capacidad para tres diques flotantes.

Para la realización de los trabajos debía contarse con talleres de herreros de ribera, carpintería, electricidad, artillería, maquinaria, fundición y de reparación de motores de explosión. Igualmente se preveía disponer de almacenes de planchas de acero naval, maquinaria, herramientas de fundición, maderas, materiales para los buques, material de albañilería, pinturas y de puntales y picaderos para diques y varaderos. Igualmente se planificaron depósitos de carbones, combustibles y lubricantes.

Estas instalaciones se complementaban con un edificio para la dirección y oficinas, comedores y cocinas independientes para director y jefes, ingenieros, maestros y empleados, operarios y capataces. Como en las nuevas instalaciones industriales de la época también se previó un edificio para guardarropas, vestuario, lavabos y duchas.

En el área de servicios incluimos la enfermería, las «escuelas de trabajo», el garaje para los vehículos asignados a la base, gasolinera (entonces denominada puesto de gasolina) y lo que se designa en el plano como cobertizo para locomotora, lo que implica cuando menos la existencia de una red ferroviaria dentro de la base. Desconocemos las previsiones sobre el ancho de vía y la posibilidad de conexión con la pequeña red ferroviaria existente en la isla.

En lo que denominamos zona de residencia se preveían alojamientos para cinco almirantes, 122 jefes, 225 oficiales, 500 clases y 2.000 marineros, con cocinas y comedores específicos para cada rango. La cocina y el comedor para marineros estaba prevista para un total de 5.200 personas, lo que hace pensar que pudieran comer en tierra las dotaciones de los buques. También contaba con campos de instrucción y de deportes.

Parece que se preveía que una parte importante de los trabajos se realizaran con personal civil, como lo demuestra la existencia de oficinas, comedores y vestuarios específicos, diferenciados de la parte puramente militar de la base. Se puede observar que las instalaciones industriales que se preveían estaban destinadas al carenado, mantenimiento y obras de reparación de los buques asignados a la base, o que recalaban en ella, y a las obras de reparación y mantenimiento de su armamento. Las instalaciones para la construcción de buques quedaban para las factorías de Cartagena, El Ferrol y La Carraca.

De acuerdo con lo que se ve en el plano n.º 4 la construcción de la base implicaba la ocupación y reestructuración drástica de los terrenos que rodean la ensenada de Porto Pi, incluyendo el Castillo de San Carlos, depósitos de

Campsa (anteriormente propiedad de Petróleos de Porto Pi) existentes en la zona y numerosas residencias particulares de notables familias mallorquinas.

El artillado de las Baleares

La defensa del archipiélago y de la base naval descrita en el punto anterior, obligaba a plantear un artillado potente, tanto para evitar los ataques por parte de buques como para poder defenderse de los aéreos. Este es el objetivo del informe realizado en 1940 y que aquí se está analizando. En el informe se especifican los planes de artillado por islas, pero para una mayor claridad aquí se ha preferido, en el caso de Mallorca, tratar separadamente las defensas de las bahías de Palma, Sóller y Pollensa.

Las baterías de costa, de grueso y medio calibre de las distintas islas superponían en buena parte sus campos de fuego provocando la interdicción del paso por las aguas interiores del archipiélago.

Bahía de Palma

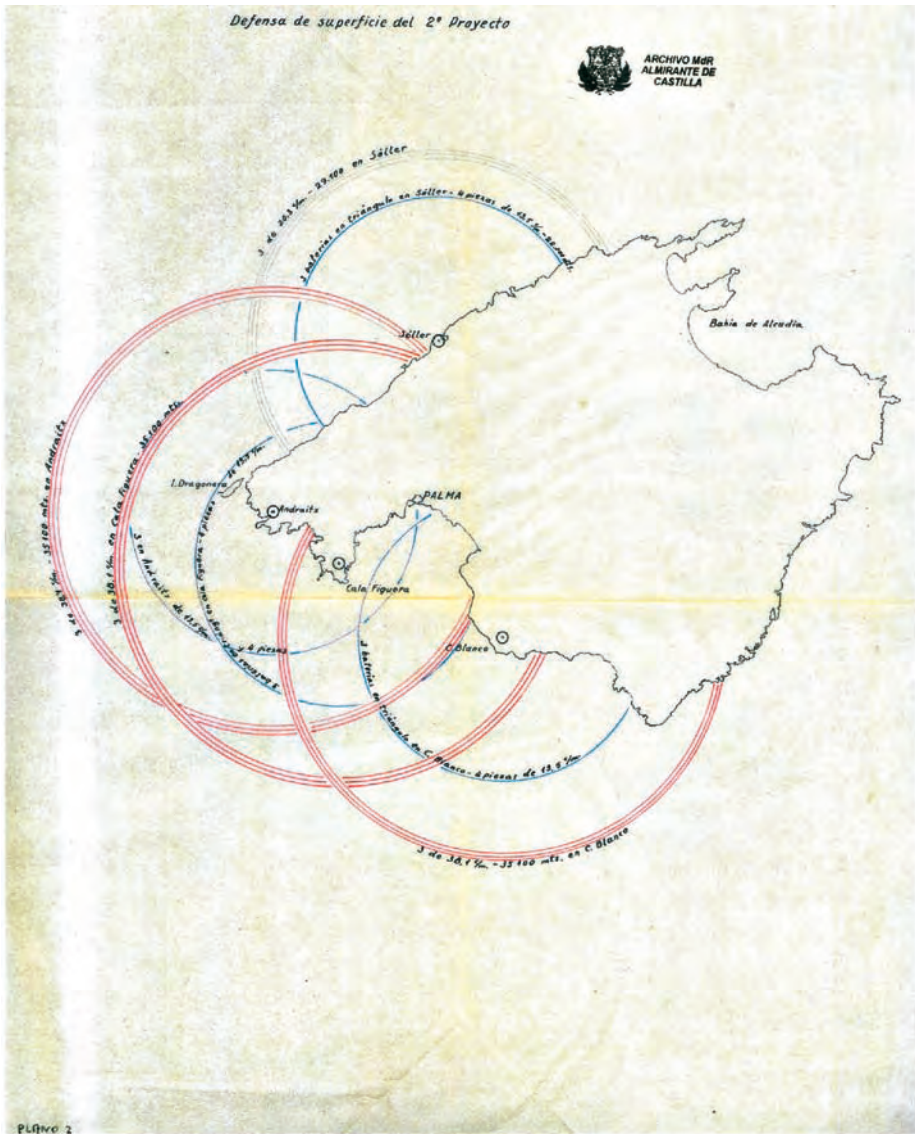
El informe no da detalles sobre el armamento artillero existente en Mallorca, pero sí plantea que:

«... En el escrito número 1.º de la 3.ª Sección de la Capitanía General de Baleares de 29-4-1940 se informa que: La Artillería gruesa, montada actualmente en el Archipiélago, es únicamente la de Menorca y es de 38,1 c/m; que la que se proyecta montar en la Isla de Mallorca es de 30,5 c/m...».

Ya se ha tratado anteriormente sobre el artillado de la isla, que no recoge el informe, y no creemos necesario volver a incidir sobre él. En cualquier caso no parece que existiera un grado elevado de satisfacción, con el mismo cuando se le ignora totalmente.

Los planes de artillado de la bahía de Palma contemplaban las dos posibilidades de localización de la base naval de Mallorca. El primero de los proyectos, con la zona de muelles frente a la ciudad de Palma, comprendía 2 baterías de 4 piezas de 381 mm situadas en cabo Blanco (al sureste de la bahía de Palma) y cala Figuera (cierre de la bahía de Palma por el suroeste) con sus respectivas baterías antiaéreas de 4 piezas de 135 mm. Además se quería contar con 8 baterías de 135 mm para la cobertura de las instalaciones de la base naval. La artillería antiaérea cubría un rectángulo que abarcaba el final de la bahía y se adentraba en el interior de la isla. En la bahía, la zona a resguardo puede delimitarse por una línea imaginaria desde cabo Enderrocat, por el este, hasta punta Porrassa por el oeste. No se recoge ninguna previsión respecto a las piezas de menor calibre por no conocerse el detalle de la distribución de la base en esta alternativa.

UN PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE BASES NAVALES EN EL ARCHIPIÉLAGO....



Batería de cañones antiaéreos Vickers de 105 mm de las defensas de la base de El Ferrol. (Archivo MdR, Almirante de Castilla).

En el segundo proyecto se incrementaba el número de baterías de 381 mm pero con una pieza menos: 3 baterías de 3 piezas de 381 mm situadas en cabo Blanco, Cala Figuera y la Mola de Andraitx (en el suroeste de la isla de Mallorca), con sus respectivas baterías antiaéreas de 4 piezas de 135 mm.

Para la protección de las instalaciones de la base se disponían en el proyecto 16 baterías de 135 mm. El dispositivo antiaéreo cubría casi toda la zona suroeste de la isla de Mallorca, desde la bahía hasta la costa oeste. La defensa próxima de las instalaciones de Porto Pi debía quedar asegurada con 37 montajes dobles de 37 ó 40 mm distribuidos por toda la base.

Como aspectos comunes a los dos proyectos hay que resaltar que las baterías antiaéreas se disponían rodeando las instalaciones de la base naval con un perímetro muy amplio. Para ambos proyectos se incluían croquis pormenorizados con los estudios de los sectores de tiro de las baterías, dirigidos a obtener los emplazamientos óptimos de las baterías que garantizaran la máxima cobertura antiaérea. Por otra parte, se sugería que se podría aumentar la cobertura antiaérea del frente que daba a la bahía de Palma, para dar más profundidad a las defensas por ese lado, recurriendo a baterías flotantes, a buques de vigilancia en la bahía o a reforzar la defensa con más aviones de caza (3). Muchas de las baterías antiaéreas atendían también funciones de piezas de costa de mediano calibre.

Para facilitar la comparación de las dos alternativas de artillado, los datos referentes a las baterías y a su ubicación se han incluido en el cuadro 3.

Cuadro 3. Artillado de la bahía de Palma de Mallorca

Baterías	1.º Proyecto	2.º Proyecto
Grueso calibre	1 de 4 piezas de 381mm (cabo Blanco) 1 de 4 piezas de 381mm (cala Figuera)	1 de 3 piezas de 381mm (cabo Blanco) 1 de 3 piezas de 381mm (cala Figuera) 1 de 3 piezas de 381mm (Mola de Andraitx)
Mediano calibre	Se utilizan para ese fin las piezas antiaéreas	Se utilizan para ese fin las piezas antiaéreas
Antiaérea 135mm	3 de 4 piezas de 135 mm (cabo Blanco) 3 de 4 piezas de 135 mm (cala Figuera) 17 de 4 piezas de 135 mm (Base Naval)	3 de 4 piezas (cabo Blanco) 3 de 4 piezas (cala Figuera) 3 de 4 piezas (Mola de Andraitx) 16 de 4 piezas de 135 mm (Base Naval)
Piezas menores	No se propone por no conocerse la distribución de las instalaciones	37 montajes dobles de 37 ó 40 mm distribuidos por toda la base

Sóller

Durante la Guerra Civil, incluso en épocas posteriores, las defensas de Sóller eran responsabilidad de la Armada, con su armamento y personal, y estaban formadas por cañones de mediano calibre de procedencias diversas.

(3) Este es el único punto del informe donde se hace referencia a la aviación de caza, propia para la defensa de la base naval.

En el informe, y para los dos proyectos de ubicación de la base naval, se considera que para cubrir la base de Sóller no se precisan baterías de grueso calibre, bastando una de mediano calibre formada por tres piezas de 203 mm. Como cobertura antiaérea se proponen tres baterías de cuatro piezas de 13,5 cm dispuestas en triángulo. Además se afirma que:

«... con los Cuatro de 38,1 cm de Cala Figuera y la batería de costa de 30,5 cm que según la información oficial se instalara en Cabo Formentor cubrirán todo el sector NW de la Isla...».

La anterior es la única referencia a una ubicación concreta de las baterías de costa de grueso calibre que el Ejército de Tierra tenía previsto instalar para la defensa de Mallorca. Los 305,1 mm eran piezas navales cedidas por la Armada y que originariamente armaban a los acorazados *España* y *Jaime I*.

Pollensa

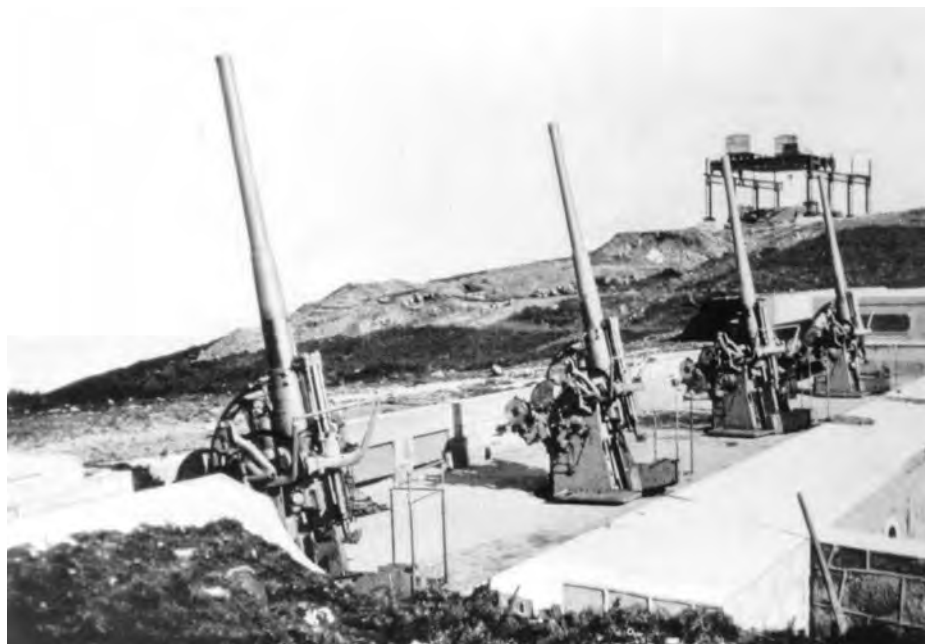
Antes de la Segunda Guerra Mundial la bahía de Pollensa contaba con pocas defensas artilleras, fundamentalmente para proteger la base de hidros de ataques aéreos. En el informe no se citan.

El artillado de la base auxiliar para reabastecimiento de combustible y de la base de hidroaviones de Pollensa, sólo se contemplaba en el 2.º proyecto para la bahía de Palma. En el proyecto de la Armada no se preveían baterías de grueso o mediano calibre por considerarse cubierta por las baterías existentes y por la batería de 305,1 mm que el Ejército de Tierra tenía previsto instalar en el cabo Formentor.

El detalle de las piezas previstas para la artillería antiaérea, 17 baterías de 4 piezas, se incluye en el croquis n.º 3 que muestra los sectores de tipo de todas las baterías y su superposición. Las baterías se situaban en la línea de la costa interior de la bahía y en colinas del interior. Con el dispositivo previsto quedaba ampliamente cubierta toda la superficie de la bahía. Parte de las baterías, por su ubicación, podían ser utilizadas para actuación como artillería de costa de mediano calibre para la defensa de la bahía de Pollensa en el caso de un ataque por parte de fuerzas de superficie.

Menorca

Las defensas de las costas de Menorca eran muy potentes como consecuencia del Plan de Artillado de Bases Navales puesto en marcha por Primo de Rivera desde mediados de la década de los veinte del siglo pasado. Este plan condujo a la instalación en Menorca de tres baterías de 2 piezas de 381mm, 3 baterías de 4 piezas de 152,4 mm y 3 baterías antiaéreas de cuatro

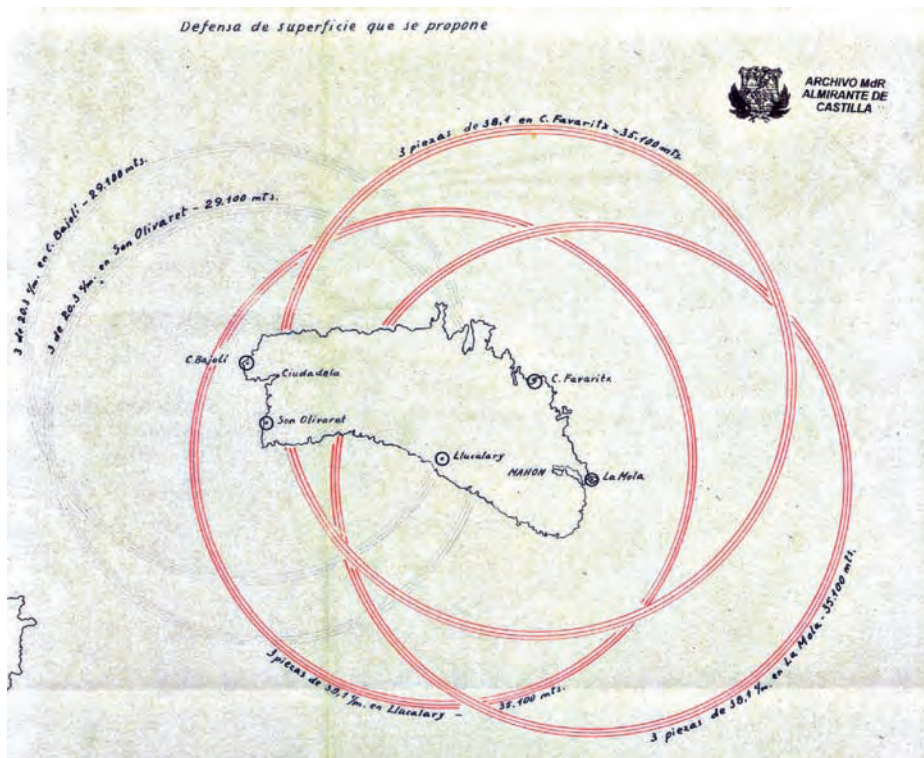


Batería de cañones antiaéreos Vickers de 105 mm de las defensas de la base de El Ferrol. (Archivo MdR, Almirante de Castilla).

piezas de 105 mm. Además, en la isla se encontraban otras piezas de costa más anticuadas como es el caso de los cañones Munáiz-Argüelles de 150 mm. Como ya se ha citado, a comienzos de los años treinta se reforzó la artillería antiaérea de la isla con otras 3 baterías de 105 mm procedentes de El Ferrol.

La isla de Menorca estuvo durante la casi totalidad de la Guerra Civil en el bando republicano. Después de las barbaridades cometidas en el penal de La Mola y en otras partes de la isla, el Gobierno de la República nombró Comandante Militar de Menorca al teniente coronel de artillería José Brandaris de la Cuesta. Tras poner orden en la isla, mandó a los elementos más peligrosos a combatir en el frente de Aragón y dedicó sus esfuerzos a mejorar las defensas de la isla, convirtiéndola en inexpugnable a pesar de los escasos medios de que disponía la Armada del bando nacional. Brandaris provenía de las unidades de artillería de costa que protegían la base naval de Cartagena. Ascendió en Menorca hasta general de brigada. En 1939 fue sustituido en Menorca por el vicealmirante Luis González de Ubieta, pasando a mandar las defensas de Barcelona.

Las defensas de Menorca requerían pocos cambios y así los planteamientos para esta isla se limitaron a:



Artillado previsto en el informe para la isla de Menorca (Archivo MdR, Almirante de Castilla).

- incrementar con una pieza de 381mm cada una de las baterías preexistentes en La Mola, Favaritz y Biniancolla, dejándolas en el estándar establecido para este tipo de baterías en Baleares;
- reforzar la defensa de la costa oeste instalando dos baterías de tres piezas de 203 mm en cabo Bajolí (al norte de Ciudadela) y en las cercanías de cabo de Artrux (al sur de Ciudadela). En el informe se confunde Son Olivaret, posición de la batería de cabo Bajolí, con Son Olivar Vell, posición de la otra batería situada más al sur (cabo de Artrux);
- instalación de 9 baterías antiaéreas de cuatro piezas de 135 mm para aumentar la cobertura de los asentamientos de cañones de 381 y 203 mm.

El proyecto para Menorca proponía conservar las piezas Vickers existentes, las de costa de 152,4 mm y las antiaéreas de 105 mm.

En el cuadro 4 se han reunido los datos referentes de la situación que existía en el año 1940 y las previsiones del informe para esta isla.



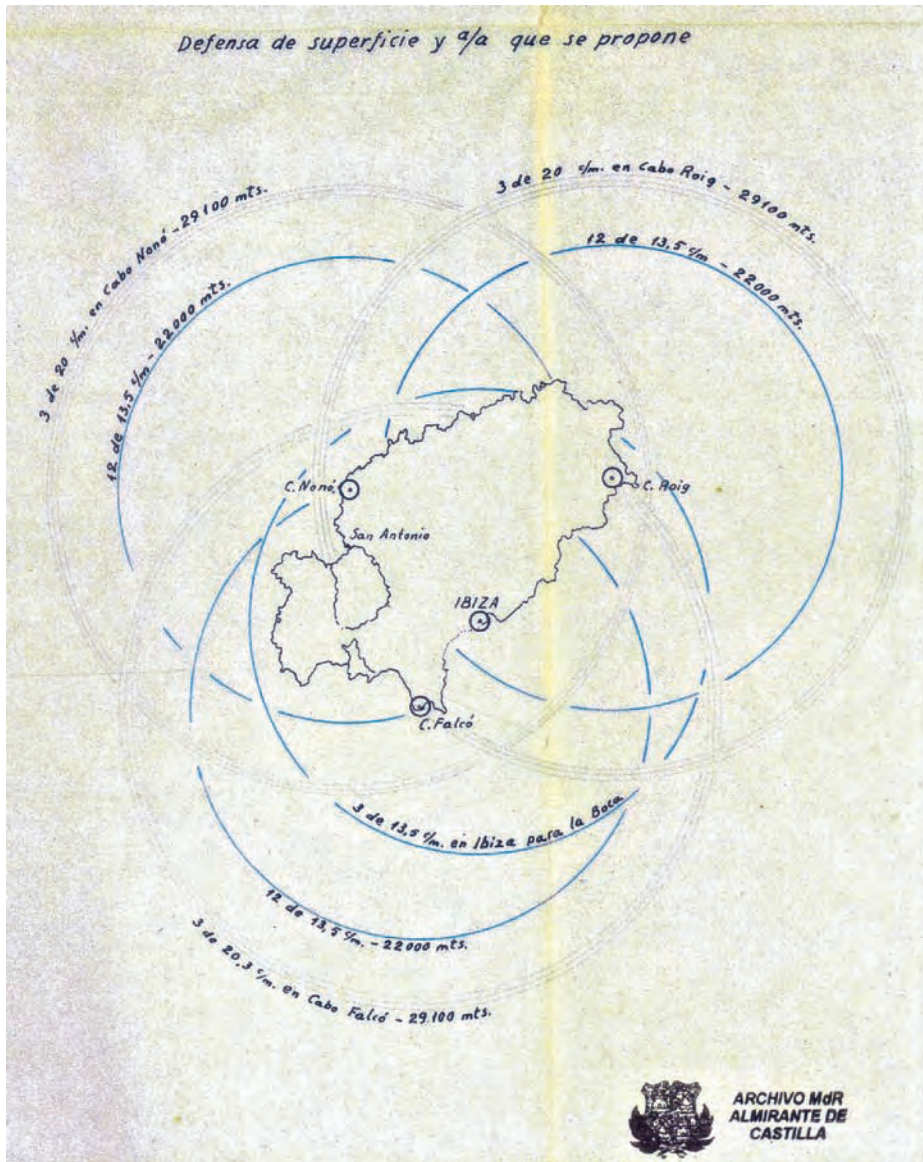
Plano de las baterías que el proyecto de artillado preveía instalar en la isla de Ibiza (Archivo MdR, Almirante de Castilla).

Cuadro 4. Artillado de la isla de Menorca

Baterías	Existentes	Previstas en el Documento
Grueso calibre	1 de 2 piezas de 381 mm (La Mola) 1 de 2 piezas de 381 mm (Llucalary) 1 de 2 piezas de 381 mm (Favaritx)	1 de 3 piezas de 381mm (La Mola) 1 de 3 piezas de 381mm (Llucalary) 1 de 3 piezas de 381mm (Favaritx)
Mediano calibre	1 de 3 piezas de 152,4 mm (La Mola) 1 de 3 piezas de 152,4 mm (Biniancolla) 1 de 3 piezas de 152,4 mm (Llucalary) 1 de 3 piezas de 152,4 mm (Favaritx) 1 de 2 piezas de 150 mm (Son Oliva Vell) 1 de 2 piezas de 150 mm (cabo Bajolí) 1 de 2 piezas de 150 mm (Mola de Fornells)	1 de 3 piezas 203 mm (Son Olivar Vell) 1 de 3 piezas de 203 mm (cabo Bajolí) 1 de 3 piezas de 152,4 mm (La Mola) 1 de 3 piezas de 152,4 mm (Biniancolla) 1 de 3 piezas de 152,4 mm (Llucalary) 1 de 3 piezas de 152,4 mm (Favaritx)
Antiaérea	6 de 4 piezas de 105 mm	9 de 4 piezas de 135 mm 6 de 4 piezas de 105 mm

Ibiza

El artillado de Ibiza se instaló durante la Guerra Civil y estaba previsto para la defensa local, de superficie y antiaérea, de la base naval auxiliar



Plano de las baterías que el proyecto de artillado preveía instalar en la isla de Ibiza. (Archivo MdR, Almirante Castilla).

situada en el puerto de la capital. No contaba con piezas de grueso calibre, estaba compuesto por piezas antiguas, y no en muy buen estado de conservación, y tan sólo cubría la costa sureste de la isla, con centro en el puerto de Ibiza.

En el proyecto contenido en el documento se contemplaban tres baterías de tres piezas de 203mm, cubriendo todas las costas de la isla, además se plantearon tres baterías antiaéreas para la protección de las de costa de mayor calibre. Estaba previsto instalar las baterías en cabo Falcó (en el extremo más al sur de la isla), cabo Roig (punta noreste de Ibiza) y cabo Nunó (en la costa oeste de la isla y al norte de San Antonio). Además se situar una batería de tres piezas de 135mm en la bocana del puerto de Ibiza para la protección directa de esa instalación.

Cuadro 5. Artillería de la isla de Ibiza

Baterías	Existentes	Previstas en el Documento
Mediano calibre	1 de 2 piezas de 101,6 mm (Corp Mari) 1 de 2 piezas de 120 mm (Punta Arabi)	1 de 3 piezas de 203 mm (cabo Falcó) 1 de 3 piezas de 203 mm (cabo Roig) 1 de 3 piezas de 203 mm (cabo Nunó) 1 de 3 piezas de 135 mm (En la bocana del puerto de Ibiza)
Antiaérea	1 de 4 piezas de 76 mm (Can Serra) 1 de 2 piezas de 101,6 mm (punta Caleta) 1 de 2 piezas de 101,6 mm (cabo Martinet)	1 de 4 piezas 135 mm (cabo Falcó) 1 de 4 piezas 135 mm (cabo Roig) 1 de 4 piezas 135 mm (cabo Nunó)

Las piezas de Artillería de costa y antiaéreas

Hasta el momento se ha estudiado el contenido del informe en los aspectos relativos a la dotación de piezas y su ubicación en las islas. Consideramos conveniente resumir las cifras totales de piezas y sus características más significativas.

Número de piezas

Para comenzar esta parte del trabajo, el cuadro 6 permite comparar las defensas existentes en la isla con las planteadas en el proyecto de artillado. Para que la comparación tenga valor se han incluido piezas que estaban instaladas en las islas y que no se citan en el informe. Las diferencias mayores están en Mallorca. Dado el fuerte artillado que ya existía en Menorca y la calidad del mismo, esta isla es la que presenta menos cambios, aunque se incrementa el número de piezas de grueso calibre. En Ibiza y Mallorca la renovación es total. Como era de esperar dado su notable artillado anterior a la Guerra Civil, la isla de Menorca es la menos sujeta a cambios.

En todo este capítulo se utilizan las previsiones del Segundo Proyecto de la Base Naval Principal en Palma de Mallorca, puesto que parece que era el que tenía más posibilidades de ser llevado a cabo. En el cuadro 6 se detallan todos los tipos de piezas existentes en Baleares y las que se preveía instalar en el Plan.

Cuadro 6. Resumen de piezas instaladas o para instalar en Baleares

Piezas	Tipo	Instaladas	A instalar	Total	Observaciones
381 mm	Gran calibre	6	12	18	Menorca y Bahía de Palma
203 mm	Medio calibre	—	18	18	Soller, Menorca e Ibiza
152,4 mm	Medio calibre	12	—	12	En Menorca
150 mm	Medio calibre	28	—	—	Munáiz. Mallorca y Menorca
150 mm	Medio calibre	3	—	—	González Rueda. Mallorca
140 mm	Medio calibre	24	—	—	Schneider-Canet. Mallorca
135 mm	AA y medio	—	231	231	Mallorca, Menorca e Ibiza
120 mm	Medio calibre	2	—	—	En Ibiza. Procedencia naval
105 mm	Antiaérea	24	—	24	En Menorca
101,6 mm	Medio calibre	2	—	—	En Ibiza. Anticuadas
101,6 mm	Antiaérea	2	—	—	En Ibiza. Anticuadas
76 mm	Antiaérea	4	—	—	En Ibiza. Anticuadas

Las previsiones de artillado, con los totales de cada uno de los tipos de piezas a instalar en el archipiélago de las Baleares, se han reunido en el cuadro 7. Se incluye la artillería ya disponible en Menorca y no se consideran las piezas anticuadas por entender que se sustituían por el artillado propuesto. El archipiélago debía quedar defendido en este proyecto por 18 piezas de 381 mm, 18 de 203 mm, 12 de 152,4 mm, 231 de 135 mm y 24 de 105 mm, sin considerar calibres menores.

Cuadro 7. Artillado en el 2º Proyecto

	381 mm	203 mm	152,4 mm	135 mm	105 mm	37 ó 40 mm dobles
Bahía de Palma	9	—	—	36	—	—
Base Naval	—	—	—	64	—	37
Soller	—	3	—	12	—	—
Pollensa	—	—	—	68	—	—
Menorca	9	6	12	36	24	—
Ibiza	—	9	—	15	—	—
Totales	18	18	12	231	24	37

Características de las piezas

No podemos terminar esta parte sin hacer una referencia expresa a las características de todas aquellas piezas que se citan en el Proyecto de defensa artillera del archipiélago de Baleares:

381 mm Se puede tratar de cañones Vickers, de 381mm y 45 calibres similares a los ya instalados para las defensas de las bases navales de El Ferrol, Cartagena y Mahón. Plan de Defensa de Bases Navales de Primo de Rivera.

- Otra posibilidad era la construcción de piezas de 381 mm y 50 calibres de origen italiano similares a las de los acorazados de la clase «Littorio», en torres triples, de 1937, diseñadas por Ansaldo y construidas por esa empresa por OTO.
- 203 mm Similares a las instaladas en los cruceros *Baleares* y *Canarias*, fabricadas en los talleres de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) en San Fernando.
- 152,4 mm Se trata de cañones Vickers de 152,4 mm y 50 calibres, contruidos por la SECN e instalados para las defensas de las bases navales de El Ferrol, Cartagena y Mahón. Según el denominado Plan Primo de Rivera, piezas similares armaban a los cruceros de las clases «Almirante Cervera», «Méndez Núñez» y «Navarra» (ex *Reina Victoria Eugenia*).
- 150 mm Cañones Munáiz-Argüelles. En esa época estaban ya superados por otros cañones de artillería de costa de diseño Vickers, contruidos en las factorías de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN). Anticuados.
- 135 mm De origen italiano, de 135 mm y 45 calibres, diseñadas y contruidas por OTO a partir de 1937 en torres triples; eran artillería de calibre medio de los acorazados de la clase «Caio Duilio». Los cruceros ligeros de la clase «Attilio Regolo» (*Capitani Romani*) montaban estas piezas en torres dobles. Durante la Segunda Guerra Mundial, piezas de este tipo fueron utilizadas por los italianos en defensas costeras. Su capacidad de orientación en elevación, de -5° a $+45^{\circ}$, y su baja capacidad de fuego, no permite que se le considere como una pieza antiaérea.
- Sobre la base de esa pieza se diseñó un modelo para defensa contra aviones, en torre doble, para ser instalada en los cruceros antiaéreos *Etna* (ex *Taksin*) y *Vesubio* (ex *Naresuan*), en construcción para Tailandia e incautados al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, y para la reconstrucción del acorazado *Conte di Cavour*. Posiblemente la pieza de la que se habla en el informe sea una variante de ésta.
- 120 mm Piezas navales procedentes de Italia, de 120 mm y 45 calibres, diseñadas y contruidas por Armstrong/Pozzuoli a partir de 1918. Anticuadas.
- 105 mm Piezas antiaéreas contruidas dentro del Plan Primo de Rivera para la defensa de las bases navales y las baterías de costa que contemplaba, de 105 mm y 45,43 calibres, de diseño Vickers y contruidas por la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) en sus factorías de Reinos y La Carraca. Sus características estaban ampliamente superadas.
- 101,6 mm Piezas de superficie procedentes del buque planero, actualmente le llamaríamos hidrográfico, *Malaspina*. Piezas similares se utilizaron en otras baterías en tierra procedentes de los acoraza-

- dos de la clase «España», cruceros o cañoneros, diseño Vickers (construidas en España), de 101,6 mm y 50 calibres.
- 101,6 mm Piezas antiaéreas procedentes de la Armada: llegó a haber cinco que anteriormente estuvieron instaladas, cuatro en el crucero *Almirante Cervera* y una en el *Libertad* (ex *Príncipe Alfonso*, posteriormente *Galicia*), de diseño Vickers, modelo 1917, construidas por la SECN, de 101,6 mm y 45 calibres. Sus características estaban ampliamente superadas.
- 76 mm Piezas antiaéreas procedentes de la Armada: llegó a haber cinco que anteriormente estuvieron instaladas, cuatro en el crucero *Almirante Cervera* y una en el *Libertad* (ex *Príncipe Alfonso*, posteriormente *Galicia*), de diseño Vickers, modelo 1917, construidas por la SECN, de 101,6 mm y 45 calibres. Sus características estaban ampliamente superadas.
- 40 mm Estaban previstas piezas de este calibre, de diseño Vickers y en montaje doble, para los cruceros de la clase «Canarias».
- 37 mm Puede tratarse de piezas de origen alemán SKC/30, de 37mm y 80 calibres, bien conocidas en la Armada en esa época. Su diseño era de Rheinmetall Borsig.
Otra posibilidad es que se trate de piezas italianas de 37 mm y 45 calibres, diseñadas y construidas por Breda. Eran diseños de los años 1932 a 1939.
- 20 mm Ametralladoras antiaéreas de diseño alemán o italiano.

Para facilitar la comparación, en el cuadro 8 se han reunido los alcances de las piezas más significativas.

Cuadro 8. Alcances de las piezas de Artillería

Piezas	Tipo	Alcance	Piezas	Tipo	Alcance
381 mm	Superficie	35.100 m	105 mm	Antiaérea	
203 mm	Superficie	29.100 m	101,6 mm	Superficie	9.000 m
152,4 mm	Superficie	32.000 m max.	101,6 mm	Antiaérea	13.400 m
150 mm	Superficie	15.000 m	90 mm	Antiaérea	16.000 m
135 mm	AA y superficie	22.000 m	76 mm	Superficie	—
120 mm	Superficie	—			

Algunas consideraciones finales

A lo largo de todo lo tratado anteriormente en este trabajo, se han aportado datos extraídos del documento u obtenidos de otras fuentes y se ha procurado mantener la norma de no emitir opiniones, juicios o valoraciones. Llegados a este punto, queremos incluir una serie de reflexiones sobre el documento que nos ocupa. En cualquier caso no pretendemos resolverlas, sino sólo plantearlas como dudas para la consideración del lector.

La defensa de costas y el Ejército de Tierra.

Un primer punto de duda son las razones que llevan a que la realización del documento haya sido encargada a una comisión compuesta por jefes y oficiales de la Armada. Las competencias sobre defensa de las costas, incluso en aquellas en las que hubiera bases navales, correspondían claramente al Ejército de Tierra y específicamente al arma de Artillería.

En paralelo con la realización del documento de la Armada, el Ejército de Tierra estaba llevando a cabo la redacción del Plan de Defensa de las Islas Baleares, también llamado Plan 1940 o Plan Kindelan. La Memoria y órdenes complementarias de este otro proyecto están fechadas en mayo de 1940, algo más de dos meses antes de la fecha del Proyecto de defensa artillera del archipiélago de las Baleares. ¿Conocía la Armada el Plan Kindelan? Si la respuesta es afirmativa, ¿estaba insatisfecha con él? Si no lo conocía, ¿cómo se produjo esa situación de falta de conexión?

Artillería de costa del Ejército de Tierra en Baleares

Según se dice en el informe, en sus Consideraciones Generales, existía una Instrucción de Operaciones del Estado Mayor de la Armada que establecía respecto a la artillería de superficie:

«... Se estudiarán las posibilidades de mejoramiento o ampliación de las baterías actuales...».

En el informe ni se llega a plantear cuales eran las defensas de Mallorca en 1940. Se ignora el artillado instalado durante la época de la república en Mallorca y las mejoras de las defensas llevadas a cabo por el bando nacional durante la Guerra Civil. Se citan de pasada, e inmediatamente se olvidan, los planes del Ejército de Tierra para situar en Mallorca piezas de 305,1 mm y 50 calibres procedentes de los acorazados *España* y *Jaime I*. No parece lógico pensar que todo lo que había antes, y lo que proponía el Ejército, no mereciera ninguna consideración y no llegamos a entender las razones de esa omisión, quizá intencionada.

En lo referente a Menorca, el informe trata de pasada, y con errores, el artillado instalado durante la dictadura de Primo de Rivera y mejorado durante la república y la Guerra Civil, aunque luego lo conserva proponiendo exclusivamente mejoras. Curiosamente es en la isla de Ibiza, con menores defensas y de peor calidad, donde la situación de partida reflejada en el informe es más cabal.

¿Y la aviación?

En el conjunto del informe se cita a la aviación como potencial arma de un enemigo atacando las islas. Tras la experiencia de la Guerra Civil resulta

asombroso que se realice una planificación detallada sobre las defensas costeras y la artillería antiaérea y sin embargo no se hable en todo el informe de la posibilidad de una aviación propia, tanto para atacar a la flota que quisiera llevar a cabo una acción ofensiva contra el archipiélago como aviones de caza para impedir la acción de las aeronaves contrarias.

No se puede evadir la respuesta afirmando que eso era competencia del Ejército del Aire porque entonces habría que preguntarse las razones de que se invadieran competencias del Ejército de Tierra en lo relativo a la artillería de costa y antiaérea.

En el informe sólo se cita a la aviación, de caza propia, en un punto. Tampoco se trata sobre fuerzas navales y acciones de las mismas, para la defensa de las Baleares. Sólo se habla de fondear algún buque en la bahía de Palma para mejorar la cobertura antiaérea de la base naval de ataques provenientes del este. Parece deducirse que sólo se preveían las acciones defensivas de los cañones de costa o antiaéreos, sin contar con ningún tipo de acción aérea o naval para llevar la defensa de las islas mucho más allá del alcance de los cañones de 381 mm. También es cierto que el proyecto tan solo es relativo a la Ampliación de Bases del Archipiélago y a su defensa artillera.

El problema industrial

Respecto al artillado de las Baleares, hay que empezar hablando de la imposibilidad de construir en España piezas de 381 mm. En 1908 los cañones de 305,1 mm de los acorazados de la clase «España» tuvieron que ser encargados a Vickers, en Inglaterra. A comienzos de la década de los 30, los 381 mm del Plan Primo de Rivera vuelven a tener que ser fabricados por Vickers en Inglaterra. En calibres menores, las primeras piezas de 203 mm para los cruceros de la clase «Canarias», también fueron construidas por Vickers en Inglaterra y los restantes ya fueron obra de las factorías de la SECN en San Fernando.

Aunque se utilizaran patentes y diseños provenientes de Italia, y se realizaran las adecuadas transferencias de tecnología, era una labor imposible la construcción de esos cañones en España en unos plazos temporales relativamente cortos. Ni las factorías dependientes de la SECN, ni las que eran gestionadas directamente por el Estado (Trubia, San Carlos, etc.), disponían de capacidad tecnológica, medios, herramientas y materiales para construir piezas de 381 mm. Por otra parte, con la Segunda Guerra Mundial ya comenzada, tampoco era posible encargar la construcción de estas piezas a empresas extranjeras.

¿Un encargo sin restricciones?

Al Programa de Construcciones Navales del año 1939 siempre se le ha achacado que estaba muy alejado de la realidad de la España de la época y de

las circunstancias internacionales que rodeaban a nuestro país. El documento de Ampliación de Bases del Archipiélago y su defensa artillera, que no deja de ser un derivado del plan citado anteriormente, presenta las mismas características.

Posiblemente, a la comisión se le encargó que hiciera el estudio sin ningún tipo de restricciones y desde luego así lo hizo. Quien ordenó que se realizara el proyecto podía pensar que los recortes ya se efectuarían posteriormente y que era mejor no coartar las aportaciones que pudieran surgir de dar una libertad total a la comisión para sus planteamientos técnicos.

Si se preveía para las Baleares lo que se ha expuesto en este trabajo, no cabe duda de lo que, en la misma medida, habría que instalar en otros puntos de la costa española de igual o mayor interés estratégico, por ejemplo el estrecho de Gibraltar.

Setenta años más tarde, y pese a todas las dudas expuestas, vaya nuestra consideración y respeto a los autores del documento que fueron capaces de desarrollar un interesante plan de artillado de costas y defensa antiaérea de las islas Baleares.

Bibliografía

- ALBERTÍ-DUMAS, Juan Bernardo: «La defensa de las Baleares durante la II Guerra Mundial. Estudio de los Planes de Defensa de Mallorca, Ibiza y Formentera». Documento mecanografiado existente en la Biblioteca Militar de Baleares, Museo del Castillo de San Carlos. (N.º registro: 1-295. Estante: 16. Tabla: 6). Mallorca, 2001.
—: «La defensa de Mallorca e Ibiza durante la II Guerra Mundial» (en seis partes). *Revista Española de Historia Militar*, números 29, 30, 31, 32, 33, 34 y 35. Valladolid 2002 y 2003.
- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier, DOMÍNGUEZ LLOSA, Santiago y MEDINA ARNÁIZ, M.^a Luisa: «Artillería de costa en la España del siglo XX». *Revista de Defensa*, número extra 76-77. Madrid, 2006.
- CAMPBELL, John: *Naval Weapons of World War Two*. Conway Maritime Press. Londres, 2002.
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada Española. Los años de la postguerra*. Aldaba Ediciones. Madrid, 1995.
- HERRERA ALONSO, Emilio: *Una bahía con alas. La base de hidros de Pollensa*. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995.
- INFIESTA, José Luis y MORTERA, Artemio: *La artillería en la Guerra Civil. Material reglamentario en 1936*. Quirón Ediciones. Valladolid, 1999.
- VV.AA.: *Almanacco Navale 1940-XVIII*. Ufficio Collegamento Stampa del Ministero della Marina. Roma, 1939.

DON JOSÉ DE ECHEGARAY (1764-1842), UN MARINO EN LUCHA CONTRACORRIENTE

Juan Miguel TEIJEIRO DE LA ROSA
General de División. Dr. en Historia

Los orígenes

Nuestra Marina, junto a los héroes y científicos, estrategas y exploradores cuya luz sigue resplandeciendo en las páginas de su historia, debe también gran parte de lo que fue y es a muchos hombres menos conocidos que le consagraron su entrega, sus sacrificios diarios, su entusiasmo y su voluntad a lo largo de toda una vida.

Uno de estos hombres fue don José Luis de Echegaray y Fernández, a quien impresos y manuscritos aluden siempre con la denominación simplificada de José de Echegaray (1). De los setenta y ocho años que llegó a vivir, dedicó a la Marina nada menos que sesenta y nueve de servicio activo —¡23 trienios!— y a lo largo de ellos, con inteligencia y esfuerzo singulares, pasó de mero aprendiz de carpintero de ribera a ingeniero de Marina, capitán de navío y director principal de Construcción.

Pero, ¿quién fue en realidad este hombre de quien tan pocas noticias nos han llegado? Salvo alguna breve alusión en obras de escritores del siglo XIX como Fernández Navarrete o Fernández Duro, a las que luego se hará referencia, apenas algunas cuantas líneas que —con ciertas inexactitudes— le dedica alguna enciclopedia al uso (2). A glosar su figura dedicamos el presente trabajo.

José de Echegaray nació en El Ferrol el 24 de agosto de 1764, hijo de Bernardo de Echegaray y Sarricuenta, natural de Leiza (Navarra) y de Antonia Fernández Fernández, natural de Sequeiro (Mondoñedo). No obstante, él declaró ser oriundo de Vizcaya, de donde procedían sus antepasados paternos. Es casi seguro que su padre se trasladó a Ferrol para trabajar en las obras del

(1) Esta simplificación del nombre ha dado lugar a muchos equívocos al confundirlo con su nieto José de Echegaray y González (1827-1890), quien siguió los pasos de su abuelo ingresando en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, en el que alcanzó el grado de ingeniero inspector de 2.^a clase.

(2) *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana Espasa-Calpe*, vol. 19, p. 10. Una referencia algo más precisa de su obra en *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco*, Cuerpo A, *Diccionario Enciclopédico Vasco*, vol. X, p. 60, aunque sólo le dedica algunas líneas.

nuevo arsenal, entonces en pleno auge (3). En su Estado de Servicios consta su calidad como *noble* (4), cosa que no debe sorprender a la vista del humilde oficio con que comenzó su carrera en la Armada, pues es de sobra conocida esa frecuente situación de pobreza de los hidalgos del norte, que daba lugar a que en los siglos XVII y XVIII en el país vasconavarro se asumiera como cosa normal la idea de que «el trabajo manual no envilece ni hace perder la hidalguía» (5).

Con tan sólo nueve años, el 1 de abril de 1773 José, empezó su vinculación con la Armada como operario aprendiz de carpintero de ribera. Tres años antes, en 1770 —de hecho en 1772— se había creado el Cuerpo de Ingenieros de Marina, dando lugar a que los tradicionales «constructores» adoptasen la nueva denominación, y se escalafonasen a similitud del Cuerpo General, abarcando al mismo tiempo unas competencias mucho más amplias que las que tenían hasta entonces. Como dice Merino Navarro, los constructores, que habían nacido como carpinteros selectos, «van formando poco a poco una clase aparte», de la misma manera que medio siglo antes la creación del Cuerpo General había supuesto la profesionalización definitiva de los oficiales de Marina, al hacerlos pasar por la recién creada Compañía de Guardias Marinas de Cádiz (6).

Es en estos momentos cuando José de Echegaray va a comenzar su carrera a partir de los escalones más bajos; años duros de aprendizaje de un oficio y de formación autodidacta de quién pronto iba a demostrar unas cualidades personales y una inteligencia sobresalientes. En 1784, dejó el arsenal de El Ferrol y pasó destinado al de La Carraca con un jornal de 12 reales para participar en las obras de los diques. Tenía veinte años y, según su propia declaración, hacía dos que había abandonado el oficio de carpintero (7). Ahora pasará a ocuparse de «trabajar los correspondientes planos, trazar las monteas y ejecutar cuantas medidas eran necesarias».

Años antes, en 1776, se había creado la Academia de Ingenieros de la Armada, a la que se incorporaron alumnos de Ingeniería y oficiales del Cuer-

(3) Los datos genealógicos de los Echegaray constan en la documentación acreditada por su nieto, ya citado, al ingresar en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada (Archivo General de la Marina del Viso del Marqués, en lo sucesivo VISO, *Expedientes personales, Cuerpo General*, leg. 351). A este respecto, hay que tener en cuenta que la confusión de nombre y apellido a que se alude en la nota 1, da lugar a que en los expedientes personales de abuelo y nieto haya documentos de uno de ellos archivado en el legajo del otro.

(4) VISO, *ibidem*.

(5) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Ariel, Barcelona, 1984, p. 169. La situación de estos hidalgos dio lugar a una amplia literatura ya desde el Siglo de Oro, durante el que —como dice Antonio Lynch— «algunos se ganaban la vida con pequeñas haciendas, otros realizaban un trabajo considerado vil y no eran pocos los que se veían reducidos a la mendicidad» (*España bajo los Austrias*, Barcelona, Ediciones Península, vol. II, p. 186).

(6) MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981, p. 47.

(7) VISO, leg. 351 citado, Expediente que se le instruye en averiguación de su actuación en Madrid durante la ocupación francesa, f.º 4 vto.

po General y del Ejército que iban a integrar las primeras promociones de ingenieros de Marina. Echegaray no estaría entre ellos. A pesar de su condición de noble —ya muy devalorada por aquellos años finales del siglo XVIII para quienes sólo la acreditaban en el nivel de hidalgos, sin más patrimonio que las piedras armeras de sus respectivos solares—, su indudable falta de medios económicos y, sobre todo, sus antecedentes como simple carpintero de ribera, no eran los títulos más adecuados para su ingreso en la nueva Academia. Sea por éstas u otras razones, lo cierto es que Echegaray siguió, en funciones secundarias, su carrera como constructor y al margen del nuevo Cuerpo de Ingenieros.

El 26 de julio de 1786 casó, en La Carraca, con María de los Dolores Peña López y dos años después logró que se le adjudicara la plaza de capataz de la sala de Gálibos. Poco a poco su buen hacer profesional comenzó a destacar ante sus superiores. En marzo de 1790 se le nombró primer delineador de construcción, y en 1793 fue requerido por el ingeniero director, Tomás Muñoz, para pasar a Málaga con varios ingenieros de Marina a fin de levantar los planos y hacer las nivelaciones del río Guadalmedina, desde su nacimiento hasta el mar, trabajos que dirigió el propio Muñoz. Sin duda éste había observado las condiciones del muchacho y, como veremos, con el tiempo iba a aprovechar sus conocimientos poniéndolo a trabajar a su lado.

En el Madrid de José I

En 1802 el propio ingeniero general José Romero y Landa le ordenó pasar a Madrid a sus inmediatas órdenes, comisionándolo luego a las del teniente general Julián Martín de Retamosa para auxiliarle en la delineación de varios planos de buques que le había solicitado la superioridad. La estrella de Echegaray parecía sonreírle, y sus avances profesionales corrieron parejos con el limitado y efímero auge que experimentó la construcción naval en las postrimerías del siglo XVIII.

Instalado con su familia en la Corte, su sueldo se había incrementado a 50 escudos mensuales, parvo haber para el sostenimiento de una familia que ya contaba con seis hijos. Todo ello le determinó a dirigir una instancia al Príncipe de la Paz exponiendo su situación, su desmedrado sueldo y suplicando la gracia de que se le duplicara a 100 escudos. Por supuesto su solicitud fue denegada, dada la difícil situación de la Tesorería de Hacienda, y sólo consiguió que se le concedieran otros 10 escudos de sobresueldo.

El 21 de abril de 1805, fue nombrado ayudante de construcción, confirmando su destino en Madrid. Pretendía que su hijo mayor, Dionisio, nacido en 1789, ingresara en la Academia de Ingenieros de Marina, pero las circunstancias no eran propicias. El hecho de que tras la promoción de 1805 no aparezcan ingresos en este cuerpo con el grado de ingeniero ayudante hace pensar en un cierre temporal de la Academia, que con el tiempo dará lugar, como se verá, a algunos ingresos en el cuerpo a través de otros mecanismos.

Sólo consiguió que Dionisio pasara a prestar servicios en la Armada como delineador del Departamento de Cádiz, lo que determinará su marcha a aquella ciudad.

A partir de aquí a José de Echegaray le iba a tocar vivir muy intensamente los trágicos sucesos que desembocaron en la Guerra de la Independencia: la caída de Godoy; la abdicación de Carlos IV; la entrada a caballo en Madrid, el 24 de marzo de 1808, de Fernando VII, el Deseado, que seguramente contempló desde las calles de Arenal o Mayor; su posterior salida rumbo a Francia; y la paulatina ocupación de la capital por las tropas de Murat. La consternación del pueblo madrileño ante los sucesos del 2 de mayo y la posterior represión del duque de Berg tuvieron que dejar una huella profunda en el patriotismo de Echegaray, sobre todo a la vista de las noticias que llegaban a la capital de la entrega de la corona de España al hermano de Napoleón.

Sin duda había que tener las ideas muy claras en el Madrid de aquellos aciagos meses, para que un hombre al servicio de la Administración como Echegaray no sufriese dudas, escrúpulos de conciencia y, en general, confusión ante, por un lado, los rumores, más o menos vagos en un principio pero cada vez más consistentes, de la resistencia armada que aquí y allá iba produciéndose ante el nuevo régimen; y, por otro, el acatamiento del mismo por hombres del prestigio de Mazarredo, Cabarrús, Urquijo y el resto de los que el 7 de julio pasaron a formar parte del ministerio del rey José. Pero cuando el 31 del mismo mes, tras la derrota de Bailén, el rey y las tropas francesas abandonan Madrid y éste estalla en manifestaciones de entusiasmo, cuando las tropas de Castaños entran en la ciudad y cuando, finalmente, el 24 de agosto éste celebra con delirio general la proclamación de Fernando VII por el marqués de Astorga, alférez mayor del Reino, Echegaray ya ha decidido su futuro.

De momento, a las órdenes inmediatas del ingeniero general de Marina, siguió trabajando en perfeccionar los planos de las reparticiones interiores de los buques de guerra. Trabajó igualmente en un proyecto para navíos de tres puentes de 80 y 74 cañones, y fragatas de 24 y 18. Pero la aproximación a Madrid de Napoleón con su ejército iba a determinar obligaciones más perentorias: desde fines de noviembre prestó su colaboración en la instalación de la batería que para la defensa de la capital se ubicó en el puente de Segovia, «y como por las troneras que se habían hecho a dicha batería no se podría dar a los cañones y obuses las diversas inclinaciones que pudiese convenir, ha sido quien dispuso las explanadas para que la artillería quedase a barbata» (8).

La imposible defensa de Madrid, con apenas 300 hombres de guarnición y dos batallones con un escuadrón de nueva leva, más los voluntarios civiles, no

(8) Estos datos y el resto de los que se consignan referentes a la estancia de Echegaray en el Madrid ocupado, correspondientes a las declaraciones del capitán de fragata José Luyando, el alférez de navío e ingeniero extraordinario de Marina Manuel Sánchez de Aranguren, y otros varios, además de las del propio Echegaray, obran todas ellas en el sumario militar que se le instruyó en la Isla de León a fines de 1809 por orden del Tribunal de Seguridad Pública a que se hace referencia en la nota 7.

impedía, como cuenta Mesonero Romanos, que el duque del infantado, el marqués de San Simón y el general Morla procuraran «dar alguna unidad a la defensa intentada por las masas populares, abriendo zanjas y formando parapetos en las inmediaciones de las puertas, distribuyendo el armamento y municiones de que podían disponer y procurando, en fin, calmar aquella excitación nerviosa, arrogante e insensata que dominaba al vecindario» (9).

Al acercarse los franceses, Echegaray, junto con su hijo Dionisio, que por entonces estaba en Madrid, marcharon a tomar parte en la defensa de la ciudad desde la Puerta de Toledo, cercana a su domicilio. Esta puerta se tenía por lugar estratégico de especial importancia, hasta el punto de que el propio conde de Toreno cuenta cómo el vecindario mató a puñaladas al regidor de Madrid, marqués de Perales, por creerlo vendido al enemigo y haberse fabulado que había pactado con los franceses la entrega de dicha puerta (10). Allí padre e hijo fueron destinados al rastrillo de la misma en compañía de unos cien paisanos armados y luego, con la misma gente, a custodiar la placilla de armas, lugar elevado cercano a la misma Puerta de Toledo, donde permanecieron hasta que el enemigo tomó la ciudad.

En un Madrid ocupado de nuevo, con sus puertas y alrededores controlados por los franceses, e incomunicado con el resto de España, Echegaray «no pensaba más que en salir de aquella opresión»; pero no veía la forma de hacerlo sin abandonar a su numerosa familia «en un pueblo que le era extraño y sin medios de subsistencia». Tenía entonces a su cargo a su mujer, dos hijos y tres hijas, todos ellos menores. De éstas, la más pequeña, de dos años, moriría meses más tarde «por falta de los auxilios necesarios». En consecuencia, decidió abandonar su puesto oficial y ocultarse de los franceses, disimulando su condición de miembro de la Marina y, al mismo tiempo, buscando medios para subsistir en una ciudad en la que pronto empezaron las delaciones. Los encontró trabajando a salto de mata en el oficio que mejor conocía: operar como carpintero en un obrador que había a la entrada de la calle de Calatrava «cuando salían algunas obras que pudiesen desempeñar unas manos que habían dejado de manejar las herramientas hacía el tiempo de veintiséis años».

Viendo que la ocupación continuaba, dispuso «que al menos el hijo mayor, Dionisio, que acababa de cumplir los diecinueve años, se pusiese a salvo», lo que hizo huyendo de la capital el 20 de diciembre de 1808 sin que la familia volviese a saber de él, hasta que, pasado el tiempo, el padre lo encontró de nuevo en El Puerto de Santa María trabajando a las órdenes del ingeniero director Fernando Casado Torres.

En Madrid la situación de los patriotas se hizo cada vez más difícil, llegando la población a una miseria extrema. Echegaray siguió en la ciudad «obscurido a todos los del gobierno intruso», lo que le llevó a situaciones de verda-

(9) MESONERO ROMANOS, Ramón: *Memorias de un setentón*, Madrid, MDCCCLXXX, p. 63.

(10) CONDE DE TORENO: *Historia del levantamiento, guerra y revolución de España*, Madrid, 1835, t. II, p.172.

dera indigencia. Y así, «a veces ha tenido que recibir algún alimento por vía de limosna, cuya miseria quería experimentar más bien que tomar encargos que no debían recibir los buenos patriotas; pues llegó el caso que por verlo miserable, un dependiente de las provisiones le propuso si quería ser uno de los agentes que había en la Casa de Gremios para cobrar las contribuciones de los sujetos que las han sufrido, cuya propuesta desecho en el momento, con desprecio no esperado al sujeto que se la propuso por vía de caridad».

Entretanto, seguía reuniéndose por las tardes y por las noches con sus compañeros de Marina, que le encubrían, pues, al decir de los testigos que depusieron en la causa que se le siguió en la Isla de León para averiguar su comportamiento, era persona «de quien hacía singular aprecio el mismo don Tomás Muñoz», el ingeniero general, a cuya casa acudía diariamente, lo mismo que al Depósito Hidrográfico, donde «sus conversaciones siempre respiraban el más acendrado patriotismo».

Sin embargo, la situación seguía empeorando y José Echegaray temía ser descubierto y obligado a prestar servicio a Bonaparte. Una nueva circunstancia determinó que su condición de ayudante de construcción al servicio de la Armada estuviera a punto de ser puesta en conocimiento de las autoridades. Para mayor regalo de la Corte, se habían unido entre sí los dos estanques de la Casa de Campo a fin de habilitar uno de mayor tamaño, y se habían trasladado a él las falúas y botes de Aranjuez. «Para esta Marina sólo tenían los franceses a un simple carpintero de ribera que había aprendido su oficio en Cartagena, y lo tenía la Excma. Sra. Duquesa de Osuna en los jardines y estanques de la Alamedilla» —es decir, en la hoy Alameda de Osuna, que en realidad no estaba ya en posesión de la duquesa, huida a Cádiz, sino del general francés Béliard, que allí residía—. «Que este pobre hombre había sido llevado contra su voluntad [a la Casa de Campo] y temía no poder desempeñar lo que allí pudiese ocurrir. Que supo que este Carpintero quería decir a un ingeniero francés, Mr. Carrafa, que en Madrid había un Ayudante de Construcción que podría desempeñar aquel pequeño arsenal. Que buscó al tal carpintero y le suplicó no dijese que había tal sujeto en Madrid, pero que, a pesar de haberse-lo ofrecido, estaba lleno de temor de ser empleado el declarante cerca del Rey intruso, y no reparaba ya en el abandono de su familia para salir de Madrid».

Otro acontecimiento le decidió definitivamente a buscar la fuga como única solución. Fue como consecuencia de una orden del ministro Mazarredo al ingeniero general para que todos los individuos dependientes del mismo solicitasen de nuevo sus empleos al rey. Ello le hizo ver la situación en que se hallaba su jefe y amigo, atrapado entre su obligación de cumplimentar la orden y su voluntad de no delatar a Echegaray. «Fue entonces a casa de su jefe y le dijo estaba resuelto a venir a buscar el Gobierno de su nación, y verificó su salida a muy pocas horas».

Así fue como el día 23 de agosto de 1809, José de Echegaray, «dejando a la Providencia a su mujer y dos hijas», salió de Madrid andando y ocultándose de las patrullas francesas, llevando de la mano a su hijo José, de doce años, «sin más equipaje que la ropa que tenían puesta, y sin más caudal que ciento

setenta y seis reales». Caminó sin pasaporte alguno hasta Pedro Muñoz, donde consiguió uno del corregidor de dicho pueblo, siguiendo luego su camino hasta La Carolina. Allí se presentó al general en jefe del ejército de la Mancha, quien le dio otro para llegar hasta Córdoba. Aquí el general Antonio de Gregorio, viendo que se habían acabado sus recursos y «tenía que mendigar para la subsistencia», le dio un nuevo pasaporte, esta vez para la Isla de León, donde al fin llegó el 21 de septiembre y donde se presentó al gobernador militar de la plaza y al comandante general de Ingenieros del Departamento.

Ingeniero de Marina

Habiéndose aprobado su conducta patriótica, se le destinó como maestro de Guardias Marinas del Departamento de Cádiz en el ramo de Construcción, y poco después, el 25 de enero de 1810, se le nombró ingeniero ordinario graduado «así por su antigüedad como por su suficiencia», pues «es de notoria inteligencia en el conocimiento de la Arquitectura Naval y en la delineación de planos». Su graduación militar pasó a ser la de teniente de navío. ¿Cómo tuvo lugar este paso de Echegaray —y de algún otro— al escalafón de los ingenieros de Marina? Crespo Rodríguez alude al hecho, pero sin dar explicaciones al mismo: «Después de la promoción de 1805 se admiten ocho ingenieros, siete en la categoría de Ordinarios y uno en la de Extraordinarios sin haber pasado previamente por la categoría de entrada» (11). La clave está en el nuevo plan para los ingenieros de Marina aprobado por la Junta Central y circulado por el secretario de Estado de Marina en 20 de enero de 1809. La Junta había resuelto:

«Primero, que además de los dos Ayudantes de construcción, cuatro Contra maestres, y seis Ayudantes de éstos que señala la Ordenanza, se empleen en cada arsenal tres ingenieros ordinarios de conocido celo para el servicio del Rey y de la Patria. Segundo, que para llegar a estos empleos de ingeniero que se aumentan a el reglamento sea circunstancia precisa haber servido de carpinteros de ribera o de calafates, haber pasado por las clases de Capataces y Ayudantes de contra maestres de construcción y obtenido en ellas las graduaciones de ingeniero. Tercero, que los delineadores deben pasar a las clases de contra maestres de construcción y tener en ellas las graduaciones expresadas para ascender a ingenieros, si tuviesen méritos que los hagan acreedores; pero han de haber servido en la clase de carpinteros como queda dicho [...]. Quinto, que de la misma clase de contra maestres de construcción se ascenderá a la de ayudantes, según el artículo 599 de la Ordenanza de

(11) CRESPO RODRÍGUEZ, Rafael: «Un poco de historia. Promociones de Ingenieros Navales desde 1781», en *Ingeniería Naval*, año XXXIV, núm. 373 (julio 1966), p. 235. *Ibid.*, *II Centenario de las Enseñanzas de la Ingeniería Naval (1772-1972-1973)*, Madrid, 1975, p. 184.

arsenales, graduándoseles de ingenieros ordinarios y si, por sus servicios, pasasen a vivos tomarán la antigüedad establecida en la Ordenanza general de la Armada para oficiales de ella. Sexto [...], y el premio a sus servicios serán los ascensos a ingenieros en segundo y los demás señalados a los Oficiales de su cuerpo» (12).

Sería, pues, uno de los pocos ingenieros que iba formar parte del cuerpo sin haber pasado por la correspondiente Academia. Por RO de 13 de abril de 1810 se le destinó al arsenal de La Carraca en funciones de su nuevo empleo, por más que la situación bélica le iba a obligar dos meses después a hacerse cargo de una de las baterías del arsenal, sin perjuicio de sus funciones facultativas.

Otra RO de 24 de mayo de 1811 le concedió el empleo de ingeniero ordinario en propiedad, figurando así en el Estado General de la Armada de dicho año. De nuevo se le encomendó otro destino que lo iba a llevar a territorios muy alejados de Cádiz, concretamente al Virreinato del Río de la Plata en la América hispana.

Aventura y desventura americana

Los movimientos independentistas habían tenido eclosión en aquel Virreinato el 25 de mayo de 1810, fecha en que la Junta Revolucionaria de Buenos Aires declaró fenecida la autoridad del virrey Hidalgo de Cisneros. Pero otras zonas del virreinato habían quedado extrañas al movimiento de Buenos Aires y fieles al régimen colonial; entre ellas estaba la Banda Oriental —el actual Uruguay—, desde la que el nuevo virrey, Francisco Javier de Elío, trataba de mantener la resistencia y aun propiciar la recuperación de los territorios perdidos. Se iniciaba así una larga guerra con dos núcleos enfrentados: Buenos Aires y Montevideo.

Era por entonces comandante general del Apostadero un preclaro marino, José María de Salazar, cuyas relaciones con Elío fueron de mal en peor desde la llegada de éste. Elío, de carácter intransigente, y muy poseído de su propia dignidad, pretendió reiteradamente desconocer la autoridad de Salazar en el Apostadero y tomar decisiones a su antojo sin contar con el marino. Salazar informó una y otra vez al secretario del despacho de Marina de esta tensa situación, que poco a poco había ido degenerando hasta llegar al insulto personal, y reiteradamente solicitó, sin conseguirlo, ser relevado de su cargo (13).

(12) Esta disposición fue reproducida en *Observaciones a los títulos 6, 12 y 13 de Ingenieros, Constructores, Maestranza y Arsenales pertenecientes al proyecto de Decreto Orgánico de la Armada Naval*, por D. Josef Antonio MUÑOZ, Arquitecto de Marina, Cartagena, 1821.

(13) NOVOA ZIESENIS, Silvia Mabel: *José María Salazar y la independencia argentina (según informes de la Marina española)*, tesis doctoral defendida en la Universidad Complutense en 1974; copia mecanografiada en Museo Naval de Madrid, fols. 233, 234 y 311.

La situación del Apostadero era de lo más apurada, sin repuestos, sin hombres y sin medios económicos, y como los trabajos en el mismo no se desarrollaban con la intensidad que requería Elío, éste centró sus iras en el ingeniero, en cuya defensa hubo de salir el propio Salazar en un informe al secretario del despacho Vázquez de Figueroa de 9 de mayo de 1811 (14). Fueron estas circunstancias las que aconsejaron a este último enviar a destino tan delicado a un ingeniero maduro y con experiencia, buscando así una solución a esta nueva querrela entre Elío y Salazar, de cuyas personas no se podía pensar prescindir en aquellos momentos tan difíciles para Montevideo.

Para este puesto se pensó en José de Echegaray, a quien, por R.O. de 5 de junio del mismo año, se le comisionó a aquel Apostadero. Éste embarcó en el bergantín-correo *Tigre* llevando en su compañía a su hijo Juan José de catorce años. Desde su llegada Echegaray pasó a encargarse del ramo de ingenieros, dirigiendo todas las obras del Apostadero. Trabajo y problemas no iban a faltarle a la vista del estado del mismo, y en especial de su arsenal, como el propio Salazar había denunciado poco antes en otro informe: «... ni hay materiales, ni como comprarlos ni se pagan jornales [...] y por otra parte no se paga a la oficialidad, que ignoro como subsiste, ni a la marinería y tropa con su corto sueldo» (15).

Durante un breve período de armisticio con los criollos sublevados Elío regresó a España, siendo reemplazado por Vigodet, nombrado capitán general del Río de la Plata. También Salazar regresó a la Península, siendo sustituido en el mando del Apostadero por Miguel de la Sierra. Pero el armisticio duró poco y en abril de 1812 se reanudaron las hostilidades con los insurgentes. No es cosa de relatar aquí aquella guerra, ni siquiera el sitio de Montevideo por parte de éstos, que se convirtió en permanente a lo largo de 1812 y 1813, y que terminó con la capitulación de Vigodet el 23 de junio de 1814. Ese día las tropas de la Junta bonaerense, en buena parte inglesas y norteamericanas, entraron en la plaza.

Empezaba así un capítulo infausto para muchos de los que, con la mira puesta en su patria, habían ofendido la bandera de ésta en aquellas lejanas tierras hasta el último instante. Una mínima parte de los miembros del Ejército y de la Armada, los de más alta graduación, prisioneros en un primer momento, fueron luego devueltos a España. Pero ¿y el resto de los que componían nuestras fuerzas en aquel Virreinato? Sobre ellos cayó el olvido, como sobre tantos otros prisioneros de las guerras independentistas de América. España —sus gobernantes— les volvieron la espalda como a objetos insertables. Entre estos últimos estaba el teniente de navío ingeniero José de Echegaray. A partir de aquí una espesa niebla se extiende sobre éste y sus compañeros de infortunio, que sólo en parte hemos podido disipar en base a una carta escrita por aquél, que felizmente se conserva, y a la información

(14) Museo Naval De Madrid, *Colec. Salazar*, Partes e informes de D. José María Salazar, ms. 2178, doc. 2, fols. 43-96.

(15) Informe de 22 de octubre de 1810, citado por NOVOA ZIESENISS, *o.c.*, f.º 310.

gubernativa que, muchos años después, se le instruyó en averiguación de sus circunstancias durante el tiempo que estuvo prisionero (16).

La carta la recibió la esposa de Echegaray cinco años después de la caída de Montevideo, durante los cuales ni ella ni el Departamento habían sabido nada de su marido. Está datada en «Santa Elena (alias) las Bruscas, el 30 de noviembre de 1818», y había sido confiada a un compañero de prisión, el capitán Joaquín Barrera, que había conseguido su liberación gracias a la mediación del propio general San Martín, a quien conocía. En ella expresa la situación de desesperanza respecto del abandono en que los tiene su país: «Yo como no tengo conocimiento alguno con personas que me puedan proporcionar semejantes ventajas, ya tengo consentido morir en el estado que me hallo; pero estoy conforme a todo cuanto me pueda suceder, pues veo que nuestra redención está cada vez más remota si Dios no hace un milagro». Tampoco recibía carta alguna de su esposa y de sus hijas, que desconocían su paradero a pesar de las muchas cartas que José dice haberles escrito, y que sin duda no llegaron a su destino. En su desesperación, continuaba: «En fin, yo creo que es en vano escribir más cartas, estoy por creer que ni mi muger ni mis hijas existen; mi hijo Dionisio tampoco debe existir». Cuenta la situación en que se encuentran los prisioneros: «... al que se fuga de aquí, si se le aprende, se le pone una cadena, y está aquí en presidio, y quando no es aprendido el oficial que se fuga se sortean todos y al que le toca la suerte va a presidio a la Capital, en donde ya hay seis oficiales». Terminaba dando entrañables noticias de su hijo Juan José, siempre a su lado desde que ambos dejaron la Península: «Juan José ha estado a verme hace cinco días, y como no lo quiero tener aquí a que pase tantos trabajos como yo, vive en la Guardia de los Ranchos a 28 leguas de aquí. El día 7 de éste hubo un incendio en dicha Guardia, se quemaron siete casas una de ellas la donde vivía Juan José, en cuya quema perdió toda su ropita y a mi me dieron el susto de que él había peresido; mira que noticia para un Padre afligido».

El teniente coronel José Piris, sargento mayor del regimiento de Infantería fijo de Buenos Aires, al deponer como testigo en la información que en 1821 ordenó el comandante general del Departamento de Cádiz, relató así los acontecimientos tras la capitulación de Vigodet:

«... de cuyo resultado, no habiendo cumplido los tratados el General Insurgente, fue conducido como prisionero entre todos los que nos hallábamos de Guarnición a Buenos Ayres el Teniente de Navío Dn. José Echegaray, y de este destino fue remitido el expresado a las Guardias de la Frontera, y a los dos meses de estar en ellas nos remitieron en calidad de Presos a la Provincia de Córdoba, donde fuimos repartidos en aquella jurisdicción hasta el año de mil ochocientos diez y siete que hicieron bajar al expresado Echegaray como a todos los demás a un Depósito que hicieron de prisioneros a cincuenta y dos leguas al Sur de Buenos Ayres, donde pasó el nominado Echegaray los mayo-

(16) Ambos documentos en VISO, *Expedientes personales*, leg. 351 citado.

res trabajos hasta el año de mil ochocientos veinte que se fugó a la Plaza de Montevideo burlando la Vigilancia de la Guarnición que nos custodiaba, habiendo manifestado en todo este tiempo la mayor resignación y sufrimiento por conservar los sentimientos de un Verdadero Oficial siempre adicto al Partido de las tropas de S.M.».

En parecidos términos se expresaron otros testigos. Así fue como tuvo lugar la fuga de Echeagaray el 25 de abril de 1820 y su paso a la cercana Montevideo, ocupada desde 1817 por fuerzas portuguesas que trataban de anexionar a Portugal la antigua Banda Oriental. Nada se sabe de sus trabajos y riesgos en los meses subsiguientes, hasta que el 8 de marzo de 1821 logró presentarse en el Departamento de Cádiz.

Reencuentro con una España distinta

Una de las primeras sorpresas con que se encontró a su regreso a España fue la de que ahora figuraba en el Estado General de la Armada como ingeniero ordinario, pero dentro de la categoría de ingenieros prácticos que estaban fuera de Reglamento. Los pocos ingenieros que se encontraban en aquella circunstancia eran los que habían ingresado en el cuerpo al amparo de las disposiciones de la Junta Suprema, no reconocidas por Fernando VII. En definitiva, se le mantenía como tal ingeniero y con la misma asimilación militar, pero incluido en un grupo aparte del escalafón general.

Esto por lo que afectaba a su situación personal; pero no eran menores los cambios habidos en España y en la Marina. Había dejado atrás una situación de guerra, pero en la que los españoles —al menos los no afrancesados— se unían codo con codo frente al invasor. Encontraba ahora una España oficialmente en paz, pero en la que las tensiones entre doceañistas, vinteañistas y realistas creaban un ambiente de fuerte tensión, menos épico; pero más sujeto a las pasiones del odio, la venganza y el desorden. Por otro lado, tras una guerra devastadora, la situación económica había alcanzado límites extraordinarios de deterioro (17). La misma iba a afectar duramente a la Marina en general y al cuerpo de Ingenieros de la misma en particular. Con fecha 27 de diciembre de 1821 las Cortes aprobaron un Decreto orgánico de la Armada, cuyo título VI, «De los constructores», regulaba la desaparición del cuerpo como tal, decretando que los ingenieros hidráulicos quedaran incorporados a la Armada con sus empleos, sujetos a las comisiones que el Gobierno tuviera a bien encomendarles según sus conocimientos; y que se proveerían las plazas de constructores que en cada momento se estimasen necesarias. De esta manera iba a privar a favor de Echeagaray su origen como constructor, por encima de la condición de ingeniero que había obtenido con los años. Por R. O. de 29

(17) Véase VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*. Ed. Vicens Vives, Barcelona, 1967, p. 667 y 668.

de abril de 1922 pasó destinado a Madrid para servir a las inmediatas órdenes del comandante principal de Ingenieros Joaquín La Croix, y luego, otra de 26 de agosto siguiente lo destinó a la Jefatura del Almirantazgo. No obstante, cuando los Cien Mil Hijos de San Luis entraron en España para reponer a Fernando VII en su poder absoluto y ocuparon Madrid, todo debió hacer recordar a Echegaray la situación vivida por él en 1808, y ante la posibilidad de una larga contienda, adoptó bando y consiguió ser destinado a Cádiz a las órdenes del comandante general de La Carraca.

Aunque poco después, repuesto ya Fernando VII como rey absoluto, el cuerpo de Ingenieros fue rehabilitado por breve tiempo, la situación de la Hacienda hizo ver la necesidad de suprimir los menos precisos de los cuerpos particulares, entre los que se consideró había que incluir el de Ingenieros, junto con las Brigadas de Artillería y los Batallones de Infantería de Marina. Se llegó así, por lo que a los ingenieros se refiere, a la misma conclusión decidida ya en el derogado Decreto Orgánico de 1821 (18). Estas medidas tenían como tético telón de fondo una Marina en trance de extinción.

Por lo que se refiere a los ingenieros «Al cesar las construcciones faltó la práctica y el dominio que da el ejercicio de la carrera; los elementos jóvenes, con pocos conocimientos y sin afición, imposible a la vista del estado moribundo y desesperado de la Armada, ante la perspectiva de destinos en los Departamentos en donde se cobraba mal y poco, preferían pasar a las obras hidráulicas y trabajos hidrográficos donde por lo menos se cobraba. ¡Iban faltando los viejos!» (19). «Menguados tiempos —llega a decir Fernández Duro—. Menguados y tristes».

Director principal de Construcción

Consecuencia de todo lo anteriormente dicho fue la real resolución de 31 de agosto de 1825 que suprimía el cuerpo de Ingenieros y creaba en su lugar el de Constructores e Hidráulicos, al que un reglamento de 9 de marzo de 1827 ponía bajo las órdenes de un director principal de construcción.

Inmediatamente se constituyó una Junta para decidir las personas que iban a componer este nuevo Cuerpo. La formaron Joaquín Pery, Lorenzo Lorca y José de Echegaray, bajo la presidencia del teniente general Tomás Ayalde. El secretario de Estado de Marina propuso poco después a Echegaray como director principal de construcción, si bien una R.O. de 5 de enero de 1828 le confirió este empleo con carácter de «interino», una interinidad que —como ocurre con frecuencia en nuestra Patria— se convirtió en

(18) FERNÁNDEZ DURO, Cesareo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1972-1973, t. IX, p. 221 y 222. Igualmente CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*, Madrid, 1979, p. 58 y 59.

(19) CRESPO RODRÍGUEZ, R.: «Historia de la Ingeniería Naval Española» en *II Centenario de las Enseñanzas de Ingeniería Naval, o.c.*, p. 29.

permanente, pues se prolongó nada menos que catorce años, hasta la muerte de José de Echegaray.

El nuevo director iba a sufrir el calvario de tener que desempeñar una función a la que las circunstancias económicas y políticas privaban de medios para su desarrollo. A la desastrosa situación de la Hacienda, habría que añadir los efectos de la primera guerra carlista, que había hecho aún más crítica la situación del Tesoro, singularmente comprometido por el pago de las armas que suministraba Inglaterra (20). La Marina apenas podía mantener las instalaciones existentes y poner alguna de ellas en estado de servir de nuevo después de años de abandono. Olvidándose, salvo circunstancialmente, de construir, todo lo que podía hacerse era revisar, reparar y, en el mejor de los casos, carenar (21). Si acaso, tratar de introducir pequeñas mejoras técnicas en las pocas construcciones que pudieron llevarse a cabo, como las aplicadas a algunos buques construidos en Ferrol. Concretamente, entre 1828 y 1842, época en que Echegaray estuvo al frente de los constructores, sólo pudieron botarse para la Armada cuatro fragatas, una corbeta y nueve bergantines, todos ellos a vela (22).

Hacia un nuevo Cuerpo de Ingenieros

Pero a falta de poder desarrollar una labor constructora hasta el extremo que sin duda hubiera deseado, otros temas ocuparon a Echegaray. No fue el menor el de colaborar en el intento de restablecer el fenecido cuerpo de Ingenieros. Al hacerse cargo Figueroa por tercera vez del Despacho de Marina, tomó la decisión de dar nueva vida a aquel cuerpo, consiguiendo de la reina la firma de la R.O. de 11 de febrero de 1843 aprobando tal iniciativa. El mismo mes solicitó de la Junta Superior de Gobierno de la Armada la redacción del correspondiente reglamento; y ésta, a su vez, encargó de su estudio y redacción a una comisión formada por Lorenzo Lorea, José de Echegaray y Vicente Teixeiro, la cual, cumplimentando el encargo, presentó el proyecto el 30 de junio del mismo año.

El proyecto constaba de una introducción y 115 artículos. En aquélla se manifestaba la conveniencia de volver a unificar a los constructores e hidráulicos en un cuerpo que se adecuara a la ordenanza de arsenales de 1776 —es decir, a lo que era el antiguo Cuerpo de Ingenieros— y que tuviera la condición de cuerpo militar; así como de dotarlo de todos los conocimientos que requería un cuerpo esencialmente científico. Figueroa solicitó diversos asesoramiento, y que se reunieran en La Carraca las dos ramas de constructores e hidráulicos, bajo la dirección de Echegaray, para poner en práctica el sistema de cuenta y razón previsto en la citada ordenanza. Pero, entretanto, la caída

(20) VICENS VIVES: *o.c.*, p. 653.

(21) A este respecto resulta significativo el siguiente dato: los 3.500 obreros que el arsenal de El Ferrol tenía en 1790 se habían reducido a 87 en 1833. RAMÍREZ GABARRÚS, M.: *La construcción naval militar española, 1730-1980*, Barcelona, 1980, p. 35.

(22) AA.VV.: *El buque en la Armada española*, 1981, pp. 426 y 427.

del Gabinete de Martínez de la Rosa provocó la salida de Figueroa del ministerio en junio de 1835, dando al traste con todo lo proyectado. Habría que esperar otros trece años, hasta que por R.D. de 9 de junio de 1848 se dispusiera la reorganización del cuerpo de Ingenieros y el establecimiento de su escuela especial.

Escritor, proyectista y compilador

Del interés de Echegaray por todo cuanto afectase a la construcción naval de su época da fe la recopilación que a lo largo de toda su carrera, y en una serie de volúmenes manuscritos por él mismo a los que luego se hará mención, fue haciendo de diversos proyectos que le fueron encomendados, planos de navíos, libretas de dimensiones, etc.

Se le puede achacar a José de Echegaray cierta falta de conocimientos teórico-matemáticos, al estilo de los que habían empezado a impartirse en las escuelas de ingenieros navales del continente. Su carrera profesional había discurrido por las sendas de la técnica práctica, eso sí rigurosa y constante. Pero tampoco hay que colegir de aquí que estuviera ayuno de tales conocimientos, que fue adquiriendo a través de muchos años de formación autodidacta. Diremos que en su formación pesó más lo experimental y pragmático, al estilo de lo que era usual en los ingenieros británicos de su época, que la formación teórica al uso francés.

Lo cierto es que quiso decantar toda la experiencia y conocimientos que sobre construcción naval había ido adquiriendo a lo largo de su vida en un *Diccionario de Arquitectura Naval*, cuya redacción terminó en 1830, y cuyo manuscrito elevó al entonces secretario de Marina Luis María Salazar. En escrito de 2 de julio de 1830 le dice entre otras cosas: «Tengo la honra de ofrecer a V.E. un pequeño homenaje de mi gratitud presentándole un Diccionario de Arquitectura Naval que he redactado en los términos técnicos más usuales de la Construcción». Lo destina, según expresa, «a facilitar la instrucción y adelanto de los Jóvenes que se dediquen a la utilísima ciencia de la Arquitectura Naval». Al margen consta una nota de Salazar: «Contéstese el escrito con agradecimiento y pásese la obra al Sr. Castillo» (23).

Pero esta solicitud de publicación se cruzó con otra del capitán de fragata Timoteo O'Scanlan, antiguo ingeniero hidráulico también, quien venía instando que se le imprimiera un vocabulario marítimo trilingüe que tenía concluido desde 1829. El Ministerio le había mandado acudir a Madrid a fin de encargarle un diccionario marítimo que tuviese como base su propia obra, además de otras que, manuscritas o impresas, existían en el Depósito Hidrográfico. El borrador que redactó entonces O'Scanlan no llegó a convencer del todo a la superioridad, por lo que se encomendó al oficial de la Secretaría del Despacho Manuel del Castillo que lo revisase. Así lo hizo éste, incorporando, entre otras

(23) MUSEO NAVAL: *Diccionario Marítimo II*, signatura Ms. 2090, fols. 28 y 29.

cosas, gran parte de las voces y conceptos del Diccionario de Echegaray (24). Así fue como la obra de Echegaray, sin conseguir una publicación independiente, quedó inserta en otra de ámbito más amplio que iba a ser atribuida a Timoteo O'Scanlan, quien sin duda fue su compilador y el responsable de buena parte de sus voces, pero no su único autor. Así lo reconoció el propio Fernández Navarrete, quien, al prologar el *Diccionario marítimo*, dice: «Entre las obras que se han tenido presentes en esta última revisión no puede dejar de citarse el precioso *Diccionario de arquitectura naval* formado por don José de Echegaray, teniente de navío, primer constructor de la Real Armada en el Departamento de Cádiz, y Director principal interino del cuerpo de constructores» (25). Por su parte, un historiador actual de temas navales, el profesor Hernández Yzal, confirma que, en lo que a construcción naval se refiere, «una verdadera puesta al día de la materia la constituyó la obra del teniente de navío José de Echegaray, especializado en construcción naval, titulada *Diccionario de Arquitectura Naval*, y concluida en el año 1830, inmediato precedente del *Diccionario Marítimo Español*, y una de las que sirvieron para poner al día y repasar el contenido del mismo» (26).

Echegaray llevaba años solicitando su merecido ascenso, pero la voluntad política de que el cuerpo siguiera teniendo el carácter civil que se le había dado, después de su regreso de América, hacía que sus solicitudes encallaran. Al fin, por RO de 30 de julio de 1835 se le concedió distintivo de capitán de fragata, pero tendría que esperar a otra de 17 de agosto de 1838 para recibir la graduación de este empleo. Nuevamente, por RO de 24 de julio de 1839, se le concedió graduación de capitán de navío. En fecha incierta de 1842, y tras sesenta y nueve años de servicio a la Marina, falleció en La Carraca cuando se hallaba dirigiendo la carena del navío *Soberano*.

En 1849, siete años después de su muerte, su hijo Dionisio, por entonces jefe político dependiente del Ministerio de la Gobernación, dirigió un escrito al ministro del ramo manifestando haber heredado de su padre «una porción considerable de planos de buques de guerra españoles que ya no existen, formados por él; así como varios proyectos suyos, unos puestos en ejecución y otros que no lo han sido; una colección de libretas manuscritas de dimensiones y otras noticias curiosas, cuyos objetos pueden ser útiles para el nuevo Cuerpo de Ingenieros de marina o ya para depositarlas en el Museo naval». El ministro de Marina, por RO de 23 de mayo de 1849, aceptó dicha oferta, y designó para hacerse cargo de la documentación al director del Museo Naval (27).

(24) Así se deduce de una carta de Echegaray dirigida al propio Castillo en la que le daba cuenta de haber recibido tres ejemplares del recién publicado *Diccionario Marítimo*, y en los que echaba de menos algunas de las voces de su propio Diccionario; cosa que Castillo negará posteriormente aclarando los lugares donde estaban incorporadas. *Ibidem*, fols. 41-49.

(25) *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, 1831, p. XLIV, nota 24.

(26) HERNÁNDEZ YZAL, Santiago: en la voz «Diccionario» de la *Enciclopedia General del Mar*, Barcelona, 1982, vol. III, p. 738.

(27) Viso del Marqués.; *Expedientes personales, Ingenieros*. Echegaray y Peña, Dionisio, leg. 24.

Años más tarde, Fernández Duro en sus *Disquisiciones Náuticas* relacionó una serie de obras manuscritas de José de Echegaray existentes por entonces en la Biblioteca del Ministerio de Marina (28). Manuscritas por él se conocen igualmente al menos otras dos obras más (29).

(28) *Disquisiciones Náuticas*, Madrid, 1880, t. V, p. 286 y 287. La relación es la siguiente: *Bote al agua de embarcaciones grandes*, Ferrol, 1771, un tomo en 16.º; *Verdaderas fragatas de 26 cañones de a 8, fabricadas por D. Francisco Gautier*, año 1768, un tomo en 16.º, que contiene también el trazamiento de la fragata *Santa Clara*, construida por el mismo Gautier, en 12, y la *Santa Rufina*, para viajes dilatados de Indias, Ferrol, 1772, un tomo en 16.º; trazamiento del navío *San Justo*, construido en Cartagena por Gautier, y del nombrado *La Purísima Concepción*, un tomo en 16.º. Urcas afragatadas de D. Francisco Gautier, llamadas ordinariamente fragatas de carga, un tomo en 16.º; Noticia de la jarcia que incluye el aparejo de los buques de guerra de S.M. Británica, desde 100 hasta 14 cañones, con expresión de las menas de los cabos, número de filásticas de cada cordón y especie de colchado, reducido a menas españolas, un tomo en 16.º; *Libreta de la delineación de los planos de las fragatas Santa Tecla y Santa Ana*, un tomo en 16.º; *Libreta para la delineación de los planos de los seis navíos construidos en Guarnido por don Francisco Gautier y el de los navíos San Julián*, y otro de 70, que sólo está en proyecto, un tomo en 16.º; Planos del bergantín *Pastoriza*, bombardas *Santa Úrsula* y bombardas *Proyectada*, un vol. en 16.º; Plano del navío nombrado *San Dámaso*, construido en el departamento de Cartagena en 1776. Contiene también los planos del navío *Miño* y la balandra *Natalia*, un tomo en 16.º; trazamiento de una balandra de 22 cañones de calibre de a 8, de la goleta *Americana* y del navío *San Ildefonso*, un tomo en 16.º; reglamento que comprende las dimensiones y proporciones de los buques de guerra españoles, tanto en sus cascos como en sus arboladuras. Traducido del inglés, un tomo en 4.º. El mismo autor en su obra citada *Armada española* [...], t. VII, pp. 419 y 420, incluye la siguiente referencia: «1776. *Delineación de los planos de navíos, fragatas, urcas bergantines y balandras de la construcción Gautier*, por el teniente de navío D. José de Echegaray, primer constructor del departamento de Cádiz. Varios volúmenes manuscritos en la Biblioteca Central de Marina».

(29) *Libreta de los gruesos de madera, peruería y arboladura para un pailebot de 70 pies de eslora que monta un cañón giratorio de a 18 y cuatro pedreros de a 3, por D. José de Echegaray*, Madrid, 1839-febrero-9 (MUSEO NAVAL, *Construcción doc.*, Ms.1.679, fols. 47-51); y *Libreta de los gruesos de maderas, herrajes y arboladuras para un lugre de 70 pies de eslora, 20 de manga, y 8 de puntal, por D. José de Echegaray*, Madrid, 1839-febrero-26 (*Ibid*, fols. 52-56).

EL *DÓMINE*, UN BUQUE HISTÓRICO

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Introducción

La designación del astillero para construir el *Dómine*, y su gemelo *Fernando Poo*, estuvo precedida de una fuerte polémica. La Compañía Trasmediterránea pretendía que ambos buques se construyeran en la factoría de la Unión Naval de Levante de Valencia; este astillero pertenecía a la naviera y, además, atravesaba un mal momento económico al encontrarse sin carga de trabajo. Sin embargo, fuertes presiones del Gobierno y poderosos intereses económicos concedieron la construcción de ambos buques a factorías vascas. El litigio alcanzó cotas insospechadas con interpelaciones en el Congreso de los Diputados por parte de los representantes parlamentarios valencianos; asimismo, generó numerosas protestas populares acompañadas de huelgas en el sector naval y también en las industrias auxiliares.

El 27 de julio de 1934 tenía lugar en la factoría de la Sociedad Española de Construcción Naval, en Sestao, la botadura del *Dómine*. Se habían iniciado las obras a principios de 1933, entregándose a sus armadores el 14 de septiembre de 1935 e incorporándose, seguidamente, a la que sería su línea habitual Península-Canarias-golfo de Guinea, relevando al veterano *Legazpi* que ya contaba con treinta y un años de vida marinera. Las principales características de este buque eran: eslora, 124 m; manga, 16,46 m; puntal, 8,84 m; calado, 6,71 m; desplazamiento, 9.300 t; registro bruto, 6.914 tm; potencia, 5.000 caballos (dos motores Diesel Krupp-MTM). Tenía capacidad para 261 pasajeros y desarrollaba una velocidad de 16 nudos.

El precio de esta unidad se elevó a 13.450.000 pesetas; hay que señalar que los astilleros habían percibido, además del precio abonado por la Compañía Trasmediterránea, la cantidad de 2.750.000 pesetas que le había abonado el Estado en concepto de primas o compensaciones a la construcción. Los gastos de habilitación e impuestos le habían supuesto al constructor 1.580.000 pesetas. Dado que el tonelaje de arqueo bruto del *Dómine* era de 6.914 toneladas, concluimos que la Compañía Trasmediterránea había abonado 1.945,30 pesetas por cada tonelada de arqueo.

Al asignar el nombre *Dómine* a esta unidad se homenajeaba al fundador y primer presidente de la Compañía Trasmediterránea, José Juan Dómine. Este hombre, artífice y cerebro de la creación de la naviera, había nacido en Albacete el 6 de junio de 1869 y siempre se sintió como un valenciano más. Fue médico, especialista en enfermedades del aparato respiratorio, además de polí-

tico y naviero. Otro de los logros alcanzados por Dómine fue la creación del astillero Unión Naval de Levante, teniendo también una intervención muy importante en la constitución de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos; de ambas emblemáticas empresas fue su primer presidente.

El 24 de septiembre de 1935 a las 19.30 arribaba el *Dómine*, por primera vez, a Santa Cruz de Tenerife en ruta hacia el golfo de Guinea; su capitán, Carlos Bruguera, había estado anteriormente al mando de los buques *Ciudad de Sevilla* y *Ciudad de Cádiz*; como primer maquinista de la nueva unidad figuraba Vicente Pascual. Inicialmente, el itinerario del buque sería Barcelona, Valencia, Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Freetown, Santa Isabel (Fernando Poo), Bata, Kogo y Río Benito, regresando por San Carlos y Santa Isabel a Tenerife, Las Palmas, Cádiz, Valencia y Barcelona.

La revista semanal *La Guinea Española*, de Santa Isabel de Fernando Poo, en su edición del 20 de octubre de 1935, tras relatar la bendición de la motonave en ese puerto a cargo del provicario, Ramón Albanell, saludaba al nuevo buque con esta reseña: «No queremos hacer comparaciones, pero muy justamente podemos afirmar que el *Dómine* puede surcar nuestros mares con honor, y estar plenamente satisfecha la Compañía Trasmediterránea de haber dado una nota digna de acción patriótica, al lanzar por estos mares, por los que tantos vapores cruzan sin cesar, una nueva motonave del tipo y confort del *Dómine*».

En los inicios de 1936, el *Dómine* fue destinado a la línea rápida Barcelona-Cádiz-Canarias en relevo del *Ciudad de Cádiz*, que a juicio de los exportadores canarios no era el buque adecuado para transportar la fruta desde Canarias a la Península, debido a su escasa capacidad de carga. El 11 de marzo de 1936 el *Dómine* arribaba a Las Palmas de Gran Canaria con un viajero ilustre, el general de división Francisco Franco Bahamonde. Desde esta isla se trasla-



José Juan Dómine, fundador y primer presidente de la Compañía Trasmediterránea. Fuente: Marino Gómez Santos (1991). *Todo avante*.



El *Dómine* tras la botadura. Fuente: Marino Gómez Santos. *Todo avante*.

daría, al día siguiente, a Santa Cruz de Tenerife para hacerse cargo de la Comandancia Militar de Canarias. Al final de la recepción, celebrada a bordo del *Dómine*, atracado en Santa Cruz, el general Franco pronunció las siguientes palabras:

«Siento vivas simpatías en visitar estas islas acogedoras donde encuentro antiguos camaradas de lucha que traen a mi recuerdo hechos y gestos desarrollados por el Ejército español en Marruecos. En Baleares, cuando fui comandante militar, puse a prueba mi mejor deseo hasta lograr del Gobierno importantes mejoras en la defensa militar de aquella región. Y ahora en Tenerife, isla encantadora, trataré de estudiar con igual entusiasmo sus necesidades más preteritorias de orden militar para elevarlas a la superioridad».

El *Dómine* en la guerra civil española

El 16 de julio de 1936, el *Dómine* subía al dique de los Talleres Nuevo Vulcano de Barcelona para limpiar fondos y sufrir un reconocimiento general. Dos días más tarde, cuando se inicia la guerra civil española, el *Dómine* navegaba desde Barcelona hacia Canarias, arribando a Las Palmas el miércoles 22 de julio tras evitar la escala en Cádiz, a pesar de que el itinerario oficial la establecía como obligatoria. A su llegada al puerto canario, un piquete de marine-

ría, al mando del alférez de navío Cardona, sube al buque y practica un registro exhaustivo a la tripulación y pasaje, comprobando la naturaleza y estado de la carga. Cardona asume las funciones de comandante del buque a las órdenes del comandante militar de Marina de Las Palmas. Mientras el *Dómine* permanece en puerto ejerce las funciones de estación telegráfica al servicio de la Armada y punto de enlace con los buques de guerra.

A los pocos días del comienzo del conflicto civil, el Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante, cartera que desempeñaba Bernardo Giner de los Ríos en el gobierno de José Giral, por decreto de 29 de julio de 1936 dispuso la incautación de los buques de la Compañía Trasmediterránea. Otro decreto, éste promulgado el 11 de agosto de 1936, establecía el Comité Ejecutivo de Incautación de la naviera que debía asumir las funciones del Consejo de Administración y que estaba integrado por un director y ocho vocales.

El sábado 5 de septiembre de 1936, el *Dómine* salía del puerto de Las Palmas rumbo a Vigo con más de 600 falangistas y diverso material; al frente de estas fuerzas estaba el capitán Larrea y, como jefe de la expedición, el teniente de navío Ignacio Martel. Dado que muchos de los falangistas embarcados, que figuraban como escolta o transporte, no eran de confianza, hubo necesidad de asignar al *Dómine* una pequeña fuerza que pudiera, en caso de necesidad, prestar apoyo a las fuerzas leales al comandante del buque; este refuerzo estaba constituido por marineros del cañonero *Canalejas*. El buque llega a su destino el día 9, siendo el segundo buque que lograba forzar el bloqueo impuesto por la escuadra republicana; el primero había sido el también correo de la Compañía Trasmediterránea *Río Francolí*. Una vez descargado, el buque sale para Santa Cruz de Tenerife con Martel como comandante y teniendo a bordo al general Gella.

Nuevamente, el día 16 otra expedición militar sale desde el puerto tinerfeño hacia Vigo con escala en Las Palmas. La forma un batallón de infantería compuesto por una compañía de fusileros, otra de ametralladoras de Las Palmas y dos compañías de fusileros del regimiento de Tenerife número 38; fuerzas de una batería de Artillería de Montaña, destacada en La Laguna, completaban la expedición, cuyo mando lo ostentaba el comandante Rafael Vitoria Verazátegui. Relacionada con estos traslados, *La Gaceta de Tenerife* del 24 de septiembre de 1936 insertaba la siguiente nota:

«El sábado de la actual semana, día 26, en la parroquia de Nuestra Señora de la Concepción de esta capital, a las ocho y media de la mañana, se dirá en el altar de Nuestra Señora del Carmen una Misa rezada en acción de gracias por el feliz arribo a Vigo del vapor *Dómine*, con las tropas expedicionarias de Tenerife y Las Palmas».

El decreto número 50 del Gobierno Nacional, fechado en Salamanca el 27 de octubre de 1936, crea los cruceros auxiliares de la Armada nacional

mediante la incautación de determinadas unidades de la Compañía Trasmediterránea. Estos buques pasan a ser de guerra por una orden de 31 de octubre, siendo los asignados: *Ciudad de Valencia*, *Dómine*, *V. Puchol*, *Mallorca*, *A. Lázaro*, *Ciudad de Alicante*, *Rey Jaime I*, *Ciudad de Mahón* y *Ciudad de Palma*. Se justificaba esta medida por la escasez de buques de guerra; estos cruceros auxiliares serían armados y equipados en los arsenales del Estado. El *Dómine* fue artillado con cuatro cañones 101/50 mm procedentes del viejo acorazado *España*, que se encontraba en Ferrol, fuera de servicio, desde hacía más de dos años.

A pesar de que los buques citados eran considerados, a todos los efectos, cruceros auxiliares, no reunían las condiciones requeridas para ser catalogados como tales; no estaban lo suficientemente artillados ni protegidos, careciendo de la necesaria seguridad interior.

A partir de octubre de 1936, a las órdenes del comandante general del Departamento Marítimo de Ferrol, el *Dómine* intervino en diversas misiones en el Cantábrico junto a la flotilla de bous y unidades de la Armada. Así, entre los días 14 y 16 de octubre forma parte de una barrera trazada para capturar al buque griego *Sylvia*, que transportaba (1) diverso material de guerra (40.000 fusiles, 1.300 ametralladoras, 1.900 toneladas de cartuchos de fusil, granadas y pólvora) y que quería entregarse. La operación tuvo que abortarse ya iniciada al desconocerse la situación de la flota republicana y conllevar excesivo riesgo. Días más tarde, el *Sylvia* sería capturado en el Estrecho por el cañonero *Cánovas*, comandado por el capitán de corbeta Pascual Cervera.

El 19 de octubre el acorazado *España* y el *Dómine* inician las operaciones de vigilancia en el Cantábrico con órdenes de interceptar a buques enemigos, pero sólo en las aguas jurisdiccionales y con el requisito de previa visita. Así, el *España* captura a los pesqueros *Apagador* y *Musel*, que son entregados a la flotilla de bous en Ribadeo. Mientras, el *Dómine*, que se encontraba escoltando a dos pesqueros que se dirigían a Ribadeo, ataca a un submarino que navegaba en superficie, obligándole a huir; tras esta acción recibe la orden de proteger a sus compañeros de flota, *Ciudad de Melilla* y *Romeu*, que procedentes de Canarias recalaban en Vigo. Ambos buques transportaban tropa (2).

El 25 de octubre, nuevamente el *Dómine* se apostó en cabo Villano para interceptar al buque griego *Panis*, que transportaba armas para la zona republicana. Más tarde, el *España* apoya al *Dómine* para proteger la recalada en Vigo de los buques de la Compañía Trasmediterránea *León* y *Castillo*, *Plus Ultra* y *La Palma*, que transportaban tropa desde las islas Canarias. Asimismo, el *Dómine* colabora en el apresamiento de los buques *Lisken* (noruego) *Petowsky* y *Viktoriaia Piatilevka* (soviéticos). Posteriormente recibe la orden

(1) MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Gráficas Lormo, S.A. Madrid, 1988, p. 958.

(2) *Ibidem*, pp. 962-963.

de interceptar al buque noruego *Rona*, que quería entregarse. El 23 de noviembre el *Dómine* es relevado, en su misión de vigilancia en el Cantábrico por el *Ciudad de Valencia*, cuyo comandante era el capitán de corbeta Carlos Pardo y Pascual de Bonanza.

Los días 18 y 23 de diciembre de 1936, el *España* bombardea El Musel (Gijón), colaborando en la segunda acción el *Dómine*. El motivo del castigo era la estancia en ese puerto de las unidades republicanas destructor *José Luis Díez*, submarinos *C-2* y *C-5* y los remolcadores artillados *José M.^a Martínez* y *Gaditano*. En esta acción ninguno de los buques citados fue alcanzado.

En la primera quincena de enero de 1937, la flotilla de bous de Ribadeo monta en cabo Villano una barrera de control, al objeto de interceptar buques mercantes que transportaban armas, víveres y combustible; a esta barrera se incorporan los cruceros auxiliares de la Compañía Trasmediterránea *Dómine* y *Ciudad de Valencia*, aunque el primero tuvo que abandonar la misión a los pocos días de iniciarse, al recibir orden de dirigirse al arsenal de La Carraca, en Cádiz, para ser desarmado, ya que tenía previsto realizar una expedición a La Meca con peregrinos marroquíes.

De nuevo reintegrado a su actividad como transporte, el 12 de abril de 1937 el *Dómine*, escoltado por los cruceros *Baleares* y *Canarias* desde Melilla hasta Cherchel, navegaba hacia Italia en una nueva misión. Ya de regreso, entraba en Cádiz el 4 de mayo con la misma escolta que en el viaje de ida, aunque la protección se había iniciado esta vez en Spartivento. Los dos cruceros repostaron en el puerto gaditano. Como el material de guerra embarcado en Italia tenía como destino Sevilla, el *Dómine* salía de la capital gaditana hacia ese puerto para proceder a su descarga.

Continuó el *Dómine* realizando otros transportes de material de guerra desde La Spezia a puertos españoles, cambiando su nombre por el de *Stelvio* y su verdadera matrícula por otra de Génova; también se rebautizaba *Archenfels*, cambiando su bandera por la alemana. En una ocasión formó convoy con el *Marqués de Comillas* y en otra con el *Mar Cantábrico* —este último buque había sido apresado por el *Canarias* y adaptado como transporte—. El 7 de junio de 1937, el *Dómine* zarpaba de Cagliari rumbo a Palma de Mallorca junto a los cruceros auxiliares *Ciudad de Alicante*, *Mallorca* y la motonave *Mar Cantábrico*. El 9 de junio partían de Palma ambas motonaves, junto al crucero auxiliar *Rey Jaime I*, transportando diverso material de guerra y siendo escoltados en su viaje hacia el Estrecho por los cruceros *Baleares* y *Canarias*. Tanto el *Rey Jaime I* como el *Mar Cantábrico* tenían como destino Sevilla, mientras que el del *Dómine* era Cádiz. En algunas ocasiones el *Dómine* transportó oficiales y suboficiales italianos; como en el viaje iniciado el 27 de julio en La Spezia, en el que, además, se embarcaron cañones, obuses, carros y proyectiles, finalizando el periplo el 5 de agosto en Sevilla.

El 12 de septiembre de 1937 el *Dómine* formaría nuevamente convoy con el *Marqués de Comillas*; salieron de Cádiz rumbo a La Spezia con la misión de cargar material bélico destinado al Cuerpo de Tropas Voluntarias italianas.

En este viaje se repatriaron militares italianos. Desde el puerto gaditano estuvieron escoltados por el crucero *Baleares* —reparado, aunque continuaba en precario, de las averías causadas en el combate de Cherchel— y el destructor *Velasco*; posteriormente se uniría a la misión de protección el *Canarias*. El día 15 arribaban al puerto italiano. La salida se efectuaba el 18, estando la escolta hasta Spartivento a cargo del *Ugolino Vivaldi*, destructor italiano. El *Dómine* transportaba piezas de artillería y proyectiles, además de material de recambio. Componían el personal de transporte un cónsul de milicias, oficiales y suboficiales de aviación en número de 139; los cruceros *Canarias* y *Baleares* se hicieron cargo de la escolta a partir del sur de Cabrera. En la mañana del día 22 arribaba el convoy al puerto gaditano.



El *Dómine*. Fuente: Compañía Trasmediterránea.

El 4 de abril de 1938, el *Dómine* sale de Cádiz para los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, al objeto de embarcar tropa. El día 12 arriba a Ceuta para desembarcar el destacamento transportado integrado por un capitán, un teniente, 4 sargentos, 8 cabos y 2.749 soldados, procediendo a continuación a Cádiz. Este viaje era el primero que se realizaba sin escolta, debido a la escasez de buques de guerra que la Armada nacional podía disponer para esos servicios. Para estos viajes se embarcaba en el buque-transporte un equipo de seguridad y protección, al mando de un teniente de navío, cuya misión era vigilar la derrota del buque y controlar las comunicaciones, además de procurar descubrir cualquier anomalía en el comportamiento de la tripulación. Lo que sí se mantenía era el previo reconocimiento aéreo de la derrota del buque, por si se detectaba alguna actividad enemiga.

Entre los meses de mayo y junio de 1938, el *Dómine* (camuflado con el nombre de *Stelvio*) efectuó dos viajes redondos desde Cádiz a La Spezia; en los viajes de regreso desde el puerto italiano se solía hacer escala en Palma de

Mallorca. En el primer viaje transportó soldados italianos y 10 tripulantes de un motovelero, así como diverso material bélico para el Ejército. En el segundo trasladó 400 legionarios italianos y 550 toneladas de material. Debemos anotar que en el primer viaje las operaciones de carga en el puerto de La Spezia, tuvieron que demorarse debido a que la estancia del *Dómine* en ese puerto coincidió con la visita de Hitler a Italia, por lo que se habían incrementado, notablemente, las medidas de seguridad (3).

En los meses de julio y agosto del mismo año, el *Dómine* realizó dos nuevos viajes entre los puertos de Cádiz y La Spezia. En el primero transportó 1.057 toneladas de material diverso, con destino al Cuerpo de Tropas Voluntarias italianas, y siete aviones despiezados. También viajaron 397 militares del Ejército italiano. En el segundo viaje, el *Dómine* cargó 10 cajas con tres ametralladoras y 80 cajas con 18.000 balas y otro material; estas ametralladoras iban a ser montadas en el crucero auxiliar *Mar Negro* (4).

El 5 de marzo de 1939, a las 15.15, el *Dómine* salía de Cádiz para Málaga, adonde arribaba a las 02.00 del día siguiente; embarcaban en el puerto malacitano 2.880 hombres de la División 122 y 7.000 bombas de aviación, entre otro material. El mismo día 6 salía, a las 13.40 hacia Cartagena a una velocidad de 14 nudos. El día 7, por la mañana, el *Dómine* recibía el ataque de una de las baterías de Portman, ataque del que salió ileso. Cuando el buque *Mar Cantábrico* le comunicaba, a la voz, que desistiera de entrar en Cartagena y procediera a Málaga, fue atacado por cuatro aviones republicanos y, aunque parte de la metralla alcanzó al *Dómine*, no sufrió daños personales ni materiales. Una vez atracado este buque en Málaga, el 8 por la mañana, y tras desembarcar las tropas, subió a bordo un destacamento de Infantería de Marina, zarpando a continuación hacia Cádiz, en donde quedó atracado al amanecer del día 9.

Concluida la contienda civil, el *Dómine* fue reintegrado a la flota de la Compañía Trasmediterránea.

El *Dómine* en la posguerra española

Cuando finaliza la guerra civil española, el *Dómine* es asignado a la línea rápida Barcelona-Cádiz-Canarias hasta el 1 de junio de 1940, en que efectúa un viaje extraordinario entre Génova y Buenos Aires, escalando en Barcelona, Santa Cruz de Tenerife, Río de Janeiro, Santos y Montevideo, admitiendo carga general y pasaje; a su término se reintegra a la línea del golfo de Guinea, aunque alternándola con la de Barcelona-Cádiz-Canarias.

El 23 de febrero de 1943, el *Dómine* sufre un incendio cinco horas antes de arribar a Cádiz. El buque procedía de los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, y la causa del siniestro se atribuye a la combustibilidad de la

(3) *Ibidem*, pp. 2.327.

(4) *Ibidem*, p. 2.386.

envoltura del cargamento de plátanos que transportaba en la bodega número 3. Gracias al eficaz e intenso trabajo de la tripulación y a la colaboración de los bomberos gaditanos, que actuaron una vez estuvo el buque atracado, los daños materiales fueron mínimos y el *Dómine* pudo continuar viaje hacia Barcelona; se quemaron mil bultos de plátanos y cajas de tomates.

El 9 de enero de 1958, el *Dómine*, requisado por el Estado a consecuencia de la insurrección de Ifni, embarca tropa y material militar en el puerto de Valencia con destino a Cabo Juby. El mal tiempo a la llegada impide el desembarco y se refugia frente a Gran Tarajal (Fuerteventura), en donde permanece dos días. El día 17 entra en Las Palmas a repostar.

El 6 de febrero de 1960 salía el *Dómine* de Barcelona rumbo a Cádiz, y el día 8, cuando se encontraba a la altura de Sancti Petri, aborda al pesquero *Alejandro Soler*, de la matrícula de Cádiz, que regresaba al puerto gaditano una vez finalizadas las faenas de la pesca. El *Alejandro Soler*, de 60 toneladas de registro, sufre el impacto del *Dómine* a la altura del puente por la banda de estribor, hundiéndose en pocos minutos. A pesar de los esfuerzos realizados por las tripulaciones de ambos buques, sólo pudieron rescatar a doce de los trece hombres del pesquero. Se cree que el maquinista desaparecido quedó atrapado en el departamento de máquinas del buque. Se trataba de Manuel Fernández Ramayo, de cuarenta y ocho años y natural de Vigo, que dejaba viuda y dos hijos.

En diciembre de 1961, el *Dómine* se sometió en los astilleros de Astano, en Ferrol, a una gran carena que se prolongó hasta el 5 de febrero de 1963. En diciembre de 1962 ya se habían invertido en esas obras 30 millones de pesetas, pero de no haberse acometido esos trabajos el buque hubiera tenido que cesar en el contrato con el Estado.

En el mes de enero de 1976 se anunciaba, en distintos periódicos nacionales, la subasta del *Dómine*, que tendría lugar el día 30 a las doce de la mañana. El 28 de marzo llegaba a Avilés, remolcado por el *Sertosa XII*, donde sería sometido a la acción del soplete para convertirlo en chatarra. Vicente Martínez, en *El Eco de Canarias* del 11 de abril de 1976, lo despedía así:

«Del *Dómine* nos queda el recuerdo de sus buenos servicios, de su suave deslizamiento sobre el agua y de ese carácter tan marinero que se le atribuye a los barcos que han sabido afrontar, sin rendirse, más de cien temporales. Deja atrás una etapa en la que hizo de todo, incluso de barco de guerra, pues se recordará que el *Dómine* fue artillado durante el Movimiento Nacional y colaboró con la Armada en aguas del Norte y también del Atlántico. Transportó tropas desde Canarias y se convirtió igualmente en correo oficial. En su hoja de servicio figuran hechos tan históricos como el de haber transportado al general Franco desde Cádiz a Canarias, en febrero de 1936, para pocos meses después iniciar desde aquí el Levantamiento Nacional que terminó con el desorden de la Segunda República».

Viaje de peregrinación a La Meca

El Estado español, por decisión de Francisco Franco, organizó un viaje de peregrinación a La Meca, con el que se quería agradecer a las autoridades marroquíes la ayuda prestada al aportar a la causa nacional un gran número de combatientes integrados en las Fuerzas de Regulares y en otras unidades. La expedición estaba formada por autoridades de la zona del Protectorado, agricultores y pueblo en general. Este viaje tenía gran importancia y trascendencia desde el punto de vista político.



Comisión de peregrinos llegados de La Meca, en el Alcázar de Sevilla. Revista *Caras y Caretas* (Buenos Aires) 8 de mayo de 1937. Hemeroteca digital BNE.

El viaje del *Dómine* desde el Cantábrico hasta Ceuta fue muy accidentado, debido a que en el golfo de Cádiz varias unidades republicanas atacaron al buque de la Compañía Trasmediterránea, que tuvo que refugiarse en Sanlúcar de Barrameda. Ya en Ceuta, fue nuevamente bombardeado, aunque pudo iniciar el viaje con normalidad al no sufrir averías; para esta expedición el *Dómine* fue rebautizado *Mogreb-El-Aksa*. El buque estuvo escoltado por los cruceros *Canarias* y *Baleares* desde el 29 de enero de 1937, en que se inició la peregrinación, hasta la madrugada del día 31, en que el *Dómine* rebasó el meridiano de cabo Ténez; para el *Baleares* (comandado por el capitán de navío Manuel de Vierna y Belando) era su primera misión desde su entrada en servicio, el 27 de diciembre de 1936.

El *Dómine* permaneció tres semanas en Masaua, en la costa occidental del Mar Rojo. Al regreso de La Meca, el *Dómine* era nuevamente escoltado, por el *Canarias* y por los cruceros auxiliares *V. Puchol* y *A. Lázaro*, desde las proximidades de Cagliari hasta Cabo Ténez; posteriormente se les uniría el *Baleares*. Debemos reseñar que en esta misión de escolta colaboraba la Armada italiana. La fuerte protección de que se rodeaba al *Dómine* estaba justificada por la preocupación que sentían los mandos militares nacionales de que el buque pudiera sufrir un ataque de las fuerzas republicanas, con la consiguiente repercusión en la zona del Protectorado. Expresivo de esta inquietud es el hecho de que, cuando el *Dómine* regresaba de La Meca, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada sugería al almirante de la Flota que, si no existía peligro, se podría prescindir de parte de la escolta que protegía al *Dómine* y destinar sólo al *Canarias* para convoyarlo (5). El comentario del almirante de la flota, duro a juicio de los hermanos Moreno de Alborán y de Reyna, era el siguiente (6):

«El *Dómine* regresa del Mar Rojo con una peregrinación de moros notables que han estado en La Meca; el Generalísimo le da la mayor importancia a este buque, y es lógico pues cualquier accidente repercutiría enormemente en la zona española. Estoy dispuesto a añadirme a la escolta de este buque hasta que rebase la zona peligrosa. El Almirante Jefe del Estado Mayor quiere que yo adivine si hay o no buques rojos en la mar e insinúa que deje al *Dómine* con el *Canarias* para que el *Baleares* se dedique a perseguir motoveleros de puerto en puerto».

Otra transcripción que avala la citada intranquilidad (7):

«Por otra parte — expresa el Almirante en sus Memorias— el *Dómine* constituye mi principal objetivo y no debo dejarlo por ningún concepto. El enemigo sabe perfectamente que está en viaje desde Italia, anunciado a los

(5) *Ibidem*, pp. 1599-1560.

(6) *Ibidem*.

(7) *Ibidem*, p. 1601.

cuatro vientos, y sabe también donde estamos nosotros; si quiere disputarnos esta ganga, que venga a nuestro encuentro o se interponga en la línea Orán-Cartagena. La repercusión de cualquier percance al *Dómine* en la zona del Protectorado sería enorme. Por tanto, decido escoltarlo con los dos cruceros».

El día 28 de marzo, a mediodía, entraban sin novedad en Ceuta el *Baleares* y el *Dómine*, haciéndolo a continuación el *Canarias*. Un unánime aplauso por parte de los peregrinos musulmanes rubricaba el final feliz del viaje.

Una vez terminado el periplo, el *Dómine* zarpaba hacia Sevilla para que una comisión, compuesta por 1.200 peregrinos, pudiera agradecer al jefe del Estado, Francisco Franco, las facilidades que todos los integrantes de la expedición habían encontrado para viajar a La Meca; el acto se celebró en el Alcázar de Sevilla. Franco, que se encontraba en Salamanca, se trasladó a Sevilla en avión. Dos días permanecería el buque en la capital hispalense, y el domingo 4 de abril, a las seis de la tarde, el *Dómine* salía de Sevilla; previamente, el general en jefe de la Segunda División y del Ejército de Operaciones de Andalucía, Gonzalo Queipo de Llano, y otras personalidades subían a bordo del buque para cumplimentar al Gran Visir —Sidi Hamed El Garmia, jefe de la expedición— y a sus acompañantes. El alcalde de Sevilla, marqués de Soto Hermoso, recibía de la autoridad marroquí la cantidad de 500 pesetas para que fueran repartidas entre los más necesitados de la ciudad.

El *Dómine* en la II Guerra Mundial

Durante la II Guerra Mundial los buques de la Compañía Trasmediterránea soportaron, y sufrieron, los mismos controles que cualesquiera otros y estuvieron sometidos, permanentemente, a la vigilancia de los Aliados, que trataban de evitar cualquier ayuda a favor del Eje.

Si nos referimos al *Dómine*, el día 6 de septiembre de 1940 zarpaba (8) de Santa Isabel de Fernando Poo con destino a Santa Cruz de Tenerife en línea regular; el día 16, a las siete de la tarde, un crucero británico ordenó al capitán del correo de la Compañía Trasmediterránea que detuviera su marcha, desplazándose hasta su costado una motora tripulada por personal armado. Previamente, le habían ordenado que no hiciera uso de la estación de radiotelegrafía. Un teniente (9) de navío, al mando de tres oficiales y 13 marineros, se hizo con el mando del *Dómine* y, tras comprobar el *navicert*, lo condujo a Freetown (Sierra Leona). Una vez atracado, y tras comprobar

(8) Jable. Archivo de prensa digital. ULPGC <http://jable.ulpgc.es>.

(9) RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: *Objetivo África. Crónica de la Guinea española en la II Guerra Mundial*. Huelva, 2004, p. 207

los marineros la carga de la bodega y registrar los camarotes de los pasajeros extranjeros, desembarcaron a un radiotelegrafista italiano y a un fogonero, tripulantes del buque *Duchessa d'Aosta*; al segundo le habían amputado, días antes, una pierna en una intervención quirúrgica. También fueron desembarcadas varias señoras que, al igual que los marinos citados, formaban parte del pasaje. Al día siguiente fueron reintegradas al buque las dos señoras de mayor edad, de nacionalidad alemana, y se llevaron a dos pasajeros belgas (10). El día 28, el *Dómine* era autorizado a zarpar hacia su destino, tras sufrir la incautación de la correspondencia que portaba, arribando a Santa Cruz de Tenerife el 3 de octubre y saliendo a continuación para Cádiz y Barcelona.



El *Dómine* en Ferrol mientras lo adaptaban como crucero auxiliar. De *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, de Rafael González Echeagaray, <http://www.trasmeships.es>

Nuevamente, el 28 de octubre de 1940 el *Dómine* tuvo que permanecer en las proximidades de Gibraltar, con las máquinas paradas durante veinticinco minutos, para ser sometido al control británico; el buque había salido de Barcelona dos días antes. Tras la escala en Cádiz, en donde embarcó pasaje y correspondencia, y cuando se encontraba a unas 14 millas de ese puerto, un bou inglés le ordenó parar máquinas. A pesar de que el capitán del *Dómine* comunicó a los marinos ingleses que el buque ya había sido sometido al control de Gibraltar, le requisaron 50 sacas de correspondencia ordinaria, respetando el resto de los envíos certificados y los 780 paquetes postales que llevaba.

(10) *Ibidem*.



El *Dómine* en Guinea durante la IIGM. Archivo Francisco Sánchez, <http://www.trasmeships.es>

El siguiente control (11) que sufriría el *Dómine* sería a la altura de Acra (Ghana) el 18 de octubre de 1941. Navegaba el buque hacia Santa Cruz de Tenerife procedente de Santa Isabel de Fernando Poo, de cuyo puerto había zarpado cinco días antes, cuando un patrullero inglés lo interceptó y, tras comprobar la documentación, detuvo a dos pasajeros italianos y a tres alemanes, que fueron trasladados a Acra. En esta misma zona volvió el *Dómine* a soportar un nuevo control (12) en junio de 1942.

El día 24 de septiembre de 1943, a las 17.15, nuevamente sufría el *Dómine* otro control por parte de las autoridades británicas. El buque había salido de Santa Isabel de Fernando Poo el día 20, rumbo a Las Palmas de Gran Canaria con pasaje y carga; a la hora citada, y encontrándose frente a la costa de Liberia, la corbeta inglesa *K-39* le ordenó detenerse (13). Tras subir a bordo un piquete armado, y comprobar el preceptivo *navicert*, se solicitó la presencia del pasajero Ángel Sánchez Artero, a quien se le retuvieron documentos personales y se le incomunicó; también un pasajero de primera clase, un caíd árabe, fue interrogado y parte de su equipaje decomisado (14). El *Dómine* fue obligado a dirigirse a Freetown vigilado por la corbeta inglesa; el día 26 fondeaba en el citado puerto, siendo interrogados los pasajeros sospechosos. Tras la devolución parcial de las pertenencias retenidas a ambos pasajeros, el buque pudo continuar su viaje al día siguiente y arribar a Las Palmas el 2 de octubre.

(11) *Ibidem*, p. 210.

(12) *Ibidem*.

(13) *Ibidem*, pp. 209-210.

(14) *Ibidem*.

Ramírez Copeiro del Villar nos relata una nueva inspección de la flota británica efectuada sobre el *Dómine* en los primeros días de febrero de 1944. El buque había salido de Valencia para Cádiz, Las Palmas y Tenerife con escala final en Santa Isabel de Fernando Poo, y al segundo día de navegación, cuando el buque abocaba el estrecho de Gibraltar, sobre las cuatro de la tarde, una patrullera británica ordenó al correo de la Compañía Trasmediterránea parar máquinas. Una vez a bordo, los oficiales y los marineros de la patrullera procedieron, tras hacerse con el control del buque, a registrar los camarotes de los pasajeros. Tras un breve interrogatorio, desembarcaron y ordenaron al *Dómine* proceder a Gibraltar; dos noches permaneció el buque retenido, sufriendo un nuevo registro y siendo, finalmente, autorizado para continuar su viaje.

El autor de este artículo estuvo realizando en los años sesenta del siglo pasado parte de sus prácticas de alumno en el *Dómine*; tripulantes veteranos relataban que en algunos de los controles marítimos llevados a cabo por la Armada británica, y mientras los destructores escoltaban al correo de la Compañía Trasmediterránea, lanzaban cargas de profundidad por la popa del barco; también eran habituales los disparos de ametralladora con balas trazadoras. Con estas acciones trataban de evitar que los submarinos alemanes entraran en el Mediterráneo amparándose en la estela del buque.

Conclusión

Durante la guerra civil española, la Compañía Trasmediterránea fue la naviera más directamente involucrada en la contienda desde la zona nacional, debido a las especiales características de sus unidades y a causa de las líneas a que estaban asignadas. La Compañía Trasmediterránea sufrió durante la contienda la pérdida de 16 buques, todos ellos al servicio del Frente Popular; de ellos se reflotaron cinco, tres se quedaron definitivamente en Rusia y los restantes fueron declarados pérdida total.

Respecto al *Dómine* podemos decir que en sus cuarenta y un años de vida marinera cumplió, con creces, los objetivos que la naviera le trazó desde su entrada en servicio. Tanto en tiempo de paz, desarrollando una intensa actividad comercial, como en período de guerra, colaborando con la Armada en misiones de transporte, el *Dómine* contribuyó a que la labor de la naviera fuese sobradamente reconocida. El presidente de la Compañía Trasmediterránea, Ernesto Anastasio Pascual, resumía al final de la guerra civil española la actuación de la empresa durante el conflicto:

«Podemos sentirnos orgullosos de nuestra aportación a la causa de España. El Caudillo nos ha honrado con su retrato dedicado a la Compañía, que preside y presidirá todas nuestras reuniones y actuación, y el ilustre Almirante D. Juan Cervera Valderrama, Jefe del Estado Mayor de la Marina durante toda guerra, ha consignado en el suyo estas palabras, que son nuestra ejecutoria: A la Compañía Trasmediterránea Española, al terminar con la gloriosa victoria la guerra, en que puso al servicio de la causa de Dios y de la Patria todo cuanto tuvo y pudo».



El *Dómine* transportando tropa. Cabo Juby, 1957,
<http://www.trasmeships.es>



Bibliografía

- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Historia de la Flota*. Compañía Trasmediterránea. Madrid, 1998.
- FONT BETANZOS, Francisco: *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea: Evolución económica y comercial en el siglo xx*. Tesis Doctoral. Cádiz, 2009.
- GÓMEZ SANTOS, M.: *Todo avante*. Compañía Trasmediterránea. Madrid, 1991.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La Marina Mercante y el tráfico Marítimo en la Guerra Civil*. Editorial San Martín. Madrid, 1977.
- MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Gráficas Lormo, S.A. Madrid, 1998.
- RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: *Objetivo África. Crónica de la Guinea española en la II Guerra Mundial*. Huelva, 2004.
- Archivo Compañía Trasmediterránea.
Biblioteca Virtual de Prensa Histórica.
Hemeroteca ABC.
Hemeroteca *La Vanguardia española*.
Hemeroteca *La Guinea española*.
Hemeroteca digital Biblioteca Nacional de España.
<http://www.raimonland.net>
<http://www.trasmeships.es>
Jable. Archivo de prensa digital. ULPGC <http://jable.ulpgc.es>

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

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

NÚMEROS SUELTOS:

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

LA HISTORIA VIVIDA

El Alfonso XIII ¡a flote!

Fernando de la GUARDIA

Por fin, después de un sueño letárgico que ha durado cuarenta y un días, el vapor pesquero *Alfonso XIII*, matrícula de Ferrol y propiedad de Luis Lami-gueiro, despertó de la cama de arena donde, al parecer, se hallaba cómodamente desde la madrugada del 23 de febrero de 1908, cuando un temporal rompió las amarras del barco y lo arrojó contra la playa de La Concha, donde varó, quedando en reposo durante este tiempo.

La puesta a flote fue un verdadero acontecimiento. Desde antes de las dos de la tarde, un gentío inmenso comenzó a congregarse en el paseo de La Concha, Monte-ruso, parque de Alberdi-Eder y muelles próximos para ver la maniobra de puesta a flote del *Alfonso XIII*. La expectación era enorme: nunca antes, ni cuando la ciudad era visitada por buques o personalidades extranjeras, la bahía había presenciado un hecho así. La operación se preveía difícil, y su desarrollo, complicado según los técnicos marítimos.

Las condiciones atmosféricas del 23 de febrero de 1908 eran favorables. La marea viva ayudaba a la operación. La parte de proa flotaba ligeramente al impulso de las olas; pero la popa, más pesada, continuaba enterrada en la arena, como si ésta quisiera retener al *Alfonso XIII* indefinidamente, prolongando el abrazo entre ambos.

Al comienzo de la pleamar (15.15), el barco empezó a sentir el impulso de la marea y se observa un ligero balanceo. El remolcador *Finisterre* empezó a hacer esfuerzos, cobrando del cable metálico con el que estaba amarrado al barco. Cuando mayor era el interés y el esfuerzo iba en aumento, se oyó un ruido en la maniobra, dejando de funcionar el remolcador. Un fallo en la maniobra de remolque y en los cables de tracción suspendió momentáneamente —quince largos minutos— la maniobra de reflotar el vapor. El público, muy atento, se dio cuenta de la situación, y el pesimismo empezó a hacer mella entre los asistentes, pensando que el *Alfonso XIII* nunca volvería a navegar.

Pasados estos minutos, y después de analizar lo ocurrido, el remolcador continuó con la maniobra. Con alegría se observa el movimiento de las hélices formando pequeños remolinos en el agua. El vapor comienza a moverse ligeramente, se perciben pequeños saltos, dando síntomas claros de querer volver a su estado natural. Poco a poco, el vapor pesquero *Alfonso XIII* dejaba la arena de la playa y empezaba a deslizarse lentamente sobre el agua como si despertara de un sueño profundo.

El entusiasmo fue indescriptible. Las señoras agitaban los pañuelos, y los hombres, los sombreros y las boinas. Desde La Concha y las terrazas del Casi-

no y del Club Náutico se lanzaron cohetes y chupinazos. El *Alfonso XIII* y el remolcador *Finisterre* izaron sus banderas y gallardetes en señal de júbilo. Los buques fondeados hacían sonar las sirenas saludando, dando la bienvenida al buque en su primera singladura.

Los ciudadanos en general, al oír el estampido de los cohetes y el prolongado sonido de las sirenas de los barcos, abandonaron el trabajo y se trasladaron a las inmediaciones del paseo de La Concha para unirse al espectáculo. El día estaba radiante e invitaba a todos a disfrutar. Pero donde el entusiasmo llegó al colmo fue entre la gente de la plaza. Los bañistas y caseteras bailaban y corrían agitando pañuelos y banderitas. Por la tarde la ciudad quedó paralizada; se cerraron los comercios y San Sebastián se convirtió en una fiesta. Para la colonia veraniega fue el primer festejo de la temporada.

Una vez amarrado el *Alfonso XIII* a una de las boyas de la bahía, acudieron en botes numerosas personas a felicitar al señor Rey, encargado de los trabajos y representante de la compañía, por el éxito de la operación. También subieron a bordo autoridades y una comisión de socios del Club Náutico, con una caja de botellas de champán para brindar por el feliz desenlace. Por la noche, el señor Rey obsequió con una cena a los técnicos y a los obreros que habían trabajado a sus órdenes, de quienes el señor Rey hizo grandes elogios reconociendo el esfuerzo prestado. A los pocos días, el *Alfonso XIII* fue remolcado a Pasajes, donde se le efectuaron las reparaciones necesarias y se hizo entrega de él a la casa armadora.

Las tentativas anteriores, llevadas a cabo por una compañía francesa de Bayona, para poner a flote el vapor pesquero, fueron inútiles y la maniobra se abandonó por imposible.

Al día siguiente, la prensa donostiarra comentaba: «Parece que falta algo, oíamos decir ayer, a algunas personas que llegaban a La Concha y miraban la playa libre y despejada ya de todo obstáculo. Efectivamente, nos habíamos acostumbrado a ver al *Alfonso XIII* interceptando la hermosa playa, lo considerábamos ya casi como cosa integrante de la misma y se nos hacía raro el ver La Concha sin que el negro casco del buque rompiera la hermosa armonía del fino arenal».

Es curiosa la coincidencia de que el vapor *Alfonso XIII* lleve el nombre de un monarca y que su salvador haya sido un Rey. Así, un Rey ha destronado a otro rey, el *Alfonso XIII*, del lugar donde permanecía .

DOCUMENTO

Viaje a Italia de don Juan de Austria (1575)

A principios de 1575, don Juan de Austria había venido a España para obtener del rey Felipe II, su hermano, el nombramiento de lugarteniente general de todos los dominios españoles en Italia, y la concesión del tratamiento de infante de Castilla. Obtuvo lo primero, pero sólo buenas palabras sobre la segunda petición. Después de visitar las obras del monasterio de El Escorial —donde se despidió de doña Magdalena de Ulloa, que le había educado durante su infancia—, don Juan pasó a Aranjuez, en abril de 1575, para recibir instrucciones del rey respecto a sus nuevos cometidos en Italia. De allí partió hacia Cartagena, donde embarcó para salir a la mar, con 30 galeras, el día 9 de mayo de 1575. Llegó a La Spezia el 9 de junio, tal como relata el príncipe en el interesante documento hológrafo que va a continuación: una carta dirigida a su íntimo amigo y consejero García de Toledo, a la sazón virrey de Sicilia, fechada en La Spezia el 10 de junio de 1575.

La misión de don Juan en Italia era pacificar las revueltas de la república de Génova, que desde los tiempos del emperador Carlos V estaba bajo el protectorado de la monarquía española, y preservarla de cualquier tentativa de los turcos. Entretanto, su fiel secretario, Juan Escobedo, según la carta oficiaba de enlace ante el papa Gregorio XIII para conseguir el sueño dorado de su señor: la conquista de Inglaterra y su proclamación como rey de aquella nación. Pero la idea no era del agrado de Felipe II, y tres años más tarde Escobedo pagaría con su vida, asesinado por Antonio Pérez, la lealtad que siempre profesó a don Juan de Austria.

1828

1828

Gracia

El Sr. Don Juan de Alvarado ca. 18.

Al muy fto. señor El Sr. Don Juan
de Alvarado

1575-junio-10, La Spezia

Carta

El señor Don Juan al muy ilustre señor, el señor Don García de Toledo, virrey.

Original, firma y postdata autógrafa de Don Juan.

Viaje de Cartagena a La Spezia.

Acogimiento que le han hecho los de Génova. Despacha al secretario Juan de Escovedo, para que dé cuenta a S.M. del estado de todo y de lo que conviene hacer a su servicio. Necesidad de mantener a la gente levantada aunque no haya armada del turco para lo que se pudiera ofrecer.

«Muy ilustre señor:

Desde Cartagena, a los 5 del pasado avisé a vuestra merced que mi partida de allí sería con el primer tiempo. Partí a los 9 y por mucha diligencia que procuré usar por llegar a Italia, no fue posible arribar aquí antes de los 9 del presente. Lo que ha pasado en la navegación y el acogimiento que me han hecho los de Génova reservo a la vista pues ha de ser tan presto. Diré solamente que habiéndome detenido tres o cuatro días a esperar al marqués de Ayamonte y dar orden en algunas cosas que aquí hay que despachar, seguiré mi camino a esa ciudad, y que por no traer resolución tal de lo que se habrá de hacer que prevenga a lo que ahora corre de Génova, me ha parecido despachar desde aquí al secretario Juan de Escovedo para que dé cuenta a S.M. del estado de todo y de lo que parece a los que aquí estamos que conviene a su servicio. Y entre tanto que tengo respuesta no despediré a la gente que está levantada, pues aunque no haya armada del turco, o veo cosa que más convenga al presente que tener recogidas las fuerzas de Su Majestad para el efecto que querrá que se haga o para lo que se podrá ofrecer. Recibiré contentamiento que vuestra merced piense sobre todo, entre tanto que yo voy, para que a la vista me pueda decir lo que le ocurre. Guarde nuestro señor la muy ilustre persona de vuestra merced como desde de La Spezia, en galera, a 10 de junio 1575.»

De propia mano de don Juan de Austria:

«Yo seré luego, plaziendo a Dios, allá a dar cuenta de mí y de lo de por acá, y podré tanto mejor hazer quanto que a la fe me voy metiendo a más andar muy desvengozadamente por las puertas de esa casa, con la mayor hambre que he sentido jamás y tanta que quiero para mí sólo los regalos de ella, como dirá don Luis, que va delante a gozar el hizo nuevo que sea muy enhorabuena nacido. Y pues seré a [hí] tan presto remito a entonces lo demás que es para presencia.

A servicio de vuestra merced.»

Don Juan [de Austria]

Col. González-Aller (Archivo Museo Naval, Madrid. Ms 2591.11)

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

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

El Museo de Pontevedra (*)

El Museo de Pontevedra nació, bajo los auspicios de la Diputación Provincial, el 30 de diciembre de 1927. Su apertura al público tuvo lugar dos años más tarde, en el mes de agosto. Se rige por un patronato con personalidad jurídica propia, presidido por el titular de la Diputación pontevedresa.

En un principio el museo recibió acomodo en un bello inmueble dieciochesco emplazado en el recinto monumental de la ciudad: el edificio levantado en 1760 por el latinista José Castro Monteagudo. Ampliado con posterioridad, se irán incorporando a él, paulatinamente, otros edificios hasta completar los cinco que actualmente albergan sus colecciones. Cuatro de ellos, los denominados García Flórez (s. XVIII) Fernández López (s. XX), Sarmiento (s. XVIII), y el ya citado José Castro Monteagudo, se encuentran muy próximos. El quinto, las Ruinas de Santo Domingo, fuera del núcleo histórico de la ciudad, es sin embargo el más antiguo y está integrado por los valiosos restos conservados, que datan de los siglos XIV y XV, del complejo arquitectónico (iglesia y dependencias) que poseyeron en Pontevedra los frailes dominicos.

Dos rasgos caracterizan los fondos que custodia y exhibe en sus dependencias el Museo de Pontevedra: su extraordinaria riqueza y su acusada diversidad. La denominación de las diferentes salas que citamos más abajo es muestra fehaciente de este hecho.

El Museo de Pontevedra es también un importante centro de investigación. Sus programas de trabajo, centrados prioritariamente en el estudio de sus fondos y en el análisis histórico, artístico y arqueológico de la provincia, abarcan con frecuencia la totalidad de Galicia. Cuenta con un riquísimo archivo documental cuyo contenido se extiende desde la Edad Media hasta el siglo actual, un excelente archivo gráfico y una biblioteca con más de 90.000 volúmenes especializada en temas de Galicia, Arte, Historia y Arqueología, y alrededor de 4.000 títulos de publicaciones periódicas.

El Museo edita, desde 1942, un excelente *Boletín* anual, convoca concursos escolares, organiza periódicamente exposiciones y programa con frecuencia cursos, coloquios, conferencias y conciertos, algunos con arraigo ya en la vida musical de la ciudad y de la misma Galicia. Veamos en titulares la distribución y contenido de los distintos edificios.

(*) Tomamos la información del políptico *Museo de Pontevedra*, editado por la Diputación de Pontevedra (s/f) y patrocinado en su día por Caixa de Pontevedra (*N. de la R.*)

Edificio Castro Monteagudo. Planta baja

- Arqueología I.
- Arqueología II.
- Orfebrería prerromana y romana. Orfebrería popular.
- Orfebrería civil. (Col. Fernández de la Mora y Mon).

Planta primera

- Sala de Tablas I. Pintura gótica.
- Orfebrería religiosa.
- Sala de Tablas II. Pintura renacentista.
- Sala de pintura española I.
- Sala de bodegones.
- Sala de pintura española II.
- Salón noble. Pintura de los Países Bajos
- Sala de la pintura italiana.

Edificio García Flórez. Planta primera

Iconografía de Santiago.
Azabaches.
Sala de grabado compostelano.
Salas navales I. Orígenes de la Marina.
Salas navales II.
Despacho de Méndez Núñez.
Fragata *Numancia*.

Planta baja

Cámara de la *Numancia*.
Sala de mareantes.
Capilla de San Telmo.
Sala de escultura religiosa I.
Sala de escultura religiosa II.
Sala de escultura religiosa III.

Planta segunda

- Vidrio de la Granja. Cerámica de Puenteceures.
- Cocina tradicional gallega.

- Sala romántica
- Sala de Castelao.
- Loza de Sargadelos.

Edificio Sarmiento. Planta primera

Exposiciones temporales I.
Arte gallego contemporáneo I.
Sala de la Peregrina.
Sala de Pontevedra.
Arte gallego, ss. XVI-XVIII.

Planta segunda

- Fonógrafo.
- Cantorales.
- Azulejos.
- Exposiciones temporales II.
- Arte gallego contemporáneo II.
- Arte gallego contemporáneo III.
- Dibujo gallego.
- Grabado gallego.

Planta baja

- Grabados prehistóricos.
- Aras galaicorromanas.
- Estelas funerarias galaicorromanas.
- Miliarios.
- Alfarería popular de Galicia (Col. Luciano García Alén-María García Ayaso).
- Arte tardorromano y altomedieval.

Están instalados en este inmueble los talleres de restauración, arqueología, carpintería y mantenimiento, así como el laboratorio fotográfico y almacenes diversos.

Edificio Fernández López. Planta primera

- La época de Goya y sus discípulos.
- Pintura Romántica.

- Pintores catalanes.
- Impresionismo.
- Generación de 1860.
- Sorolla y lo sorollesco.
- El Modernismo orientalista.
- De Gonzalo Bilbao a Vázquez Díaz.
- Pintores vascos.
- El Cubismo y otras vanguardias.

Ruinas de Santo Domingo

Además de los restos arquitectónicos conservados en su propio emplazamiento (cabecera compuesta por cinco ábsides y parte del hastial sur del crucero), se exponen otros que también pertenecieron a este recinto (entrada a la sala capitular, sepulcros, rosetón, capiteles...) y unos terceros procedentes de diferentes lugares de la ciudad, de la provincia y de otras partes de Galicia (capiteles románicos y góticos, fragmentos de baldaquinos, imágenes escultóricas, laudas gremiales, escudos de armas y otros).

Los interesados en obtener más información general o especializada, pueden dirigirse a:

Museo de Pontevedra
Pasantería, 10. 36002 Pontevedra
Telfs.: 85 14 55/84 32 38
Fax: 84 06 93.

NOTICIAS GENERALES

CARTOGRAFÍA

Seminario Internacional sobre Cartografía Hispánica. Madrid, España

Organizado por la Real Liga Naval Española y la Real Sociedad Geográfica, con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 23, 24 y 25 del pasado mes de marzo de 2010, se celebró en Madrid un seminario internacional sobre cartografía hispánica con el subtítulo «Imagen de un mundo en crecimiento».

El tema general del seminario se planteó en las reuniones de la Liga Naval Española y de la Real Sociedad Geográfica como continuación de una obra precedente de estas dos instituciones surgida hace un año: *Cartografía medieval hispánica. Imagen de un mundo en construcción*, y en total cooperación decidieron impulsar la prosecución de los trabajos con un nuevo libro y con un seminario internacional. Así, la temática de este seminario se ajusta a la prosecución del seminario y libro precedentes en toda la extensión del término, aunque no se trata de una segunda parte ni de un segundo tomo porque sus contenidos son ostensiblemente diferentes.

El programa, cuyas sesiones tuvieron lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, c/Juan de Mena, 7, con hora de comienzo a las 17h 15mn, fueron desarrolladas a lo largo de los tres días de la forma siguiente, una vez hecho el saludo por el almirante general jefe del Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo García y de la presentación a cargo del profesor Juan Velarde Fuertes, presidente de la RSG y vicepresidente de la Real Academia de Ciencias Políticas y Morales:

— 23 de marzo de 2010

«Cartografía y Lenguaje», por el prof. doctor Jon Juaristi, catedrático de la Universidad de Alcalá de Henares.

«Cartografía, arma y herramienta», por el prof. doctor José Antonio Fernández Palacios, presidente de la RLNE.

«Imágenes específicas del cielo y de la tierra», por el prof. doctor Mario Ruiz Morales de la Universidad de Granada, de la RSG.

«Cartografía de España», por el prof. doctor Joaquín Bosque Maurel, catedrático de la UCM, de la RSG.

«Tradición y progreso en la Casa de la Contratación», por el prof. doctor Mariano Cuesta Domingo, catedrático de la UCM, de la RSG.

— 24 de marzo de 2010

«Los atlas de España entre 1503 y 1810», por el prof. doctor Antonio Crespo Sanz, de la Universidad de Valladolid, de la RSG.

«Cartografía portuguesa, hasta el Oriente. Dos primordios à representaçao do Indico», por el prof. doctor C. Domingues, catedrático de la Universidad de Lisboa.

«Representaciones del Oriente y de lo oriental en la cartografía histórica y literaria de la Edad Media», por el prof. doctor Miguel Luque Talaván, de la UCM, de la RSG.

«Actividad náutica y cartografía hidrográfica», por Luisa Martín-Merás Verdejo, directora técnica del Museo Naval de la Armada, en Madrid.

«El marino ilustrado Vicente Tofiño y el Real Observatorio Astronómico», por el prof. doctor Francisco J. González González, director técnico del Archivo y de la Biblioteca del Real Observatorio Astronómico de Marina.

«Cartografía hidrográfica española desde Vicente Tofiño», por Francisco J. Carrillo de Albornoz, director del Instituto Hidrográfico de la Marina.

— 25 de marzo de 2010

«Grandes viajes en el espacio hispánico, nuevos mapas», por el prof. doctor José Cruz Almeida, IGN y RSG.

«Un paisaje, diversas representaciones: los mapas de las relaciones geográficas de la nueva España», por el prof. doctor José Luis de Rojas, de la UCM.

«Las *civitates orbis terrarum*: memoria gráfica del nacimiento de una Europa urbana y de un mundo en plena expansión», por el prof. doctor Felipe Hernando, titular y vicedecano de la UCM, de la RSG.

«Cartografía política. Brasil», por la prof. doctora María del Carmen Martínez Martín, titular de la UCM, de la RSG.

«Medidas de la Tierra; medidas en el mapa», por el doctor Alfredo Surroca Carrascosa, de la RLNE, de la RSG.

«Mapas espontáneos. Los eclesiásticos, desde la improvisación a la ciencia», por el prof. doctor Mariano Cuesta Domingo, catedrático de la UCN, de la RSG.

«Cartografía de Portugal», por la prof. doctora Manuela Mendonça, catedrática de la Universidad de Lisboa y presidenta de la Academia Portuguesa de Historia.

El libro, que se presentará en breve, contará con las colaboraciones concretas de los especialistas que relacionamos a continuación:

Luis Aires-Barros, presidente de la Sociedad de Geografía de Lisboa.

Ángela Domingues, del Instituto de Investigação Científica Tropical de Lisboa.

João Abel de Fonseca, presidente del Consejo Superior del Instituto de Cultura Europea y Atlántica de la AMP, de la Sociedad de Geografía de Lisboa.

Îtsvan Ráikóczi, de la Universidad de Budapest y del Internaxional Committee for the History of Nautical Sciences.

Isabel Vicente, profesora y vicerrectora de la Universidad de Valladolid.

Jesús Varela, catedrático de la Universidad de Valladolid, de la RSG.

Carmen Liter, directora de la cartoteca de la Biblioteca Nacional de España.

Carmen Manso, directora de la cartoteca de la Real Academia de la Historia.

Javier Antón Burgos.

Lorenzo E. López y Sebastián, de la UCM, de la RSG.

María del Pilar Cuesta, del Catálogo colectivo del Patrimonio Bibliográfico del Ministerio de Cultura.

Violeta Infante.

José A. Jiménez.

Estaba prevista la concesión de créditos de libre configuración por la Universidad Complutense de Madrid.

Para más información dirigirse a:

realliganaval@terra.es

secretaría@realsociedadgeografica.com

Grupo de Investigación Complutense «Expansión europea»: Telf. 91 394 57 91

XIV Jornadas de Historia Militar. Madrid, España

Organizadas por la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), que preside el almirante director del CESEDEN, Rafael Sánchez-Barriga Fernández, durante los días 28 y 29 del mes de abril de 2010 tuvieron lugar en Madrid las XIV Jornadas de Historia Militar, con el tema «Los orígenes de la guerra en la Europa occidental, edades antigua y media».

En el desarrollo de las jornadas se pronunciaron tres conferencias, una durante la primera jornada y dos durante la segunda, en horario de tarde, comenzando a las 6 horas; así:

— 28 de abril de 2010

Primera jornada. Luego de la presentación del almirante director, Rafael Sánchez-Barriga, y de la introducción por don Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, vicepresidente de la CEHISMI, tuvo lugar la primera conferencia:

«Hispania y los orígenes de la guerra en la Europa occidental», por D. Martín Almagro Gorbea, académico de la Historia.

— 29 de abril de 2010

Segunda jornada

«La Historia Militar de España en la Edad Media», por D. Miguel Ángel Ladero Quesada, académico de la Historia.

«La Marina medieval española», por D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, vicepresidente de la CEHISMI.

Para más información dirigirse a:

XIV jornadas de Historia Militar.

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDÉN).

Paseo de la Castellana, 61, Madrid.

Telf.: 91 348 25 82/83.

Nota. La Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI) fue aprobada por la Junta de Jefes de Estado Mayor en 1980, y se reorganizó posteriormente como Comisión Nacional afiliada a la Comisión Internacional de Historia Militar (CIHM) para atender a los compromisos internacionales derivados de esta adscripción (OM 245/1999). Esta Comisión Internacional tiene por cometido «agrupar a los representantes de todas las instituciones civiles y militares (universidades, centros de estudios, archivos, bibliotecas y museos), así como a los investigadores que en sus países respectivos se consagran, en uno u otro aspecto, a la Historia Militar en su sentido más amplio». Entre las funciones encomendadas a la CEHISMI destaca la de «desarrollar actividades relacionadas con la Historia Militar en aquellos aspectos que no afecten exclusivamente a un solo ejército».

Jornadas de Historia Marítima. San Fernando, Cádiz

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval y el Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz), durante los días 5 y 6 de mayo de 2010 se cele-

braron en esta ciudad unas jornadas de Historia Marítima con el título «1810: la Armada y la Real Isla de León», jornadas encuadradas en los actos conmemorativos del bicentenario de las primeras sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias de 1810, que sentaron las bases de la soberanía popular.

La ciudad de San Fernando, que por su condición de ciudad departamental ha mantenido siempre fuertes vínculos con la Marina, ha contado con el Instituto de Historia y Cultura Naval para programar en íntima colaboración estas jornadas de Historia Marítima, y desarrollar sus ponencias precisamente en la que se llamó Isla de León, para destacar la importante intervención de la Marina de la mano de marinos sobresalientes en el empeño del pueblo por defender el último reducto patrio de las hasta entonces arrolladoras fuerzas napoleónicas. La programación se hizo de la forma siguiente:

— Miércoles 5 de mayo de 2010

La sesión de apertura corrió a cargo del alcalde de San Fernando D. Manuel María de Bernardo Foncubierta y del contralmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval D. Gonzalo Rodríguez González-Aller,

«La Marina en el asedio de la Isla de León», por D. José Cervera Pery, general auditor (R) del Cuerpo Jurídico Militar.

«Diego de Alvear y Ponce de León, brigadier de la Armada», por D. José Enrique de Benito Dorronsoro, vicealmirante (R).

— Jueves 8 de mayo de 2010

«Marinos gobernadores militares de la Isla de León durante el asedio», por D. Manuel E. Baturone Santiago, capitán de Navío (R).

«Las fuerzas sutiles españolas en la Guerra de la Independencia», por D. Mariano Juan y Ferragut, capitán de Navío (R).

Las sesiones, de una hora, tuvieron lugar en el Centro de Exposiciones y Congresos «Cortes de la Real Isla de León», C/ Real. 11100 San Fernando (Cádiz).

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval. C/ Juan de Mena, 1, 28014 Madrid.

Tlf.: 91 3795050. Fax: 91 379 5945

C/e: ihcm@fn.mde.es

Oficina del Bicentenario, C/ Isaac Peral 34. 11100 San Fernando (Cádiz)

Telf.: 956 94 42 10

Internet: www.sanfernando2010.com

MUSEOS

IV Premio de Investigación «Port de Tarragona». Tarragona, España

La Autoridad Portuaria de Tarragona convoca el IV Premio de Investigación «Port de Tarragona» con el objetivo de fomentar la investigación sobre el Puerto de Tarragona y su entorno más inmediato. Se trata de un certamen bienal que premia el mejor proyecto de investigación inédito relativo a cualquier aspecto científico o humanístico tocante al Puerto de Tarragona o a su área de influencia.

El premio tiene una dotación económica de 6.000 euros, que se harán efectivos en tres pagos: el 25% del total a la entrega del premio, otro 25% cuando el tutor haya aprobado el segundo informe del trabajo, y el restante 50% cuando el trabajo esté terminado.

Pueden optar al premio aquellos estudiosos e investigadores que, tanto a título individual como colectivo, presenten proyectos de investigación ajustados a las bases publicadas.

La memoria del proyecto deberá tener una extensión de entre 20 y 40 hojas de tamaño DIN A4, y el total, una extensión mínima de 180 hojas y máxima de 250 mecanografiadas a doble espacio. Se presentarán cinco copias de la memoria del proyecto, que deberán incluir:

- los objetivos y la justificación del proyecto;
- un esquema desarrollado del trabajo;
- las fuentes documentales que se van a manejar;
- las fuentes bibliográficas y hemerográficas;
- una relación de las imágenes, ilustraciones y planos;
- el programa y el calendario de trabajo;
- el *curriculum vitae* del aspirante, en un máximo de cinco hojas.

El plazo de presentación de los trabajos terminará a las 14.00 del 30 de noviembre de 2010.

El autor del proyecto premiado tendrá la obligación de presentar un informe trimestral a un tutor designado por el jurado. El plazo que se concede para terminar el trabajo será de un año a partir de la fecha de su concesión, prorrogable por un período máximo de seis meses, previa solicitud del interesado y con el correspondiente informe del tutor.

La Autoridad Portuaria de Tarragona publicará el trabajo premiado y se reserva el derecho de hacerlo de forma completa en formato papel y un resumen en formato digital. El importe del premio tiene la consideración de dere-

chos de autor para la primera edición.

Para más información y para la entrega de originales dirigirse (en horario de 9 a 14 horas, de lunes a viernes) al:

Archivo del Puerto de Tarragona
Anselm Clavé, 2
43004 Tarragona, España.

J.A.O.

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

RECENSIONES

WALDBURG-ZEIL, Raphael: *Corsario del Sur. Raphael Semmes y el viaje del CSS Alabama (1861-1964)*. Edición personal, Madrid, febrero 2010, 426 pp., 17 x 24 centímetros.

El autor es licenciado en Traducción e Interpretación y diplomado en Análisis de Inteligencia por el Ejército alemán. Es colaborador de diferentes revistas de historia y tecnología militar en Europa y América. En la última década se ha especializado en Historia de Norteamérica del siglo XIX; sus trabajos sobre la Guerra de Secesión americana le han hecho merecedor de diferentes premios.

Como buen analista, en cada capítulo va de lo general a lo particular; desbroza lo fundamental sin perderse en el análisis de lo accesorio y nos relata las vicisitudes del buque confederado *Alabama*, con bandera propia izada en las islas Azores en agosto de 1862, hasta su hundimiento en combate con el USS *Kearsarge*, frente a Cherburgo, en junio de 1864. Se trata, por lo tanto, de un buque de guerra que ejerce de corsario; de aquí la problemática internacional: reconocimiento del país de origen, neutralidad, beligerancia, con sus cambios por las potencias marítimas del momento: Inglaterra, Francia y España, por su situación geográfica en Cuba, debidos tanto a simpatías como a la evolución de la propia guerra.

El libro aporta también una biografía del comandante del *Alabama*, CF Semmes, desde sus orígenes y formación naval hasta su fallecimiento (1877), muchos años después de la pérdida del buque, con la extraordinaria situación de que fue el único en ser a la vez almirante y general de brigada durante la guerra. Un hombre sólo durante casi dos años.

De la auténtica epopeya del *Alabama* baste recordar que en unos veintidós meses navegó 67.000 millas en tres océanos apresando 66 buques, de los que quemó 52, y ello sin bases de apoyo y sólo con el de algunos buques confederados los primeros tiempos de la expedición y siempre con una situación internacional cambiante, como se ha citado, debida a la evolución de los intereses de las grandes potencias respecto a la nación confederada.

El *Alabama* fue construido como buque mercante en Inglaterra por John Laird; era un bergantín goleta de unas 900 toneladas, con casco de madera forrado de cobre bajo la flotación, máquina de vapor de unos 900 caballos una hélice bipala que se podía izar por encima de la flotación para mejorar la navegación a vela. Tras dos años en la mar, sólo

con el mantenimiento que se podía hacer con los medios a bordo, las dificultades fueron evidentes y, por ello, hay que hacer honor al jefe de máquinas, el galés Miles J. Freeman. El armamento y otros elementos fueron adquiridos aparte y llevados a las Azores, todo ello para que Inglaterra pudiese mantener oficialmente su neutralidad.

En el índice se recogen los 25 capítulos que constituyen el libro y que siguen las vicisitudes por las que fue pasando el buque y su dotación. Del capítulo: «Diplomacia trasatlántica; situación general de la guerra, aspectos internacionales», al capítulo XXV y un epílogo: «Semmes vuelve a casa»

El libro contiene, además, dos anexos: «Sentencia del caso *Alabama*», Ginebra, 1872, y II: « El pecio del *Alabama* hoy».

En la presente edición hay que destacar una importante parte gráfica: cartas, planos, y fotografías de los actores, que quizá hubiera sido mejorable (por puro perfeccionismo) con más cartas sobre la navegación del *Alabama*. (Sobre la actuación de la Marina Confederada, los lectores de esta revista podrían releer en su núm. 60 una excelente síntesis en un artículo debido a la pluma de F. J. Suárez de Miguel.)

La extraordinaria investigación queda demostrada con sólo citar que se ha trabajado en 10 archivos documentales, la mayor parte estadounidenses, 15 hemerotecas, 11 archivos gráficos, amén de otras colecciones particulares.

El autor muestra gran sensibilidad cuando trata sobre España. Baste recordar un par de ejemplos de ayer y de hoy: que el origen de nuestra famosa corbeta *Tornado* fue el buque corsario confederado *Texas*, y sus comentarios sobre el fin del segundo *Dédalo*, que tanto nos duele, «despiezado lentamente por carroñeros industriales mientras permanecía varado».

Se trata de un trabajo que será leído con avidez por los amantes de lo marítimo en todos sus aspectos: precisiones técnicas de los buques de la época, navegación con sus muy diferentes situaciones geográficas y, por ello, atmosféricas, situación internacional, el comandante solo, sin comunicaciones, vida a bordo, convivencias agobiantes con las dotaciones apresadas... y combates.

Por último, debo advertir a los lectores que, debido a un grave error de imprenta, una de las fechas del título está equivocada; en vez de 1964 debe decir 1864, fecha del hundimiento del *Alabama*.

LÓPEZ TORRIJOS, ROSA: *Entre España y Génova. El palacio de don Álvaro de Bazán en El Viso*. Ministerio de Defensa, diciembre de 2009, 700 ejemplares, 316 páginas.

Se trata de una excelente edición, dado su formato (23 x 29,7 cm), su papel (estucado mate de 135 gr/m²) y sus numerosas ilustraciones (112), la mayoría en color.

La autora es doctora en Historia del Arte por la Universidad Complutense (1981) y actualmente catedrática de Historia del Arte en la Universidad de Alcalá. Es especialista en las relaciones artísticas hispano-italianas de los siglos XVI y XVII. Ha publicado numerosos libros y artículos en revistas de arte, con quizá mayor dedicación a la pintura en la época citada.

La obra está, sobre todo, dedicada a la construcción del palacio de El Viso del Marqués por la voluntad de Álvaro de Bazán, y se debió de iniciar el año 1557. La familia Bazán había adquirido el señorío de la villa en el año 1538. Se trata de un trabajo absolutamente necesario para conocer las razones de su construcción —el palacio como casa de linaje y casa fortaleza—: la influencia externa —Génova— en el arte del momento, tanto arquitectos como constructores *in situ*, y también por lo que significa para la Armada hoy, al tener en el palacio de uno de sus más preclaros y afortunados jefes su archivo histórico.

En la recuperación del palacio, vuelta a lo que fue, según sabemos los que llevamos más de treinta años trabajando, en ocasiones, entre sus paredes, no podemos más que alabar las grandes inversiones realizadas durante largos años, gracias al empuje de los almirantes González-Aller y Leste los últimos tiempos; sin que por ello olvidemos la original iniciativa del almirante Guillén de arrendarlo para la Armada como archivo a los herederos del marqués de Santa Cruz, allá por el año 1949. Tampoco debemos olvidar los trabajos de aquel extraordinario hombre de bien que fue Juan del Campo Muñoz y que, quizá, asimismo hubiese sido útil reeditar la obra de Pelayo Alcalá-Galiano del año 1888.

La aportación más importante de la autora y su hilo argumental es demostrar, documentalmente, la influencia que tuvieron en la construcción de este palacio otros edificios en la misma época en Génova, cuyo listado no es necesario traer a estas páginas. En palabras de la autora, «así pues, en 1564 fue Génova el lugar donde Bazán (tuvo largas estancias en Italia) pudo ver mayor repertorio de novedades no sólo de arquitectura sino de decoración; allí pudo ver palacios urbanos y villas que llevaban a la ciudad las innovaciones de la gran arquitectura romana del *cinquecento*, pudo ver el valor representativo de materiales, diseño e imágenes esculpidas y pinturas».

La autora muestra sus conocimientos, dedicación al tema y capacidad de trabajo al haber investigado en los archivos: «del Comune di Geno-

va», «Simancas», «Histórico de Protocolos de Madrid», «Marqueses de Santa Cruz», «Parroquial de el Viso» y «Di Stato di Genova».

El índice es el siguiente: Introducción. I: Los Bazán. El linaje y los antecesores. II: Las sedes del mayorazgo. III: La construcción de un nuevo palacio. El proyecto original, la *Svolta* italiana. *Regesto* (documentos relativos a la construcción del palacio de El Viso). Apéndice documental. Archivos citados. Fuentes. Bibliografía. Ilustraciones.

Se trata de un ameno y extraordinario trabajo de investigación que será leído tanto por aquellos amantes de lo marítimo, en la vida de los Bazanes, como por los de la historia del arte. Aunque se aparta del tema central de la obra, hubiera sido interesante conocer con más profundidad el deterioro del palacio tras el célebre terremoto de Lisboa de 1755. Para bien de todos, se nos anuncia que la autora está preparando un trabajo sobre las pinturas del palacio que, quizá, hubiera sido necesario describirlas aquí, aunque fuera ligeramente. Los lectores de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL recordarán los trabajos de E. Blázquez Mateos (núms. 50, 57, 61 y 67).

Sólo nos queda animar a los lectores a visitar el palacio de El Viso, donde serán conducidos hoy por el conserje Diego Pradas, por cuya voz conocerán lo fundamental de su historia.

DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel: *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*. Ministerio de Defensa, Madrid, julio 2009, 1.500 ejemplares, 720 pp, 16,5x24 centímetros.

Manuel Díaz Ordóñez es doctor en Historia por la Universidad de Barcelona, ha publicado numerosos artículos en revistas especializadas, entre ellas esta REVISTA DE HISTORIA NAVAL, y ha obtenido varios premios, como el Virgen del Carmen (2007), Barea (2008) y Calatrava (2009).

Tal como indica el título, esta obra trata sobre los avatares de la adquisición de la jarcia necesaria para los buques por la Armada española en el periodo considerado, que como habrá observado el lector, gracias a los conocimientos, a la metodología y a su afán de presentar ineludibles antecedentes, se inicia con los Austrias para centrarse en las grandes necesidades debidas al crecimiento de la Armada de los primeros Borbones. Asimismo, en 1675, se iniciaron las actividades en la factoría de jarcia de Sada (La Coruña), de iniciativa privada, pero con privilegios de la Corona, y en 1751 se instaló la primera fábrica real de jarcia en el arsenal de Cartagena.

Dedicarse a investigar un tema tan concreto resultaba extraño incluso para otros historiadores compañeros del autor. Él mismo, en su introducción, nos explica que añadía «estoy estudiando la industria auxiliar de la construcción naval militar en el setecientos», lo que desde luego podía parecer más amplio y necesario. Desde estas páginas debemos felicitarnos por su fe en el tema y por su capacidad de trabajo; el resultado es excelente.

Y es que, como destaca el autor, «hablar del cáñamo y el algodón en el siglo XVIII es como hacerlo del petróleo en el siglo XX». Material estratégico por lo tanto, «imprescindible en el esfuerzo de las monarquías y repúblicas de la época moderna».

Se analizan, en este trabajo, el triunfo del cáñamo para la fabricación de la jarcia, su cultivo en distintas zonas nacionales y los muchos contratos suscritos por los mandos de la Armada con distintos asentistas nacionales y extranjeros y, entre ellos, el efectuado con la Compañía del Asiento de Jarcia de Barcelona (1741).

Para conocer la extensa investigación del autor, baste relatar sus fuentes manuscritas: Museo Naval, archivos: Histórico de Barcelona, de Protocolos de Barcelona, Corona de Aragón, Biblioteca de Cataluña, Simancas, Álvaro de Bazán y la Real Biblioteca de Madrid. Y para que consten los nuevos tiempos una novedad: recursos *web*, normalmente con la fecha de consulta... por si acaso cambian o desaparecen. Es muy de agradecer el glosario, basada su necesidad, según el autor, en la lectura de un texto de ese eminente publicista naval actual que es Camil Busquets. En todo el trabajo hay numerosos cuadros que ilustran al lector sobre pedidos, reconocimientos y asientos contables, muy necesarios para apoyar la línea argumental del autor.

No se trata de un texto sólo para especialistas navales; también es muy adecuado para conocer la trascendencia del reformismo borbónico, tanto en lo relativo a la administración de recursos por la Marina, como para conocer las actitudes de los empresarios industriales del ramo durante el periodo considerado.

MARCHENA GIMÉNEZ, José Manuel: *La marina de guerra de los Austrias. Una aproximación bibliográfica*. Ministerio de Defensa. Diciembre, 2009, 264 pp. 1.000 ejemplares. 16,5 x 23,5 cm.

En esta ocasión, el título responde exactamente al contenido: aproximación como recopilación no exhaustiva; bibliografía como «relación o catálogo de libros o escritos referentes a materia determinada», y la

materia: la marina de guerra de los Austrias. No crean los lectores que habitualmente los títulos son tan exactos.

El profesor Marchena Giménez es licenciado en Historia por la Universidad Complutense y autor de numerosos artículos. El libro que se comenta está basado en el trabajo de investigación que con el mismo título presentó para el doctorado y que fue calificado con un sobresaliente. Actualmente finaliza su tesis doctoral sobre los hombres de las galeras (siglos XVI y XVII).

Sobre el gran tema analizado, el autor relaciona y comenta textos escritos desde los primeros tiempos hasta hoy; por ello se puede afirmar que en sus fuentes bibliográficas hay dos partes ampliamente diferenciadas: los textos contemporáneos a los Austrias y los posteriores. Para mayor facilidad, las fuentes están separadas por siglos, atendiendo también a la temática concreta.

Además del prólogo de Magdalena Pi Corrales, el índice comentado. Introducción. Capítulo I: Fuentes para el estudio de la Marina de Guerra Española en la [Alta Edad Moderna]. Siglos XVI, XVII y XVIII. Unos 250 escritos, con especial dedicación a los libros del Arte de marear. Capítulo II: El siglo XIX, y los estudios de historia general, con aportaciones a las biografías de distintos actores del momento (Bazán, Osuna, etc.). Unos 90 trabajos. Capítulo III: La revolución del siglo XX, con un clasificación en antes de 1970 y las aportaciones posteriores. Unos 450 trabajos. Relata el autor el notable incremento tanto en lo publicado como en lo expuesto en celebraciones de congresos interdisciplinarios. Asimismo se incrementó el número de investigadores civiles frente a un cierto exclusivismo militar anterior. Capítulo IV: aproximación a las tendencias actuales (siglo XXI), hasta el año 2008. Unos 130 trabajos. Conclusiones. Bibliografía, en la que constan los más de 900 trabajos enunciados, de más de 300 autores, de ellos unos 100 extranjeros. La lectura de tantas publicaciones nos hace pensar que, dadas las capacidades de reproducción actuales, se deberían acometer ediciones facsimilares de muchas de ellas, de gran interés para los investigadores y bibliófilos, las cuales podrían lograrse a precios módicos. Como es natural, la bibliografía ocupa más de 100 páginas. El libro se completa con un índice de autores comentados y carece de parte gráfica.

El Instituto de Historia y Cultura Naval dedicó en octubre de 2008 su atención a unas Jornadas de «Historiografía de la Marina Española», hecho demostrativo del interés de su dirección por difundir lo publicado. Se editó el monográfico núm. 56, en el que se plasmaron las conferencias pronunciadas entonces en el Cuartel General de la Armada, una de ellas debida la prologuista de este libro, sobre la misma época.

Como el propio autor expone, y el lector se maliciaba, «para hacerlo de manera correcta se ha utilizado una base de datos de Microsoft Access...». Qué lejos quedan aquellas fichas de cartulina escritas a mano...

En definitiva, un excelente trabajo de investigación muy útil para aquellos estudiosos o futuros historiadores que deseen investigar sobre el tema planteado.

A.V.B.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

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

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

Advertencias

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