

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXVIII

2010

Núm. 111

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXVIII

2010

Núm. 111

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.

Redactor jefe: José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas.

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; Federico Baeza Fernández de Rota, capitán de navío, subdirector; 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: cuarto trimestre de 2010.
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

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

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 0212-467-X.
NIPO: 076-10-088-9 (edición en papel).
NIPO: 076-10-089-4 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

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

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad del autor de la misma.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>Guerra fría entre España y Gran Bretaña: la crisis de Nutka</i> , por José Ramón Cumplido Muñoz	7
<i>La solución ilustrada al problema de vagos, ociosos y malentretidos</i> , por Juan Carlos López de Haro González	33
<i>Establecimiento del definitivo escalafón del Cuerpo de Ingenieros de Marina de la Real Armada (1770-1827)</i> , por José María Sánchez Carrión	49
<i>Actitudes religiosas ante la muerte. Marineros en el Madrid del siglo XVIII</i> , por Margarita Gil Muñoz	81
<i>La colección «Bazán» cumple treinta años</i> , por Antonio de la Vega Blasco	91
<i>La historia vivida</i> , por José Cervera	97
<i>Documento: Galeras. Desastre en Saint Tropez</i>	101
<i>La Historia Marítima en el mundo</i> , por José Antonio Ocampo	111
<i>Noticias generales:</i>	117
<i>Recensiones:</i>	125

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José Ramón Cumplido Muñoz es licenciado en Bellas Artes por la Universidad Politécnica de Valencia, 1999. Licenciado en Historia por la Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 2007. En la actualidad, doctorando en Historia Moderna, Universidad Nacional de Educación a Distancia. Secretario de la Asociación Napoleónica Valenciana. Primer premio, VI Edición Premio de Investigación Elisa Pérez Vera, Vicerrectorado de Investigación UNED, Madrid, 2004. «Ni Venus ni Marte», en *A Distancia* (ISSN 1133-1151), Vol. 23 n.º 1, Madrid, 2008, pp. 176-186. Mención de Honor, Premio Senyera de Investigaciones Históricas 2008, Ayuntamiento de Valencia 2008. «Junio 1808: La expedición de Moncey contra Valencia. Primer fracaso de un mariscal de Napoleón», en *Actas del VI Congreso de Historia Militar* (Universidad de Zaragoza-Academia General Militar), Zaragoza 31.03 a 04.04.2008, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009 (Vol. 2) pp. 37-46.

Juan Carlos López de Haro González es licenciado en Geografía e Historia por la Universidad Autónoma de Madrid. Tras un breve paso por la Enseñanza Secundaria, actualmente está contratado como archivero en el Archivo General de Marina «Don Álvaro de Bazán». Sus estudios históricos han estado centrados en la pobreza y las instituciones penitenciarias durante el Antiguo Régimen.

José María Sánchez Carrión es licenciado en Ingeniería Naval por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) de la UPM. Sus primeros años profesionales fueron en los Astilleros de Cádiz, S. A.; después en Barcelona trabajó en empresas de diseño y suministro de equipos navales. Allí participó en el Colegio y la Asociación de Ingenieros Navales, siendo actualmente el decano territorial de Cataluña de ambas instituciones. Es, asimismo, miembro de la Junta de Gobierno del Institut d'enginyer de Catalunya (INEC) y miembro del Consejo de Representantes del Instituto de Ingeniería de España (IIE). En 1992 inicia una serie de colaboraciones en la *Revista de Ingeniería Naval*, donde ha publicado unos 20 artículos relacionados con la historia de la construcción naval y los ingenieros navales. Se ha dedicado especialmente a la historia de los ingenieros de Marina, sobre los que ha presentado ponencias en diversos congresos de cultura marítima, sobre Trafalgar, etc. Su tesis doctoral aborda y profundiza en el mismo tema.

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

Antonio de la Vega Blasco es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada y doctor en Historia. Como investigador histórico ha publicado diversos estudios sobre el Cuerpo de Maquinistas de la Armada y escrito los libros *La propulsión mecánica en la Armada y El resurgir de la Armada: el Certamen naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, este último en colaboración con Pilar Fernández de Cañete y otros autores. Es autor asimismo de las publicaciones *El linaje Cervera en la Armada contemporánea* (1997) y *la Familia Real y su Real Armada* (1994). Colaborador de la *Revista General de Marina*, de la que recibió el premio Oquendo en 1981, y de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, participa en seminarios del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

NOTA EDITORIAL

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL, con este número 111 del último trimestre de 2010, finaliza sus veintiocho años de difusión ininterrumpidos a la sociedad española de su Historia Naval, dentro de lo que es Cultura Naval.

Después de publicarse la número 110, que resultó una edición monográfica sobre galeras debido al feliz acontecimiento ya reseñado en la editorial de ese número, la Redacción vuelve a intentar cumplir sus objetivos de ser instrumento que fomente la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones, diversificando su contenido a pesar de estar en estas fechas inmersos en conmemoraciones sobre el bicentenario de la guerra de la Independencia. Conmemoraciones, algunas trágicas, como la que ha tenido lugar en Vivero los días 2, 3 y 4 de noviembre recordando a los desaparecidos y fallecidos en el hundimiento de la fragata *Magdalena* y el bergantín *Palomo* hace ya doscientos años, y que según algunos investigadores dejó casi tantas familias destrozadas como la batalla de Trafalgar.

En este número, José Ramón Cumplido Muñoz hace un interesante estudio de la crisis de Nutka de 1790 en su artículo «Guerra fría entre España y Gran Bretaña: la crisis de Nutka»; Juan Carlos López de Haro González nos describe «La solución ilustrada al problema de vagos y malenretenidos»; José María Sánchez-Carrión nos comenta el «Establecimiento del definitivo escalafón del Cuerpo de Ingenieros de Marina de la Real Armada (1770-1827)»; Margarita Gil Muñoz nos relata las «Actitudes religiosas ante la muerte de los marinos en el Madrid del siglo XVIII»; y Antonio de la Vega Blasco hace una crítica sobre la colección de libros de Bazán al cumplir sus treinta años de existencia.

Las secciones habituales de *La historia vivida*: «El crucero Navarra: tres nombres para tres épocas (1914-1955)», por José Cervera Pery; el *Documento*: «Galeras. Desastre en Saint Tropez»; *La Historia Marítima en el mundo*: La Fundación «Museo Naval», por José Antonio Ocampo Aneiros; y las *Noticias generales* y *Recensiones* cierran este número 111 que esperamos cumpla sus propósitos.

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

GUERRA FRÍA ENTRE ESPAÑA Y GRAN BRETAÑA: LA CRISIS DE NUTKA

José Ramón CUMPLIDO MUÑOZ
Licenciado en Historia

A mediados del siglo XVIII las posesiones hispanas en la costa norteamericana del Pacífico tenían su límite en la misión de Santa María de Todos los Santos, situada en 30° 50' N, mientras que las exploraciones españolas en esta costa no habían superado los 43° N. Tampoco los navegantes de otras naciones habían llegado hasta estas regiones, por lo que el interés de España en esta región fue mínimo hasta que, alarmada por las penetraciones rusas desde Kamchatka, a mediados del siglo XVIII se vio obligada a relanzar unas exploraciones que había abandonado. Una de estas expediciones originaría un conflicto con Gran Bretaña que estuvo a punto de desembocar en guerra abierta, cuando una fragata española capturó dos buques ingleses en la bahía de Nutka, actual isla de Vancouver.

Las expediciones españolas pretendían localizar varios enclaves rusos, establecidos en la región con la inercia del proceso de colonización del vasto espacio de Siberia. Inicialmente se trataba de empresas comerciales de carácter más o menos fortuito que de forma progresiva llegaban más al oriente de Kamchatka. Vitus Bering, marino danés al servicio de Rusia, realizó una primera expedición en 1725 con la que llegó a Kamchatka desde Ojotsk. En 1728 descubrió el estrecho que lleva su nombre, aunque no llegó a avistar el continente americano. En 1729 reemprendió el viaje llegando a la isla de Ratmanov, y en 1735 volvió a Kamchatka, fundando Petropavlovsk en 1740. En 1741 Bering partió en dirección a Norteamérica con los navíos *San Pedro* y *San Pablo*, recalando en la costa sur de Alaska entre los 60° y 56° N. En la ruta de regreso descubrió las islas Aleutianas, a las que denominó Schumagins, y las Komandorskiye, donde murió el 19 de diciembre de 1741. Aprovechando los descubrimientos de esta expedición, los comerciantes rusos comenzaron a frecuentar las nuevas costas; y, así, hacia 1772 los rusos se habían establecido de forma permanente en las Aleutianas y a finales del siglo XVIII se habían creado 42 compañías rusas únicamente con el objetivo de comerciar con las pieles americanas, compañías que habían realizado un total de 85 viajes. Aun así, el primer establecimiento permanente ruso en América no se crea hasta 1787, al ser fundada la ciudad de Tres Santos por Grigori Ivanovich Shelijov.

Las actividades de los rusos comenzaron a inquietar a los gobernantes españoles en 1761, cuando Ricardo Wall recibió un informe del marqués de

Almodóvar, embajador en San Petersburgo, que daba cuenta de la expedición de Bering y de las instrucciones dadas por el zar, por las que aquél «reconocería la extremidad septentrional de las costas de la Siberia hacia el este, y vería si estuvieran contiguas a las de América... (y) que buscaría sobre las costas de la América establecimientos europeos» (1). El marqués de Almodóvar indicaba que la expedición de Bering se había limitado a una mera toma de contacto con las costas americanas, algo que, sin embargo, bien podría acabar convirtiéndose en argumento de futuras reivindicaciones rusas en la zona. Tres años después, el nuevo embajador español, el vizconde de la Herrería, notificaba que en 1759 mercaderes rusos se habían establecido a título individual en torno a los 65° N, aunque sin carácter permanente. Sin embargo, el gobierno ruso había ordenado la construcción en Kamchatka de buques que pudieran asegurar la travesía hasta las costas americanas (2). Nuevos informes indicaban que los rusos se esforzaban en establecer una navegación regular entre Asia y América, y que en San Petersburgo se daba por cierto que los peleteros rusos habían alcanzado tierra firme en un lugar sin determinar. Informaba también de los preparativos de una nueva expedición (la efectuada entre 1766 y 1769 por Petr Krenitizin y Mijail Leveshev) y aconsejaba que se efectuaran exploraciones desde California para determinar la presencia exacta de los rusos (3).

En 1772, Francisco Antonio de Lacy, nuevo embajador de España, remitió varios informes en los que advertía a Grimaldi de las expediciones rusas en el Nuevo Mundo (4). Se incluía un mapa de 1758 con los descubrimientos de Bering y Chirikov, aunque advertía que la fecha había sido falseada y que se habían ocultado descubrimientos posteriores. Este secretismo, según el propio Lacy, se debía al temor de los rusos de que los españoles, por su parte, contrarrestaran los movimientos rusos con nuevas expediciones. Sin embargo, tras constatar que los viajes españoles no habían superado los 48° N, esto se había interpretado en la corte de San Petersburgo como señal de que los españoles ignoraban la presencia de los establecimientos rusos en torno a los 65° N (5).

El temor de que el imperio ruso se estableciera en las costas de América fue el factor que decidió a España a colonizar la Alta California y explorar y ocupar las costas situadas más al norte. En 1768, el visitador general en Nueva España, José de Gálvez, envió al rey un «Plan para la erección del gobierno y Comandancia General que comprende la península de California y las Provincias de Sonora, Sinaloa y Nueva Vizcaya, en el que detallaba las razones por las que era necesaria la ocupación de la Alta California como eran los intentos por dos siglos de Francia e Inglaterra de descubrir el Estrecho de

(1) Archivo General de Indias (AGI), Estado, 86B, N.100 (1), f. 5v.

(2) AGI, Estado, 86B, N.100 (2), ff. 1r-3v.

(3) *Ibidem*, (5), f. 1r y v.

(4) *Ibidem*, (6), ff. 1r - 2r.

(5) *Ibidem*, (11), f. 1r y v.

Anián; la reciente conquista de Canadá por Inglaterra, una nación que no repara en ningún gasto, diligencia, ni fatiga en avanzar sus descubrimientos; y los esfuerzos de Rusia promoviendo expediciones desde Kamtchatka a las Islas Aleutianas para penetrar nuestras Nuevas Indias (...) los rusos se han familiarizado con la navegación del mar de Tartaria, y que (según un bien basado informe) ya han establecido un comercio de pieles con un continente, o quizá una isla [Alaska], distante sólo ochocientas leguas de la Costa Occidental de las Californias...» (6).

Entre otros aspectos, el proyecto de Gálvez preveía la fundación en la Alta California de presidios, misiones y poblados fronterizos, similares a las nuevas poblaciones de Sierra Morena en la Península. También se contemplaba la creación de un arsenal y un departamento marítimo en San Blas, Nueva España. Entre 1768 y 1769 el mismo Gálvez llevó a cabo dos expediciones hacia la Alta California con las que ocupó las bahías de San Diego y Monterrey, lugares donde los rumores situaban la presencia de buques rusos.

En 1773 el virrey Antonio María de Bucareli encargó a Juan José Pérez Hernández, alférez graduado de fragata a cargo del Departamento de San Blas, una expedición que explorase latitudes más al norte y comprobase los movimientos rusos. Al mando de la fragata *Santiago*, llamada también *Nueva Galicia*, Pérez debía recalar en Monterrey, para entregar suministros al presidio recién creado, y luego alcanzar los 60° N, reconocer la zona y regresar hacia el sur siguiendo la costa (7). Pérez salió de San Blas el 25 de enero de 1774; navegando hacia el norte rebasaron los 42° la noche del 4 al 5 de julio. Finalmente, la *Santiago* fondeó el 19 de julio en una rada situada a 54° 25', conocida hoy como entrada de Dixon, emplazada entre la isla de la Reina Carlota y la del Príncipe de Gales. Allí se les acercó un gran número de indígenas en canoa, «gente por cierto muy hermosa así los hombres como las mugeres, siendo su color blanco, rubios y ojos azules y pardos, mui dóciles según manifestaron» (8). El 21 de julio alcanzaron los 55° N, que sería el límite alcanzado por esta expedición, ya que la imposibilidad de acercarse a tierra debido a la niebla, la carencia de agua fresca y el mal tiempo decidieron a Pérez a dar rumbo sur el 22 de julio. El 8 de agosto, la *Santiago* entró en una rada situada a 49° 30' que «pareció apropiada para tomar posesión aunque no estaba abrigada» (9), y bautizada como Surgidero de San Lorenzo, identificada con la actual Nootka Sound. Finalmente, entraron en Monterrey el 28 de agosto y, tras hacer algunas reparaciones, partieron el 9 de octubre hacia San Blas, adonde llegarían el 3 de noviembre.

(6) Recogido por RICHMAN, Irving Berdine: *California Under Spain and Mexico, 1535-1847*. Houghton Mifflin, Boston-Nueva York, 1911, pp. 64 y 65 (la traducción es nuestra).

(7) SERVIN, Manuel P. (trad. y ed.): «The Instructions of Viceroy Bucareli to Ensign Juan Pérez», en *California Historical Magazine Quarterly*, vol. XL, núm. 3. California Historical Society, San Francisco, sept. 1961, pp. 237-248.

(8) Juan Pérez remite diario navegación fragata *Santiago*. AGI, Estado, 38A, N. 3., f. 4r.

(9) *Ibidem*.

En 1775, Bruno de Heceta partió desde San Blas para explorar las costas de Nueva Galicia y tomar posesión efectiva de los nuevos territorios. Heceta recibió el mando de la fragata *Santiago*, mientras que Juan José Pérez quedaría como segundo oficial. La expedición, formada por tres naves, zarpó de San Blas el 16 de marzo de 1775 con instrucciones de alcanzar los 65° N, buscar evidencias de la presencia rusa y tomar posesión formal de aquellos territorios. Tres días después, el paquebote *San Carlos* tuvo que regresar a San Blas al mando de Juan de Ayala, que en principio mandaba la goleta *Sonora*, cuyo mando sería asumido por el criollo Juan Francisco de Bodega y Quadra. Tras reanudar el viaje, las dos naves avistaron la costa de California el 9 de junio, anclando en la bahía de Trinidad. El 11 de julio avistaron la costa del actual estado de Washington. La expedición encontró una bahía sobre los 48° N en la que Heceta y Juan Pérez desembarcaron para tomar posesión de ella, dándole el nombre de rada de Bucareli, la actual Point Grenville, en honor del Virrey (10).

El 29 de julio las naves se separaron; la *Santiago* navegó hacia el norte, hasta que el 11 de agosto se decidió el regreso hacia San Blas ante el evidente deterioro físico de la tripulación. En su viaje de retorno, la *Santiago* avistó el 17 de agosto una gran bahía que recibió el nombre de bahía de la Asunción de Nuestra Señora, y localizaron tierra adentro la desembocadura de un gran río al que se bautizó como San Roque, el actual río Columbia. Mientras, la *Sonora* continuó su navegación en solitario llegando el 15 de agosto a Sitka (11), en Alaska, situada en 59° N. El 8 de septiembre se decidió invertir el rumbo ante el pésimo estado de los tripulantes. La *Sonora* entraría en Monterrey el 7 de octubre, seis días después de la *Santiago*, partiendo el 1 de noviembre hacia San Blas. En el viaje de regreso, Juan Pérez, terriblemente debilitado, moriría el 3 de noviembre, siendo sepultado en el mar.

La siguiente exploración de la región del noroeste fue debida al navegante británico James Cook durante su tercer y último viaje. Procedente de las islas Sandwich, llegó al mando del *Resolution* y el *Discovery* en busca de una vía navegable, hasta el Atlántico. El 7 de marzo de 1778 hizo escala en una ensenada situada en 44° 33', a la que denominó Friendly Cove (12). Luego ancló frente a un pequeño islote situado en el canal que separa la isla de Vancouver del continente. Allí se acercaron al barco un gran número de canoas y, cuando Cook preguntó a los indígenas yuquot como se llamaba el lugar, éstos le respondieron *Itchme nutka*, por lo que Cook dio el nombre de Nutka al lugar (13), aunque en realidad los indígenas le estaban conminando a que se marchara. Cook aprovechó la abundante madera del lugar para reparar sus barcos, partiendo de allí el 26 de abril (14).

(10) Acta de posesión de la rada de Bucareli. AGI, Estado, 38A, N.7.

(11) AGI, Estado, 20, N. 21.

(12) LONGMAN, HURST, REES, ORME y BROWN (eds.): *The three voyages of Captain James Cook round the world. Vol. VI, being the second of the third voyage.* A&R Spottiswoode, Londres, 1921, p 247.

(13) *Ibidem*, p. 264.

(14) *Ibidem*, p. 313.

Aunque Cook recorrió menos extensión de costa que Juan Pérez, Heceta y Bodega, su viaje tuvo mucha más resonancia y ha dejado más nombres en la toponimia de la costa noroeste de América que los viajes de los españoles. Esto fue debido a que sus descubrimientos fueron publicados poco después y ampliamente difundidos, lo que determinó que se le atribuyera el honor de ser el primer explorador de la región. Henry Raup Wagner, profesor de la Universidad de Berkeley, notable cartógrafo y ensayista especializado en la presencia hispana en Estados Unidos, señaló que Cook llegó a Nutka siguiendo las noticias filtradas acerca de las expediciones españolas en la zona, en especial la de Juan Pérez (15).

Mientras, el virrey Bucareli decidió organizar una nueva expedición que fue aprobada por Gálvez, secretario de Indias desde 1776, y confiada al teniente de navío Ignacio de Arteaga. La expedición estaría formada por las fragatas *Princesa*, construida en San Blas expresamente para este viaje, al mando de Arteaga, y *Nuestra Señora de los Remedios*, conocida como la *Favorita*, que Bodega compró en El Callao y que mandaría él mismo. Ambas naves salieron de San Blas el 11 de febrero de 1779, con órdenes de alcanzar los 70° N, aunque sólo se alcanzarían los 61° 39' (16); tras sufrir varios temporales, llegaron el 2 de mayo a Puerto Bucareli, donde permanecieron hasta el 15 de junio. Avistaron el monte San Elías el 9 de julio y el 21 llegaron al puerto de Santiago Apóstol y Santa María Magdalena (la actual Hinchinbrook Island), del que se tomó posesión el día 23; el 29 de julio anclaron frente a la isla de San Aniceto (la actual Cape Elizabeth Island) y el 2 de agosto entraron en la rada de Nuestra Señora de Regla. Debido a lo avanzado de la estación y a la aparición del escorbuto, se decidió el regreso pero, desviados por los temporales, la *Favorita* entró en San Francisco el 14 de septiembre, y la *Princesa*, al día siguiente, regresando a San Blas el 30 de noviembre. Para entonces, España estaba en guerra con Inglaterra por la independencia de las Trece Colonias, por lo que el conflicto acaparó todos los esfuerzos durante los años siguientes, considerando además que los viajes hacia el norte ya no eran necesarios, pues ya se había explorado y tomado posesión de la mayor parte de la región; sin embargo, el secretismo con el que se había actuado se volvería en contra de los intereses españoles, ya que no se hicieron públicos los descubrimientos realizados. Cuando se publicó el diario de Cook describiendo la riqueza en pieles de la región, aparecieron los comerciantes ingleses de forma que hasta 1792 llegarían un centenar de buques atraídos por las excelencias sugeridas por Cook.

Entre los proyectos comerciales que pretendían explotar Nutka estaban, en 1785, la Bengal Fur Company, un consorcio peletero creado en Calcuta por John Meares, antiguo oficial de la Royal Navy, con el que esperaba comerciar con los puestos rusos en América. Meares era un extraño personaje:

(15) RAUP WAGNER, Henry: *Cartography of the North West Coast of America to the Year 1800*. University of California Press, Berkeley, 1937, p 254.

(16) Diario de navegación de *Nuestra Señora de los Remedios*. AGI, Estado, 38A, N. 15.

joven, persuasivo e impetuoso, pero también «un hombre imaginativo con una debilidad por la autoglorificación y una alegre despreocupación por los hechos cuando la distorsión o la prevaricación ofrecían recompensas más inmediatas» (17). Meares había estado en Nutka durante 1785 con el bergantín *Terrible*, encontrando allí al capitán George Dixon, quien había acompañado a Cook y pretendía fundar un establecimiento en nombre de la Compañía Inglesa de Comercio (18). El 12 de marzo de 1786 Meares partió desde Calcuta hacia Nutka, al mando del *Nootka*, y el *Sea Otter*, al mando de William Tipping (que desaparecería tras descargar opio en Malasia). El *Nootka* consiguió llegar a Alaska, donde pasó el invierno en el estrecho del Príncipe Guillermo bloqueado por el hielo, donde debido a la falta de provisiones murieron 23 tripulantes, siendo salvados diez supervivientes —Meares entre ellos— gracias a la llegada de Nathaniel Portlock y George Dixon, capitanes de la East India Company (también conocida como South Sea Company) que ayudaron a Meares bajo promesa de que abandonara la región y no regresara a ella.

En 1788 Meares preparó una nueva expedición desde Macao con el *Felice Aventureira* y la *Iphigenia Nubiana*, a los que, bajo un artificio legal, hizo figurar como propiedad de João Cavalho, un portugués residente y naturalizado en Bombay que había comerciado varios años bajo la protección de la East India Company y que gracias a sus contactos con el gobernador de Macao consiguió matricular los buques en ese puerto. De esta forma conseguía enarbolar pabellón portugués, lo que le permitía evadir la prohibición de comerciar con los puertos chinos, lo que por entonces sólo se autorizaba a los portugueses. Partieron el 22 de enero de 1788 desde el puerto de Typa con el propósito de instalar una factoría en Nutka. La expedición pasó unos meses en *Friendly Cove*, la caleta descubierta por Cook, donde se construyó una cabaña de madera en un terreno que, según Meares, fue comprado a cambio de varias placas de cobre al jefe indígena Macuina, de quien también habría obtenido la promesa de comerciar en exclusiva en la zona; posteriormente Macuina desmentiría a Meares, de hecho éste era llamado por los indios «Aitaaita Meares» «Embustero Meares» (19). En aquel lugar, Meares construyó con la ayuda de carpinteros chinos la goleta *North West America*; además, visitó la ensenada de Clayoquot y, siempre según su relato, construyó otras dos cabañas. La expedición dejó Nutka en otoño, desmantelando cualquier construcción que levantara allí. En Macao, Meares supo que Cavalho estaba en bancarrota, por lo que se asoció con John Etches, comerciante de la King George's Sound Company, que tenía permisos de la East India Company. Juntos crea-

(17) MORGAN, Murray C.: «The John Meares Expedition», en *The Last Wilderness*. University of Washington Press, Seattle, 1955, p. 18.

(18) PALAU, Mercedes; SÁEZ, Blanca, y ZABALA Aranzazu (eds.): *Alejandro Malaspina: Viaje científico y político a la América Meridional, a las Costas del Mar Pacífico y a las Islas Marianas y Filipinas...* El Museo Universal, Madrid, 1984, p. 341.

(19) MORGAN: *op. cit.*, p. 18.

rían la Free Trade Company y adquirirían dos buques, el *Argonaut* y el *Princess Royal*, que partirían hacia Nutka en abril de 1789.

Las exploraciones españolas en el golfo de Alaska se reanudarían en 1786, tras la llegada a Monterrey del explorador francés Jean-François Galaup, conde de La Pérouse, con noticias de la existencia de establecimientos rusos en Nutka, bahía del Príncipe Guillermo y las islas de la Trinidad y Unalaska (20). Recomendaba que España ocupase Tahití y Hawai y que una expedición comprobara el alcance de la expansión rusa y estableciera un asentamiento en la entrada del río Cook en Alaska. Las noticias de La Pérouse fueron transmitidas al nuevo virrey, Bernardo de Gálvez, y llegaron a la corte al mismo tiempo que nuevos informes del embajador en San Petersburgo advirtiendo sobre los planes rusos de extender su comercio de pieles hasta California.

El 25 de enero de 1787 Carlos III emitió una real orden para que se organizara una nueva expedición hacia el noroeste; sin embargo, hubo que esperar a la llegada del nuevo virrey, Manuel Antonio Flórez, en agosto de 1787, pues Bernardo de Gálvez había muerto en noviembre de 1786. El 20 de octubre el virrey ordenó al teniente de fragata José Camacho que alcanzara los 61° N, para luego descender hacia el sur buscando los establecimientos rusos pero, una enfermedad de Camacho hizo recaer el mando en el alférez de navío Esteban José Martínez. La expedición, formada por la fragata *Princesa* al mando de Martínez, y el paquebote *San Carlos* conocido como *El Filipino*, al mando de Gonzalo López de Haro, salió de San Blas el 8 de marzo de 1788 (21). El 11 de mayo rebasaron los 55° y el día 17 llegaron a una isla que Martínez identificó como la isla del Carmen descubierta en la expedición de 1779.

El 1 de junio tomaron posesión del puerto de Flórez en 60° 8'. Los fuertes vientos separaron los dos navíos el 24 de junio y, así, el *San Carlos* llegaría a la isla de Unalaska; el día 29 llegaron al cabo Dos Puntas en la isla de Kodiak donde encontraron uno de los establecimientos rusos; el 1 de julio López de Haro se entrevistó con el comandante Evstrat Delarov, quien cordialmente le mostró las instalaciones; le informó de sus planes para ocupar Nutka al año siguiente y le dio un mapa en el que se señalaban los seis establecimientos rusos en Alaska. Por su parte, la fragata *Princesa* había fondeado el 30 de junio en la isla de Trinidad, adonde llegó el *San Carlos* el 2 de julio. Ambas naves partieron el día 5 hacia Unalaska, a la que llegaron el 9 de agosto y donde encontraron otro establecimiento ruso. Después de haber hecho aguada y recoger leña, se decidió el regreso. Los dos buques se separaron durante una tormenta la noche del 21 al 22 de agosto, para llegar a San Blas por separado, el *San Carlos* el 22 de octubre y la *Princesa* el 5 de noviembre. Martínez envió un informe al virrey en el que recomendaba el inmediato establecimien-

(20) LA PÉROUSE, Jean-François de Galaup (Conde de): *Voyage de La Pérouse autour du monde publié conformément au décret du 22 avril 1791 et rédigé par M.L.A. Milet-Mureau*, 4 t. Imprimerie de la République, París, 1797, t. 2, pp. 214-247 y t. 3, pp. 123-157.

(21) Diario navegación de la fragata *Princesa*. AGI, Estado, 38 B, N. 21.

to de un fuerte en Nutka, ofreciéndose él mismo para esta tarea. Flórez, por su parte, ya había decidido organizar una nueva expedición para ocupar Nutka, por lo que el 26 de noviembre se solicitó permiso a Antonio Valdés, secretario de Marina e Indias, quien el 14 de abril de 1789 autorizaría la propuesta.

Debido a la escasez de oficiales en San Blas, Esteban Martínez fue puesto de nuevo al mando, a pesar de que se había abierto contra él una causa por su comportamiento durante el viaje, promovida por López de Haro y los pilotos de la expedición (22). Las instrucciones del virrey mandaban ocupar Nutka antes que los extranjeros e instalar allí una batería artillera, explorar la zona comprendida entre Nutka y los 55° para levantar mapas detallados del área, mientras que el *San Carlos* debía hacer lo mismo con Puerto Bucareli entre los 50° y 55° N.

La expedición partió de San Blas el 17 de febrero de 1789, llegando a Nutka el 5 de mayo la fragata *Princesa* (23) y el día 11 el *San Carlos*. Cuando entraban en la bahía se toparon con el *Lady Washington*, del capitán norteamericano Robert Gray, que salía del lugar. No se tomó posesión hasta el día 24 de junio, llamando al lugar Santa Cruz de Nutka o puerto de San Lorenzo, y se comenzaron los trabajos de fortificación. Martínez estableció relaciones cordiales con el capitán americano John Kendrick de la fragata *Columbia* que se encontraba allí desde hacía siete meses; en cambio, le pareció una amenaza a la soberanía española la presencia de los ingleses, que llevaban bandera portuguesa para disimular su nacionalidad, así el 13 de mayo apresaron el paquebote portugués *Iphigenia Nubiana*, al mando nominal del capitán Francisco José Viana y en realidad bajo el mando del británico William Douglas. El motivo alegado por Martínez fue el haber comprobado que entre los objetivos, marcados por las instrucciones según las cuales navegaban, se encontraba el de detener a los buques españoles con los que se encontraran y llevar a sus oficiales a Macao para ser juzgados por piratería. Al parecer todo se debió a una mala traducción de las instrucciones redactadas en portugués, algo que debió comprender Martínez al estudiarlas detenidamente (24), ya que la captura de buques españoles dependía de que fueran atacados previamente por éstos; aún así la documentación del buque estaba plagada de evidentes irregularidades.

El barco portugués y su tripulación fueron liberados el día 25 del mismo mes, bajo promesa de personarse en San Blas o bien obligar a los propietarios a pagar una multa equivalente al valor del buque si el Virrey finalmente lo declaraba *buena presa*. Douglas hizo saber a Martínez que un nuevo buque de

(22) Flórez sobre la expedición al norte de California. AGI, Estado, 20, N. 34.

(23) El diario de la navegación fue editado por BARREIRO MEIRO, Roberto: «Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos», vol. 6. Instituto Histórico de la Marina, Madrid 1964.

(24) MARINAS OTERO, Luis: «El incidente de Nutka», en *Revista de Indias*, vol. 27, núms. 109 y 110. Inst. G. Fernández de Oviedo y Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1967, p. 357.

la compañía, la goleta *North West America*, llegaría próximamente a Nutka comprometiéndose a que este buque sirviera como fianza. Así pues, cuando el 8 de junio apareció la *North West America* al mando de Robert Hunter, Martínez dio orden de embargar el buque alegando el acuerdo con Douglas. Al parecer, todo fue fruto de un engaño de Douglas quien se valió de la *ignorancia de Don Martínez de la lengua inglesa* (25). La goleta *North West America* había sido construida el año anterior en Nutka por los carpinteros chinos que llevó Meares, la que había sido abandonada y luego recuperada por el mencionado capitán. Fue rebautizada por los españoles como *Santa Gertrudis la Magna*, y al mando de José María Narváez, piloto del *San Carlos*, fue enviada a reconocer la entrada que Martínez había visto en 1774 y que creía debía ser el estrecho de Juan de Fuca. Narváez partió el 21 de junio, y regresó el 5 de julio diciendo que había localizado el estrecho, de 21 millas de ancho y situado en 48° 30' N.

El 8 de junio llegó la balandra *Princess Royal* al mando de Thomas Hudson, quien expresó su convencimiento de que aquella costa pertenecía a Inglaterra. A diferencia del *Iphigenia Nubiana* Hudson arbolaba pabellón británico gracias al reciente permiso concedido por el gobierno chino. Pocos días después Martínez le permitió abandonar el lugar y dirigirse a Macao. El 2 de julio llegó el *Argonaut*, también de la compañía de Meares, al mando de James Colnett, quién informó a Martínez que pretendía fundar una factoría, nombrar gobernador del lugar y construir buques con los que impedir el comercio de otras naciones en el puerto y el resto de la costa por considerarlos pertenecientes a Inglaterra como descubrimientos hechos por Cook. Martínez replicó a Colnett que los españoles habían descubierto el lugar en 1774, mientras que Cook lo había hecho en 1778 y trató de que le entregara sus documentos, pero Colnett se dio a la vela y fue arrestado para evitar que se instalase en otro lugar de la costa:

«... A más de los fundados motivos que dejo expuestos para hacerlo prisionero me asistieron otros muy justificados, que fueron: el primero, que consiguiendo él salir libre de este puerto, donde, según me había expuesto, venía a posesionarse, no habiéndolo conseguido en él por hallarlo ocupado por nuestra nación, a nombre de nuestro Soberano, era muy factible lo ejecutase en cualesquiera paraje de la costa, más arriba o más abajo, a donde más le acomodase, de que se seguía el tener un mal vecino, y en una guerra, un enemigo muy inmediato, dejando expuesta la antigua y la nueva California, por su poca defensa; el segundo, porque dado el caso de irse en derecho para Inglaterra, como decía (lo que no era creíble) no tuviese ésta las noticias primero que nuestra corte y tomase aquélla algunas providencias primero que

(25) MEARES, John: *The Memorial of Lt. John Meares of the Royal Navy: Dated 30th April, 1790, and presented to the House of Commons, May 13, 1790, containing every particular respecting the capture of the vessels in Nootka Sound*. John Debrett, Londres, 1790 (en la portada figura 1760), p. 10.

la nuestra; en vista de todos estos inconvenientes que de dejarlo ir libremente se seguían, los declaré por prisioneros, como dejo dicho...» (26).

El *Argonaut* fue puesto al mando de los oficiales José de Tovar y Juan Carrasco, con la misión de conducirlo a San Blas. El 14 de julio apareció la *Princess Royal* de nuevo, por lo que Martínez dio orden de apresarla igualmente y, al mando de Antonio Márquez fue enviada a San Blas escoltada por el *San Carlos*. Martínez ordenó talar madera para construir una cabaña donde pasar el invierno y dispuso que se acondicionara la isla situada frente al puerto para construir una batería artillera con una trinchera, barracas y almacenes de pólvora. El 29 de julio de 1789 llegó el paquebote *Aranzazu* con órdenes del Virrey de regreso con fecha del 25 de febrero. Se suspendieron los trabajos y la *Princesa* y la *Santa Gertrudis la Magna* partieron el 31 de octubre de Nutka y regresaron a San Blas el 6 de diciembre.

Bodega y Quadra, que acababa de ser nombrado comandante del Departamento Naval de San Blas, fue encargado por el nuevo virrey, Juan Vicente Güelmes, conde de Revillagigedo, para resolver el incidente. Bodega y Quadra consideró cierto que los ingleses ignoraban que la zona se encontraba bajo soberanía española, por lo que determinó que ni los buques ni su carga eran *buena presa*, y decidió liberar a tripulaciones y buques, e incluso se repararon éstos en el Arsenal, siendo ratificadas estas decisiones poco después por el Virrey.

Por su parte, John Meares y sus socios presentaron al gobierno británico informes parciales acerca del incidente de los apresamientos (27). Para argumentar su relato, se presentaron como pruebas la estancia de Meares en Nutka en 1788, y que éste compró a Macuina, el cabecilla indígena, unos terrenos donde construyó una pequeña cabaña de madera y otras más al sur. Aunque Meares había destruido estas construcciones al abandonar el lugar, al igual que la goleta *North West America*, sin embargo se dio a entender que todas estas propiedades fueron requisadas por Martínez, por lo que se exigía no sólo la devolución de los buques apresados, sino la restitución de los terrenos y las cabañas supuestamente requisadas. El gobierno británico presentó a España todas estas reclamaciones exigiéndole, además, que reconociera a los británicos el derecho de operar libremente en las costas americanas del Pacífico que no estaban en poder de los españoles antes del incidente de Nootka.

Conflicto diplomático y escalada armamentística

Anthony Merry, encargado de negocios inglés en Madrid y que por entonces actuaba como embajador eventual, informaba, el 4 de enero de 1790, a

(26) BARREIRO: *op. cit.*, p. 87.

(27) MEARES: *op. cit.*

Francis Godolphin Osborne, duque de Leeds y secretario de Estado para Asuntos Exteriores en el gabinete de William Pitt el Joven, acerca de la captura de los barcos ingleses, aunque de forma confusa, ya que no identificaba ni a los buques ni a sus comandantes. En su respuesta, el duque de Leeds aconsejaba a Merry prudencia y que no emprendiera ninguna acción que comprometiera los intereses británicos (28). Cuando Floridablanca tuvo conocimiento del incidente, envió instrucciones al marqués Bernardo del Campo, embajador de España en Londres, para que expusiera la versión española de lo sucedido y protestara por la violación de los derechos de España. En el momento de la ocupación de Nutka por Martínez no existía ningún establecimiento británico; por otra parte, cuando Meares compró, según su relato, terrenos en Nutka lo hizo al mando de un buque con pabellón portugués, por lo que, en caso de existir derechos, hubieran correspondido a Portugal. Si se aducía que había actuado como súbdito inglés, lo había hecho como particular, de modo que Gran Bretaña no podía reclamar derechos. Floridablanca confiaba en que la respuesta británica fuera semejante a la que se había obtenido años atrás de Catalina II tras la llegada de buques rusos a la región, luego de la cual se obtuvo el compromiso formal de no fundar factorías en Alaska por debajo de los 60° N (29). Sin embargo, en la respuesta del gobierno británico, de 26 de febrero, se afirmaba que España había cometido un «acto de violencia»:

«... tengo órdenes de responder a V.E. desde ahora que el acto de violencia del que se habla en vuestra carta, habiendo sido cometido por Mr. Martínez, se debe necesariamente suspender toda discusión sobre las pretensiones que son cuestión en esa carta hasta que una satisfacción justa y conveniente sea hecha por un acto tan injurioso hacia la Gran Bretaña. Es indispensable que en primer lugar el barco del que se trata sea restituido...» (30).

La respuesta no era muy adecuada, pues ninguno de los dos gobiernos «estaba todavía en posesión de una versión definitiva y comprobada del suceso» (31); el gobierno británico obviaba que los buques apresados llevaban bandera y documentación portuguesa y que, cuando Meares estuvo en la zona en 1786 y 1788, lo hizo contraviniendo la ley británica sobre el comercio en el océano Pacífico. Al parecer, fue el arrogante tono de la comunicación británi-

(28) FOUCRIER, Annick: «Rivalités européennes dans le Pacifique: l'affaire de Nootka Sound (1789-1790)», en *Annales historiques de la Révolution française*, 1997, vol. 307, núm. 1, p. 21.

(29) Recogido por MURIEL, Andrés: *Historia de Carlos IV*, vol. 1 (Biblioteca de autores españoles desde la formación del lenguaje hasta nuestros días). Atlas, Madrid, 1959, p. 47.

(30) La contestación británica se incluye en la carta de Floridablanca a Fernán Núñez. AHN, Estado, legajo 4.095 (en francés en el original, la traducción es nuestra).

(31) MOUSSET, Albert: *Un témoin ignoré de la révolution: le comte de Fernán Nuñez, ambassadeur d'Espagne à Paris (1787-1791)*. Édouard Champion, París, 1924, p. 366.

ca lo que desencadenaría la reacción de Floridablanca (32). En Madrid se comenzó a sospechar que la postura inglesa se debía a que guardaba otras intenciones y comenzaron a llegar rumores de que Inglaterra estaba armando dos escuadras, una con destino al Mediterráneo y otra al Báltico (33) (aunque ciertos, tales preparativos no estaban relacionados con España).

El 23 de marzo Floridablanca daba instrucciones al virrey Revillagigedo para que se liberaran los buques ingleses y sus tripulaciones (34). Así, el *Argonaut* fue devuelto a Colnett mientras que el *Princess Royal* lo fue al año siguiente en Hawai, ya que había sido incorporado a la flota española y se encontraba de servicio. El 31 de julio de 1790, el Virrey escribiría desde México a Floridablanca confirmando la liberación de los prisioneros y expresando su confianza en que contribuyera a suavizar la tensión con Inglaterra (35). Se convocó una Junta de Estado para tratar la preparación de las defensas en las Indias, al tiempo que se solicitaban informes acerca de la disponibilidad de pertrechos y maderas en puertos, arsenales y astilleros y se daba una primera alerta a los puertos peninsulares (36). Aunque aún no se habían dado órdenes directas de alistar ninguna escuadra, comenzaron a surgir rumores de que así era. Floridablanca escribía el 6 de abril a Fernán Núñez, en París, acerca de esta necesidad ante la eventualidad de que la crisis no se cerrara:

«... si el ministerio británico nos pregunta por qué armamos, diremos que es para defendernos si en las turbulencias actuales se nos quiere insultar, y para estar á la vista de la conducta de nuestros propios subditos ultramarinos, por si cunde la peste y el mal ejemplo de las colonias francesas. De camino haremos las mas afectuosas protestas de amistad y de querer conservarla, como así es, y no perderemos medio de conseguir este fin...» (37).

Iniciar los preparativos militares no se presentaba como la opción más racional ya que, especialmente en el tradicional campo de enfrentamiento naval, España era claramente inferior a Gran Bretaña. Floridablanca era consciente de la endeble situación internacional de España, ya que el recurso a Francia nunca había sido su opción favorita, a lo que hay que añadir que aquella se encontraba totalmente absorbida por su situación interna tras la Revolución. De esta forma, es muy probable que, al emprender los preparativos navales, Floridablanca sólo buscara ganar tiempo (38). El gobierno espa-

(32) MARIÑAS OTERO: *op. cit.*, p. 366.

(33) MURIEL: *op. cit.*, p. 49.

(34) Presos ingleses en Nootka. Archivo General de Simancas, SGU, leg. 6959, 42.

(35) Revilla-Gigedo sobre rompimiento con Inglaterra. AGI, Estado, leg. 20, N. 50 (1) ff. 2v y 3r.

(36) FOUQUIER: *op. cit.*, p. 21.

(37) Carta de Floridablanca a Fernán Núñez fechada en Madrid el 6 de abril de 1790, recogido por CANTILLO, Alejandro del: *Tratados, Convenios y Declaraciones de Paz y de Comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón desde el Año de 1700 hasta el Día*. Imprenta de Alegría y Charlain, Madrid, 1843, p. 627.

(38) PARRELL, Christian de: «Pitt et l'Espagne», en *Revue d'Histoire Diplomatique*, núm. 64 (1950), p. 74.

ñol decidió responder a la contestación británica, por lo que Floridablanca dio instrucciones al embajador español para que llevara ante Pitt una respuesta conciliatoria. Esto se hizo el 20 de abril; en la nota, aparte de citar similares violaciones de la soberanía española en Perú y Cuba, se destacaba que, de haberse cometido una falta con la detención de los buques ingleses, ésta se hallaba compensada con la liberación de las tripulaciones de los barcos ordenada por el virrey, lo que se calificaba como un acto de cortesía hacia Su Majestad Británica (39).

En Madrid, Merry trató de suavizar los términos de la nota remitida por la Corte de Londres, aclarando a Floridablanca que en ella tan sólo se pretendía recordar los derechos ingleses. Sin embargo, llegaron a Merry los rumores de los preparativos navales que España estaba emprendiendo y vinieron a sumarse noticias que decían que Floridablanca estaba intentando ser admitido como mediador en la guerra entre Suecia y Rusia, y en las tensiones entre Austria y Prusia, en un intento de mejorar la imagen de España y así recabar apoyos en Europa. Merry seguía convencido de que Floridablanca evitaría a toda costa el enfrentamiento, ya que le suponía plenamente consciente de la falta de preparación española en todos los aspectos; sin embargo, el primer ministro Pitt se decidió a responder con idénticas medidas.

Para entonces la cuestión ya había llegado a las Cámaras del Parlamento británico. El *Iphigenia Nubiana* había llevado las noticias sobre el apresamiento a Meares, por lo que éste zarpó desde Calcuta hacia Gran Bretaña dispuesto a exponer sus reclamaciones. Llegó a Londres a mediados de abril de 1790 y contrató un agente de prensa con el que daría forma a su exposición, publicando un *Memorial* (reconocido por los historiadores como exagerado) (40) que hizo llegar a William Grenville, secretario de Estado y de quien dependían los asuntos coloniales, para que éste lo expusiera en el Parlamento el día 30 de abril.

Para hacer más plausible su relato, Meares empleó en su *Memorial* los tradicionales argumentos acerca de la crueldad y codicia españolas. Según la relación de Meares, los tripulantes ingleses fueron llevados a bordo de los buques españoles, donde «fueron cargados de cadenas y maltratados» (41). Meares aseguraba que Esteban Martínez se apropió de los terrenos que él había adquirido y que allí mismo izó el pabellón español, y que con las ceremonias acostumbradas, declaró de exclusiva propiedad del Rey de España todas las costas comprendidas entre el cabo de Hornos y los 60° de latitud norte. Acto seguido, Martínez habría procedido a construir baterías y almacenes forzando a ello a los tripulantes de los buques apresados. Tras esto, Martínez habría coaccionado al capitán Douglas en numerosas ocasiones, para que

(39) MURIEL: *op. cit.*, p. 49.

(40) BANCROFT, Hubert Howe, y OAK, Henry Lebbeus: *History of the Northwest Coast*, 2 vols. A.L. Bancroft & Company, San Francisco 1884, vol. 1, p. 230: «... evitando un término más áspero, estas declaraciones podríamos llamarlas grandes exageraciones, en las que se reclamaba todo en la esperanza que algo podría ser obtenido...» (la traducción es nuestra),

(41) MEARES: *op. cit.*, p. 7.

éste firmara un documento en el que declaraba que su buque había sido encontrado anclado en Nutka, que su nave se encontraba con graves averías que fueron reparadas por los españoles, quienes también le habían abastecido de provisiones para continuar su viaje, pero que Douglas rechazó firmar por entender que ese documento le comprometía a él y al capitán Francisco José Viana a personarse en San Blas para ser juzgados, extremo que no aceptaba por considerar que Nutka no pertenecía a España. Aun así, Martínez habría conseguido su propósito mediante una combinación de promesas y amenazas. Cuando Douglas fue autorizado por Martínez a continuar su viaje, el capitán británico se encontró con que su buque había sido despojado de todo elemento portátil que pudiera ser útil para los marinos españoles. Como le resultaba imposible iniciar la marcha de esta forma, consiguió que los españoles restituyeran su buque al estado de navegación, aunque, eso sí, los elementos que le fueron suministrados eran de calidad muy inferior y valorados muy por encima de su precio real (42). Meares afirmaba que tanto el *Princess Royal* como el *Argonaut* fueron capturados por Martínez valiéndose de una mezcla de promesas de seguridad y otras artimañas, e incluso Colnett, capitán del *Argonaut*, fue amenazado con ser ahorcado en una verga de su buque si no cumplía con las órdenes de Martínez (43).

El propósito de Meares era obtener una compensación económica; de hecho, el precio con el que tasaba cada una de las pieles embargadas era de 100 pesos fuertes, cuando su precio oscilaba entre 25 y 45. Con la inminencia de las próximas elecciones, Pitt utilizó en su favor a este singular personaje y con él fustigó a la opinión pública. Aunque se sabía que Meares era un personaje dispuesto a tergiversar los hechos en beneficio propio, se trataba del único informe disponible, que contenía un *amplio material que podría ser empleado en uso de la nación* (44). Hay que recordar que al mismo tiempo en que Meares expuso su historia surgieron rumores sobre el armamento de buques españoles. De no haber sido así, es probable que su historia no hubiera causado otro efecto en el Parlamento que el de excitar los siempre presentes sentimientos antiespañoles. Considerando su credibilidad como antiguo oficial de la Royal Navy y que dijo actuar siempre en nombre de Jorge III (45), el gobierno británico dio por ciertas sus afirmaciones y su memorial fue empleado como propaganda siendo publicado el mismo mes de mayo, seguido a los pocos días por una reimpresión. Semanas después era seguido por otros dos panfletos firmados por un tal «Argonaut», pseudónimo de John Etches, el socio de Meares (46). En junio se publicaría un resumen en *Gentleman's*

(42) *Ibidem*, p. 9.

(43) *Ibidem*, p. 15.

(44) BANCROFT y OAK: *op. cit.*, p. 230.

(45) BLACK, Jeremy: *British foreign policy in an age of revolutions, 1783-1793*. Cambridge University Press, Cambridge, 1994, p. 236.

(46) ARGONAUT (pseudónimo de John ETCHES): *An authentic statement of all the facts relative to Nootka Sound: its discovery, history, settlement, trade...* John Debrett, Londres, 1790.

Magazine; como prueba de que ya entonces su relato era dudoso, el editor de la revista advertía que la cuestión aún presentaba muchos puntos oscuros:

«... Este memorial explica, en general, las razones que han hecho surgir la presente disputa con España; sin embargo, la cuestión exacta (que debe), ser establecida antes de que la paz pueda ser finalmente establecida, todavía está envuelta en la oscuridad. Que algunos barcos fueran detenidos, y otro fue importunado para continuar comerciando sin sufrir molestias, no debe ser sobrepuesto tan a la ligera sobre los principios de los tratados que aún subsisten entre las dos naciones. Según el último tratado de paz con España, un comercio libre, y ningún acoso, era la condición *sine qua non* sobre la que fue concluido. La Corte española, en su situación presente, no se habría aventurado a invertir a ninguno de sus oficiales con poderes para impedir a los buques británicos navegar en mares abiertos, queriendo [con ello] tan sólo insultar la bandera de Gran Bretaña, tal y como es presentado por el memorialista en el [asunto] de la bahía de Nootka...» (47).

El 1 de mayo, el almirantazgo británico ordenaba que se reuniera en Spithead una escuadra de 40 navíos de línea, y el 3 de mayo se autorizaba una leva para completar las tripulaciones. Aunque referidas al mes de mayo, debido al lógico retraso de las comunicaciones, las noticias sobre los alistamientos navales de Gran Bretaña comenzaron a llegar a España en el mes de junio, de lo que se hacía eco la *Gazeta de Madrid*:

«... Londres 6 de mayo. Se han expedido órdenes para armar en los Departamentos de Deptford, Woolwich, Chatham, Sheernes, Porstmouth y Plimouth hasta 27 buques de guerra, que se según las listas que se han publicado son dos navios de á 100 cañones, uno de 98, otro de 90, uno de 80 y nueve de 74, tres fragatas de á 38, tres de á 36, otras tantas de á 32, igual número de á 28 y una de 20. Aseguran que se aumentarán estas fuerzas navales. Al mismo tiempo se han señalado casas para alistar á los marineros que se presenten de buena voluntad; y además ha habido una leva mediante la qual se han juntado ya más de 2.000 hombres para tripular dichos buques. La Secretaría de víveres ha hecho varias contratas para las provisiones de este armamento...(48).

»... Londres 12 de mayo. Ha mandado el Almirantazgo se armen con la posible diligencia en Chatham los navios de línea London de 98 cañones, *Venganza*, *Marlboroug* y *Monarca* de 74, y la chalupa *Fly*. La leva que se ha hecho en diferentes puertos ha producido ya más de 3.000 hombres, que

A Continuation of *An authentic Statement of the Facts Relative to Nootka Sound, with observations on a libel which has been traced to a foreign ambassador...* Fores, Londres, 1790.

(47) Anónimo: «Substance of the Memorial presented by Lieut. Mears to the Rt. Hon. W. Wyndham Grenville, one of His Majesty's Principal Secretaries of State. With Explanations», en *Gentleman's Magazine*, vol. 60, núm. 6 (junio de 1790). Imprenta de J. Jefferies, Londres, 1790, pp. 487-490 (la traducción es nuestra).

(48) *Gazeta de Madrid*, núm. 44. Imprenta Real, Madrid, 1 de junio de 1790, p. 372.

llegan diariamente aquí en embarcaciones del Rey. En todo este mes se esperan 300 navios mercantes, cuyas tripulaciones bastarán á completar las de los buques que se armen...» (49).

El 5 de mayo de 1790, Pitt se dirigió en nombre del Rey a la Cámara de los Lores para dar cuenta del apresamiento y de las primeras notas enviadas a Madrid, en las que se reclamaba una satisfacción apropiada por parte de España previa a cualquier otra discusión (50). La cuestión de la legalidad de los documentos de los barcos de Meares fue obviada por Pitt, y aunque para entonces los buques y sus tripulaciones habían sido liberados, no se consideró un acto de conciliación, pues se insistía en que España no había ofrecido ninguna satisfacción:

«... parece que este buque y su tripulación han sido puestos en libertad por el Virrey de México; pero esto parece haber sido hecho en la suposición de que nada sino la ignorancia de los derechos de España animaron a los individuos de otras naciones a ir a aquellas costas con el propósito de realizar establecimientos, o mantener comercio, y en conformidad con sus instrucciones previas, requiriéndole mostrar toda las posibles consideraciones a la nación británica. Ninguna satisfacción ha sido hecha, u ofrecida, y una reclamación directa ha sido interpuesta por la Corte de España sobre los derechos de soberanía, navegación, y comercio, en los territorios, costas y mares de esa parte del mundo (...) su Majestad, habiendo además recibido información que se están efectuando considerables armamentos en los puertos de España, ha juzgado indispensablemente necesario dar órdenes para hacer los preparativos que el poder de su Majestad pueda requerir para actuar con vigor y efectividad en apoyo de los honores de su Corona, y el interés de su pueblo...» (51).

El mensaje de Jorge III finalizaba refiriéndose a los preparativos militares que se estaban llevando a cabo en España, por lo que, en previsión de cualquier eventualidad, se pedía a la Cámara de los Comunes emprender preparativos similares. Pitt expuso el incidente de Nutka como una cuestión de trasfondo en la que los españoles eran responsables de impedir el comercio y la pesca de los ingleses en el Pacífico (52). Además, el Premier tenía la presión añadida de la inminencia de las elecciones, por lo que asumió con rapidez la línea dura, reclamando, o bien la guerra, o bien la claudicación española. Las razones británicas iban a estar apoyadas, en lo sucesivo, en su poder naval antes que en el derecho internacional, y ni tan sólo se admitió discutir acerca

(49) *Ibidem*, núm. 45, 4 de junio de 1790, p. 381.

(50) LONGMAN, HURST, REES: «Debate in the Lords on the King's Message respecting Vessels captured by Spain at Nootka Sound. May 6th», en *The Parliamentary History of England, from the earliest period to the year 1803*, vol. 28. T.C. Hansard, Londres, 1816, columnas 764 a 766 (la traducción es nuestra).

(51) LONGMAN, HURST, REES: *op. cit.*, columnas 764-766.

(52) BLACK: *op. cit.*, p. 237.

de las reclamaciones españolas, ya que *no existía ningún elemento de justicia o derecho en la posición asumida; pero una nación poderosa, en aquellos tiempos, no necesitaba de tales elementos* (53). Pitt fue influido de forma progresiva por la opinión contraria de miembros de su Gabinete, en especial del duque de Leeds, firme partidario de una guerra rápida contra España y que al día siguiente tomaría la palabra, insistiendo en el agravio cometido por España, pues habiendo sido capturados los buques y su cargamento incautado, sólo habían sido liberados porque sus *tripulaciones desconocían encontrarse en territorios de España, en lugar de ofrecer alguna satisfacción* (54).

Al día siguiente, el debate se trasladó a la Cámara de los Comunes; el líder de la oposición, Mr. Fox, reprochaba al Gabinete su tardanza en informar y haber creado un conflicto donde no lo había (55); otros parlamentarios (Greenville entre ellos) insistieron en el insulto que suponían los preparativos españoles, de los que se temía que estuvieran destinados contra Gibraltar o Jamaica (56). En la misma sesión, Pitt intervino para proponer la votación de un crédito de un millón de libras que permitiera a Su Majestad «actuar según las exigencias de los acontecimientos puedan requerir, aunque expresaba su esperanza en que no fuera necesario llegar a la extremidad de una guerra» (57).

En Madrid, Merry entregó una nota del duque de Leeds fechada el 5 de mayo y que había sido redactada en contestación a la nota del embajador español remitida el 20 de abril, cuyos términos eran aún más agresivos que la anterior. En ella Leeds afirmaba que tomaría medidas *a fin de que los vasallos ingleses no obrasen contra los derechos justos y reconocidos del rey de España*, pero que no reconocería *las pretensiones de soberanía absoluta, comercio y navegación* que España se había arrogado (58). Leeds insistía, además, en el *incuestionable derecho de los súbditos ingleses a disfrutar libremente y sin molestias del comercio, la navegación y la pesca*, así como de la posesión de los establecimientos que pudiesen *formar con consentimiento de los nativos en zonas no ocupadas por otras naciones europeas*. Finalmente, la Corona británica no admitiría «las reclamaciones de aquella Corte, contrarias a los principios establecidos por la ley de naciones», indicando que se mantendría la misma postura que la ya indicada en la anterior nota de febrero, por lo que no se hablaría sobre los derechos españoles si no se obtenía una satisfacción previa aunque, en todo caso, entre los derechos españoles que Inglaterra reconocía no estaba el de un monopolio español sobre la costa Noroeste. Pidió el resarcimiento de los daños ocasionados a los barcos y de *una satisfacción proporcionada a la injuria hecha a los vasallos del rey de Inglaterra en donde*

(53) BANCROFT: *op. cit.*, p. 231.

(54) LONGMAN, HURST, REES: *op. cit.*, columnas 766 y 767 (la traducción es nuestra).

(55) *Ibidem*, columnas 772 y 778 y «Vote of Credit-Spanish Armament. May 6th», columnas 784, 785 y 792.

(56) *Ibidem*: «Mr. Grey's Motin for Papers relative to the Dispute with Spain. May 12th», columna 797.

(57) *Ibidem*: «Vote of Credit-Spanish Armament. May 6th», columna 784.

(58) MURIEL: *op. cit.*, p. 49.

tienen derechos inconcusos al ejercicio libre y sin interrupción de navegar, comerciar y pescar, y a la posesión de establecimientos que formen con el consentimiento de los naturales del país en lugares no ocupados por otras naciones europeas (59). Ya que también se pedía la suspensión de los preparativos navales de España para contribuir a rebajar la tensión, la respuesta de Floridablanca fue que el Rey de España se encontraba en la mejor y más amistosa disposición y que *estaría pronto a desarmar con tal que esto se hiciese recíprocamente y en proporción de las circunstancias de ambas cortes* (60).

Así pues, fue la cuestión del desarme de las respectivas escuadras el punto fundamental sobre el que iban a girar las conversaciones durante los meses siguientes. A lo largo de toda la crisis, Floridablanca se esforzaría en fomentar las inquietudes inglesas aparentando una fuerza naval de entidad superior a la realmente disponible para, tal y como posteriormente reconocería, forzar una negociación (61). Merry pidió aclaraciones sobre el destino de estos buques, pero Floridablanca siguió insistiendo en que su destino era las Indias, donde deberían atajar cualquier intento de imitar a los revolucionarios franceses. Floridablanca insistió a Merry en los tratados firmados con Gran Bretaña, y responsabilizaba de lo sucedido en Nutka exclusivamente al capitán Colnett, y del aumento de la tensión entre los dos países al discurso de Jorge III en el Parlamento.

Mientras tanto, los informes que se recibían desde Londres indicaban que la guerra aparentaba ser la única salida, aún más desde el mensaje de Jorge III al Parlamento el 10 de junio juzgando *indispensablemente necesario* que los preparativos se continuasen con actividad y vigor (62). En el caso de un enfrentamiento directo, no existían dudas acerca de la superioridad naval inglesa; la dureza de la postura británica durante la crisis con España se debió a su profunda convicción en una victoria en caso de conflicto. Incluso lord Auckland, quien pasaba por ser uno de los diplomáticos ingleses de más profundas creencias pacifistas, escribía así acerca de una eventual guerra: ... «[España] podría causarnos daño por su obstinación pero estoy convencido que una guerra hubiera sido su ulterior ruina aquí y en América del Sur, exclusivamente debido a nuestra superioridad naval» (63).

Si Francia y España hubieran logrado unir sus fuerzas navales, el equilibrio numérico tampoco habría servido para evitar el triunfo final de la Royal Navy. La Marina Real española, aun equipada con buques de gran calidad, carecía de marineros para completar sus tripulaciones, mientras que la Revo-

(59) AHN, Estado, leg. 4283.

(60) MURIEL: *op. cit.*, pp. 49 y 50.

(61) RUMÉU DE ARMAS, Antonio (ed.): *El testamento político del conde de Floridablanca*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Escuela de Historia Moderna, Madrid, 1962, p. 80.

(62) LONGMAN, HURST, REES: *op. cit.*: «The King's Speech at the Close of the Session», columna 875.

(63) Recogido por BLACK: *op. cit.*, p. 254.

lución había sumido a la Marina francesa en la inoperancia. En 1790, la Armada española alcanzaba el máximo de efectivos de su dilatada existencia; la progresión había sido especialmente significativa desde la Guerra de Sucesión, cuando, una vez finalizado el conflicto, Felipe V acometió una serie de planes con los que dotar de medios materiales a la Armada española y que tuvieron continuidad con los sucesivos secretarios de Marina, especialmente con Patiño y el marqués de la Ensenada:

«... Tras la paz que siguió la desastrosa guerra de 1761, España no tenía más que 37 navíos de línea y una treintena de fragatas. En 1770, contaba ya (con) 51 navíos desde 112 cañones hasta 58; 22 fragatas, 8 urcas, 9 jabeques (y) otros 12 pequeños buques. En total, 102 buques de guerra de todos los rangos. En 1774 tenía 64 navíos de línea, de los que ocho de tres puentes, 26 fragatas, 9 jabeques, (y) otros 28 pequeños buques de guerra. En total 142. En 1778 presentaba 67 navíos, 32 fragatas, etc. En total 163 buques de todos los rangos; y al finalizar la guerra, a pesar de las pérdidas que había padecido, se encontró con tener aproximadamente el mismo número. Al finalizar 1792, en el momento de declarar la guerra a Francia, contaba 80 navíos de línea...» (64).

En lo que se refiere al potencial de los efectivos navales de una nación, no bastaba con efectuar un mero balance del número total de buques, pues el factor decisivo era el económico, ya que los gastos que era necesario afrontar para mantener en servicio un buque, durante un año, representaban una cifra similar a la necesaria para su construcción. Así pues, contaba más la capacidad económica de un país para poner en servicio el mayor número posible de buques (que en tiempo de paz permanecían en puerto, sin armamento ni pertrechos y con el mínimo de tripulantes indispensable para su mantenimiento). Aunque en 1790 la Armada española contaba con un importante número de buques, debido a la aparición de los primeros síntomas de la crisis económica que habría de sacudir los cimientos del Antiguo Régimen, durante la crisis de Nutka España alistó algo menos de la mitad de los navíos disponibles. A esto vino a sumarse la endémica escasez de tripulantes que, a diferencia de la construcción de buques, no pudo ser solucionado por los monarcas borbones:

«... Sería pues exagerado llevar de 36 a 40 mil el número de marineros que la marina militar puede emplear. En 1790, cuando España se encontraba al borde de una ruptura con Inglaterra, apenas pudo armar 32 navíos de línea. Habría podido poner en el mar un mayor número si hubiera tenido suficientes tripulaciones...» (65).

(64) BOURGOING, Jean François: *Tableau de l'Espagne Moderne*, t. II. Librairie Tourneisen Fils, París, 1807, p. 132 (la traducción es nuestra).

(65) *Ibidem*, pp. 131 y 132.

La única opción de la Armada para evitar ser derrotada, consistía en permanecer en sus bases principales (Cartagena, El Ferrol, Cádiz y La Habana), obligando a la Royal Navy a ejercer el bloqueo de estos puertos, tarea que a medio plazo implicaba el desgaste de buques y tripulaciones, y tras esto, la aparición de fisuras en el bloqueo. En el caso de que Francia se sumara al conflicto, el bloqueo debería extenderse a Brest y Tolón, lo que significaba el empleo de un número mayor de buques y consecuentemente su deterioro. Mientras tanto, la prensa española informaba de los preparativos navales de Gran Bretaña, aunque no se indicaba que estuvieran dirigidos expresamente contra España:

«... Londres 18 de mayo. Tiene orden el Lord Howe de juntar en Spithead una escuadra de 20 navios de línea con varias fragatas y brulotes; tremolará su bandera en el navio nombrado Reyna Carlota (...) Todas estas providencias no bastan á que generalmente se crea en la guerra. Acaban de salir de Plimouth 2 embarcaciones para Québec, que conducen 4 compañías de artilleros y pertrechos de guerra; van sin escolta, y de esta circunstancia quieren inferir la poca causa que hay de recelar un rompimiento... (66).

»... Londres 21 de mayo...ha expedido el Almirantazgo nuevas órdenes para que se alisten otros [navíos]: de suerte que no contando los 10 de guardia, saldrán al mar tres de 110 cañones, quatro de 98, uno de 90, veinte y tres de 74, quatro de 64 y uno de 50.(...). Se han llevado también á carenar en varios astilleros particulares 12 fragatas de guerra de los departamentos de Deptford y Woolwixh. Siguen las demas disposiciones de guerra, sin que se haya suspendido la leva para tripular la escuadra...» (67).

La Junta de Estado aprobó el 29 de mayo emitir una Real Orden para que se armara en Cádiz una escuadra de 24 navíos cuyo mando se otorgaba a José de Solano y Bote, marqués del Socorro, nombrándose como segundo y tercer comandantes a José de Mazarredo y Francisco de Borja que ya era comandante de la Escuadra de Evoluciones. Esta Escuadra llegó a Cádiz el 30 de mayo, tras cruzar los cabos de San Vicente y Santa María al recibir despachos en este sentido del almirante Luis de Córdoba, director general de la Armada, quedando unida a la Escuadra del marqués del Socorro por real orden del 8 de junio.

En el Departamento de Cádiz se encontraban los navíos *Conde de Regla*, de 114 cañones y *Rayo*, de 80 cañones; los navíos de 64 cañones *Astuto*, *San Ramón*, *Castilla* y *San Pedro de Alcántara* y las fragatas *Santa Bárbara*, *Santa Dorotea*, *Mercedes* y *Rosario*. Se dieron órdenes para que desde el Departamento de Cartagena se dirigieran a Cádiz los navíos de 74 cañones *San Pablo*, *Ángel de la Guarda*, *San Francisco de Asís*, *San Ildefonso*, *Firme*, *Atlante*, *Glorioso* y *Guerrero* y el navío de 64 cañones *San Fulgencio*, y las fragatas *Santa Teresa*, *Florentina*, *Perla*, *Mahonesa* y *Soledad*. Desde el

(66) *Gazeta de Madrid*, núm. 46. Imprenta Real, Madrid, 8 de junio de 1790, p. 396.

(67) *Ibidem*, núm. 48, 15 de junio de 1790, p. 405.

Departamento de El Ferrol debían pasar a Cádiz los navíos *Salvador*, de 114 cañones y *San Rafael*, de 80 cañones; los navíos de 74 cañones *Serio*, *Oriente*, *Arrogante*, *San Justo*, *San Gabriel*, *San Telmo*, *Europa* y *San Leandro*, y el navío de 64 cañones *San Leandro* y las fragatas *Juno*, *Palas*, *Santa Teresa* y *Santa Catalina*. La escuadra así formada contaría con un total de 41 buques (26 navíos de línea, 12 fragatas y 3 buques menores) (68). El marqués del Socorro llegó a la Isla del León, en la bahía de Cádiz, el 11 de junio de 1790, haciéndose cargo del mando el 14 de junio.

La Junta de Estado presidida por Floridablanca, del día 24 de junio, acordó despachar avisos a los Virreyes y Gobernadores de Indias, acerca de la amenaza de ruptura con Inglaterra y de que estuvieran prevenidos para lo que pudiera suceder (69). Se acordó apostar dos navíos y dos fragatas en Buenos Aires, con órdenes de pasar el cabo de Hornos para dirigirse al puerto de El Callao, en Perú, y las fragatas a California con órdenes de prevenir ataques ingleses en el Pacífico. Una nueva real orden del 1 de julio ordenaba aprestar cuatro meses de víveres para la Escuadra y que ésta estuviera preparada para zarpar en un plazo no superior a dos días tras recibir cualquier orden en este sentido. El 9 de julio el marqués del Socorro recibió órdenes de aprestar la Escuadra en pie de guerra, aunque quedaron revocadas tan sólo una semana después. Floridablanca redactó, además, un eventual plan de operaciones que implicaba seguir con el armamento de buques en Cádiz, concentrar tropas de infantería y dragones para proteger los arsenales de Cádiz, Ferrol y Cartagena, y reforzar la línea del Campo de Gibraltar. Además planeaba que si Francia se decidía a intervenir, se concentraran en Cádiz los buques de Tolón y tropas en Brest y en los puertos del Canal e intentar la invasión de Inglaterra reviviendo el plan que se concertó en la guerra pasada (70).

El embajador de España en París, conde de Fernán Núñez, comunicaba que, según noticias recibidas del puerto francés de Le Havre, la escuadra inglesa de Spithead con 19 navíos y 6 fragatas, había partido el 28 de junio al mando del almirante Barrington, al mismo tiempo que partían 12 navíos y 14 fragatas pertenecientes a la escuadra de Portsmouth, ante las noticias que aseguraban que la escuadra española ya se encontraba en el mar. En realidad, el marqués del Socorro recibió órdenes de apostarse en el cabo de San Vicente el día 10 de julio, zarpando efectivamente de Cádiz el día 20 (71). En instrucciones reservadas que el Marqués abriría al llegar al cabo de San Vicente, se le comunicaba que la escuadra inglesa había zarpado con tripulaciones incompletas, por lo que se le ordenaba estacionarse en torno al cabo de Finisterre. Una vez allí, debía esperar a que se le unieran los navíos del arsenal de El Ferrol, cuidando de no causar daño a las embarcaciones que encontrara, especialmente a las inglesas, para evitar que se le pudiera reprochar que hubiera

(68) MURIEL: *op. cit.*, pp. 50 y 51.

(69) MARIÑAS: *op. cit.*, p. 368.

(70) CANTILLO: *op. cit.*, pp. 627 y 628.

(71) AHN, Estado, leg. 4095.

causado agravios al pabellón británico, ya que el Rey deseaba conservar la paz. Aunque no se conocía el objetivo con el que la escuadra de Barrington había dejado sus bases, se temía que fuera para anticiparse a la guerra, y aunque esto no fuera así, en caso de que parte de esta fuerza se destacara hacia América, se ordenaba al marqués del Socorro que hiciera lo mismo enviando a Francisco de Borja al mando de una fuerza superior en un tercio a la que aportaran los ingleses (72).

Se dirigió otra orden reservada al marqués del Socorro en respuesta al despacho que él mismo había remitido el 2 de julio, por la que se le comunicaba que en caso de que la fragata inglesa, de cuya presencia se sabía en las proximidades de Cádiz, siguiera en aquellas aguas (el secretario de Marina hablaba de cuatro fragatas inglesas), despachara dos fragatas para intimidar al comandante inglés y que éste abandonara la zona y evitar así que el comercio pudiera recelar, ya que encontrándose ambas naciones oficialmente en paz no era justificable que permaneciera allí, al igual que *no lo hacían los bajeles de España en puertos de la dominación británica* (73). En caso de que no lo hiciera así, las fragatas españolas debían vigilar a la fragata inglesa e impedir que avisara sobre el rumbo que tomara la escuadra del marqués. Finalmente, la escuadra de éste partió de Cádiz el 20 de julio, totalizando 30 navíos y 11 fragatas, con provisiones para tres meses.

Ante la presión británica, España solicitó apoyo de Francia a través de los Pactos de Familia; sin embargo, Francia se hallaba sumida en la efervescencia revolucionaria, y aunque Luis XVI estaba dispuesto a prestar el apoyo solicitado, la cuestión debía ser aprobada por la Asamblea. El conde de Mirabeau pronunció un elocuente discurso que presentaba una propuesta de Luis XVI para alistar 45 navíos. Empeñado en reformar el absolutismo de la monarquía para adecuar ésta a un molde constitucional, el conde de Mirabeau consideraba que la alianza debía tomar una nueva forma y proponía que el pacto de Francia con España se suscribiera entre pueblos y no entre soberanos que hacían depender la política de sus voluntades. El 27 de agosto la Asamblea aprobó armar los buques franceses; sin embargo, el decreto aprobado consideraba que se debía privilegiar la preservación de la paz, por lo que únicamente se aplicarían las medidas defensivas y comerciales recogidas en el Pacto de Familia. Además, el alistamiento de los buques estaba destinado a defender las colonias y el comercio francés, al par que la falta de fondos y el estado semianárquico en que se encontraban el Ejército y la Marina de Francia reducían en gran medida su valor militar. En España, el conde de Floridablanca acogió este proyecto de forma muy fría y se negó a la eventual reunión de ambas flotas, pues sabía que las tripulaciones francesas habían sido ganadas por las ideas revolucionarias y temía que tales ideas se introdujeran en los buques españoles.

(72) MURIEL: *op. cit.*, p. 52.

(73) *Ibidem*.

Se había evidenciado el fracaso de la alianza con Francia y la debilidad de los apoyos internacionales de España. Finalmente, Floridablanca consideró necesario llegar a un acuerdo con Inglaterra y, el 24 de julio de 1790, firmaba en Madrid con Fitzherbert, el plenipotenciario británico, una declaración y una contradecación, respectivamente. En principio, el gobierno británico no consideró suficiente estos documentos, por lo que las escuadras continuaron armadas y se retomaron las conversaciones en los meses siguientes. Finalmente, el 28 de octubre de 1790, Floridablanca y Fitzherbert firmaron en El Escorial un convenio por el que España se comprometía a la devolución de los edificios y terrenos arrebatados a los súbditos británicos.

Epílogo: la expedición de límites

Mientras se desarrollaba la crisis entre España y Gran Bretaña, el virrey Revillagigedo había encargado a Bodega y Quadra que fundara un establecimiento permanente en Nutka; así, en la primavera de 1790 el alférez de navío Francisco Elisa ocupaba Nutka y, el 23 de junio, el alférez de fragata Manuel Quimper hacía lo mismo con la ensenada de Fuca.

El texto del tratado de El Escorial era deliberadamente impreciso, pues se trataba de una solución de compromiso para contentar (más bien para no ofender) a ambas partes; y así, dado que no establecía el límite de las posesiones españolas o inglesas, se envió un oficial con la misión de delimitar los límites propios y, con ellos, los de la parte contraria. Por parte española fue Bodega y Quadra el encargado de velar por la aplicación del tratado. Partió desde San Blas el 29 de febrero de 1792, al mando de la fragata *Gertrudis* y de la goleta *Activa*, llegando a Nutka el 29 de marzo. Bodega recibió la visita del cacique Macuina, quien le aseguró la falsedad de las afirmaciones de Meares sobre la supuesta compra que éste les hiciera. También encontró al *Felice Aventureira*, cuyo piloto era Francisco José de Viana, capitán nominal del *Iphigenia* en 1789 y quien aseguró a Martínez que la casa construida por Meares en 1788 era una simple cabaña que fue destruida por aquél (74).

El 4 de julio llegó a Nutka el primer navío de la expedición de Georges Vancouver, comisionado por el gobierno inglés para la señalización de límites. Se trataba de la fragata mercante *Daedalus*. El 27 de agosto de 1792 llegó Vancouver y, dos días más tarde, Bodega le presentó un memorando por el que negaba la veracidad de las reivindicaciones de Meares. El 31 de agosto llegaron a Nutka las goletas *Sutil* y *Mexicana*, al mando de Dionisio Alcalá Galiano y de Cayetano Valdés, pertenecientes a la expedición de Alejandro Malaspina. El 1 de septiembre, Vancouver contestó a Bodega rechazando sus argumentos; la indefinición de las cláusulas del tratado, como la que trataba sobre el límite de las posesiones españolas y la

(74) YBARRA Y BERGÉ, Javier de: *De California a Alaska: historia de un descubrimiento*. Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1945, pp. 137 y 138.

fijación de los territorios adquiridos por Meares antes de 1789, provocaron una larga discusión entre los comisionados. Bodega trató de probar que el único terreno de la costa usado por Meares era la pequeña parte de Friendly Cove en la que construyó una casa; por lo tanto, ése era el único territorio que había de transferir a Gran Bretaña. Vancouver contestó que no se consideraba autorizado a discutir los antecedentes del caso sino únicamente a recibir la totalidad de Nutka y de Clayoquot. Bodega trató de convencer al británico de que correspondía a los dos fijar el límite nórdico de la soberanía española en la costa americana y propuso que tal límite fuera Nutka, pero Vancouver rechazó la sugerencia afirmando que la convención de 1790 implicaba claramente que dicho límite era el puerto de San Francisco. Entonces Bodega sugirió que se fijara el límite en el estrecho de Fuca, pero Vancouver tampoco aceptó y ambos acordaron trasladar el asunto a sus respectivos gobiernos. Como prueba de amistad, Bodega propuso dar el nombre de ambos a un accidente geográfico, que se acordó fuera la actual isla de Vancouver, la cual recibió el nombre de isla de Quadra y Vancouver, aunque con posterioridad los cartógrafos británicos suprimieron el nombre del marino español y conservaron únicamente el del capitán británico. Dado que se había comprobado la inexistencia del paso del noroeste, el virrey Revillagigedo ordenó a Quadra no seguir insistiendo en Nutka y, en su lugar, construir en el estrecho de Fuca una avanzada para proteger las posesiones españolas. En mayo de año 1792, un barco español con unos cien hombres inició un establecimiento en la actual Neah Bay, pero al cabo de cuatro meses se hicieron visibles las dificultades de asentarse de forma permanente, por lo que se desmantelaron las instalaciones y se abandonó el lugar.

En diciembre de 1792, tras conocerse la ejecución de Luis XVI, el encargado de negocios de Inglaterra en Madrid ofreció una alianza a España que fue aceptada en enero de 1793. En el ambiente de entendimiento contra la Convención se llegó a un nuevo acuerdo el 11 enero de 1794 por el que España restituiría los terrenos y edificios confiscados en 1789. Tras esto se izaría la bandera británica, para ser arriada de nuevo y retirar ambas partes todo su personal. Ambos países podrían frecuentar Nutka y erigir los edificios necesarios para expediciones temporales, pero no levantar establecimientos definitivos ni reclamar derechos de soberanía con exclusión de la otra parte. El estatus de Nutka pasaba a ser el de condominio de ambas naciones, algo que ha sido desvirtuado por los historiadores británicos, empeñados en describir la cuestión de Nutka como una simple cesión de España.

El cargo de representante español recayó en Bodega y Quadra, aunque a la postre, al haber fallecido el 26 de marzo de 1794, fue sustituido por el brigadier José Manuel de Álava, coronel del Regimiento Fijo de Puebla. Como este regimiento se encontraba en La Habana, fue su teniente coronel, el coronel Benito Pérez, quien se encontró, en la caleta de San Lorenzo, con el representante británico. Las instrucciones de Pérez especificaban que el acceso al puerto «quedaba libre para ambas naciones, pero con prohibición de formar

establecimiento permanente» (75). Una vez firmados los protocolos en los que se declararon restituidos a Gran Bretaña los edificios y distritos de terreno se izó la bandera británica.

La crisis de Nutka demostró que España no poseía el potencial necesario para hacer avanzar sus posesiones hacia el norte. En 1795, Godoy y Charles Pinckney firmaron el Tratado de San Lorenzo, en el que se acordaba el acceso de Estados Unidos al río Misisipí y se fijaba en el paralelo 31° la frontera de Florida. Godoy esperaba así compensar el Tratado firmado en Londres en 1794 entre Estados Unidos y Gran Bretaña, por lo que ahora se transigía con asuntos que anteriormente parecían dogma de fe, al aceptar fijar los límites de las posesiones españolas. Sin embargo, estas concesiones tuvieron escaso efecto, ya que los Estados Unidos pasaron a adoptar en América del Norte la misma política agresiva de Gran Bretaña. En 1819, mediante la firma del Tratado de Transcontinentalidad entre John Quincy Adams y Luis de Onís, España renunciaba al Misisipí y cedía a Estados Unidos sus derechos sobre Florida, Oregón y la región del Noroeste, y limitaba sus dominios a los 42 grados norte.

La firma del Tratado de El Escorial ha sido considerada una victoria incruenta de William Pitt, pues se había anulado la Paz de París de 1783 e Inglaterra se había hecho un lugar en la colonización del Pacífico y además logró hacer valer la tesis de la primera ocupación, modelo que se impondría durante el siglo XIX (aceptado por las potencias coloniales en el Congreso de Berlín en 1885). Sin embargo, una vez que España y Gran Bretaña abandonaron Nutka en 1795, Rusia adelantó sus posesiones hasta los 37° fundando Fuerte Ross en 1812, a tan sólo 100 kilómetros de San Francisco, y en 1821 Alejandro I declaraba que la costa del Pacífico hasta los 51° estaba bajo su soberanía. Finalmente, recogemos un párrafo que a nuestro entender resume el resultado de la presencia de marinos y comerciantes europeos en una región que había permanecido a salvo mientras estuvo aislada y desconocida:

«Desde el año 1786 han visitado aquellos países varias naciones europeas, para hacer allí el comercio de pieles de nutria marina, pero esta concurrencia ha sido desventajosa para ellos y para los naturales del país. Al paso que ha subido el precio de las pieles en las costas de América, ha bajado enormemente en la China. Entre los indios ha cundido una espantosa corrupción de costumbres. Los europeos han querido sacar partido de la discordia de los Tajrt, siguiendo la misma política que ha teñido en sangre las costas africanas: muchos marineros, los más desalmados y disolutos, han desertado de los buques, para ir á establecerse con los naturales del país. Ya se observa en Noutka, bien así como en las islas Sandwich, una mezcla horrorosa de la barbarie primitiva con los vicios de la Europa culta; y no es fácil persuadirnos que estos males reales hayan sido compensados por algunas especies de

(75) Evacuación de Nootka. AGS, SGU, legajo 6.969 (9), ff. 34 y 35.

legumbres del antiguo continente, que los viajeros han trasplantado en aquellas fértiles regiones, y que se hacen figurar en la lista de los beneficios con que los europeos se jactan de haber colmado á los moradores de la islas del océano grande...» (76).

Bibliografía

- BANCROFT, Hubert Howe y OAK, Henry Lebbeus: *History of the Northwest Coast*, 2 vols. A.L. Bancroft & Company, San Francisco 1884.
- BEALS, Herbert K. (trad.): *For Honor and Country: The Diary of Bruno de Hezeta*. Historical Society Press, Oregón, 1985.
- BOLEA, José: *Viento del Noroeste; navegantes descubridores*. Ed. Oasis, Cuernavaca, 1975.
- BURGES, James Bland: *A narrative of the negotiations occasioned by the dispute between England and Spain in the year 1790*. S.I., Londres, 1791.
- COOL, Warren L.: *Flood Tide of Empire: Spain and the Pacific Northwest; 1543-1819*. Yale University Press, New Haven, 1973.
- FOURCIER, Annick: «Rivalités européennes dans le Pacifique: l'affaire de Nootka Sound 1789-1790», en *Annales historiques de la Révolution française*, 1997, vol. 307, N.º 1, pp. 17 a 30.
- MILLS, Lennox: «The Real significance of the Nootka Sound Incident», en *Canadian Historical Review*, vol. 6, n.º 2, junio, 1925, University of Toronto Press, Toronto, 1925.
- MORALES PADRÓN, Francisco; SAAVEDRA, Santiago, y otros: *To the Totem Shore: The Spanish Presence on the Northwest Coast*. Ediciones El Viso, Madrid, 1986.
- PAQUETE, Gabriel B.: «The Image of Imperial Spain in British political Thought, 1750-1800», en *Bulletin of Spanish Studies and Research on Spain, Portugal and Latin America*. 81, 2, Glasgow, 2004, pp. 187 a 214.
- PARRELL, Christian de: «Pitt et l'Espagne», en *Revue d'Histoire Diplomatique*, n.º 64, 1950 pp. 5.
- PRIESTLY, Herbert: *The log of the Princesa: by Estevan Jose Martinez; what does it contribute to our knowledge of the Nootka Sound controversy?* The Ivy Press, Portland, 1920.
- YBARRA Y BERGÉ, Javier de: *De California a Alaska: historia de un descubrimiento*. Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1945.

(76) VON HUMBOLDT, Alexander: *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. Traducido al español por don Vicente González Arnao, 3 t. Casa de Rosa, París, 1822, t. II, pp. 166 y 167.

LA SOLUCIÓN ILUSTRADA AL PROBLEMA DE LOS VAGOS, OCIOSOS Y MALENTRETENIDOS

Juan Carlos LÓPEZ DE HARO GONZÁLEZ
Licenciado en Geografía e Historia

Introducción

La mendicidad y el vagabundeo son una herencia medieval, fruto tanto de epidemias, como del hambre y de la guerra, componentes esenciales del modo de producción feudal.

Durante la Edad Media el pobre es un ser querido por Dios. Éstos existen para recordar que los bienes materiales son transitorios, ellos son los auténticos ricos ya que gozan de la abundancia espiritual. Hay que recordar que Jesús dijo a sus discípulos: «Os digo que es más fácil que un camello pase por el ojo de una aguja, que un rico entre en el Reino de los cielos» (1).

No obstante, en el Medievo, pobreza y riqueza no aparecen como mundos antagónicos, antes bien, son complementarios, ya que el rico puede obtener su salvación a través de la purificación de la limosna (2).

Con el tiempo, el vagabundo se convirtió en un ser peligroso, vehículo de disturbios que liberaba su potencial subversivo en los motines y en las revueltas sociales, motivadas por las carestías que estructuralmente sacudían el sistema económico feudal.

Las primeras medidas represivas para encauzar el vagabundeo surgen en Inglaterra, en Francia y en España en el siglo XIV, debidas a la necesidad de mano de obra para las manufacturas. El vagabundeo se ha convertido en vicio y en delito, por obra y gracia de la crisis del siglo XIV, se obliga a trabajar o abandonar la ciudad «so pena de sesenta azotes, y los echen de la villa» (3). No se trataba de solucionar el problema sino de desplazarlo a otra villa o ciudad.

Por lo tanto, vemos cómo el final de este período ofrece las dos visiones respecto a la pobreza, ya sea como virtud o como maldición. Pero, ya se ha operado la transformación, el pobre deja su aura de tocado por la gracia divina, para convertirse en un ser inquietante y anónimo.

(1) La Santa Biblia. Ediciones Paulinas, Valladolid, 1973. San Mateo 19, 23.

(2) El Eclesiastés (XXXI, 5) dice: *Quien ama el dinero no escapa del pecado, quien persigue el lucro quedará defraudado*. La Santa Biblia. Ediciones Paulinas, Valladolid, 1973.

(3) *Novísima recopilación de las leyes de España del año 1369*. Libro XII, título XXI, ley III. Confirmadas en sucesivas ocasiones.

El giro

Durante el siglo XVI la situación del pobre se deteriora por el auge demográfico, a la par que la burguesía mercantilista precisa de mano de obra abundante y barata. Lutero lo expresará con contundencia, para él la limosna es un chantaje para ganar el cielo que sólo fortalece a los holgazanes en su ociosidad. La limosna, no hay que olvidarlo, es una acción querida por Dios y, por lo tanto, es una forma de ganarse el cielo, o abreviar el paso por el purgatorio (4).

Para Luis Vives, en su *Socorro de pobres* (5), la limosna despierta el afán de lucro en ellos, fortalece el egoísmo de los poderosos y, por añadidura, aquellos contagian enfermedades; además, son corruptos física y moralmente. La pobreza había dejado de ser una bendición divina y había que suprimirla. Propugna el trabajo obligatorio, cada uno tiene que sustentarse con su esfuerzo, ha de ganarse el pan con el sudor de su frente.

Ya en el siglo XVII Cristóbal Pérez de Herrera aborda el problema del vagabundeo y la mendicidad en toda su dimensión en *Amparo de pobres* (6). En esta obra sostiene que los albergues de menesterosos han de extenderse por las principales aglomeraciones del reino. En tales albergues se examinaría a los indigentes para distinguir a los verdaderos de los fingidos. El auténtico recibiría una efigie de la virgen, las armas de la ciudad y un testimonio firmado por el administrador y renovable cada año. Los encerrados, por ser pobres fingidos, oírían misa diaria y aprenderían la doctrina con el fin de hacer de ellos hombres de bien.

En Pérez de Herrera por primera vez se seculariza el problema de los pobres y el vagabundeo, pues la dirección de la reforma se confía al presidente del Consejo Real y a un consejero de Su Majestad.

La faceta más moderna de este autor se centra en el germen de la mendicidad: los niños. Pretendía que éstos fueran recogidos por preladados y corregidores hasta los siete años, después se les enseñaría un oficio. Por primera vez, la reforma de la beneficencia desembocaba en una solución mercantil. Pretende que, en estos albergues para pobres, a los niños se les instruya en matemáticas, y no sólo porque fuese una «insuperable educación para la mente», sino porque las ciencias fomentaban nuevas técnicas de contabilidad financiera y técnicos para la guerra en las nuevas escuelas militares que se estaban formando (7).

Este autor, no obstante, no pretende acabar con la pobreza, pues es consciente de que los pobres son víctimas de una estructura social y económica polarizada: pobres y ricos conviven en una ciudad que se ha convertido en escenario de ostentación del aristócrata y morada del pícaro.

(4) LE GOFF, Jacques: *La bolsa y la vida*. Gedisa, Barcelona, 1987.

(5) VIVES, Juan Luis: *Socorro de pobres*. Ed. Tecnos, Madrid, 2007.

(6) PÉREZ DE HERRERA, Cristóbal: *Amparo de pobres*. Espasa Calpe, Madrid, 1975. Michel Cavillac, introducción, edición y notas.

(7) Hay que tener en cuenta la proyección de la artillería en la guerra que se manifiesta en la batalla de Rocroi (1643), en la cual los afamados Tercios son destruidos por la artillería francesa.

La solución ilustrada

Desde principios del siglo XVI se produce un lento desplazamiento de la población hacia las ciudades, expulsada del campo por el predominio ganadero, el aumento demográfico y la intensificación del poder señorial tras las Comunidades. Las Cortes castellanas recogen la inquietud producida por la proliferación de miserables, a los que se hace responsables de los desórdenes y de los motines de subsistencia. La respuesta a esta situación, que empeora a medida que avanza el siglo, fue poner a trabajar a esta muchedumbre de vagos, ociosos y malentretidos.

Pese a que la población crece a lo largo del siglo XVIII, para los economistas ilustrados, al igual que los arbitristas habían señalado un siglo antes, la falta de hombres era la causa que imposibilitaba el crecimiento económico y que limitaba el poder de los Estados. La política social de los gobiernos ilustrados se dirige a incrementar la utilidad de la población. Ahora la gestión de los cuerpos se convierte en una cuestión que atañe a los poderes públicos, al adquirir la vida de los súbditos un nuevo valor. Todo lo que atentara contra la vida y la salud era un derroche que iba contra los principios elementales de la economía social. Se trata de transformar los comportamientos improductivos de los hombres. La humanización dieciochesca pasa por el descubrimiento de la actividad productiva del hombre y de su fuerza de trabajo.

El ilustrado imagina una república de trabajadores aplicados y virtuosos, con una población disciplinada y sana (de ahí las reformas del viario urbano). La utopía productivista de la colmena es el modelo de la ciudad ilustrada, en la que no tienen cabida los ociosos, los vagabundos y los mendigos.

La idea de parado o desempleo no existe en la sociedad preindustrial; sólo hay vagos ociosos y pobres que no pueden trabajar por impedimento físico. La persecución y el obligado sometimiento al trabajo del vasallo ocioso se hace desde planteamientos básicamente económicos, son una carga, pues no trabajan y se alimentan de quienes sí lo hacen. Lo ilustra Bernardo Ward en su proyecto económico, en el que propone ideas dirigidas a promover los intereses de España (8): «Cuando un hombre no trabaja, ni da utilidad alguna a la República, se hace un vasallo útil inclinándole a la industria y esto es el aumento que más importa, pues cuando se dice que la riqueza del soberano consiste en el número de sus vasallos útiles solamente, ya que un millón de holgazanes, vagabundos y mendigos de población, lejos de aprovechar, sirven de una carga muy pesada al Estado...»

La burguesía ascendente revaloriza el trabajo, frente al tradicional desprecio con el que el *ethos* aristocrático lo había considerado, rebajándolo a una condición servil y de mancha espiritual. La burguesía ve en el trabajo no sólo una función puramente productiva, sino también de domesticación y disciplinaria (9).

(8) WARD, Bernardo: *Proyecto económico dirigido a promover los intereses de España*. www.books.Google.es

(9) BENTHAM, Jeremías: *El Panóptico*. Las Ediciones de la Piqueta, Madrid, 1979. p. 23. En la introducción, Michel Foucault habla del trabajo como forma de domesticación y de su triple función: productiva, simbólica y de domesticación o disciplinaria.

Por real cédula de 1783 se decreta la rehabilitación social de los oficios: «Que no sólo el oficio de curtidor [en contacto con la sangre, tabú en el Medioevo] (10), sino también las demás artes y oficios de herrero, sastre, zapatero, carpintero y otros a este modo, son honestos y honrados; y que el uso de ellos no envilece la familia ni a la persona que lo ejerce, ni lo inhabilita para obtener los empleos municipales de la República (...) ni para el goce y prerrogativas de la hidalguía» (11).

En el siglo XVIII, con el programa ilustrado, el pobre es percibido como un posible agresor, como miembro no útil de la sociedad al que hay que tratar con una terapia de trabajo y reclusión. Nacen así los hospicios y las casas de expósitos, hijos en su mayoría de vagos y mendigos.

Desde la real orden de 21 de julio de 1717 (12) hasta la de 30 de junio de 1789, alrededor de setenta disposiciones se promulgan con el fin de regular el aprovechamiento y recogida de vagos (13). La vigilancia adquiere una gran importancia en el gobierno de la población durante el siglo XVIII. Había que introducir las luces de la razón y, para ello, se debían desarrollar métodos de conocimiento y control de la población: el censo de Campoflorido (1712-1717), el catastro del marqués de la Ensenada a mediados de siglo, y el censo de Godoy en 1797 son muestra de ello.

Esta necesidad de información se advierte claramente a partir de la segunda mitad del siglo XVIII; entonces se pide a justicias, corregidores e intendentes relaciones detalladas sobre los vagos existentes en cada pueblo, villa o parroquia, con sus filiaciones, características y defectos (14).

(10) LE GOFF, Jacques: *Tiempo, trabajo y cultura en el Occidente medieval*. Gedisa, Madrid, 1983.

(11) Real cédula de Su Majestad y señores del Consejo, por la cual se declara, que no sólo el oficio de curtidor, sino también las demás artes y oficios de herrero, sastre, zapatero, carpintero y otros, a este modo, son honestos y honrados; y que el uso de ellos no envilece la familia ni la persona que lo ejerce, ni la inhabilita para obtener los empleos municipales de la república en que estén avecindados los artesanos o menestrales que los ejerciten; con lo demás que se expresa. Año 1783. En Madrid: en la imprenta de don Pedro Marín. AHN. Fondos Contemporáneos. Ministerio de Hacienda, Leg. 4.818.

AHN: base de datos Legislación Histórica de España.

<http://www.mcu.es/archivos/lhe/servlets/VisorServlet.jsp?cod=006107>

(12) AHN: base de datos Legislación Histórica de España.

<http://www.mcu.es/archivos/lhe/action.consultar.jsp>.

(13) PÉREZ ESTÉVEZ, Rosa María: *El problema de los vagos en la España del siglo XVIII*. Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1976, pp. 193-195. La autora recoge de forma pormenorizada todas las disposiciones. Esta tesis doctoral constituye el principal estudio sobre la problemática de los vagos en la Ilustración. Cabe citar otras monografías; como la de Gregorio Lasala Navarro *Galeotes y presidiarios al servicio de la Marina de Guerra en España*, que aborda la pena de galeras durante toda la Edad Moderna del XVIII, o el estudio de M.^a Teresa Pérez-Crespo Muñoz *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, que dedica algún capítulo a esta población marginal.

(14) AGMAB 2.674. Instrucción que el Rey ha mandado expedir por la Secretaría del Despacho Universal de Guerra, para que persigan y recojan las justicias todos los vagabundos y malentrenidos y se apliquen a la tropa y a los reales arsenales, en consecuencia de lo que está prevenido por leyes del reino, con el fin de establecer la quietud en los pueblos y la seguridad en los caminos. —1751, 25 julio, Buen Retiro. [S.l.: s.n., 1751].

A raíz del motín de Esquilache, el 23 de marzo de 1766, la acción represiva contra los vagabundos, a los que se responsabilizó de la revuelta, se hizo más general. Ahí se percibe el miedo instintivo que siente el poder ante los elementos sociales inclasificables e inestables. Aranda pretende un saneamiento de los barrios madrileños y continuará la labor policiaca de Esquilache, aunque con mayor eficacia. Tras el motín se publica un bando ordenando su recogida, de tal manera que se aprehenden, solamente en la capital, 1.000 vagos ese mismo año y 4.970 en los dos siguientes (15).

En la real ordenanza del año 1775 (16) se define como vagos a «todos los que viven ociosos, sin destinarse a la labranza, o a los oficios, careciendo de rentas de que vivir; o que andan mal-entretenidos en juegos, tabernas, y paseos, sin conocersele aplicación alguna; o los que habiéndola tenido, la abandonan enteramente, dedicándose a la vida ociosa, o a ocupaciones equivalentes a ella; estando prohibida la tolerancia de la ociosidad en buena razón política y en las leyes de estos reynos».

En esta misma disposición se establece que «se hagan levas en las capitales y pueblos considerables de las gentes ociosas, y sobrantes, que vivan distraídas, baldías, y mal entretenidas, sin aplicación al trabajo; por ser otro medio de aumentar la fuerza militar para ciertos destinos y de evitar que haya ociosos voluntarios en el Reyno: expuestos a ser delincuentes y perjudiciales a la sociedad».

Si la pena de galeras desaparece (17), se propone como castigo sustitutivo el trabajo en los arsenales: «El Rey ha resuelto que no se remitan ya en calidad de forzados, ni en otro modo, a servir en la Escuadra de Galeras a los sujetos que, según hasta ahora se ha practicado, merezcan por sus culpas esta pena, porque su intencion es de que en lugar de ella, se les imponga la que equivalga y corresponda a sus delitos» (18).

(15) PÉREZ ESTÉVEZ: *op. cit.*, p. 103.

(16) AGMAB, 2.678. «Ordenanza de S.M. en que se previene y establece el recogimiento de vagos y malentretidos, por medio de levas anuales y se encargará a las justicias ordinarias, salas y audiencias criminales el orden judicial que deben observar; y los cuatro depósitos adonde deben remitirse los que fueren aptos para las armas: derogando todo fuero y ordenanzas contrarias a lo que se dispone en ésta, con lo demás que en ella por menor se expresa. En Madrid: en la imprenta de Pedro Marín, 1775».

(17) Por lo obsoleto de ese navío, en 1748 desaparece la escuadra de galeras. AGS, Marina, 699. Tres expedientes sobre que no se envíen más forzados a servir en las galeras. 1748, 16 de noviembre/ 1749, 11 de octubre. Sin embargo, en septiembre de 1784 se reestablecen las galeras para el corso contra los argelinos y, de nuevo, se resuelve que «se sentencien a ellas los reos que lo merezcan». AGMAB, legajo 4.812. Minuta de real orden al asesor general de Marina restableciendo las galeras y estableciendo que se sentencien a la pena en éstas a los reos que la merezcan. El Pardo, 1785, 18 de enero.

La pena de galeras se abolirá definitivamente en 1803. LASALA: *op. cit.*, p. 100.

(18) AGS. Marina 699. Minuta de real orden a los comandantes e intendentes de los tres departamentos, marítimos. San Lorenzo el Real, 1748, 16 de noviembre.

Ya por real instrucción de 25 de julio de 1751, proveniente de la Secretaría de Despacho Universal de la Guerra (19), se dictamina la aplicación de los vagos y malentretidos al servicio de las armas o al de los arsenales: «Que toda la gente que en esta forma se recoja se la ha de conducir a las capitales de cada provincia, a disposición del Intendente de ésta».

El terror ya no debe tener cabida en el nuevo sistema penal. Para Beccaria: «No es la intensidad de la pena la que hace mayor efecto sobre el ánimo humano sino la duración (...). Que convertido en bestia de servicio recompensa con sus fatigas a la sociedad que ha ofendido» (20). El encierro y el trabajo se sugieren como factores importantes de punición en la doctrina penal que comienza a perfilarse. Así, prosigue el mencionado autor, «dentro de un país no debe existir ningún lugar independiente de las leyes. La fuerza de éstas debe seguir a cada ciudadano como la sombra sigue al cuerpo».

La reforma de la legislación criminal será obra de un consejero de Carlos III, Manuel de Lardizábal. Éste considera que los reos convictos han de ser destinados a presidios y arsenales: «Un gobierno justo e ilustrado (...) guarda una exacta y justa proporción en las penas, y si al mismo tiempo no se procura dar por todos los medios una buena educación al pueblo, para evitar la ociosidad y la mendicidad, que son las fuentes más fecundas de delitos y desórdenes (...) Todas las providencias que se tomen para exterminar a esta polilla de las costumbres y la república son justísimas, son necesarias, y contendrán en gran parte el mal. Las leyes del reino sabiamente disponen, que los que pidan limosna no puedan traer hijo suyo, ni de otro, que pase de cinco años y se manda a los justicias tengan cuidado de que dichos niños se pongan a servir con amos o aprender oficios (...) ¡De cuántos males se libraría la república sino [si no] hubiera tanto ocioso en ella, y cuánto se disminuiría el número de éstos, si todos fueran aplicados desde sus primeros años a destinos correspondientes a su clase!» (21).

Lardizábal es un exponente del pensamiento penal ilustrado. Se trata de sustituir una penalidad suplicial (22) por otra más apropiada para la sociedad emergente, que trata ante todo de extorsionar el tiempo del reo y aprovechar su fuerza de trabajo. Si los castigos corporales fueron desapareciendo, no se debió a la civilización de las costumbres, sino a que un hombre lisiado de nada servía al Estado; era más útil su aprovechamiento en los destinos más penosos del Ejército o en trabajos de obras públicas.

(19) AGMAB, 2.674. Instrucción que el Rey ha mandado expedir por la Secretaría del Despacho Universal de Guerra, para que las justicias persigan y recojan todos los vagabundos y malentretidos, y se apliquen a la Tropa y a los Reales Arsenales, en consecuencia de lo que está prevenido por leyes del reino, con el fin de establecer la quietud en los pueblos y la seguridad en los caminos, 1751, 25 de julio, Buen Retiro. [S.l.: s.n., 1751].

(20) BECCARIA, Césare: *Tratado de los delitos y las penas*.

http://www.antorcha.net/biblioteca_virtual/derecho/beccaria/17.html

(21) LARDIZÁBAL, Manuel de: *Discurso sobre las penas; contraído a las leyes criminales de España para solicitar su reforma*. <http://www.Cervantesvirtual.com>

(22) Lo que genera mucho gasto, ya que se acompaña de una gran parafernalia y teatro dada su función preferente de atemorizar a la población, puesto que los medios represivos y policiales eran bastante ineficaces para el control de ésta.

Las levas

El proyectismo ilustrado representa la mentalidad burguesa que se abre paso y que necesita apropiarse de la fuerza de trabajo de los elementos ociosos, para desbloquear el proceso productivo. A medida que la Marina va preocupando a los gobernantes, el vago se torna pieza indispensable en los planes de Patiño y Ensenada para reestructurar la potencia naval española.

Se pueden diferenciar, según Rosa María Pérez Estévez, dos etapas en la afluencia de vagos a los arsenales: una primera, a mediados del siglo XVIII, en la que las necesidades laborales están sin resolver, ya que no hay peonaje voluntario, y una segunda, a partir de 1770, en la que se evidencia un cierto declive porque los intereses navales pasan a un segundo plano (23). La única exigencia para trabajar en los arsenales es poseer unas mínimas cualidades físicas, sin atender a edad, estatura u otras condiciones.

Según las estadísticas que presenta la citada autora (24), las infracciones cometidas por los vagos destinados a arsenales son: por el delito de no trabajar, el 19,10 por 100; por hurto, el 14,24; por escándalo, el 13,95; por amancebamiento el 11,17. La genérica denominación de malentrenidos comprende un 16,90 por 100.

Desde 1733, en que apareció el primer decreto contra vagabundos y holgazanes y se dispuso su destino a los regimientos, este grupo social constituirá una de las canteras más importantes para engrosar las tropas. Una vez concentrados se hacía la tarea de selección, los que eran destinados al Ejército debían esperar a ser conducidos hasta los regimientos y los arsenales.

Los que iban a la Marina eran reclutados en cajas especiales para su empleo en los arsenales. Se asignaba un real diario a cada uno, para cubrir sus necesidades hasta el lugar de destino. Solían hacer dos paradas durante la jornada, una para comer y otra para dormir, se alojaban en cárceles, que unos soldados preparaban previamente a la llegada de éstos (25).

Así, en 1751 se establecen las cajas de Marina para el servicio de los tres departamentos. Al Departamento de Cartagena corresponden la de Toledo, que comprendía las provincias de Madrid, Guadalajara y Toledo; la de Cartagena, que recogía a los reclutados de las provincias de Cataluña, Valencia, Mallorca y Cuenca; la de Tortosa, que englobaba a las provincias de Aragón y Navarra, y la de Almagro, que comprendía la provincia de La Mancha (26).

(23) PÉREZ ESTÉVEZ: *op. cit.* p. 249.

(24) *Ibidem*, p. 78.

(25) PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, María Teresa: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Editorial Naval, Madrid, 1992, p. 300.

(26) AGS, Marina, legajo 699. Nota de las ciudades de caja, en donde han de establecerse partidas de Infantería de Marina para recoger a los hombres y a los muchachos, que los intendentes de las provincias aplicaren para el servicio de los batallones de Marina y arsenal del Departamento de Cartagena, 1751, 31 de julio.

En la leva del 18 de febrero de 1787 se designan los pueblos en los que se ha de hacer ésta: «Burgos, Ávila, Logroño, Segovia, Valladolid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, León, Palencia, Salamanca, Zamora, Zaragoza, Pamplona, Granada, Antequera, Guadix, Málaga, Ronda, Vélez-Málaga, Valencia, Alicante, Orihuela, Coruña, Tuy, Sevilla, Cádiz, Carmona, Écija, Puerto de Santa María, San Lucar de Barameda, Jerez de la Frontera, Córdoba, Lucena, Murcia, Cartagena, Lorca, Jaén, Andújar, Palma de Mallorca, Oviedo, Barcelona, Gerona, Reus, Tortosa, Badajoz, Plasencia, Trujillo y Cáceres» (27).

No se renunció, sin embargo, a mantener el espectáculo que acompañaba a la ejecución de las penas. La ejemplaridad precisaba de la publicidad de las mismas, y nada mejor para difundir el espectáculo de la condena que las cadenas de presidiarios que recorrían la geografía española, propagando el temor de lo que ocurriría en caso de infringir la ley. «Duro caso hacer esclavos a los que Dios y la naturaleza hizo libres» (28), afirma don Quijote ante la columna de presos a los que pretende liberar.

En la ordenanza de 1775 se especifica que «si pretende el preso en la leva por vago, ocioso o mal entretenido probar ocupación, y arreglo en su porte o emulación en los que hayan depuesto contra él; lo ha de justificar dentro de tres días precisos con toda individualidad; de manera que si alegare estar dedicado a la labranza, ha de demostrar la yunta y tierras propias o ajenas en las que labra, con las determinaciones oportunas, para averiguar la verdad; y lo mismo se ha de entender, si alegare estar dedicado a oficio, justificando el taller propio o ageno, y el maestro u oficiales con quienes trabaja continuada y efectivamente.

»Como la ociosidad no se excluye por una aplicación superficial, deben estimarse por vagos y ociosos, los que se encontraren a deshora de las noches durmiendo en las calles, desde la media noche arriba, o en casas de juego o en tabernas, que advertidos por sus padres y maestros, amos o jueces, por la tercera vez, o más, reincidan en estas faltas o en las de abandonar la labranza u oficio, en los días de trabajo; dedicándose a una vida libre o voluptuosa y despreciando las amonestaciones que se les hayan hecho.

»Y a los que no tengan la estatura correspondiente para las Armas, se destinaran a trabajar en los Arsenales, según la calidad y circunstancias.

»La declaración de vago, ocioso o mal entretenido se ha de notificar al interesado y ejecutar, sin embargo, de cualquier apelación o recurso; por no admitir tardanza las levas, y se le dara testimonio de esta declaración y también se le hara saber al padre, deudo, maestro o amo con quien estuviere y al Procurador Síndico y Personero del pueblo (...) Por el interés común, que resulta de no consentir vagos, holgazanes, ociosos, baldios y mal entretenidos en la República» (29).

(27) AGMAB, legajo 7.467. Relación de pueblos en que se ha de hacer la leva. El Pardo, 1787, 18 de febrero.

(28) CERVANTES, Miguel de: *Don Quijote de la Mancha*. Ed. IV Centenario, Madrid, 2004. Cap. XXII, primera parte, p. 207.

(29) AGMAB, legajo 2.678. Ordenanza de S.M. en que se previene y establece el recogimiento de vagos y malentretenidos, por medio de levas anuales, y se encargará a las justicias ordinarias, salas, y audiencias criminales el orden judicial que deben observar; y los cuatro

En la leva de 13 de agosto de 1751 se da la relación de oficiales y de tropa que van a recoger «vagamundos» (30) en Córdoba, Sevilla, Granada y Badajoz, compuesta cada una de estas partidas por 1 capitán, 1 teniente, 1 alférez, 6 sargentos, 12 cabos, 1 tambor, 1 pífano y 20 soldados de los batallones de Marina (31).

Los recogidos se clasificaban en aptos o no aptos para el servicio de las armas. Eran aptos los comprendidos entre doce y treinta y cinco años que no tuvieran ningún defecto físico y reuniesen las condiciones necesarias «para que se les baya enseñando y aplicando a los oficios de carpintería, calafatería, tornero, fabricación de jarcia y lonas, y a otros útiles, y también que se les embarquen de Pages en los navíos de guía, haciendo que los que estén en los arsenales se les mantenga y vista de cuenta de la R. Hacienda hasta que sean capaces de trabajar y ganar jornal» (32).

Todos los recogidos se envían a la cabeza del corregimiento más inmediato, donde una escolta los conducirá a los depósitos. La conducción se hacía a cuenta de la Real Hacienda. Estos depósitos se encontraban en La Coruña, Zamora, Cádiz y Cartagena.

En la Instrucción para el oficial encargado de la recolección de vagos en Madrid se dice (33): «Luego que hay un número competente para formar la cuerda (que por lo regular es en habiendo 25 ó 50) se avisa a la Secretaria de Marina al oficial de ella Dn. Pedro Varela, encargado del giro de vagos, para que este se lo participe al Sr. Ministro y S.E. de el aviso correspondiente a Cartagena, a fin de que aquel Comandante General nombre la partida que haya de bajar a Albacete a entregarse de la cuerda (...) Al sargento que conduce se le adelantan mil o mil quinientos reales de vellón, según el número de sujetos a quienes tenga que suministrar prest diario, y se le considera 22 días por ida y vuelta hasta Albacete, que es donde debe hacer la entrega a la partida que baja a recibir los presidiarios desde Cartagena (...) Y a su regreso, cuando entrega la distribución de lo que ha suministrado, debe entregar también el recibo que toma del sargento que se hace cargo de los presidiarios en Albacete (...) Siendo la cuerda de 36 hombres debe ser su escolta de un sargento, un cabo y diez soldados, y así, a proporción de los presidiarios que van, la gradúa el oficial encargado de la Comisión».

depósitos a donde deben remitirse los que fueren aptos para las armas: derogando todo fuero y ordenanzas contrarias a lo que se dispone en ésta, con lo demás que en ella por menor se expresa. En Madrid: en la imprenta de Pedro Marín, 1775.

(30) Del latín *vagabundus*, alterado por etimología popular en «vagamundo». COROMINAS, J. y PASCUAL, J.A.: *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*. Gredos, Madrid, 2001, p. 729.

(31) AGS, Marina, legajo 699. Relación de los oficiales y tropa, que salió el 13 de agosto de 1751 a recoger vagamundos. Cádiz, 1751, 17 de agosto.

(32) AGS, Marina, legajo 699. Reglamento formado por el intendente de Marina de Cartagena sobre aplicación a diversos oficios, como carpinteros o canteros, de los muchachos de 12 a 18 años, que en calidad de vagos se aplican a arsenales. Cartagena. 1751, 1 de septiembre.

(33) AGMAB, legajo, 7.467. Copia de la instrucción de 1 de octubre de 1784 para el oficial encargado de la recolección de vagos en Madrid, formada por los que han tenido esta comisión para su particular gobierno.

Un cirujano tiene obligación de ir todos los días al depósito a reconocer a los presidiarios que entran, y si son inútiles o quebrados u otra enfermedad que los imposibilite para los trabajos a que son destinados. «Dos días antes de salir la cuerda para su destino deberá mandar al sargento 1.º que tenga a su cargo el presidio del Prado para que en concurrencia con el Ayudante de la plaza que se halle destinado para percibir los 25 reales por cada presidiario puedan ser medidos por la Marca de Marina y se reconozcan los que son útiles para el servicio de las armas, teniendo presente sus condenas para examinar si tienen buena nota los que se les da este destino, pues al contrario no se admiten.

»Luego que hay un número competente para formar la cuerda (...) se avisa a la Secretaria de Marina, al oficial de ella Pedro Varela, encargado del giro de vagos, para que éste se lo participe al Sr. Ministro y su Excelencia de el aviso correspondiente a Cartagena a fin que aquel Comandante General nombre la partida que haya de ir a Albacete a entregarse de la cuerda» (34).

El 6 de marzo sale una cuerda de 46 vagos de Madrid con destino a Cartagena, haciendo entrega de 20.000 reales de vellón a Antonio Ruiz. Llegan el día 7 a Albacete con una escolta de 2 sargentos, 4 cabos, 1 tambor y 15 soldados, a cargo del alférez de navío Manuel Núñez. Regresan a Madrid el 2 de abril, tras la entrega (35).

«El sargento que se encarga de los vagos para conducirlos da recibo de ellos nombre por nombre, de sus condenas y también de las esposas y cuerda con que los llevan asegurados, y a su regreso debe entregar también el recibo que toma del sargento que se hace cargo de los presidiarios en Albacete» (36).

No siempre las cuerdas de presos y vagos llegaban sin incidencias. Por ejemplo, el 30 de octubre de 1784 se registra la fuga de nueve reos en la venta de Albugón.

En estas cuerdas de presidiarios y vagos encontramos gente condenada por los motivos más dispares, como se recoge en los siguientes casos:

- Roque Bertolaza fue condenado por vago a ocho años de arsenales por la justicia de Madrid, donde estudiaba cirugía. Solicita el indulto por la buena conducta observada. Se le deniega, pero se le manda que vaya al hospital de «Cartagena para que en calidad de sentenciado cumpla su tiempo instruyéndose en la facultad y con la obligación de presentarse dos veces al día al ministro del hospital» (37).

(34) *Ibidem*.

(35) AGS, 700, 1769, 6 de marzo.

(36) AGMAB, legajo 7.467. Copia de la Instrucción de 1 de octubre de 1784, para el oficial encargado de la recolección de vagos en Madrid, formada por los que han tenido esta comisión para su particular gobierno.

(37) AGMAB, legajo, 7.481. Extracto del expediente en el que se le niega el indulto a Roque Bertolaza. 1789, 18 de agosto.

- Juan Gabaldón (38) es sentenciado a cuatro años de arsenales a petición de su padre, por «causa de haberse querido casar a disgusto de su padre (...)».
- José Conconi y Joaquín López, confesos y convictos del sacrílego exceso de haber arrojado el primero la sagrada forma, y ocultándola el segundo en un gorro; son confinados en el arsenal de Cartagena por sentencia del Tribunal del Santo Oficio (39).
- Rosa Muñoz de Castilblanque, viuda, solicita el indulto para un hijo suyo, Antonio Mieres, ya que fue condenado sin motivo grave, «mas que la solicitud de los suyos para sujetarle un poco de la altivez de genio, que tenía contra su madre, y sólo pretendía que estuviese recluso algunos días, para su enmienda» (40). Y puesto que se encuentra muy grave, según informa el maestro de la galera a cuyo cargo está, y sólo le restan dos años de los cinco que se le impuso, solicita el indulto de éste.
- José María Gómez es condenado a dos años al arsenal por vago incorregible, e inclinado al vicio de la bebida, con aplicación a algún oficio según voluntad de su padre (41).
- Juan Barba es condenado a seis años a los trabajos y obras en el arsenal por «habersele aprehendido vagando y legitimo sin pasaporte» (42).

Por real orden del 15 de agosto de 1786 se dispuso que «los individuos destinados por las justicias a baxeles y cuyas sentencias no pudieren tener efecto por falta de proporción para su aplicacion, o porque sus delitos sean de los exceptuados para este servicio, pasen a cumplirlos en los presidios de los arsenales, rebajandoles la mitad del tiempo de su condena y abonandoles la racion y goce de presidiarios» (43).

Los arsenales

En la pena de arsenales convergen las dos ideas: la suplicial, mediante trabajos, como por ejemplo el de bombas para el achique de agua en los

(38) AGMAB, legajo, 7.483. Instancia de Juan Gabaldón solicitando el indulto por el delito cometido. Aranjuez. 1793, 8 de febrero.

(39) AGMAB, legajo, 7.480. 1788, 28 de abri. Oficio del auditor general del Departamento Marítimo de Cartagena al comandante general del mismo, remitiendo las sumarias de dos presos y enviando su dictamen. Cartagena. 1788, 28 de abril.

(40) AGS, Marina legajo 700. Madrid, 1769, 15 de julio.

(41) AGMAB, 7.499. Contaduría Principal de Marina del Departamento de Cádiz. Lista de los vagos de la Caja de Sevilla sentenciados al arsenal de La Carraca para que cumplan en él los tiempos de sus condenas a grillete. 1789, p. 34.

(42) AGMAB, 7.499. Contaduría Principal de Marina del Departamento de Cádiz. Lista de los vagos de la Caja de Sevilla sentenciados al arsenal de La Carraca para que cumplan en él los tiempos de sus condenas a grillete. 1789, p. 37.

(43) AGMAB, 7.467. Minuta de Real Orden al capitán general de la Armada. San Ildefonso, 1786, 15 agosto. Esta resolución de observación general se dicta por el recurso que hicieron varios desterrados, entre los que figura Juan Bautista Ferrequio.

diques, que llevaba a algunos condenados a auto infringirse heridas para que los destinaran a los hospitales; y el temporal, arrebatando al reo una porción del tiempo de vida.

A ellos se reservaban los trabajos más duros, en compañía de otros grupos: forzados y esclavos. En 1754 se contabilizan hasta 331 vagos en las labores de Maestranzas (44). Las condiciones eran muy duras, sobre todo para los destinados a los pozos de bombas para el achique de diques para carenar en seco; la falta de mareas en el Mediterráneo hizo que los pozos de bombas fuesen movidas a mano por los forzados. La bomba de fuego instalada en 1774 por Julián Sánchez Bort no evitó totalmente la necesidad de estos forzados que siguieron siendo utilizados para el achique por las constantes filtraciones.

Con fecha 28 de agosto de 1784, se encuentran en el arsenal de Cartagena 2.477 presidiarios, de los cuales 116 están enfermos en el hospital y 200 muchachos se encuentran en otro cuartelillo separado (45). En fecha tan tardía como 1803, la Junta del Arsenal de Ferrol (46): «Dispone que a los vagos que existen, y a los que vayan llegando al departamento, se les vista de modo que se les práctica con los sentenciados al presidio, con el fin de atajar en lo posible el aumento de estancias en el hospital que causan por la absoluta desnudez en que se encuentran y puedan, al mismo tiempo, emplearse con utilidad en los buques y trabajos del Arsenal» (47).

Las condiciones de vida en las que son alojados los vagos en el arsenal de Cartagena son muy deficientes. Hasta tal punto, que los presidiarios elevan una queja por las incomodidades que padecen (48): «Es tanto, Señor, el calor que es insoportable, y como se agrega la multitud de animales, pues las tres plagas de mosquitos, chinches y piojos no tienen guarismo, es comparable con el infierno el calabozo que tenemos por descanso de las fatigas del día, en los bastísimos y penosos trabajos de este arsenal».

Por ello, el subinspector del citado arsenal, Manuel Trainero, propone el 28 de agosto de 1784 (49) la conveniencia de finalizar cuanto antes el nuevo cuartel, ya que «habiendo crecido, y creciendo cada día más el número de presidiarios (que quizá no serían tantos si no fuese tan general la pobreza, y la justicia se administrase con más equidad) llega el caso de no tener donde

(44) PÉREZ-CRESPO: *op. cit.* p. 303.

(45) AGMAB, 7.467. Oficio del subinspector del arsenal de Cartagena al secretario de Estado y del Despacho de Marina informando sobre la situación de los presidiarios. Cartagena, 1784, 28 de agosto.

(46) AGMAB, 7.468. Oficio del capitán general del Departamento de El Ferrol al secretario de Estado y del Despacho de Marina remitiendo el acuerdo de la Junta de Marina del Departamento celebrada el 3 de octubre. El Ferrol, 1803, 4 de octubre.

(47) AGMAB, 7.467. Memorial de los presidiarios al comandante del arsenal (s.l, s.f).

(48) AGMAB, 7.467. Oficio del subinspector del arsenal de Cartagena al secretario de Estado y del Despacho de Marina informando sobre la situación de los presidiarios. Cartagena, 1784, 28 de agosto.

(49) En Cartagena, la evacuación del agua de los diques por las filtraciones se practicaba a mano, con las bombas de Rosario, llamadas comúnmente a la inglesa. AGMAB, 7.467. Expe-

descansar de noche en los cuarteles, pues ni aun el preciso terreno, para tender el cuerpo, les toca a muchos infelices y pasan la noche sentados o en pie arriados a las paredes».

En el cuartel llamado de bombas, especialmente en la estancia de abajo, es donde se encuentran los reos de delitos mayores, como los facinerosos y los ladrones de primera clase, que junto a los 115 moros que se encuentran separados conforman 622 hombres. La tercera parte de éstos están continuamente en las bombas (50), quedando unos 442 (50).

Este cuartel de bombas, según la administración, está bien ventilado y sin mal olor, por lo que no se halla motivo de queja: «... de los mosquitos y chinches nadie se libra en este país (...) Y de los piojos es por la desidia de los mismos presidiarios» (51).

El vestuario que se les suministraba a los presidiarios, cada año por el mes de noviembre, era específico para que al vago no se le confundiese con el resto de los condenados. En el caso del arsenal de Cartagena, estaba compuesto por dos camisas, dos pares de zapatos, una manta para cada dos y para cada tres un marsellé (52), evitando las alpargatas «porque dañan los pies y son embarazosas para las faenas en que están destinados» (53).

El alimento que se proporciona a los presidiarios del arsenal de La Carraca consta de los siguientes géneros: habas, al mediodía, los lunes, los miércoles y los sábados; garbanzos los martes; por la noche garbanzos y arroz, así como, algún día bacalao. La ración se completa con «panilla» de aceite, ajos, pimientos y sal (54).

La mayoría de estos vagos, ociosos y malentrenidos eran destinados, por cuatro años (55), a los arsenales, para desempeñar distintos oficios: carpintería, calafatería, torneros, fábricas de jarcia y lona y de otros útiles (56),

diente sobre la aplicación a bombas de los presidiarios del arsenal de Cartagena, 1.785, 23 de agosto.

(50) AGMAB, 7.467. Oficio del subinspector del arsenal de Cartagena al secretario de Estado y del Despacho de Marina informando sobre la situación de los presidiarios. Cartagena, 1784, 28 de agosto.

(51) *Ibidem*.

(52) MOLINER, María: *Diccionario de Uso del Español*. Gredos, Madrid, 1992. t. II. p. 356. Chaquetón de paño barato.

(53) AGMAB, 7.468. Minuta de real orden al intendente de Cartagena sobre las prendas de vestuario que se suministra a los presidiarios del arsenal. Aranjuez. 1792, 3 de febrero. La provisión de ropa para los condenados se hacía mediante asiento.

(54) AGMAB, 7.468. Ración y vestuario que se suministra a los presidiarios del arsenal de La Carraca. 1792.

(55) AGS, Marina, legajo 699. Minuta de real orden a los intendentes de los tres departamentos, declarando el término de cuatro años para los vagabundos aplicados y que en adelante se destinaren al servicio de arsenales. Madrid. 1756, 27 de enero.

(56) AGS, Marina, 699. Reglamento formado por el intendente de Marina del Departamento de Cartagena sobre aplicación a oficios de carpinteros y canteros de los muchachos de doce a dieciocho años, que en calidad de vagos se aplican a arsenales. Cartagena. 1751, 1 de septiembre.

«... con la circunstancia de que, después de estar ya algo prácticos, se les abone el jornal de aprendiz» (57).

No obstante, el intendente de Marina de Cartagena mandaba «a las fatigas de las bombas y demás obras penosas de aquel arsenal» a los vagos (58).

Se trabaja sin pausa, salvo el breve tiempo dedicado a la comida, y durante todos los días de la semana, con grilletes y cadenas.

En el arsenal de La Carraca, en 1752 hay 242, individuos empleados en la fábrica de lonas y jarcias (120 muchachos menores de dieciocho años; el resto, mayores de diecinueve); además, sin destino, por encontrarse enfermos, tanto en el real hospital como en la enfermería del arsenal, 394 hombres (de los que 103 tienen menos de dieciocho años) (59).

Ya podemos presumir que la rentabilidad de este trabajo forzado era muy baja, y el número de muertos y enfermos, elevadísimo; en Cartagena se calcula que siempre había más de 200 hombres en el hospital (60).

Los muchachos eran entregados en custodia a los respectivos oficiales, uno por cada treinta, que se comprometían a educarlos y enseñarles un oficio.

Una vez cumplida la condena, el preso era puesto en libertad y se le entregaba un pasaporte, concediéndose las licencias e indultos con las siguientes condiciones:

«1— Que a los indultados o cumplidos se les aperciva que en caso de reincidencia en su vida vagante, contrabandos y otros excesos serían condenados irremisiblemente a Presidio cerrado de África o América por diez años.

2— Que al tiempo de darles la licencia digan al Pueblo en que van a domiciliarse y se exprese éste en la licencia, en qual ponga la Justicia del Pueblo dentro de un mes nota de haverse presentado y cumplido, sin cuya circunstancia no valga.

(57) AGS, Marina, 699. Oficio del intendente de Cartagena al secretario de Estado y del Despacho de Marina exponiendo las providencias sobre la útil aplicación de muchachos vagabundos en el arsenal. Cartagena, 1752, 9 de febrero.

(58) AGMAB, legajo, 7.467. real orden del secretario de Estado y del Despacho de Gracia y Justicia al de Marina e Indias para que se prevenga al intendente de Cartagena, así como a los de los otros Departamentos de Marina, de la diferencia que hay entre los reos, que por la gravedad de sus delitos se sentencian a arsenales y los que se destinan al servicio de la Marina, para que sólo se empleen en las bombas los que por sus delitos son expresamente condenados a arsenales. El Pardo, 1769, 24 de enero.

LASALA: *op. cit.*, p. 109. Este autor recoge el siguiente testimonio a propósito del trabajo de bombas en Cartagena: «Era tan rudo el trabajo de picar las bombas destinadas a achicar los diques del Arsenal de Cartagena, que en el día de la fecha (30 de marzo de 1767) de los 1.464 esclavos, moros y penados que había dedicados a dicha faena, 923 pidieron con insistencia ser confinados en los presidios de África. Estos infelices, después de concluir su penosísima tarea, eran amarrados en las cinco galeras que estaban en el arsenal, donde, amontonados, se alojaban».

(59) AGS, Marina, 699. Relación de los vagabundos que existen en los Reales Arsenales con excepción de los que se hallan con destino en los navíos *Dragón y América*. La Carraca, 1752, 2 de febrero.

(60) PÉREZ ESTÉVEZ: *op. cit.*, p. 258.

3— Que se envíe a las Secretarías de Guerra y de Marina, respectivamente Lista de los individuos o cumplidos con la expresión de los pueblos que han elegido para domicilio...

4— Que se den las licencias con intervalo de tres o cuatro días a cada indultado o cumplido, previniéndoles en las licencias que no se han de juntar, ni unir con otros de la misma clase en caminos ni despoblados...» (61).

No se les hacía entrega de ningún socorro para el camino, ni de ropa ni de comida, con lo que tendrían que mantenerse de la caridad y el hurto hasta llegar a su destino (62).

En consulta al Consejo de Castilla de 15 de agosto de 1786, se desvela la intención de esta pena de arsenales: cuando se los libera se ordena «que vayan vía recta sin distraerse del camino; a fin de que unos y otros cuiden de que tales individuos se dediquen a la agricultura o algún oficio, y sean vasallos útiles al Estado (63), sin volver a su vida delincuente. Lo cual entiende el Consejo conveniente en las actuales circunstancias de escasez de cosechas y excesos de contrabandistas para evitar que estos indultados se agreguen a ellos y aumenten sus cuadrillas».

En este documento se refleja el nuevo tenor de los tiempos: el utilitarismo. No hay que olvidar que hombres como Adam Smith y Jeremías Bentham proponen unos fundamentos sociales y económicos de nuevo cuño para la sociedad que comienza a fraguarse.

Fuentes

Para la realización de este artículo se ha consultado la documentación de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina.

El fondo documental de este organismo se encuentra custodiado en el Archivo General de Simancas (AGS, Marina) y en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB).

De acuerdo con el Inventario de los papeles de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, que de real orden se remiten al Archivo General de Simancas en este año de 1826 con expresión de negociados, numeración que lleva cada legajo y años que comprende, de presidiarios y vagos hay 8 legajos, cuyas fechas extremas son 1725 y 1783.

En el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, en la sección Presidios, como se refleja en la guía de Ana María Vigón Sánchez, existen 61 legajos, fechados entre 1729 y 1881.

(61) AGS, Marina, legajo 698. Expediente sobre indulto a los sentenciados extraídos para las flotantes, a los individuos de mar sentenciados, a la leva de imposibilitados durante la guerra y a los marineros, destinados en arsenales y presidios por sólo deserción. 1783, 15 julio/12 de diciembre. Indulto a los sentenciados extraídos para las Flotantes.

(62) PÉREZ ESTÉVEZ: *op. cit.*, p. 273.

(63) AGMAB, 7.467. Minuta de real orden al capitán general de la Armada. San Lorenzo, 1786, 4 de noviembre.

Bibliografía

- BECCARIA, Césare: *Tratado de los delitos y las penas*.
http://www.antorcha.net/biblioteca_virtual/derecho/beccaria/17.html
- BENTHAM, Jeremy: *El Panóptico*. Las Ediciones de la Piqueta, Madrid, 1979.
- CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de: *Don Quijote de la Mancha*. Real Academia Española. Asociación de Academias de la Lengua Española, Madrid, 2004.
- COROMINAS, J. y PASCUAL, J.A.: *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*. Editorial Gredos, Madrid, 2001.
- FRAILE, Pedro: *Un espacio para castigar. La cárcel y la ciencia penitenciaria en España (siglos XVIII-XIX)*. Ed. Del Serbal, Barcelona, 1987.
- GARCÍA DE LA RASILLA, M.C.: *El Montepío Militar. La asistencia social en el Ejército en la segunda mitad del siglo XVIII*. Revista de Historia Militar, 1987.
- LARDIZÁBAL, Manuel de: *Discurso sobre las penas; contraído a las leyes criminales de España para su reforma*. www. Cervantes virtual.com.
- LASALA NAVARRO, Gregorio: *Galeotes y presidiarios al servicio de la Marina de Guerra en España*. Editorial Naval, Madrid, 1961.
- LE GOFF, Jacques: *Tiempo, trabajo y cultura en el occidente medieval*. Gedisa, Barcelona, 1983.
- LE GOFF, Jacques: *La bolsa y la vida*. Gedisa, Barcelona, 1987.
- LÓPEZ ALONSO, Carmen: *La pobreza en la España Medieval*. Ed. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1986.
- MOLINER, María: *Diccionario de Uso del Español*. Gredos, Madrid, 1992
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, María Teresa: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Editorial Naval, Madrid, 1992.
- PÉREZ ESTÉVEZ, Rosa María: *El problema de los vagos en la España del siglo XVIII*. Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1976.
- PÉREZ DE HERRERA, Cristóbal: *Amparo de pobres*. Espasa Calpe, Madrid, 1975.
- SÁNCHEZ GÓMEZ, Rosa Isabel: *Estudio Institucional de la Sala de Alcaldes de Casa y Corte durante el reinado de Carlos II*. Ed. Secretaria General Técnica del Ministerio del Interior, Madrid, 1989.
- SOUBERYOUS, Jacques: *El encuentro del pobre y la sociedad: asistencia y represión en el Madrid del siglo XVIII*. Estudios de Historia Social, 1982, núms 20, 21.
- VIGÓN SÁNCHEZ, Ana María: *Guía del Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1985.
- VIVES, Juan Luis: *Socorro de pobres*. Ed. Tecnos, Madrid, 2007.
- VVAA. *Seguridad pública en el reinado de Carlos III*. Dirección General de Política Interior del Ministerio de Interior, Madrid, 1989.
- WARD, Bernardo: *Proyecto económico dirigido a promover los intereses de España*.
<http://www.books.Google.es>
- La Santa Biblia. Ediciones Paulinas, Valladolid, 1973.
- Novísima recopilación de las leyes de España del año 1369*, libro XII, título XXI, ley III.

ESTABLECIMIENTO DEL DEFINITIVO ESCALAFÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS DE MARINA DE LA REAL ARMADA (1770-1827)

José María SÁNCHEZ CARRIÓN
Ingeniero Naval, ETSIN

Generalidades

Uno de los trabajos de investigación realizados por el autor para la finalización de su tesis doctoral, *Los Ingenieros de Marina, motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827)*. Su organización, Academia y realizaciones, ha sido el encaminado a establecer de la mejor manera posible el escalafón del extinguido Cuerpo de Ingenieros de Marina, Cuerpo Patentado Facultativo de la Armada creado en los tiempos de Carlos III y suprimido y declarado a extinguir en los de su nieto Fernando VII.

Este establecimiento del escalafón o lista de todos los oficiales integrantes del Cuerpo de los Ingenieros de Marina más de dos siglos después de su creación ha supuesto una búsqueda, no siempre sistemática en los archivos históricos, pero sí laboriosa e ingente, puesto que no existe un único archivo propio del cuerpo y los parciales que se conservan andan desperdigados entre los del Archivo General de Simancas y los de Marina de Madrid y de El Viso del Marqués.

Lo que nos consuela es que esta dificultad no es sólo del autor, sino que ya la tenían los mismos integrantes, como lo demuestra el comentario que el comandante del cuerpo en La Carraca, José López Llanos, le dirige al comandante principal, Julián de Retamosa, al poco de finalizar la Guerra de la Independencia en el que dice: «La formación de un Plan ó memoria acerca de las incidencias ocurridas en el Cuerpo de Ingenieros de Marina desde su creación sería tan difícil (...) que podría formarse un tomo voluminoso» (1).

(1) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3408/59. Anexo 10 a la carta del 21.06.1814 de Retamosa a Salazar, en la que se transcribe la del 31.08.1813 de López Llanos a Retamosa.

Definición de «promoción»

En el Diccionario de la Real Academia Española y en el María Moliner (2), el vocablo *promoción* puede emplearse indistintamente para definir la «acción (y efecto) de promover, como para señalar el conjunto de los individuos que al mismo tiempo han obtenido un grado o empleo, principalmente en los Cuerpos de escala cerrada».

De esta segunda acepción se desprenden tres consecuencias importantes:

- que es *casi* exclusiva de los cuerpos militares o que tienen escala;
- que puede ser denominada por el año en que se obtuvo el ingreso o ascenso;
- y que se pertenece a tantas promociones distintas (composición y año) como grados se alcancen en una carrera.

El autor considera la «promoción», en relación con el extinguido Cuerpo de Ingenieros de Marina, como el conjunto de individuos que acceden a él en un mismo año, independientemente de su grado y empleo y de las condiciones o circunstancias en que fueron promovidos como ingenieros vivos siempre que ocuparan plaza efectiva en el mismo.

Esta definición excluye a los más de 70 oficiales que ejercieron la profesión con un nombramiento real de «ingeniero agregado» al cuerpo, aunque seguían perteneciendo a su cuerpo de origen, en el que ascendían cuando les correspondía.

Definición de ingeniero de Marina

En el *Diccionario Marítimo* de Timoteo O'Scanlan (1831), ingeniero de Marina, leemos: «Llamábase ingeniero hidráulico ó de marina el oficial de guerra que pertenecía al cuerpo de la misma denominación: pero este ha sido últimamente reformado por real orden, y subdividido en los actuales de constructores y de hidráulicos» (3). Realmente, ingeniero de la Marina es todo aquel oficial de los Ejércitos o de la Marina que solicita pertenecer al Cuerpo de Ingenieros de Marina, supera unos exámenes de ordenanza y es admitido en el empleo y clase señalados en su patente.

Sin embargo, este proceso no siempre se cumple. En ocasiones, este ingeniero ingresa de forma automática, a veces porque es agregado y se le otorga plaza en propiedad, y otras, las menos, porque se le admite para compensar servicios a la corona como medio de sustento de padres o madres viudas; o también en algunas ocasiones como concesiones reales gratuitas o sin obliga-

(2) MOLINER, María: *Diccionario de uso del español*, 1981 (ed. orig., 1967), p. 857.

(3) *Diccionario Marítimo Español*, 1831, p. 321.

ciones previas documentadas y localizadas, pero que en todo caso tienen visos de recompensa por los servicios prestados.

Pero, sea cual sea el método de ingreso, se tengan o no conocimientos técnicos previos, se realicen o no los exámenes de ordenanza, se consideran ingenieros de Marina todos aquellos a los que se les otorga la patente de ingenieros (localizada o no) o aparecen como tales en documentación firmada por la superioridad, bien de la Secretaría de Marina, bien de la Dirección General de la Armada, o del cuerpo o arsenal correspondiente.

A diferencia de los ingenieros del Ejército, no existe en los de Marina una clase de «ingeniero voluntario», que sería hoy un «ingeniero por obra» o «ingeniero eventual» y que era requerido para cubrir las necesidades extraordinarias de una determinada expedición o campaña, durante la que se le consideraba como tal ingeniero, y a cuyo término debía regresar a su cuerpo original. En casos excepcionales, se le permitía continuar su carrera dentro del cuerpo superando las pruebas de ordenanza y sin tener en consideración los años de servicio como «ingeniero voluntario». Para atender eventuales necesidades de oficiales del Cuerpo en Marina, se recurre al «ingeniero agregado», figura cuya naturaleza y atribuciones mudarán a lo largo de los años. Hemos localizado setenta y tres de ellos, veintidós de los cuales fueron nombrados con Gautier y treinta y siete con Romero y que por los razonamientos expuestos más arriba no aparecen en la lista de ingenieros de Marina que se incluye en el apartado «Establecimiento del escalafón definitivo».

Lo mismo que nadie puede discutir que consideremos «médico» a Averroes, esperemos que el hecho de haber asimilado a determinados constructores y marinos a ingenieros de Marina no cause demasiada polémica, entre otras cosas porque se ha hecho en muy pocos casos y sólo a los individuos de los que hemos localizado documentación que señalaba que la Marina consideraba como tales.

Hemos evitado el criterio de Capell, que en su estudio sobre los ingenieros de Ejército considera integrantes del mismo a los oficiales que realizaron actividades de construcción o fortificación sin ser realmente ingenieros militares. Por ejemplo, incluye en el año 1733 a Ciprián Aufrán porque realizó planos civiles en La Carraca y Cartagena y diseñó el Camino Real desde La Carraca al Puente Zuazo (4).

Esta idea está tan arraigada en muchos investigadores que el último trabajo sobre estos asuntos, publicado en el núm. 102 de esta REVISTA DE HISTORIA NAVAL (5), se presta a confusión.

- a) El artículo se refiere a la participación de los ingenieros militares. Bien es verdad que los ingenieros de Marina y los ingenieros de caminos que se crearon con posterioridad eran también militares, pero el emplear la

(4) CAPELL, Horacio: *Los ingenieros militares en España en el siglo XVIII*. CSIC, Madrid, 1958.

(5) ESCODA MÚRRIA, Coia: «Los ingenieros militares, partícipes de las obras del puerto de Tarragona en el siglo XVIII», REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 102, 2008, p. 76.

denominación genérica para todos ellos crea cuando menos confusión, ya que de la lectura del trabajo el lector saca la errónea conclusión de que Juan Ruiz de Apodaca, Antonio de Badas y Navajas, Fernando Seidel y Juan Smit Sinnot eran ingenieros militares, es decir, pertenecientes todos ellos al «Ejército».

- b) A pesar de que la autora identifica a Ruiz de Apodaca como capitán de navío, lo habilita como ingeniero militar por el solo hecho de haber sido director de las obras del puerto de Tarragona. El devenir de su vida le asigna la comandancia del Cuerpo de Ingenieros de Marina, que pasa desapercibida por la autora, así como el hecho de que firmó uno de los primeros planos de la ampliación del puerto de Barcelona, circunstancia, por lo demás, que hasta el propio conde de Venadito omite en su historial de 1801 (6), tal vez porque conocía que el plano de la ampliación del puerto que se había iniciado no seguía, ni por asomo, el diseño de Juan Smit.
- c) El resto de los ingenieros señalados son todos pertenecientes al Cuerpo de Ingenieros de Marina (7) y como tales aparecen en la lista publicada en la *RHN* n° 96 del año 2007, a excepción de Antonio Bada, quien a fines del siglo XVIII era arquitecto agregado al Cuerpo General y al que hasta 1804 no se le otorga la patente de ingeniero en 2ª del Cuerpo de Ingenieros de Marina.

Por nuestra parte hemos incluido en la lista de ingenieros de Marina:

- De los constructores contemporáneos, a Gautier, y de los que trabajaron en la organización del cuerpo hemos considerado integrante vivo del cuerpo sólo a Ciprián Autrán, ya que son varios los documentos que se refieren a él como «Ingeniero en Jefe de Marina» (8) y en las cuentas del habilitado se señala que cobra como tal.
- Se ha incluido al teniente general de la Armada Julián Martín de Retamosa, no porque actuase como «ingeniero de marina agregado» (9), ni por las muchas ocasiones en que fue designado «Ingeniero General en funciones» sustituyendo a Romero Landa en alguna de sus bajas por enfermedad; tampoco porque se le atribuya el diseño de los más perfectos navíos de la Real Armada, sino porque, siendo ya comandante principal del Cuerpo por real orden del Consejo de Regencia en 1809, él mismo se incluye como tal en el plan de reforma del cuerpo que propone (10).

(6) AGMAB, Oficiales, leg. 620/1086. Historial de fecha 10.03.1801 firmado por Ruiz de Apodaca.

(7) SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: «Las razones por las que se creó en 1770 el Cuerpo de Ingenieros de Marina», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL* núm. 96 de 2007, p. 57.

(8) AGMAB, Ingenieros Cádiz, leg. 3437. Lista de Oficiales Generales.

(9) AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/1010, 25.11.1775.

(10) AGMAB, Ingenieros. Generalidad, leg. 3411, 08.06.1809.

- Julián Sánchez Bort, porque en 1816 el propio ministro de Marina tramita una reclamación de su viuda en la que le dice al Capitán General de Ferrol: «... recurso qe. ha hecho Da. Jacinta del Portillo viuda del Ingeniero de Marina en Gefe Dn. Julian Sanchez Bort...» (11).
- Tal vez la más polémica de las agregaciones sea la del brigadier de Marina conde del Venadito, que asciende a teniente general de la Armada y asume la jefatura de un cuerpo en vías de extinción.

También podrá ser chocante, al menos para parte del colectivo de ingenieros navales civiles y militares, no encontrar en dicha lista al jefe de escuadra Jorge Juan, al que hemos omitido de ella no porque sigamos la bibliografía de la Real Academia Española (12), sino porque ni él mismo, ni ninguno de sus contemporáneos lo consideraron como tal y no se ha localizado ni un solo documento en ese sentido.

Dificultades para establecer el escalafón definitivo

Aunque se peque de inmodestia, se ha de señalar el esfuerzo y dedicación que ha supuesto el establecimiento de la lista de ingenieros, su escalafón y los ascensos de cada uno de los componentes, pero eso no es óbice para reconocer que sin el trabajo de Crespo Rodríguez no hubiera sido posible, tal como se ha señalado en el artículo del autor publicado en la *RHN* nº 96 del año 2007 (13).

Lamentablemente para los ingenieros de Marina, nadie ha recopilado todas las minutas de las patentes repartidas por los diversos archivos, ni nadie ha confeccionado, como en el caso de los del Ejército, resúmenes anuales de las hojas de servicio de cada uno de ellos que, recopiladas en diversos legajos del Archivo General de Simancas, suponen una facilidad para el investigador que puede seguir casi milimétricamente sus carreras militares y saber en qué obras trabajó cada uno o en qué campañas intervino.

Es verdad que en el mismo archivo existen varios legajos que conservan un Registro de Patentes de Marina donde deberían haberse guardado todas las patentes de nombramientos, ascensos, destinos, retiros, sueldos, etc. de todos los oficiales de Marina. Allí se encuentran por orden cronológico los nombramientos en los tres cuerpos de la Armada: General, Ministerio e Ingenieros; desde guardiamarinas a capitanes generales, de capitanes de puerto, intendentes, capitanes generales departamentales, etc.; pero lamentablemente hay lagu-

(11) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3408/64. Carta de Vázquez Figueroa al capitán general de Ferrol de 20.07.1816.

(12) Nota: Jorge Juan, en el *Diccionario Biográfico* de la Real Academia Española, aparece como «Astrónomo, Cosmógrafo, Marino, Embajador y Científico», por lo que nuestra decisión de no incluirlo como «ingeniero» tiene el respaldo de la Academia.

(13) SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: *Las razones por las que se creó en 1770 el Cuerpo de Ingenieros de Marina*.

nas, y no sólo en lo tocante al Cuerpo de Ingenieros; comprobando una relación de guardiamarinas, también hemos detectado muchas omisiones (14).

Volviendo a las dificultades, podemos establecer los siguientes apartados:

Falta de rigor general de la época

En las comunicaciones generales no vinculadas a reales órdenes se advierten muchas licencias terminológicas. Da lo mismo llamar a uno ingeniero extraordinario que ordinario, o a veces solo señalan que es «ingeniero». Lo importante es la orden del Rey, no el súbdito que la transmite, recibe o ejecuta.

Hay muchos casos en que los propios comandantes del cuerpo en los arsenales agregan ingenieros en los Arsenales y, después de anotados en los libros de contabilidad, inician un proceso para que pudieran cobrar por la Tesorería de Marina, es decir, que de algún modo fuesen considerados como ingenieros de Marina.

Correspondencia entre clase y empleo

En los ingenieros del Ejército, a cada clase le corresponde un solo empleo, pero esto no ocurre con los de Marina, que pueden tener dos o tres empleos por cada una de las clases. Sin embargo, desconozco las razones por las que inicialmente no se considera el empleo de teniente de fragata como un grado intermedio entre ingeniero extraordinario y ordinario, como lo es entre alférez de fragata y alférez de navío. En tiempos de Escaño como ministro de Marina, en 1809, se solventa esta aparente contradicción no sin el consiguiente enfado del comandante principal del cuerpo, Retamosa, porque suponía una intromisión del director general de la Armada en los asuntos propios del cuerpo, sin que esta determinación estuviera contemplada en las Ordenanzas en vigor del cuerpo.

La doble escala podía utilizarse de forma adecuada a los intereses de los individuos aunque, evidentemente, de forma incorrecta. Variando sustancialmente la esencia de la clase y empleo, ya que no es lo mismo un «Ingeniero en Jefe y graduado Capitán de Navío» que un «Capitán de Navío e Ingeniero en Jefe, graduado».

A Gautier lo nombran brigadier del Ejército porque este empleo no existe en Marina hasta 1773 como un grado intermedio entre el capitán de navío y el jefe de escuadra y que cuando se crea se señala que «será ascenso de los Capitanes de Navío como lo es en el Ejército de los Coroneles».

(14) VÁLGOMA, Dalmiro de la: *Real Compañía de Guardiamarinas y Colegio Real*.

Ortografía aún por normalizar

Es sabido que en el siglo XVIII aún no existe una ortografía normalizada y colocan b, v, h, j, g, x, etc., en el lugar que les parece y lo cambian aunque sea en el mismo escrito. Esta forma de escribir, aplicada a los apellidos, produce, en algunos casos, confusión en la identificación de los oficiales, sobre todo con apellidos semejantes o comunes.

Pero las disparidades en los apellidos no son sólo gráficas, encontrándonos distintas menciones referidas todas a un mismo oficial, sino que también otras veces, y frecuentemente, se suprimían o añadían apellidos cuando no se cambiaban directamente buscando prestigio, atractivo o simplemente rimbombancia eufónica.

Como la Corona se basa en la extensión de los dominios del soberano, no hay ciudadanos españoles ni extranjeros, son simple y llanamente súbditos, y la fidelidad y lealtad a un determinado soberano determinaba la pertenencia a una u otra corona. Conceptos como «nacionalidad» o «país» suelen emplearse para señalar el lugar de nacimiento.

La existencia de tantos apellidos «extranjeros» en el Cuerpo de Ingenieros demuestra que se integraban y admitían con el mismo criterio que los «españoles», entre ellos Aufrán, Annot, Blacke, Collins, Cini, Gautier, Giannini, Grimarest, Guillot, Hickey, Lecocq, Meovilhon, Muller, Okeef, O'Scanlan, Smit, Tservetesens, Turner, Wsano, por citar sólo los más significativos. La grafía de estos apellidos es muy errática, lo que a veces dificulta el seguimiento de sus biografías y carreras militares.

Mudabilidad del apellido (en orden y grafía)

Desconozco si había o no regulación a la hora de establecer de forma oficial los apellidos, aunque imagino que el hijo heredaba el apellido del padre, pero no me consta si el uso de un segundo apellido, el materno, estaba o no regulado.

En 109 casos de los 356 oficiales, hemos podido incluir los segundos apellidos, encontrados en algunos de los documentos consultados. En otros casos, podían no emplear el apellido de la madre sino otro que mejor sirviera a sus intereses, cualesquiera que ellos fueran.

Otras veces, cuando el primer apellido era un gentilicio podía tomarse como el nombre incluso en la concesión de las patentes.

También hemos encontrado oficiales que emplean apellidos distintos de los de sus progenitores o hermanos, lo que supone una dificultad adicional. Lo único que nos consuela es el hecho de comprobar que nuestra dificultad y confusión era ya la de sus compatriotas contemporáneos. Por ejemplo, Juan Pérez Laso se convierte, cuando asciende a ingeniero extraordinario, en Juan Lasso de la Vega (que eran el nombre y los apellidos de su padre), y cuando decide pasarse al Cuerpo General, el oficial que tramita el expediente señala

«que no hay nadie con esos apellidos en el Cuerpo» (15). Pero no es el único caso de equívoco localizado; otro lo encontramos con los hermanos García Tahona, cuya disparidad onomástica crea confusión incluso entre sus contemporáneos: ya que en el AGMAB se custodian dos expedientes personales distintos: como García Tahona y como Tahona Ugarte, que emplean después de la Guerra de la Independencia para facilitar, suponemos, su rehabilitación. Incluso encontramos documentos que los mencionan como García Tahona, Tahona Ugarte o Taona Hugarte (16).

Los nombres o apellidos extranjeros acaban siendo castellanizados de forma anárquica, como son los casos de William Turner o Christobal Lyon (primer maestro de la Academia de Ingenieros de Ferrol), que acabaron como Guillermo Turner o Cristóbal León.

Por último, se ha de expresar que no hay certeza absoluta de haber repetido a algún ingeniero asignándole nombres diversos, aun cuando la probabilidad es escasa.

El escalafón de Crespo Rodríguez de 1972

En el libro editado por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) en 1972 con motivo de la conmemoración del bicentenario de la creación de las enseñanzas técnicas de Ingeniería Naval se encuentra un interesante trabajo del Profesor Crespo: *Lista de promociones de Ingenieros Navales. Desde su fundación de estas enseñanzas hasta 1972*, en el que aparecemos los ingenieros navales desde 1781 a 1972. Está considerado como un clásico para los investigadores del Cuerpo de los Ingenieros de Marina en general y de los ingenieros navales en particular, ya que, a pesar de los errores detectados, es un trabajo riguroso, exhaustivo, paciente y de un extraordinario valor, de tal forma que el conocimiento que tenemos de dicha profesión no sería el mismo de no haber sido por el mencionado trabajo (17) y es más, estoy convencido de que sin él yo no hubiese abordado mi trabajo de investigación, que ha culminado con la elaboración de la tesis doctoral mencionada al inicio.

Dicho lo anterior, y sin que esto suponga disminuir un ápice lo señalado, se resumen los comentarios a dicho trabajo de la forma siguiente (18):

- Deducimos que Crespo Rodríguez utiliza como única (o principal) fuente la Biblioteca del Museo Naval, haciendo uso de los Estados Generales de la Armada para la ubicación de los ingenieros, esto significa que haya omitido casi las dos terceras partes de los ingenieros de Marina. Él mismo señala que «a partir del año 1821 faltan los Estados Generales de la Armada que no aparecen en la Biblioteca del Archivo

(15) AGMAB. Ingenieros. Asuntos Personales. Leg. 3408/37.

(16) *Ibidem*, legs. 3408/30 y 3408/66.

(17) En la *RHN* núm. 96 se incluye fotocopia de la primera página. SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: «Las razones por las que se creó en 1770 el Cuerpo de Ingenieros de Marina».

(18) CRESPO RODRÍGUEZ, Rafael: *op. cit.*, p. 185.

- del Museo Naval hasta la edición de 1845». Afirmación sorprendente, puesto que en el Archivo del Museo Naval se conservan muchos más y es poco probable que hayan sido aportaciones posteriores.
- Su afirmación «...[Romero] a su vez es sucedido por don Julián Martín de Retamosa», olvidando a Tomás Muñoz, debe de ser involuntaria, aunque «políticamente correcta» con los anales y archivos históricos de la Armada, ya que el mencionado teniente general es uno de los pocos que no tienen retrato oficial en el Museo Naval, puesto que murió sin ser rehabilitado, por su lealtad a José I durante la Guerra de la Independencia, a pesar de figurar su nombramiento en los Estados Generales que debió de consultar el profesor Crespo.
 - Sorprende que Crespo sitúe el número uno del escalafón en 1781, es decir, once años después de la creación del cuerpo. Y entendemos que lo hace porque corresponde al primer Estado General de la Armada disponible. Sin embargo, la patente de Gautier tiene fecha de 10 de octubre de 1770 (19). De ser cierta la lista, nos presentaría las siguientes paradojas:
 - que se hubiesen necesitado once años desde la creación del mismo y nueve de Academia para nombrar al primer oficial del mismo;
 - y que el inductor, organizador y creador del cuerpo sólo habría nombrado 20 ingenieros en los diecisiete años de su mandato.
 - A Romero Landa le asigna la categoría de ingeniero director en su ingreso en el Cuerpo en 1781, cuando realmente ingresa en 1771 como capitán de fragata e ingeniero en 2º.
 - Sitúa la promoción de 1783 con posterioridad a la de 1784.
 - Existen algunas promociones repetidas, situadas en diversos lugares, como las de 1789, 1790, 1792, 1794 y 1796.
 - El profesor Crespo razona que el puesto de ingeniero general no «precisa ser ocupado por un oficial procedente del Cuerpo de Ingenieros, sino que es de libre designación por el Ministro de un modo análogo y en el mismo concepto que lo es actualmente [se refiere al año 1972] el de director general de Construcciones Navales Militares», y por esa razón no incluye a Julián Retamosa en el cuerpo, ni a ninguno de los siguientes, a los que ignora. Por coherencia en sus planteamientos, no debería haber incluido a Gautier como número uno. Tal vez este hecho le pareciera incuestionable para no incluirlo.
 - Como ejemplo de la dificultad de encaje de los nombres y la facilidad de equivocaciones, podemos señalar la de Joaquín La Croix, con un amplio currículum en el cuerpo, en el que ostenta el mando antes de su

(19) En la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 96, de 2007, se incluye una copia de la Minuta de dicha Patente, en SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: «Las razones por las que se creó en 1770 el Cuerpo de Ingenieros de Marina».

pase al Cuerpo General, y que sin embargo no aparece en la lista de Crespo. Además, incluye a Juan de la Croix como ingeniero ordinario en 1790. No se ha localizado ninguna patente ni referencia a Juan de la Croix y sí a Joaquín quien, después de cuatro años como ingeniero agregado y de superar en grado de sobresaliente los estudios superiores en la Academia de Guardias Marinas de Ferrol, es promovido a ingeniero extraordinario en 1788.

- Sólo menciona a tres ingenieros generales del cuerpo: Gautier, Romero Landa y Retamosa (quien nunca ostentó el empleo de ingeniero general sino que fue el primero cuando el jefe del cuerpo pasó a llamarse comandante general), olvidando a Muñoz, Casado de Torres, De la Croix y el conde del Venadito, aun cuando aparecen en los Estados Generales de la Armada y pese a que sólo el primero fue realmente ingeniero general, ya que el resto fueron llamados comandantes generales.
- No he descubierto las razones, por las que el profesor Crespo considera algunas veces integrantes del Cuerpo a los ingenieros agregados y otras no, independientemente del tiempo que estuvieran destinados en el ramo. Finalmente se ha optado por no considerar componentes del Cuerpo a los agregados.

Tal vez, como nueva justificación a las anteriores críticas constructivas al estudio del profesor Crespo, añado algunas de otros autores: «Crespo y Rodríguez, en base a los Estados Generales de la Armada comenzados en 1786, han confeccionado el escalafón de ingenieros de Marina a partir del año 1781. En su estudio contabiliza, hasta el año 1799, un total de 111 individuos ingresados. Es un trabajo estimable, pero dado el sistema seguido, este escalafón contiene errores notables en lo que se refiere a fechas de incorporación al Cuerpo» (20).

A pesar de todo lo anterior, el autor considera que dicho trabajo supuso una aportación de valor incalculable y que ha sido el único referente durante más de treinta y siete años, superado con la aportación de la tesis doctoral del autor, de la que este trabajo es parte de uno de sus capítulos.

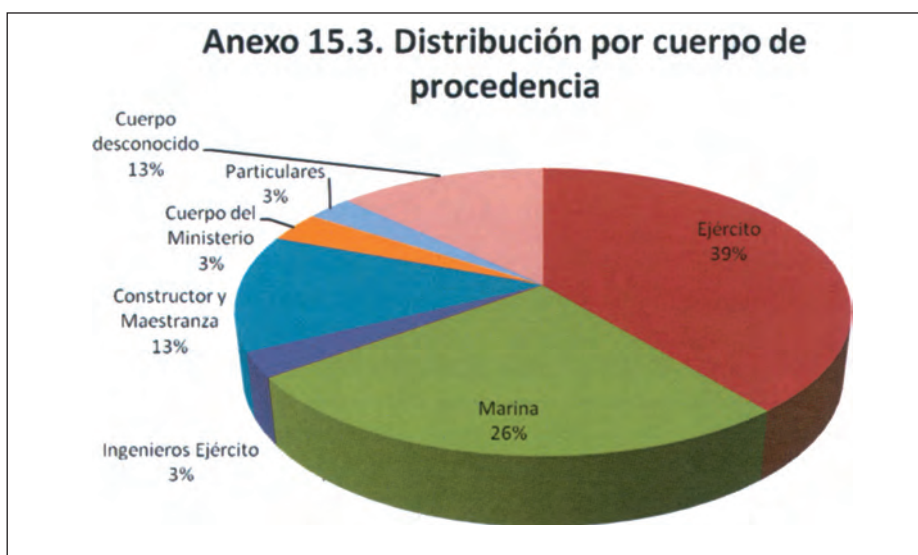
El Cuerpo de Ingenieros de Marina

Durante los primeros tiempos, el cuerpo se nutre de oficiales de varios cuerpos del Ejército, milicias y Marina, y sólo al principio se nutrió de los propios ingenieros del Ejército. En el cuadro número 1 se indica porcentualmente el origen previo de los ingenieros de Marina, y puede verse que la mayor parte, el 39 por 100 de ellos, pertenecían anteriormente al Ejército de

(20) RUBIO PAREDES, José María, y otros: *Los ingenieros militares en la construcción de la base naval de Cartagena (siglo XVIII)*, p. 45.

Tierra, porcentaje que pasa al 42 por 100 si incluimos a los ingenieros de Ejército, frente a los menos de treinta (General y Ministerio) que ya estaban encuadrados en la Marina. En cuanto a la incorporación de los constructores, capataces y maestros provenientes de la maestranza de los arsenales, su porcentaje llega al 13 por 100 porque durante la Guerra de la Independencia se admitieron unos «ingenieros prácticos», y aunque durante algunos años eran supernumerarios, acabaron finalmente como oficiales vivos del cuerpo.

Cuadro 1. Distribución por Cuerpo de procedencia

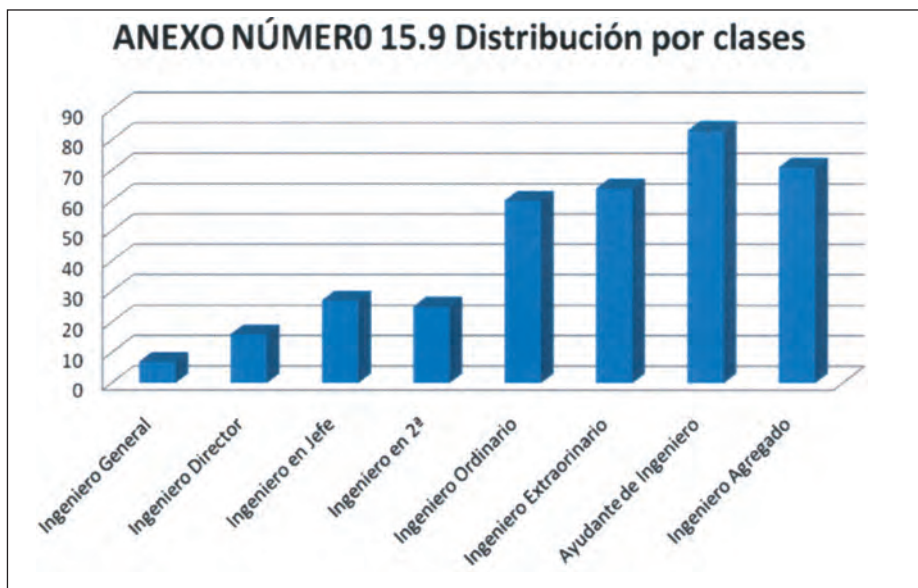


Elaboración propia. Tesis doctoral, inédita, del autor.

En el cuadro 2 hemos incluido la distribución de los ingenieros por la clase máxima a la que llegaron antes de retirarse o de pasar a otro cuerpo. En la distribución se ha señalado el número de ingenieros agregados, para ver comparativamente la importancia de los que no corresponden a marinos que hayan sido destinados a puestos exclusivos de ingenieros de Marina, sino a, como los hemos llamado con anterioridad, «ingenieros agregados».

En el cuadro 3 hemos incluido la distribución en función del número de años de servicio o de pertenencia al cuerpo. Esta tabla debe ser tomada con cierta reserva, toda vez que en muchos casos no hemos encontrado las fechas de retiro, baja, licencia o muerte. Así y todo, la distribución nos parece adecuada puesto que nos dice que un tercio está en el cuerpo menos de cinco años, otro tercio, entre cinco y veinte años, y el tercer tercio, más de veinte años de servicio en el cuerpo.

Cuadro 2. Distribución de los ingenieros en función de la clase máxima alcanzada considerando los ingenieros agregados



Elaboración propia. Tesis doctoral, inédita, del autor.

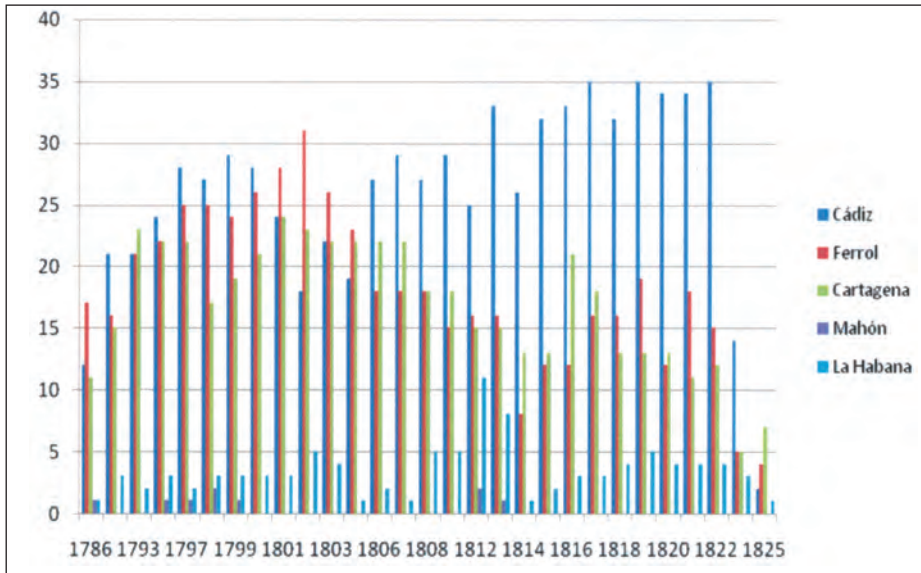
Cuadro 3. Distribución por años de permanencia en el cuerpo



Elaboración propia. Tesis doctoral, inédita, del autor.

En el cuadro 4, se ha incluido la distribución de los ingenieros vivos, por años y por departamentos.

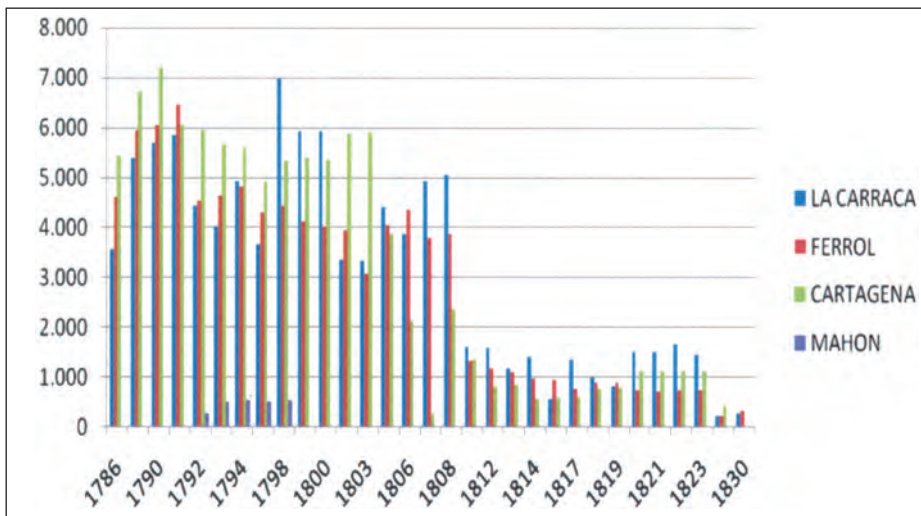
Cuadro 4. Distribución de los ingenieros en los departamentos a lo largo de la vida del cuerpo



Elaboración propia. Tesis doctoral, no publicada, del autor.

En el cuadro 5, se ha incluido la distribución de la maestranza, por departamentos, y por años.

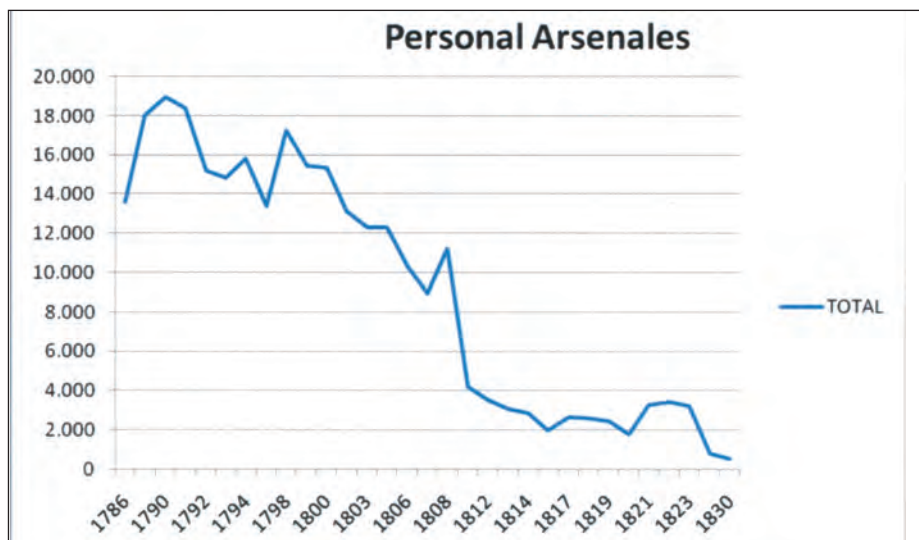
Cuadro 5. Distribución de la maestranza por departamentos y en años



Elaboración propia a partir de la información de los EGA.

En el cuadro 6, se ha incluido la evolución del personal total en los tres arsenales en función de los años.

Cuadro 6. Evolución de los trabajadores total de maestranza



Elaboración propia. Tesis doctoral, inédita, del autor.

Comparando los cuadros 4, 5 y 6, podemos ver que el número de ingenieros no sigue la decadencia drástica que se da con los trabajadores de los arsenales por falta de actividad en los mismos, de la misma manera que los oficiales de Marina del Cuerpo General no disminuyen en la misma proporción que los barcos que mandan. La reforma orgánica de la Armada, con su reducción de plantillas, corregirá este desfase y como ejemplo, en los cuadros 7 y 8 se incluye la evolución del número de buques y la comparación de las plantillas de la Armada en los años 1807 y 1831.

Cuadro 7. Evolución del número de buques

Años	1800	1808	1811	1816	1820	1825	1828	1834
Navíos	64	45	26	22	17	5	5	3
Fragatas	42	30	21	18	21	7	6	5

Años	1807	1831
Oficiales generales	90	47
Oficiales	1.262	337
Ingenieros de Marina	96	29(1)
Guardiamarinas	120	69
Maestranza	11.878	297(2)

Notas: (1) En 1831 eran 21 constructores y 8 hidráulicos

(2) Por RO de 22 septiembre de 1815 todas las obras de construcción y carenas se harían por contratas, y fueron despedidos todos los operarios en 1829, en Cádiz, y en 1831, en Ferrol y Cartagena.

Establecimiento del escalafón definitivo

Aceptado el concepto de promoción como el del año en que cada uno obtuvo su primer empleo en el Cuerpo de Ingenieros de Marina, aclaramos que las patentes solían otorgarse bianualmente y sin mediar periodo de formación alguna, sobre todo durante los primeros años.

Debe abandonarse, por tanto, el concepto moderno que supone el ingreso o egreso en bloque de varios oficiales simultáneamente. Hemos comprobado personalmente en los archivos de Marina o del Estado, en El Viso del Marqués y Simancas, que la fecha de ingreso, agregación o patente no corresponde a conceptos de temporalidad de cursos académicos o convocatorias de ingreso. Los exámenes se realizaban —cuando se hacían—, con la reforma de Romero, de forma individual en las academias departamentales de guardiamarinas, que, recordemos, fueron creadas por González Castejón y, por tanto, son posteriores a la creación del cuerpo.

Debemos insistir en que la fecha de la patente, que corresponde a la antigüedad en el cuerpo, no es significativa a la hora de nombramientos y ascensos posteriores, ya que entraba, muchas veces, en juego la antigüedad en el empleo que se tuviera en el cuerpo original y, sobre todo, la capacidad técnica de cada uno, la superación de las pruebas de Ordenanza y el haber diseñado un buque y entregado su plano. Lo cual no implica ni una academia de funcionamiento continuo, ni que una promoción siguiese a otra, ni, tampoco, que se graduasen y nutrieran del Cuerpo de Ingenieros Navales, como señalan otros autores (21). La realidad es que, en cincuenta y siete años, ha habido 51 promociones, y la historia nos ha proporcionado algunas más, puesto que algunos años se promovía a oficiales, en dos ocasiones.

El autor ha localizado un total de 282 individuos que pueden ser considerados ingenieros de Marina, frente a los 169 conocidos en la actualidad (22).

(21) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: *España cara al Mar. Ingenieros y técnicos para la Armada y el comercio marítimo*, y CRESPO RODRÍGUEZ, Rafael: *op. cit.*

(22) CRESPO, Rafael: *op. cit.*, p. 185.

Antes de proceder con la lista de los ingenieros, que una investigación sistemática de los archivos nos ha descubierto, se incluyen los cuadros 9 y 10, en los que se explicitan, en el primero, los destinos que ocupaban, en el departamento de Cartagena, los ingenieros de Marina en los años 1804-1806, y en el segundo, los destinos, en los tres departamentos, de todos los oficiales del mismo en 1812.

Cuadro 9. Destinos de ingenieros en Cartagena. Años 1804 a 1806			
Nombre	Empleo	Año	Destino
Manuel Tsertevens	I2	1804	Reconocimiento maderas, condado de Erill (Pirineo Leritano)
Manuel Tsertevens	IJ	1805	Mismo destino hasta 22 de noviembre
Manuel Tsertevens	IJ	1806	Se le encarga del detall hasta que pasa con el brigadier Juan Smith a las obras del muelle de Tarragona
Luis de Hevia	IJ	1805	De reconocer los montes de Navarra (montes de Irate) pasa a encargarse del detall
Luis de Hevia	IJ	1806	Ramos de detall, diques y flores
Pedro Delgado	I2	1804	Detall (provenía de Ferrol)
Pedro Delgado	I2	1806	Comisionado en los montes de Cuenca pasa a Cádiz en 01.08
Joaquín de la Croix	I2	1804	Comisión montes de Huescar de Granada
Joaquín de la Croix	I2	1805	Misma comisión año anterior
Joaquín de la Croix	IJ	1806	Acaba su comisión de Huescar, encargado de los ramos de jarcia y lonas y reconocimiento de maderas en Falayuelas
José del Águila	I2	1804	Comisión montes de Caravaca
José del Águila	I2	1805	Pasa a montes del condado de Erill
José del Águila	I2	1806	Deja la comisión anterior y pasa a Aranjuez
Alfonso Benigno del Águila	I2	1804	Real Sitio de Aranjuez
Alfonso Benigno del Águila	I2	1805	Misma comisión año anterior y pasa a los montes de Navarra
Alfonso Benigno del Águila	I2	1806	Continúa la comisión en los montes de Navarra
Manuel Miralles	I2	1804	Construcción del muelle de Valencia
Manuel Miralles	I2	1805	Misma comisión año anterior
Manuel Miralles	I2	1806	Comisionado en los muelles de Valencia y Alicante
Mariano Molina	IO	1804	Sin cargo específico
Mariano Molina	IO	1805	Comisionado corte de madera y pasa a 2º comandante de la provincia de Tarragona
Diego Parra	IO	1805	Sigue en el astillero de La Habana
Diego Parra	IO	1806	Sigue en el astillero de La Habana
Federico Gramanen	IE	1804	Encargado ramo obradores, baja por enfermedad
Federico Gramanen	IE	1805	Encargo ramo de fábricas hasta su pase al departamento de Cádiz 16.05

ESTABLECIMIENTO DEL DEFINITIVO ESCALÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS...

Cuadro 9. Destinos de ingenieros en Cartagena. Años 1804 a 1806			
Nombre	Empleo	Año	Destino
Alonso de Montes	IE	1804	Construcción del muelle de Valencia
Alonso de Montes	IO	1805	Encargado del detall de las obras del muelle de Valencia
Alonso de Montes	IO	1806	Mismo destino
Timoteo O'Scanlan de Lacy	IE	1804	Ramo de flores y maderas hasta su retiro en 01.10.804
Timoteo O'Scanlan de Lacy	IE (TF Grad.)	1805	Reincorporado se le encarga de los ramos de madera y almacén general
Timoteo O'Scanlan de Lacy	IE (TF Grad.)	1806	Encargado de maderas, obras civiles y fábrica de jarcia y lonas
Vicente Pinto	IE	1804	Detall, ramos de maderas, flores y obras civiles
Vicente Pinto	IE	1805	Encargado ramo de flores, hasta su embarque en el <i>Reyna Luisa</i> como ingeniero de Escuadra
Vicente Pinto	IO	1806	Embarcado en el <i>Reyna Luisa</i>
Francisco Menéndez	IE	1804	Encargado de carena en grada, maderas y almacén general
Francisco Menéndez	IE	1804	Encargado ramo de flores, maderas, embarcaciones menores, jarcia y lonas y obras civiles
Francisco Menéndez	IE	1806	Encargado ramo de flores
Narciso Díaz Milano	IE	1804	Obras civiles.
Mariano Palacios	IE	1804	Detall de las obras del muelle de Valencia
Mariano Palacios	IE	1805	Comisión montes de Mosquenuela y fábrica de betunes Tortosa y compra cáñamo en Castellón
Mariano Palacios	IE	1806	Comisión montes de Mosquenuela hasta 22.06
José Sanz	IE	1804	Comisionado corte de madera y fabricas de jarcia en Cataluña
José Sanz	IE	1805	Misma comisión año anterior más compra de cáñamo
José Sanz	IE	1806	Acaba su comisión anterior en julio y desde 01.08 en el ramo de obradores
Salvador Priego	AI	1804	Ramo de flores
Manuel Ferreiro	AI	1804	Almacén general
Antonio Fernández Henarejos	AI	1804	En detall y auxiliar de todos los ramos
Antonio Fernández Henarejos	AI	1805	Ramo de diques y embarcaciones menores y posteriormente a la comisión de maderas en Caravaca
Antonio Fernández Henarejos	IE	1806	Montes de Caravaca y después al condado de Erill
Andrés Ferrer	AI	1804	Ramo de fábricas y a partir de 24.08. licencia
Andrés Ferrer	AI	1805	Enfermo en Lorca
Andrés Ferrer	AI	1806	Retiro por enfermedad

Cuadro 9. Destinos de ingenieros en Cartagena. Años 1804 a 1806			
Nombre	Empleo	Año	Destino
Agustín Liminiana	AI Grad. IE	1804	Ramo de maderas y fábricas
Agustín Liminiana	AI Grad. IE	1805	Ramo de fábricas y embarcado en el <i>San Carlos</i>
Agustín Liminiana	AI Grad. IE	1806	Ramos de madera y almacén general
Agustín Liminiana	AI Grad. IE	1804	Ramos de madera y almacén general
Miguel Sanguineto	AI	1804	Ramo de diques
Pedro Blanco	AI	1804	Ramo de flores
Luis Juan de Hevia	IE	1805	Se vino con su padre de los montes de Irate y se encarga ramos diques, flores y embarcaciones menores hasta que embarca en el <i>San Carlos</i>
Luis Juan de Hevia	IE	1806	Después de desembarcar del <i>San Carlos</i> se encarga de los ramos de diques y embarcaciones menores
Antonio Hevia	AI	1805	Ramo de obradores
Antonio Hevia	AI	1806	Ramo de obradores y ayudante de la Comandancia para terminar ocupándose del detall
Juan Retamosa	AI	1805	Permanece en Madrid al lado de su padre el teniente general Julián de Retamosa
Nicolás Fernández Henarejos	AI	1806	Ayudante del detall y de diques, acabó de ayudante del comandante y de los diques
Simón Ferrez y Bosch	AI	1806	Destinado en carenas, diques y a flote

Cuadro 10. Destinos de ingenieros en los tres Departamentos (30 junio de 1812) (23)			
Departamento de Cádiz			
Empleo	Clase	Nombre	Comentarios
TG	CP	Julián Retamosa	En Cádiz por real permiso
JE	ID	Rafael Clavijo	Licencia desde 03.01.812 para ir a Canarias
JE	ID	Fernando Casado	Se ignora su paradero desde 09.02.810 que ocuparon los franceses el puerto de Santa María
JE	ID	Honorato Bouyón	Licencia de 4 años desde 14.02.812
CN	IJ	Antonio Lerena	Se ignora su paradero desde que los franceses ocuparon Granada
CN	IJ	Timoteo Roch	Destinado en las obras de reforma del arsenal
CN	IJ	José López Llanos	En el arsenal
CN	I2	Pedro Ferriz	Destinado en Cádiz en el apostadero de la puerta

(23) AGMAB, Ingenieros. Asuntos Particulares. Leg. 3416.

ESTABLECIMIENTO DEL DEFINITIVO ESCALÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS...

Cuadro 10. Destinos de ingenieros en los tres Departamentos (30 junio de 1812) (23)			
Departamento de Cádiz			
Empleo	Clase	Nombre	Comentarios
CF	I2	Lorenzo María Lorea	Destinado en las baterías del arsenal
CF	I2	Joaquín María Pery	Se ignora su paradero desde que los franceses ocuparon Málaga
TN	IO	Cristóbal Reina	Destinado en el apostadero de La Habana
TN	IO	Diego Parra	Destinado en el apostadero de La Habana
TN	IO	José Cervera	Se ignora su paradero
CF	IO	Pedro Vázquez	Destinado en obras de defensa y baterías
TN	IO	José Monty	Destinado en obras de defensa y baterías
TN	IO	Manuel Contreras	Destinado en obras de defensa y baterías
TN	IO	Juan Rodríguez	Destinado en obras de defensa y baterías
CF Graduado	IO	Pedro Fronty	Destinado en Cádiz en el apostadero de la puerta de Sevilla
TN	IO	Manuel Martínez Castilla	Destinado en Cádiz en el apostadero de la puerta de Sevilla. Asistente del comandante principal
TN Graduado	I2	Antonio Prat	En el arsenal
TN	IO	José Echegaray	Destinado en Cádiz en el apostadero de la puerta de Sevilla
TF	IE	Joaquín Vara	Destinado a las baterías
TF	IE	Cipriano Mauleón	Destinado en el 4º Ejército
TF	IE	Simón Ferrer	Destinado en las fuerzas sutiles del arsenal
AN	IE	Félix Bouyón	Licencia de 4 años desde 14.02.812
AF	IE	José Sánchez Cerquero	Embarcado en la escuadra
AF	AI	García de Revilla	Destinado en el apostadero de La Habana
AF	AI	Vicente Sánchez Cerquero	Embarcado en la escuadra
AF	AI	Alejandro Bouyón	Licencia de 4 años desde 14.02.812
AN Graduado	AI	Jorge Pérez Lasso	En el arsenal
Departamento de Ferrol			
Empleo	Clase	Nombre	Comentarios
Br	ID	José Muller	En el Ejército
CN	IJ	Pedro Delgado	Paradero desconocido
CN	IJ	José López Llanos	En Cádiz
CF	I2	Vicente Monterola	En el arsenal
CF	I2	Manuel Mirallas	Comandante del batallón de la Victoria en julio 1808
CF	I2	Vicente Sotelo	Comandante interino del Cuerpo
CF	IO	Fernando Tobar	Destinado en La Coruña
TF	IE	Vicente Texeiro	Maestro de cadetes del Colegio de Santiago
TF	IE	José Pose Bermúdez	En el arsenal

Departamento de Ferrol			
Empleo	Clase	Nombre	Comentarios
TF	IE	Manuel Sánchez Aguilera	En Cádiz
TF	IE	José García Tahona	Salió de 2º comandante en julio de 1808 del batallón de la Victoria
TF	IE	Miguel Carranque	En el arsenal
TF	IE	Carlos Abajo	En el Ejército
TF	IE	Simón Ferrer	Salió en el navío <i>Príncipe de Asturias</i>
AN	IE Graduado	Andrés Antelo	En el arsenal
AN	AI	José Cruz Muller	Capitán de una compañía del batallón de cadetes de Santiago
AN	AI	José María Gayo	Teniente de la misma compañía
AN Grad.	AI	José García	En el arsenal
Departamento de Cartagena			
Empleo	Clase	Nombre	Comentarios
	ID	Honorato Bouyón	Destinado el 29.05.09 al departamento pero no se ha presentado
	ID	José Pilón	En el arsenal
	IJ	Manuel Tserstevens	En el arsenal
	I2	José del Águila	En el arsenal
	I2	José Benito del Águila	Comandante del apostadero de Mahón
	IO	Diego Parra	En La Habana
	IO	Alonso Montes	En el apostadero de Mahón
	IO	Gerónimo Cifre	En el arsenal
	IO	Gabriel Cisneros	En el arsenal
	IO	Francisco Meléndez	En el arsenal
TF	IO	Mariano Palacios	No se ha presentado en su destino
	IO	Agustín Liminiana	En el apostadero de Mahón
	IE	Timoteo O'Scanlan	En Madrid
	AI	Juan Retamosa	En Madrid
	AI	Antonio Hevia	En el Ejército
	AI	Nicolás Fernández Henarejos	En Madrid

En el cuadro 11, se ha incluido el número de efectivos del cuerpo de acuerdo con las ordenanzas, el autor en la tesis mencionado, ha estudiado como se llevaron a cabo esas evoluciones, la existencia de supernumerarios o carencia de números en determinadas clases, pero sus conclusiones se alejarían del objetivo de este trabajo.

Clase	1770	1772	1776	1783	1789	1791
Ingeniero General	1	1	1	1	1	1
Ingeniero Director	4	4	4	2	4	4
Ingeniero en Jefe	4	4	4	3	4	6
Ingeniero en Segundo	4	8	8	6	8	10
Ingeniero Ordinario	6	8	8	8	12	14
Ingeniero Extraordinario	6	8	8	12	14	20
Ayudante de ingeniero	12	12	12	24	18	25
Ayudante de constructor	6					
Cadetes de academia	30					
Total ingenieros	37	45	45	56	61	80

Por último, en el cuadro número 12, se ha incluido el escalafón del cuerpo, en el que no debemos obviar algunos errores en los grados de ingreso, ya que, como se sabe, para las diferentes clases, existían las siguientes posibilidades de empleo:

- Para la clase de ayudante ingeniero, los empleos de alférez de fragata y alférez de navío.
- Para la clase de ingeniero extraordinario, los de alférez de navío graduado, alférez de navío y teniente de fragata
- Para la clase de ingeniero ordinario, los de teniente de navío y capitán de fragata.
- Para la clase de ingeniero en 2º, los de capitán de fragata y capitán de navío.
- Para la clase de ingeniero en jefe, los de capitán de navío y brigadier.
- Para la clase de ingeniero director, los de capitán de navío, brigadier, jefe de escuadra y teniente general.
- Para el ingeniero general, los de brigadier, jefe de escuadra y teniente general.

Abreviaturas:

AI: Ayudante Ingeniero
 IE: Ingeniero Extraordinario
 IO: Ingeniero Ordinario
 I2: Ingeniero en Segundo
 IJ: Ingeniero en Jefe
 ID: Ingeniero Director

(24) Elaboración propia.

IG: Ingeniero General

Notas:

Columna 1: Número del escalafón definido por el autor.

Cuadro 12. Escalafón y promociones			
Escalafón	Crespo	Apellidos y nombres	Clase
1770			
1	1 (IG)	Gautier Audivert, Francisco	IG
1771			
2	2	Romero Fernández de Landa, Joseph Joaquín	I2
1772			
3	23 (IO)	Bernia, Manuel	AI
4		Briant, Eduardo	AI
5		Collins, Juan (Colino)	AI
6		Hickey, Joaquín	AI
7	3 (I2)	Meovilhon y Glimey, Luis	AI
8		Salmerón, Manuel Jaime	AI
9	30 (IO)	Salomón, Manuel	AI
10		Viena, Joseph	AI
1773			
11		Angoain (Argain) y Ugalde, Pedro	AI
12		Argayón y Valdés, Pedro	AI
13	25 (IO)	Clavijo y Socas, Rafael	AI
14		Mesa y Casto, Pedro de	AI
15	6 (I2)	Mesía y Caicedo, Luis	AI
16	10 (I2)	Romero de Landa, Manuel	AI
17		Romero y Landa, Manuel	AI
1774			
18	12 (IJ)	Bryant Smith, Tomás	IE
19		Gramaref, Pedro	IE
20		Girón, Joseph	AI
21		Mesía, Juan	AI
22		Pallares, Domingo	AI
1776			
23		Fuster Mayorga, Josef	I2
24	5 (IJ)	Ybarguen, Joaquín (García)	I2
25	4 (IJ)	Autrán de la Torre, Francisco	IO
26		Mesía de la Cerda, Luis	IO
27		Traversi, Manuel	IO
28	22 (IO)	Lope Valcárcel, Josef	IE
29	15 (I2)	Muller Winderkelhr, Gaspar Josef	IE
30	16 (I2)	Plo, Vicente Juan	IE
31	27 (IO)	Tavern, Jerónimo (Staberns)	IE
32	8 (I2)	Puente, Miguel de la	IE

ESTABLECIMIENTO DEL DEFINITIVO ESCALÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS...

Cuadro 12. Escalafón y promociones			
Escalafón	Crespo	Apellidos y nombres	Clase
33	11 (IO)	Lecocq Murio, Tomás	AI
34		López Llanos, Josef	AI
35		Melgarejo, Ignacio	AI
36		Pilón y Espejo, Antonio	AI
37	17 (IO)	Pilón y Espejo, Josef María	AI
38	24 (IO)	Smit Sinnot, Juan Carlos	AI
39	38 (IO)	Tsertevens, Manuel (Stertevens)	AI
40		Vargas, Francisco	AI
1777			
41		Grimarest, Juan	IO
42	7 (I2)	Muñoz y Calvera (San Vicente), Thomas	IE
43		Sáenz, Thomás	IE
44	18 (IO)	Gianini Bentallol, Cutaquio (Eustaquio)	AI
1778			
45		Casasola y Cordero, Juan Bautista	AI
46		González del Castillo, Benito	AI
47		Mesa y Casto, Miguel de	AI
48		Serena y Barreda, Antonio de	AI
49		Villalba, Nicolás	AI
1779			
50		Zamora, Francisco	AI
1781			
51	28 (IO)	Bouyon Serze, Honorato	IE
1782			
52	13 (IJ)	Imperial Diguerí, Vicente Ignacio	I2
53	42 (IO)	Llanos, Joseph	IE
54	40 (IO)	Delgado, Pedro Antonio	AI
55	41 (IO)	Lerena y Barreda, Antonio	AI
1783			
56		Muñoz, Fernando	I2
57		Contador, Diego	IO
58	26 (IO)	Contador, Diego	IO
59		Seydel y Sada, Fernando	IE
60		Martínez, José	AI
1784			
61	39 (IO)	Arturo, Antonio	IO
62	14 (I2)	Seydel y Prementau, Fernando	IO
63	39 (IO)	Hebia, Luis (Evia)	IE
64	34 (AI)	Águila, Alfonso Benigno del	AI
65	35 (AI)	Águila, Josep del	AI
66	33 (AI)	Alas Pumairiño, Josep	AI
67	36 (AI)	Colombres y Pariente, Manuel María (Columbres)	AI
68	32 (AI)	Gianini, Joseph	AI

Cuadro 12. Escalafón y promociones			
Escalafón	Crespo	Apellidos y nombres	Clase
69	31 (IE)	Martí, Benito	AI
70		Puente, Juan Bautista de la	AI
71	19 (AI)	Sota, Candido de la	AI
1786			
72		Haro, Joseph de	IE
73		Castro, Juan Bautista de	AI
74	50 (IE)	Machín, Juan de Dios	AI
1787			
75	56 (IE)	Cala de Vargas, Ramón	AI
76		Calzada, Bernardo de la	AI
77	53 (IE)	Camuñes, Fernando	AI
78	51 (IE)	Ferriz de Guzmán, Pedro	AI
79	52 (IE)	Molina y Miralles, Mariano	AI
80	54 (IE)	Pery, Joaquín María	AI
81	55 (IE)	Reyna y Farfan de los Godos (Santiestevan), Christobal	AI
1788			
82	45 (IO)	Croix y Vidal, Joachin Maximiliano de la (Lacroix)	IE
83	47 (IE)	Ampudia y Valdés, Francisco	AI
1789			
84	9 (I2)	Casado de Torres e Yrala, Fernando	IO
85	43 (IO)	Turner Sanderson, Guillermo	IO
86		Águila, Alfonso del	AI
87	58 (IE)	Gutiérrez y Reig, Agustín	AI
88	47 (IE)	Miralles, Manuel (Mirallas)	AI
89	21 (AI)	Moor y Fuentes, Josep (Moor y Pana)	AI
90	20 (AI)	Murga, Manuel	AI
91		Nava, Domingo	AI
92	90	Palacios Hurtado, Mariano	AI
93	57 (IE)	Rocha y Figueroa, Juan	AI
1790			
94	44 (IO)	Sotelo y Guimbarda, Vicente	IO
95		Ciscar, Juan	IE
96		Gerona, Juan de	IE
97	48 (IE)	Gutiérrez, Josep María	IE
98	59 (IE)	Roch, Timoteo	IE
99	63 (AI)	Abascal, Josep María	AI
100	62 (AI)	Blake, Josep (Black)	AI
101	61 (AI)	Cervera, Josep (Servexa)	AI
102	64 (AI)	Lorea, Lorenzo María de	AI
103	60 (AI)	Parra García y Cueto, Diego de la	AI
104	65 (AI)	Vázquez de Castro, Pedro	AI
1791			
105		Agar, Pedro	IO

ESTABLECIMIENTO DEL DEFINITIVO ESCALÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS...

Cuadro 12. Escalafón y promociones			
Escalafón	Crespo	Apellidos y nombres	Clase
106	70 (IE)	Osullivan Mac Carthy, Daniel	IE
107	68 (AI)	Barra, Francisco Xavier	AI
108	69(AI)	Diez de Bulnes, Manuel	AI
109	67 (AI)	Palacios Caigal, Joaquín	AI
1792			
110	72 (IE)	Hernández y Fernández de Cáceres, Juan	IE
111	71 (IE)	Monterola, Vicente	IE
112	66 (IE)	Roldán y Gil, Francisco	IE
113		Tagle y Valverde, José María	IE
114	77 (AI)	Castillo Sánchez, Miguel del	AI
115	37 (IO)	Gil y Gil, Josep	AI
116	73 (AI)	Gramaren y Foraster, Federico	AI
117		Martínez de Castilla, Francisco	AI
118		Meléndez del Castillo, Francisco	AI
119	74 (AI)	Montés, Alonso de (Alfonso)	AI
120	78 (AI)	Monty y Sertorio, Joseph (Monti)	AI
121	75 (AI)	Pinto Carnero, Vicente	AI
122		Sarret, Enrique	AI
123	76 (AI)	Tobar, Fernando (Tovar)	AI
124	79 (AI)	Veguer y Martiller, Manuel	AI
125		Vergas, Francisco Paula	AI
1793			
126		Asensio, Alejandro	AI
127	124	Blanco, Pedro	AI
128	87	Díaz Milano, Narciso	AI
129	89	Diez de Bulnes, Josef	AI
130	86	Martín Mateo, Manuel	AI
131	83	Martínez de Castilla y Salomón, Juan	AI
132	84	O'Scanlan y Lacy, Timoteo	AI
133	81	Piella y Ximénez, Francisco	AI
134	88	Texeiro Losada, Vicente	AI
135	85	Tomás y Asensio, Alexandro de	AI
136	82	Vargas y Veraez, Francisco de Paula	AI
1794			
137	91 (IO)	Ortiz Canelas, José	IO
138		Hernández, Juan	IE
139		Mateo, Francisco	IE
140	94 (IE)	Montero, Francisco	IE
141		Montes, Alejo	IE
142	92 (IE)	Tenorio Ruiz Moscoso, Pasqual	IE
143	93 (IE)	Blanco Cabrera, Tomás	AI
144	97	García de la Puebla, Manuel	AI
145	98	Guerrero, Joseph María	AI
146	101	Pacheco, Antonio Manuel	AI

Cuadro 12. Escalafón y promociones			
Escalafón	Crespo	Apellidos y nombres	Clase
147	100	Prat, Antonio	AI
148	99	Priego, Salvador de	AI
149	95	Rodríguez Cubero, Antonio	AI
150	96	Veguer y Martiller, Antonio	AI
1795			
151	103 (IO)	Solar de los Corrales , Josef del	IO
152		Astigarraga y Ugarte, Luis	IE
153	102	Alesón, Pedro Pablo	AI
154		Bada y Navajas, José	AI
1796			
155	105	Ferreyro Losada, Manuel	AI
1797			
156	145 (IE)	Mauleón (Morleón) y Godoy, Cipriano	AI
157		Sanz, Joseph	AI
1798			
158	107	Cabañas, Dámaso	AI
159		Cáceres, Leandro	AI
160	106	Ciaran, Josef Manuel	AI
161		Cini, Juan (Sini)	AI
162		Martínez de Castilla, Manuel	AI
163	108	Pose Bermúdez, Joseph (Posse)	AI
1799			
164	110	Eguia, Pedro Juan de	AI
165	111	Sánchez de Aguilera y Aranguren, Manuel	AI
1800			
166	80	Menéndez, Francisco	IE
167	112	Fernández de Henarejos, Antonio	AI
168	117	Ferrer, y Manzaneda Andrés	AI
169	113	García Tahona Ugarte, Antonio	AI
170	114	García Tahona Ugarte, Joseph	AI
171	118	Gutiérrez Panés, Francisco	AI
172	115	Hevia Lagana, Luis Juan de	AI
173	155 (IO)	Sánchez Aranguren, Manuel	AI
174	116	Vara de Rey Alvarez Botella, Joaquín	AI
1801			
175	119	Ballester de Diego, Ángel (Vallester)	AI
176		Carbajo Bernaldo de Quirós y de la Torre, Benigno	AI
177	120	Carranque i Freire, Miguel María	AI
178	121	Liminiana, Agustín	AI
1802			
179	122	Sanguineto y Bas, Miguel	AI
1803			
180	123	Bouyon Tuner, Félix	AI
181	117	Ferrer, Andrés	AI

ESTABLECIMIENTO DEL DEFINITIVO ESCALÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS...

Cuadro 12. Escalafón y promociones			
Escalafón	Crespo	Apellidos y nombres	Clase
1804			
182		Bada y Navajas, Antonio	I2
183		Vada, Antonio	I2
1805			
184	126	Abaxo Huici, Carlos María de (Abajo) (Havajo)	AI
185	132	Cortés, Antonio María	AI
186	135	Fernández de Henarejos, Nicolás	AI
187	128	Hevia Langara, Antonio de	AI
188	146 (AI)	Monty, Manuel Victorio	AI
189	129	Muller Huici, José Cruz	AI
190	131	Retamosa, Juan	AI
191	127	Romero y Díaz de Herrera, Gaspar	AI
192	137	Romero y Díaz de Herrera, Manuel	AI
193		Romero, Nicolás	AI
194	133	Sánchez Cerquero, Josef	AI
195	125	Verdugo y Dapelo, Juan Nepomuceno	AI
1806			
196		Águila, Alonso	IJ
197	136	Ferrer y Bourgues, Simón	AI
198		Ferrer y Bosch, Simón	AI
199	134	Muñoz y Gallego, Josef	AI
1807			
200	140 (IO)	Cifra, Gerónimo (Cifre)	AI
201	141 (IO)	Rodríguez, Juan	AI
202		Ulloa Cota, Vicente	AI
203	139 (IO)	Villar, Pablo Domingo	AI
1808			
204		Retamosa, Julián Martín de	CP
205		Villar, Ramón	I2
206	142 (IO)	Cáceres, Gabriel de	IO
207	138 (IO)	Contreras, Manuel de	IO
208		Fronty, Pedro	IO
209		Ribera, Pedro Antonio	IO
210		Basallote, Domingo	AI
211		Canelas, Josef Cruz	AI
212	144 (IO)	Echegaray, José	AI
213		Ferriz, Nicolás	AI
214	151 (IO)	Gayo, José María del	AI
215		Montesinos, Juan	AI
216	148 (IO)	Parreño, Ginés	AI
217	149 (IO)	Revilla, García de	AI
218		Romero, Manuel	AI
1810			
219		Rodríguez, Josef	IE

Cuadro 12. Escalafón y promociones			
Escalafón	Crespo	Apellidos y nombres	Clase
220		Villar, Gaspar del	IO
221		Antelo y de las Lamas , Andrés	AI
222	152	Bouyón Turner , Alejandro	AI
223		Busto, Francisco	AI
224	153	López Polo, Eusebio	AI
225	154	Pérez Lasso, (Lasso de la Vega) Jorge	AI
226	150 (AI)	Sánchez Cerquero, Vicente	AI
1811			
227		Texerio, Ángel	IE
1812			
228		Fernández, Juan	IO
229		Rodríguez, Joaquín	IO
230		Basto, Francisco del	IE
231		Anot, Andrés (Annot)	AI
232		Caldez, Juan	AI
233		Montero, Antonio	AI
234		Santana, Josef María	AI
235		Serrano, Luis	AI
236	147 (AI)	Verdugo y Dapelo, Manuel	AI
1813			
237		Pérez Laso, Josef	IE
1814			
238		Solar, José	IE
239		Visens, Antonio	IO
1815			
240		Sánchez Bort, Julián	IJ
241		Hernández, Juan	IE
242		Hernaiz de Segura, Francisco	AI
243	157 (IO)	Ibáñez de Rentería, Luis	AI
244	158 (IO)	Pateró Morales, Ciriaco	AI
245	159 (IO)	Pateró Morales, Josef María	AI
246	156 (IO)	Pérez Laso de la Vega, Juan	AI
1816			
247		Casaus de Vargas, Pablo	IO
248		Dudeo, Juan Bautista	IO
249		Sánchez, Fernando	IO
250		Aicardo, León	IE
251		Borras, Alejandro	IE
252		Goyo, Ramón	IE
253		Masías, Joaquín	IE
254		Menaya, Francisco	IE
255		Ortega, Wenceslao	IE
256		Valeriano, Antonio	IE
257		Villora, Josef	IE

ESTABLECIMIENTO DEL DEFINITIVO ESCALÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS...

Cuadro 12. Escalafón y promociones			
Escalafón	Crespo	Apellidos y nombres	Clase
258	160	Acha, Donato	AI
259		Águila Núñez, Antonio	AI
260	162	Monty, Ángel María	AI
261	161	Pose Bermúdez, Manuel	AI
1817			
262	163	Muller Huici, Ciriaco	AI
1818			
263	164	Cruz y Moya, Josef María de	AI
264		Fernández de los Senderos, Francisco	AI
265	165	Garrido, Rafael	AI
266	166	Hernández, Francisco	AI
267		Hita, Tomás de	AI
268		Montero, Manuel	AI
1819			
269		Acha, Juan Bautista	IE
270	169	Cruz Moya, Manuel de la	AI
271	167	Manjón y Losada, Francisco de Paula (Manxon)	AI
272	168	Pateró Morales, Juan María	AI
1820			
273		Ibáñez y García, Alejo	AI
274		Romero, José	AI
1821			
275		Paz, José Vicente	AI
1823			
276		Casas, Manuel de	AI
1824			
277		Casado de Torres, Manuel	AI
278		Mathé Aranga de Goldaracena, José María	AI
279		Ruiz de Apodaca, Juan; Conde del Venadito	CG
280		Ximénez Camacho, José María	AI
1825			
281		Pery Torres, José María	AI
282		Pery Torres, Ramón	AI

Columna: 2: El número y clase asignado a la misma persona en el escalafón de Crespo. En blanco significa que dicho oficial no aparece en la lista de 1972.

Columna 3: Apellidos y nombre de los ingenieros de Marina.

Columna 4: Clase obtenida en el momento de su incorporación al Cuerpo.

Cuadro número 12. Ingenieros de Marina que alcanzaron el generalato	
Apellidos y nombres	Graduación
Ruiz de Apodaca, Juan; Conde del Venadito	Capitán General

Cuadro número 12. Ingenieros de Marina que alcanzaron el generalato	
Apellidos y nombres	Graduación
Muñoz y Calvera (San Vicente), Thomas	Teniente General
Retamosa, Julián Martín de	Teniente General
Romero Fernández de Landa, Joseph Joaquín	Teniente General
Agar, Pedro	Jefe de Escuadra
Bouyon Serze, Honorato	Jefe de Escuadra
Bryant Smith, Tomás	Jefe de Escuadra
Casado de Torres e Yrala, Fernando	Jefe de Escuadra
Clavijo y Socas, Rafael	Jefe de Escuadra
Contador, Diego	Jefe de Escuadra
Croix y Vidal, Joaquín de la	Jefe de Escuadra
Cruz y Moya, Josef María de	Jefe de Escuadra
Muller Winderkelhr, Gaspar Josef	Jefe de Escuadra
Smit Sinnot, Juan Carlos	Jefe de Escuadra
Solar de los Corrales , Josef del	Jefe de Escuadra
Delgado, Pedro Antonio	Brigadier del Ejército
Gautier Audivert, Francisco	Brigadier del Ejército
Imperial Deregui, Vicente	Brigadier del Ejército
Águila, Josep del	Brigadier
Autrán de la Torre, Francisco	Brigadier
Contador, Diego	Brigadier
Lorea, Lorenzo María	Brigadier
López Llanos, Josef	Brigadier
Martínez de Castilla y Salomón, Juan	Brigadier
Muller Huici, Ciriaco	Brigadier
Pery, Joaquín María	Brigadier
Pilón y Espejo, Josef María	Brigadier
Pinto Carnero, Vicente	Brigadier
Roch, Timoteo	Brigadier
Sánchez Cerquero, Vicente	Brigadier
Ybarguen, Joaquín (García)	Brigadier
Pérez Laso de la Vega y Orejada, Jorge	Brigadier, fuera de reglamento e Intendente

Por último, incluimos en el cuadro 13 la relación de los empleos máximos, grados de generalato, que los oficiales del Cuerpo de Ingenieros alcanzaron en el Cuerpo General: En esta relación es posible que se encuentren muchas omisiones porque no hemos analizado todos los expedientes de los ingenieros dentro del Cuerpo General.

Bibliografía

Fondos documentales

ESTABLECIMIENTO DEL DEFINITIVO ESCALÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS...

ARCHIVO GENERAL DE MARINA DON ÁLVARO DE BAZÁN:

Legajos de Ingenieros Asuntos Personales, y Asuntos Reservados, series 3408 y 3409
Legajos de Oficiales correspondientes a Asuntos Personales, serie 620
Lista de Oficiales Generales, leg. 3437

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS:

Ingenieros: 76, 77, 78, 79, 97
Secretaría de Estado: 43, 73, 4553, 4554 y 4555
Secretaría del Despacho de Marina: 25, 26, 30, 31, 32 y 32 ½, 126, 177, 214, 231, 234, 239, 241, 248, 250, 303, 307, 309, 311, 313, 318, 319, 322, 328, 322, 323, 326, 333, 335, 337, 339, 341, 342, 349, 355, 362, 368, 371, 377, 378, 403, 406, 424, 437, 454, 510, 614, 625, 714, 3119, 6700),
Secretaría de Guerra (3063, 3743, 3471, 4466)

ESTADOS GENERALES DE LA ARMADA (EGA):

años 1771, 1778, 1782, 1784, 1786, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1795, 1797, 1798, 1799, 1800, 1801, 1802, 1803, 1805, 1806, 1807, 1808, 1811, 1812, 1813, 1814, 1816, 1817, 1818, 1819, 1820, 1821, 1822, 1823, 1824, 1826, 1827, 1829, 1831, 1833 y 1835.

Documentación escrita

ESCODA MURIA, Coia: *Los ingenieros militares, partícipes de las obras del puerto de Tarragona en el siglo XVIII.*
CAPELL, Horacio: *Los ingenieros militares en España en el siglo XVIII.*
CRESPO RODRÍGUEZ, Rafael: *Lista de promociones de ingenieros navales desde la fundación de estas enseñanzas hasta 1972.*
FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: *España cara al Mar.*
MOLINER, María: *Diccionario de uso del español.*
RUBIO PAREDES, José María: *Los ingenieros militares en la construcción de la base naval de Cartagena (siglo XVIII)*
SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: *Las razones por las que se creó en 1770 el Cuerpo de Ingenieros de Marina.*
SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: *Los ingenieros de Marina. Motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827). Su organización, Academia y realizaciones* (Tesis doctoral inédita).
VÁLGOMA, Dalmiro de la: *Real Compañía de Guardiamarinas y Colegio Real.*

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.

ACTITUDES RELIGIOSAS ANTE LA MUERTE. MARINOS EN EL MADRID DEL SIGLO XVIII

Margarita GIL MUÑOZ
Doctora en Historia

Los espacios de la muerte y su entorno

En todos los pueblos de la Historia, la muerte siempre ha sido causa de preocupación, de búsqueda de sentido, de trascenderla. Es una constante en la vida del hombre, quien se ha esforzado por comprenderla y asimilarla, ya que la actitud ante la muerte refleja el momento de la verdad, de la sinceridad. En España, en el Antiguo Régimen, la reflexión sobre la muerte se supedita siempre a la idea de hacerlo cristianamente; está constantemente en el pensamiento de los creyentes, ejerce una influencia determinante en la manera de entender la vida, de enfrentarse a la salvación.

La presencia de un número minoritario de marinos en Madrid nos da ocasión de conocer su vida religiosa y sus actitudes personales ante la muerte, expresadas en las cláusulas testamentarias como exponentes de su situación espiritual (1).

Es nuestra intención adentrarnos en las creencias de este grupo de marinos: cómo vivieron su religión, cuál fue la calidad de su fe, cómo afrontaron la muerte. De la misma manera que la muerte se acompaña de una serie de ritos y peticiones de carácter devocional que reflejan opciones personales, gracias a sus testamentos conocemos gestos, confesiones personales, deseos, afectos y otras expresiones lejos de formulismos de escribanos, además de preferencias en el ritual funerario y su grado de generosidad testimoniada en limosnas y legados. Hay que tener en cuenta que, al residir en Madrid, estos marinos, los ritos mortuorios que siguieron a su muerte fueron los que se practicaban en la Corte.

Al ser escasos los testamentos, nuestro interés se centrará en ciertos aspectos rituales y obviaremos los generales, como invocaciones, patronos y otras cuestiones que, con ligeras variaciones, son fórmulas que se repiten en todos los documentos notariales. Además, al tratarse de personalidades relevantes de

(1) En nuestro trabajo «Los marinos en el Madrid del siglo XVIII. Entorno vital», publicado en la *Revista de Historia Naval*, núm. 105 (2009, p. 39), tuvimos ocasión de justificar la presencia de estos marinos en la capital. Entonces trató de los niveles económicos y culturales; ahora nos adentraremos en sus mentalidades religiosas.

la Marina ha sido nuestra intención dar a conocer algunas decisiones muy personales relativas al lugar de enterramiento, mortaja, limosnas y misas.

El ceremonial de la muerte discurría en tres escenarios: la casa, la calle y la iglesia, espacios que revelan una serie de comportamientos culturales, sociales y religiosos (2).

Una vez que se presentaba la muerte, se purificaba con agua bendita la habitación del difunto y se procedía a amortajar a éste. Generalmente, la elección de la mortaja era una de las cláusulas decisorias del testador, aunque a veces se dejaba a la elección de los albaceas. Hasta el siglo XVIII era habitual envolver el cuerpo en un lienzo o sudario, pero poco a poco se fue perdiendo esta costumbre en favor de los hábitos de las órdenes religiosas, cuyas indulgencias contribuían a la salvación de las almas. De los 24 testamentos consultados, en siete no figura petición de mortaja; diez lo dejan a la voluntad de los albaceas, y en el resto, se hace mención del uniforme con otros añadidos. Creemos que todos los militares y marinos eran amortajados con el uniforme. Algunas disposiciones testamentarias nos confirman expresamente esta presunción; como la del general Aristizábal, quien pide que le amortajen con el hábito de la Orden de Alcántara «sobre el uniforme de la Armada», o la del capitán general Antonio González de Arce, quien manifiesta su voluntad de que le entierren «con el uniforme de general que me corresponde, y encima el hábito de la Orden de Santiago». Joaquín Gutiérrez Rubalcava también pide «el uniforme y encima la capa de la Orden de Santiago». Por su parte el capitán de navío Felipe García Alesón sólo pide el hábito de Santiago —no dice nada del uniforme que seguramente llevaría (3).

(2) Algunos datos sobre el ritual funerario en el Madrid del XVIII ya se expusieron en GIL MUÑOZ, M: «Militares y Marinos. Morir en el Madrid de la Ilustración», en *Revista de Arte, Geografía e Historia*, núm. 7. Madrid, 2005, pp. 269-302.

(3) Gabriel de Aristizábal y Espinosa no ocupó ningún cargo en Madrid, pero lo hemos incluido entre los que residieron en la capital por haber nacido en ella en 1743 y haber sido regidor perpetuo de la villa hasta 1768. Dictó testamento en La Habana en 1801, pero un año después lo protocolizó en Madrid añadiendo un codicilo. Perteneció a la Orden de Malta y a la de Alcántara como caballero comendador del Peso Real de Valencia, y era además gentilhomme de S.M. de entrada, en recompensa por la conquista del fuerte del Delfín, en la isla de Santo Domingo, de y sus fortalezas bajo dominio francés, hechos que premió Carlos IV. Había ingresado de guardiamarina en 1760, y después de navegar durante cinco años fue nombrado comandante del puerto y arsenal de Cavite en 1769. Desempeñó diversos servicios por el Caribe y Ferrol, hasta que en 1784 le fue encomendada una misión en Constantinopla, cuyas experiencias y observaciones recogió en *Viaje a Constantinopla*, publicada en 1784. En 1802 se le encomendó la Capitanía General del Departamento de Cádiz. Murió en la Isla de León en 1805. Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (en adelante AHPM), leg. 24.837.

Antonio González Arce, inspector general de Marina. Este marino nació en Madrid en 1718 e ingresó de guardiamarina en 1735. Era gentilhomme de Cámara de S.M., caballero de la Orden de Santiago y consejero nato del Supremo de Guerra. Pertenecía a una familia muy ligada a Madrid, su padre era capitán de caballos, gobernador político-militar de Alcántara, a cuya orden pertenecía. Este capitán general participó en 1748 en el combate contra los ingleses con el general Reggio, y en 1775, siendo jefe de escuadra, asistió con el general Castejón al asalto de Argel. En 1779, con el grado de teniente general, formó parte en la escuadra del general don Luis de Córdova la campaña del canal de la Mancha, y en 1796 fue ascendido a capitán general

En cuanto a la petición de hábito, lo pidieron el capitán de navío Fermín Piña, el marqués de Espínola, el capitán de fragata Ciriaco García Prado y el comisario ordenador jubilado Gabino Ester Monserrat. Todos solicitaron el de San Francisco (4).

Una vez acaecida la muerte, se enviaban «esquelas» o invitaciones para participar la muerte del finado a los amigos y conocidos, a quienes se invitaba a un convite. Éste, que se celebraba después del entierro, no era bien visto por los sinodales, por haberse convertido en un acto de ostentación social. La modalidad de mandar esquelas era una costumbre extendida en Madrid entre las clases más altas, pero muchos prescindían de ella para aparentar sencillez. En los gastos de entierro del capitán de navío Felipe García Alesón figura el precio de las esquelas del convite; el general Benito Espínola manda en su testamento que se envíen «esquelas para avisar a los conocidos». Pero otros prescinden de este requisito para hacer de la muerte en un acto íntimo centrado en la divinidad. Tal es el caso de Jorge Juan, que según el relato de su secretario sobre todo lo relacionado con su muerte, dice: «... que el entierro a que no se convidó, por ser ya estilo suplicar solo encomendarlo a Dios, y haberse hecho de noche y en secreto» (5).

y a inspector general de Marina. Murió en Madrid en 1735. Archivo General Militar de Segovia (en adelante AGMS), sec. 9.^a, leg. 198.

Gutiérrez Rubalcava nació en Cádiz. Fue comisario ordenador de Marina y juez de Arribadas de Indias en San Sebastián. Era hijo de Alejo Gutiérrez Rubalcava, intendente en Cádiz y presidente en 1742 de la Casa de Contratación. Estaba casado con María Teresa Medina, hija de Juan Domingo Medina, intendente general de Marina del Departamento de Cartagena y ministro del Real y Supremo Consejo de Guerra en 1774. ANDÚJAR. A.: *Consejo y Consejeros de Guerra en el siglo XVIII*. Granada, 1996, p. 214; AGMS, sec. 9, leg. G-298.

Felipe García Alesón nació en Madrid en 1739 e ingresó en la Marina en 1755. Su padre nació en La Rioja, pero se trasladó a Madrid para desempeñar los puestos de alcalde del crimen y caballero de Órdenes Militares y de la Real Cancillería del Consejo de Su Majestad. En 1745 le conceden, junto a su padre, el hábito de la Orden de Santiago y, después de pasar por varios destinos, se traslada a Madrid como secretario del Despacho de Marina. Fue nombrado asimismo consejero nato. Muere en Madrid en 1785. AGMS, sec. 9.^a, leg. 63.

(4) PIÑA: AHPM, leg. 24.855.

Benito Espínola nace en Madrid en 1687, en el seno de una familia de origen genovés. Ingresó en la Armada como alférez de navío en 1713. Interviene en la Guerra de Sucesión, y en 1713 era ya alférez de mar y guerra. Después de numerosos servicios fue nombrado teniente general en febrero de 1746. Desde Cartagena, donde desempeñaba el cargo de comandante general, pasa a Madrid en 1761 en calidad de Consejero de Guerra, cargo que desempeñó hasta 1774 en que falleció a la edad de 87 años. PAWÍA, F.: *Galería biográfica de los generales*, tomo III, p. 537; ANDÚJAR CASTILLO, F.: *Consejo...*, ob. cit., p. 271 AGMS, leg. 1.192-1.789.

(5) MARTÍNEZ GIL, F. ha observado que los convites, numerosos antes de Trento, fueron languideciendo después. Ver en su obra *Muerte y sociedad en la España de los Austrias*. Ediciones de Castilla La Mancha, Cuenca, 2000, pp. 56 y ss. GARCÍA ALESÓN, AGMS, sec. 9.^a, leg. G-63; ESPÍNOLA, AGMS, leg. 1.180; Monte Pío, año 1782. Jorge Juan murió sin ootorgar testamento, pero gracias a su secretario, Miguel Sanz, se sabe con detalle de sus últimos momentos, funerales y entierro. Ver al respecto DEÉ MACULET, R., y ALBEROLA ROMÁ: «Muerte, funerales y sepultura del científico Juan a través de la correspondencia de su secretario Miguel Sanz», en *Revista de Historia Moderna, Anales de la Universidad de Alicante*, núm. 18, 1999, p. 113.

En cuanto a la celebración del entierro, es otra de las peticiones que eligen los testamentarios, aunque algunos delegan en los albaceas. Una forma era la de enterrarse «de secreto» (*sic*), que consistía en proceder a la inhumación por la noche, trasladando el cuerpo del difunto a la iglesia en coche, eludiendo así el acompañamiento eclesiástico. Esta modalidad, curiosamente, era la solicitada por la mayoría de los miembros de la nobleza, de la alta Administración o de la gente de elevado nivel económico, a fin de que los gastos en los entierros no resultasen excesivos, por extraño que parezca (6). Es el caso del general Spínola, que pide que le entierren «de secreto sin pompa ni autoridad», lo cual debe referirse al cortejo militar, o el del ingeniero general de la Armada Romero y Fernández Landa, también enterrado «de secreto», y el del jefe de escuadra Moreno y Laire, que sólo pagó a la parroquia de Santiago los 474 reales de los derechos correspondientes. Inhumación de igual naturaleza tuvieron el comisario ordenador Ester y Monserrat y el contador de navío Ordeja Orellana, este último además «de pobre» (7).

No es extraño que por esos años se evitaran en lo posible los cortejos fúnebres, pues durante la edad moderna llegaron a ser un verdadero espectáculo callejero criticado con frecuencia por la Iglesia «porque la vanidad que conllevaba esta clase de entierros repercutía en la economía de los herederos, ya que muchos quedaban en la miseria». Por este motivo se predicaba moderación y austeridad, advertencia de la que se hacen eco muchos fieles; como el teniente de navío García Prado, que dispone un entierro «con moderada pompa» (8). No son muchos los datos que proporcionan los testamentos de estos marinos sobre el cortejo fúnebre; bastantes remiten el asunto a la voluntad de los albaceas, y otros no tuvieron cortejo al ser enterrados «de secreto».

Los militares y marinos podían añadir al cortejo aderezos militares como música, tropa, salvas y saludos, expresados en las Ordenanzas (9), pero algunos prescindían de séquito militar, como el capitán de navío Piña al mandar que su entierro sea «decente pero no profano, sin honores militares, con doce pobres, con hachas y se dé cuatro reales a cada uno y también a todos los pobres que se presenten». Los pobres, con frecuencia, formaban parte del cortejo, a modo de toque de humildad y sencillez. Dichos pobres figuran en el entierro del general González Arce, quien manda que se reparta entre los que concurren al entierro cuatro reales a cada uno; Gutiérrez Rubalcava se pronuncia en el mismo sentido al pedir un entierro «sin pompa ni vanidad, con pobres». El general Aristizábal es más explícito sobre el particu-

(6) MARTÍNEZ GIL, F.: *op. cit.*, pp. 422 y ss.

(7) AGMS, sec. 9.^a, leg. S-171, leg. 1230; Monte Pío, año 1808, leg. 1189; Monte Pío, año 1787 y leg. 1193, Monte Pío, año 1790.

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

(9) En las Ordenanzas de 1768, en el tratado III, título V se trata de los «honores fúnebres que han de hacerse a las personas reales, oficiales generales y particulares y demás individuos de mis tropas». VALLECILLO, A.: *Ordenanzas de S.M. para el régimen, disciplina, subordinación y servicios*, t. II. Madrid, 1852, p. 418.

lar: quiere que a su entierro «asistan tres hombres pobres y una mujer a quienes se les dará de comer y vestir y una onza de oro a cada uno» (10).

El lugar de enterramiento es otra de las peticiones que figuran en los testamentos, pero, como ocurre con otras disposiciones, es frecuente dejarlo a la voluntad de los albaceas. Todos los marinos residentes en Madrid, a su fallecimiento, fueron enterrados en la capital, ni uno sólo pide ser enterrado en su lugar de origen, por lo tanto carecen de capillas o sepulturas familiares; únicamente Aristizabal tenía sepultura familiar, en la parroquia de San Martín, pero murió en 1805 en la Isla de León.

En el Madrid del siglo XVIII, la elección de sepultura se hacía entre la parroquia, los conventos o los hospitales. La parroquia de San Martín es la que acoge a más marinos, seguramente porque sus domicilios pertenecían a su demarcación, ya que había varias «casas de administración» en ella. Esta parroquia estaba situada en un principio en los arrabales de la ciudad, en el número 1 de la plaza de las Descalzas, con vuelta a la calle de Bordadores. Jorge Juan fue uno sus parroquianos, ya que vivía en las casas del Príncipe Pío, en la plaza de los Afligidos. Ortega Orellana, Rubalcava, Aguilar y Ponce de León también fueron enterrados en esa parroquia.

La de San Ginés parece que fue parroquia mozárabe y que se consagró a este santo mártir de Madrid, en tiempos de Juliano el Apóstata, en el año 372. En ella tuvo su sepultura García Alesón, así como el comisario de Marina Simón Navarro, barón de Davalillo. La de Santiago, situada en la plaza del mismo nombre, fue fundada en 1629. En ella celebraban los caballeros de la orden su fiesta anual. El jefe de escuadra Moreno Jaire pertenecía a ella. Vivía muy cerca, en la calle del Espejo, en las casas del marqués de Valdefuentes. En la parroquia de San Luis fueron enterrados varios marinos. Construida a finales del siglo XVII, estaba situada en la calle de la Montera y en su demarcación se encontraba el acuartelamiento de Inválidos de la calle de las infantas y unas casas militares situadas enfrente. En esta parroquia recibieron sepultura el comisario ordenador Pedro Montenegro y Gabino Ester, ambos retirados —por tanto, es posible que vivieran en el cuartel de Inválidos, destinado también a retirados—. Por último, el ingeniero general de la Armada Fernández Landa fue enterrado de secreto en la parroquia de San Andrés (11).

Otro de los lugares de enterramiento escogidos por los fieles eran los conventos, elección habitual entre las élites como signo de distinción social. En el convento de los padres capuchinos, «que llaman de la Paciencia», situado en la plaza de Bilbao, fue enterrado Antonio Espínola, pero sus herederos tuvieron que pagar los derechos parroquiales a la parroquia de San José, dado que este convento pertenecía a dicha parroquia, por tanto nos lleva a pensar que Spínola vivía en el cuartel de Inválidos de la calle de las Infantas.

(10) AHPM, leg. 24.917; AGMS, sec. 9.^a, legs., G-198, G-298, G-63.

(11) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-63, leg. 1184, Monte Pío, año 1785, leg. 1183, Monte Pío, año 1785, leg. 1194, Monte Pío, año 1790 y leg. 1189, Monte Pío, año 1787.

El convento de Capuchinos de la Pasión, llamado también de San Antonio del Prado, fue fundado por el cardenal duque de Lerma en 1609; estaba ubicado en el mismo recinto del palacio del duque, donde también estaba situado un cuartel de inválidos, y otras edificaciones. Según Mesonero Romanos, en torno al edificio principal había algunos edificios religiosos, como el convento de Capuchinos y el de Trinitarios Descalzos, además de espléndidas casas particulares, algunas de ellas verdaderos palacios (12). En una de estas casas tenía su sede el Cuartel de Inválidos, donde residían militares y marinos retirados de alta graduación, apartados de las tareas profesionales o administrativas. En este convento fue enterrado de secreto Manuel Eguilior, con asistencia de la cruz de la parroquia de San Sebastián, a la que se abonaron 10 ducados por la sepultura.

En el testamento del capitán de navío Fermín Piña no figura el lugar de enterramiento, ya que pide que «lo entierren en la parroquia del pueblo donde muriera», pero se deduce que, al pertenecer a la Cofradía de la 3.^a Orden de la Merced de la parroquia de San Sebastián y estar retirado, viviera en el cuartel de Inválidos de San Jerónimo del Prado, en cuya demarcación levantaba dicha parroquia.

El convento de Dominicos del Rosario de la calle Ancha de San Bernardo fue fundado por el marqués de Monasterio D. Octavio Centurión, después de 1808 fue destinado al cuartel de Guardias Alabarderos. En este convento fue enterrado con gran boato el capitán general González de Arce.

Otro convento, el de San Felipe Neri, llamado también San Felipe el Real, estaba situado en la Puerta del Sol. Fundado en tiempos de Felipe II, perteneció a los jesuitas hasta su expulsión, ocupándolo posteriormente los agustinos descalzos. Fue el lugar escogido por el teniente general Antonio Valcárcel Flórez, fallecido en 1799, para su enterramiento en la capilla del Socorro. Pide que le entierren «pasadas las veinte y cuatro horas, muy pasadas, que tengan paciencia», petición frecuente entre los testadores por el temor a ser enterrados vivos (13).

El convento de la Santísima Trinidad de los Calzados, situado en la calle de Atocha, se empezó a construir en 1490. En él se guardaban las reliquias de san Juan de la Mata, fundador de la orden, y el cuerpo de san Simón de Rojas. Fue convertido sucesivamente en sala de exposiciones, Biblioteca Real y Museo Naval. El capitán García Prado manda que le entierren en este convento, «con moderada pompa, en el panteón de los religiosos».

En cuanto a los hospitales, muchos de los militares con residencia en Madrid los escogían como lugar de enterramiento. El del Buen Suceso era hospital militar, fundado como Hospital Real en 1489 por los Reyes Católicos como consecuencia de la epidemia de cólera que se declaró en Baza; fue designado así hasta 1612, en que pasó a Madrid con el nombre de Hospital de la Corte. Se ubicaba en la Puerta del Sol y fue trasladado más tarde al barrio de Argüelles. Sospechamos que el teniente general de la Armada Ignacio Ponce de

(12) MESONERO ROMANOS, R.: *El antiguo Madrid* (ed. fac.), Madrid, 1990.

(13) AGMS, leg. 1.192, Monte Pío, 1789; AHPM, leg. 24.855; AGMS, sec.9.^a, leg. G-198; AHPM, leg. 24.837.

León fue enterrado en este hospital por la relación que, al parecer, tenía con el penitenciario del hospital, al figurar éste como testigo en su testamento.

Después de la sepultura, el testador se ocupa de las misas que deberán ser aplicadas por su alma. Una cuarta parte de ellas debían celebrarse en la parroquia del difunto aunque no se hubiera enterrado en ella, el resto se celebrarían a la voluntad del difunto o de los albaceas, en otras iglesias o conventos o, a veces, en sus lugares de origen.

El intendente Joaquín Gutiérrez Rubalcava manda decir 1.000 misas a cinco reales, en el convento de religiosas descalzas de Mula (Murcia), «en los altares que puedan ver las madres desde la clausura; el estipendio se repartirá entre mi hermana y la abadesa».

Pidió otras doce, «que celebrará un sacerdote pobre en el hospital de Cádiz, y otras doce en la iglesia de San Felipe Neri, otras doce en el convento de San Agustín y otras doce más en el hospital de San Francisco», todas en Cádiz (14).

El general Felipe García Aleson pidió un funeral de entierro con misa cantada, vigilia y responso y un novenario, además de 300 misas, la cuarta parte en la parroquia (la suya era San Ginés) y el resto en el convento de Santo Domingo.

Al funeral de Jorge Juan, celebrado en la parroquia de San Martín, acudió el bailío de su orden, Julián de Arriaga. Pidió numerosas misas para el tiempo inmediato a su enterramiento. De este modo, mientras se celebraba la misa de cuerpo presente se oficiaban a la vez 12 misas en los diferentes altares privilegiados del templo. Y para poder celebrar más misas, el secretario de Jorge Juan sacó la correspondiente licencia de otros tres altares para que se oficiaran treinta y ocho más durante toda la noche. El mismo Jorge Juan pidió además otras 2.000 que deberían celebrarse en todos los conventos de religiosos de Madrid, y otras veinte encargadas al fraile premostrense o «afligido» que le había asistido en sus últimos momentos (15).

Gabriel Mendizábal pide tres misas «en honra y gloria del Soberano Misterio de la Santísima Trinidad»; una misa «para implorar el amparo de María Santísima en la ermita de Nuestra Señora del Consuelo, en Ciempozuelos, por sus abuelos maternos, sepultados aquí», otra en la parroquia de San Martín, «donde están enterrados mis padres y parientes». El marqués de Spínola pide una misa cantada de cuerpo presente, vigilia y responso, y mil misas a 4 reales, repartidas: la cuarta parte en la parroquia de San Sebastián, y el resto en el convento de Capuchinos de la Paciencia, más otras misas de novenario y misas gregorianas, a 4 reales. González Arce manda «que digan todas las misas que se celebren en el convento», sin duda se refiere al convento del Rosario donde le enterraron, y paguen a 8 reales cada una. Pide también mil misas a 4 reales, y que se distribuyan así: la cuarta parte en la parroquia y las demás en las iglesias y conventos que parecieran a sus albaceas. Además pide otras treinta misas cantadas, con diáconos, subdiáconos, vigilia y responso en donde digan sus albaceas. Ignacio Ponce de León encarga trescientas misas por su alma en los

(14) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-54, leg. 174, leg. G-198.

(15) AGMS, sec. 9.^a, leg. G-63; AHM, leg. B, n.º 23, Elche.

conventos pobres de Jerez, a 3 reales, y otras trescientas que celebrarán los clérigos necesitados, pero que se digan la cuarta parte en la parroquia.

En los testamentos figuran con mucha frecuencia mandas en favor de pobres, familiares, criados, conventos y hospitales. Las mandas suelen ser en dinero, joyas, alguna renta y otros bienes. El marqués de Spínola deja a su sobrino, teniente de Marina que vivía con él y que heredó su título, un anillo de diamantes; a su secretario, la cruz y corona del Santo Cristo del Buen Viaje y veinticinco doblones, «por lo bien y fielmente que me ha servido», y «a la familia» (criados), un mes de salario. El capitán de navío Fermín Piña dispone que «den veinte acciones que tiene en el Banco de San Carlos, más cinco pesos, a una sobrina», tres pesos a un sobrino y dos a otra sobrina que tiene casada con el teniente de navío Vicente Ferrer residente en Cartagena; a su sobrino, hijo del intendente de Marina Francisco de Mendara, dos pesos; y, con el resto del dinero, le digan misas. El teniente general Antonio Valcárcel deja heredera a su alma. González Arce manda que se repartan 1.000 reales entre los pobres que concurren a su entierro y a las misas novenarias; también deja 3.300 reales anuales al convento de Capuchinas de Plasencia por espacio de diez años, «en atención a la notoria pobreza en que se hallan»; y al convento de capuchinas de Trujillo, otros 3.300 reales anuales por espacio de diez años, «para socorrer las necesidades de dicho convento». Por último, al hospital de la Caridad de Ferrol, seis acciones del Real Empréstito de a 10.000 reales cada una, de renta al 5 por 100.

Ignacio Ponce de León lega al convento de San Francisco de Jerez 1.000 ducados, e idéntica cantidad a las monjas de Gracia de la misma ciudad; otros cincuenta al Cristo del Calvario, y cincuenta más a la capilla de la Consolación, «por una vez». Asimismo deja a una sobrina 20.000 reales «para ayudar a su dote», y a su criado Francisco, «que hace muchos años que me sirve con mucha fidelidad, 50 pesos de a 15, y toda la ropa ordinaria de color y blanca de la cama, con colchones, mantas y sábanas, y la colgadura, que es de Damasco carmesí»; a su hermano Eutropio, «que es el menor y el de menor renta», le manda 10.000 pesos de a 15, y a los demás criados dispone que «se les dé tres meses de ración [salario] para que puedan vivir, mientras encuentren la conveniencia».

Juan Antonio Perea deja la mitad de su herencia a las Obras Pías de Nuestra Señora de los Remedios de San Francisco y al hospital de mujeres Nuestra Señora del Carmen, ambas en Cádiz; a una criada manda que le den cuatro reales diarios de pensión y 25 doblones de oro «para que se restituya a su casa de la ciudad de Puente deume desde Madrid, adonde está próxima a marchar»; «a la criada menor», le den un real diario, y a su paje 500 pesos, «por una vez, por lo bien que me ha servido» (16).

(16) Juan Antonio Perea, marqués de Monteverde, comenzó su carrera como oficial supernumerario de la Contaduría de Marina de Cádiz en 1726. En 1753 es destinado a Ferrol como intendente, y en 1765, nombrado consejero de Guerra. Cuatro años más tarde muere en Madrid. ANDÚJAR: *op. cit.*, p. 250; PAVÍA: *op. cit.*, t. II; AGMS, sec. 9.^a, leg. P-77 y leg. 1183, Monte Pío Militar, año 1784.

Otra de las limosnas que recogen la mayoría de los testamentos son las correspondientes a las Mandas Pías Forzosas, referentes a los Santos Lugares y Redención de Cautivos, todo ello como ayuda a la expansión y defensa de la fe católica y por la necesidad del rescate de cautivos de corsarios y piratas berberiscos. La cantidad asignada varía en importe y moneda, pero solía ascender a cuatro reales para las dos mandas. Una costumbre muy generalizada en Madrid es asignar una cantidad al Hospital General y al Hospital de la Pasión de mujeres, así lo hicieron entre otros, el marqués de Espínola, con 120 reales; González de Arce, con otros 120, y el marqués de Monteverde, con treinta.

Pero no siempre se hacen legados de dinero y ropa. Joaquín Gutiérrez Rubalcava deja al convento de las Descalzas de Mula, donde residía su hermana, dos imágenes, una de un «Cristo en una urna, la otra de una Dolorosa Pintada». Pide a la abadesa del convento que los ponga en la clausura, para que la comunidad le encomiende a Dios, «porque así se recordaran de él por la frecuente vista» (17).

Este grupo reducido de marinos representa, en algunos casos, las pautas sociales de las élites madrileñas, con actitudes ante la muerte a mitad de camino entre el fasto y la sencillez. Respecto a las disposiciones testamentarias, coinciden con la evolución general del resto de los grupos sociales, ordenada hacia una sencillez creciente. En cuanto a la religiosidad, los marinos seguían la pauta de la sociedad en que se integraban, siendo la suya una piedad muy apegada a lo antiguo.

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

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 4 euros el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.

C/ Juan de Mena, 1, 1.º

28071 Madrid.

Teléfono: (91) 379 50 50. Fax: (91) 379 59 45.

C/e: ihcn@fn.mde.es

LA COLECCIÓN «BAZÁN» CUMPLE TREINTA AÑOS

Antonio de la VEGA BLASCO
Capitán de navío

Los aficionados a los temas marítimos conocemos como colección «Bazán» los libros editados por la antigua empresa del mismo nombre, iniciada aquella el año 1980 para felicitar las navidades a autoridades y clientes.

Treinta títulos creo que son motivo suficiente para efectuar algunos comentarios. El primero es felicitarnos por la iniciativa del entonces presidente de la empresa, D. Félix Alonso-Majagranzas, y por la continuidad que ha tenido la colección gracias a la tenacidad de sus sucesores. En segundo lugar, los variados temas marítimos, tratados por auténticos especialistas, constituyen un tesoro para los amantes de la materia y, desde luego, llenan un vacío, podríamos decir habitual, en las historias nacionales. Los libros, y sus amplias bibliografías, son absolutamente necesarios a futuros investigadores que deseen profundizar en la interpretación de las vivencias propias de la Marina española y su trascendencia en el devenir de España.

La colección tuvo un antecedente de éxito. La Asamblea de Capitanes de Yate publicó, el año 1978, un libro titulado *La Armada española*. Cuando las corbetas de reciente construcción, *Descubierta* y *Diana*, efectuaron un viaje de representación por Sudamérica, la Empresa Nacional Bazán decidió imprimir una segunda edición de la obra, que fue regalada generosamente por aquellas latitudes. El autor del libro, que no consta como tal, fue el publicista naval, desgraciadamente desaparecido, Manuel Ramírez Gabarrús. Nada de extraño tiene que ante el éxito del libro —publicidad para la empresa, con su nombre en portada— se considerase que el planteamiento podría tener continuidad y, por ello, el primer libro de la colección fue *La construcción naval militar española (1730-1980)*, del mismo Ramírez Gabarrús.

En el anexo figuran los 30 títulos de la colección, sus autores y sus fechas de edición. Hagamos una clasificación por temas, abierta a otras opiniones de los lectores, conducente a efectuar un análisis de la misma, análisis siempre constructivo que no pretende hacer una crítica de los libros, ni una reseña de ellos, ya realizadas anualmente en esta revista; sólo unas sugerencias que llenen vacíos historiográficos.

Ante todo, la colección no proviene de un concurso o premio literario; es un encargo que hace la empresa, según sus criterios de oportunidad, bien a un autor o bien aceptando propuestas que pueda recibir; pero lo básico son los criterios de la empresa, que encarga y paga por el trabajo.

En un apartado que se podría llamar «El material» (construcción naval y tipos de buques) encontramos nueve títulos: *La construcción naval militar*

española (1730-1980), (1980), *El arma submarina española* (1983), *Unidades navales ligeras de combate* (1985), *El buque de escolta en la Armada española* (1989), *El crucero en la Armada española* (1993), *Las embarcaciones del tren naval de la Armada española* (2002), *La fragata en la Armada española. 500 años de historia* (2003), *Torpederos y destructores de la Armada española* (2006) y *Galeras españolas* (2007). Hasta aquí, puestos a sugerir, faltan los acorazados.

Otros dos apartados podrían ser «Historia general» y «Técnicos», con seis títulos cada uno. En el primero clasifico: *Las operaciones anfibia*s (1994), que bien pudiera encontrarse en otro apartado, *Crónica de la Armada española (1939-1997)*, (1997), *La Marina española contra la piratería berberisca* (2005) y *Una visión sobre la historia marítima española* (2009). Quedarían pendientes, entre otros posibles, la Guerra del 98, y la Guerra Civil (1936-1939), por otra parte ampliamente tratados en otros textos.

Desde el punto de vista de la empresa, habría sido útil publicar una obra para conmemorar su centenario, cumplido el año 2007, como heredera de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN).

Como «Técnicos» encontramos: *Las armas navales españolas* (1982), *Cartografía y buques hidrográficos de la Armada española* (1984), *La propulsión mecánica en la Armada* (1986); *La aeronáutica de la Armada (1917-1987)*, (1987), *La arquitectura naval y la navegación en la época del Descubrimiento* (1992) y *La mina en la acción naval* (2000). Quedarían pendientes: navegación, astronomía, etc., y, quizá, evolución, manejo y construcción de los buques de vela.

Con tres títulos en el apartado «Historia de los cuerpos», encontramos: *La Sanidad Naval española* (1995), *La Intendencia en la Armada* (1996) y *La Infantería de Marina Española. Historia y fuentes* (1999). Creo que faltan: maquinistas, tratado parcialmente en *La propulsión mecánica en la Armada* (1986) y, desde luego, es patente la falta de un libro sobre el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, que tanta gloria ha dado a la Armada y a la propia empresa a lo largo de los años, sobre todo considerando su antecesora la SECN.

En cada uno de estos dos apartados, «Infraestructuras» y «Varios», encajarían dos títulos; en el primero: *La actividad naval militar. Influencia en su entorno* (1991) y *Los apostaderos y estaciones navales españolas en ultramar* (1998); y en el segundo, uno de arte pictórico *Nuestra Marina* (1990) y el otro *Mitología del mar* (2008). La publicación del libro *Nuestra Marina* con un formato distinto al habitual, al parecer se debió a que no se entregó a tiempo el original encargado, y por ello fue necesario acogerse a lo que había disponible de forma inmediata; no quiere ello decir que el libro de González Aledo no sea excelente, ni que sea ajeno al espíritu de la colección, ni mucho menos.

Un solo ejemplar sobre «Poder marítimo», *España, poder marítimo y estrategia naval* (1981), nos indica que bien podrían haberse publicado más libros sobre este tema fundamental, y autores no faltan: Álvarez-Arenas, Albert o Cerezo son ejemplos de ello. En este apartado cabría incluir el último

de la colección; pero me ha parecido mejor hacerlo en el de «Historias generales».

Asimismo, sólo existe una biografía, *Don Álvaro de Bazán, el gran marino de España* (1988), aunque queda explicado porque la empresa llevaba su nombre; otras biografías sobre marinos españoles..., el tema sería infinito.

Pasando a los autores, salen treinta y tres, de ellos 22 militares, 10 civiles y..., ¿dónde clasifico al académico Hugo O'Donnell? Siendo estricto, entre los civiles, pero me niego; estuvo largos años vinculado a la Armada, siente el azul turquí... Lo dejo sin clasificar.

Nos encontramos ante lo que el profesor Cepeda Gómez, al tratar acerca de la Historiografía sobre la Marina en los siglos XVIII y XIX, expresa: «Pero me interesa sobremanera poner de relieve cómo se está produciendo en los últimos tiempos, en nuestro entorno español, un cambio significativo entre los cultivadores de la Historia Militar al unirse a aquellos *militares de carrera que cultivan la historia, pero sin que sea éste su medio de vida, su profesión*; los historiadores que tienen el estudio y la investigación del pasado como su principal actividad» (1). Creo que esta evolución no ha llegado plenamente a la colección. Y éste es el momento de recordar a aquellos que García Domingo denomina — a la vieja usanza — publicistas navales (investigadores civiles, no profesionales, que han dedicado sus vidas al estudio de la Marina de guerra española en el siglo XX y, sobre todo, a la difusión de su historia) (2). Una selección de publicistas y de sus mejores textos podría ser un libro excelente para la colección. Baste recordar posibles autores como: Ricart, Gavaldá, Robert o Ramírez Gabarrús, por sólo citar algunos entre los desaparecidos. Todos ellos, y tantos otros, impulsaron la difusión de lo marítimo entre el pueblo español.

El autor con más libros publicados es Ramírez Gabarrús (1980, 1983 y 1987), el último terminado por su hijo José Manuel Ramírez Galván; con dos obras figuran Blanco Núñez (2001 y 2004), Gutiérrez de la Cámara (2005 y 2009) y Rodríguez González (2003 y 2007), y también con dos libros, uno propio y otro compartido, figuran Álvarez Maldonado (1994 y 1997) y Rodríguez-Villasante (1991 y 1996).

Finalmente, en nuestra exposición, más bien numérica, han sido editados 21 libros por la E.N. Bazán, cuatro por Izar y cinco por Navantia, los dos últimos de ésta con mayor formato del habitual que los anteriores, lo que, si bien mejora la posible parte gráfica, es una desgracia para los bibliófilos, ya que no caben en la misma estantería.

La colección Bazán tiene un hijo adoptivo: Izar, en la Navidad del año 2003, también publicó *Historia del astillero de Sevilla*, con motivo de los cincuenta años de sus actividades en la construcción naval, debido a las plumas del ingeniero naval Federico Esteve y de Nicolás de Salas. En aque-

(1) *La Historiografía de la Marina española*. Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval núm. 56, p. 129.

(2) *Op. cit.*, p. 176.

llos momentos, dicho astillero formaba parte de la empresa. Y, ya que se trata sobre la Marina mercante, considero que, a pesar de quedar fuera, en general, de las actividades básicas de las sucesivas empresas que han creado la colección, su historia es un hueco que habrá que llenar porque forma parte del «Poder Naval» y ello hay que transmitirlo a las generaciones venideras.

En esta colección de 30 libros, aun manteniendo altos niveles de erudición y síntesis, como en este caso, y ser todos, básicamente, de divulgación buscando un público amplio para ellos, la investigación es fundamental y es la que marca diferencias importantes; hay verdaderas joyas por la aportación de datos y documentos nuevos encontrados en los archivos correspondientes. Buscando la perfección, también se podrían cuidar algunos detalles, insisto, perfección y detalles, siempre hay asuntos que llaman la atención. A vuelapluma, en el libro sobre unidades ligeras de combate hallamos varias páginas dedicadas a las construcciones navales mercantes de la factoría de San Fernando; la obra sobre minas contiene un aluvión de siglas desconocidas incluso para el lector más preparado, y el libro sobre la piratería berberisca recoge una cronología que termina con la creación del Ministerio de Defensa en el año 1977.

En resumen, son libros inapreciables, densos, de cuidada impresión, con aportaciones gráficas muchas veces desconocidas. Muchos de ellos merecen una edición comercial, para llegar a más lectores y mejorar con ello la conciencia marítima del pueblo español.

Títulos de la colección «Bazán»

- 1980 *La construcción naval militar española, 1730-1980*, por Manuel Ramírez Gabarrús.
- 1981 *España, poder marítimo y estrategia naval*, por F. Fernando Bordejé y Morencos.
- 1982 *Las armas navales españolas*, por Jorge García-Parreño Kaden.
- 1983 *El Arma Submarina española*, por Manuel Ramírez Gabarrús.
- 1984 *Cartografía y buques hidrográficos de la Armada española*, por Fernando Moreno de Alborán y de Reyna.
- 1985 *Unidades navales ligeras de combate*, por Antonio Villanueva Núñez.
- 1986 *La propulsión mecánica en la Armada*, por Antonio de la Vega Blasco.
- 1987 *La Aeronáutica de la Armada, 1917-1987*, por Manuel Ramírez Gabarrús y Manuel Ramírez Galván.
- 1988 *Don Álvaro de Bazán, el gran marino de España*, por José Cervera Pery.
- 1989 *El buque de escolta en la Armada española*, por Jesús Salgado Alba.
- 1990 *Nuestra Marina*, por Guillermo González de Aledo Rittwagen.
- 1991 *La actividad naval militar. Influencia en su entorno*, por Juan Torrejón Chaves, Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto e Isidoro Valverde Álvarez.
- 1992 *La arquitectura naval y la navegación en la época del Descubrimiento*, por José Antonio Aláez Zazurca y José María Moréu Curbera.

- 1993 *El crucero en la Armada española*, por Carlos Fernández Santander.
- 1994 *Las operaciones anfibias*, por Ricardo Álvarez-Maldonado Muela y Abel Gamundi Insua.
- 1995 *La Sanidad Naval española*, por Manuel García Rivas.
- 1996 *La Intendencia en la Armada*, por Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto.
- 1997 *Crónica de la Armada española, 1939-1997*, por Ricardo Álvarez-Maldonado Muela.
- 1998 *Los apostaderos y estaciones navales españolas en ultramar*, por Hermenegildo Franco Castañón.
- 1999 *La Infantería de Marina española. Historia y fuentes*, por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada.
- 2000 *La mina en la acción naval*, por Joaquín Pita da Veiga Jáudenes, Juan Rubió de la Cuesta, Manuel Gómez Amigó y Juan Díaz del Río Durán.
- 2001 *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, por José M.^a Blanco Núñez.
- 2002 *Las embarcaciones del tren naval de la Armada española*, por Xoan-Ignacio Taibo Arias y Diego Quevedo Carmona.
- 2003 *La fragata en la Armada española, 500 años de historia*, por Agustín Ramón Rodríguez González y Juan Luis Coello Lillo.
- 2004 *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, por José M.^a Blanco Núñez.
- 2005 *La Marina española contra la piratería berberisca*, por José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán.
- 2006 *Torpederos y destructores de la Armada española*, por Alejandro Anca Alamillo.
- 2007 *Galeras españolas*, por Agustín Ramón Rodríguez González.
- 2008 *Mitología del mar*, por Alberto M. Lens Tuero.
- 2009 *Una visión sobre la historia marítima española*, por José M.^a Gutiérrez de la Cámara Señán.

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 *Recensiones*.
- Índice de ilustraciones.

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

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

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LA HISTORIA VIVIDA

José CERVERA

El crucero *Navarra*: tres nombres para tres épocas (1914-1955)

Aunque las distintas vicisitudes de la vida política española influyeron directamente en el cambio de nombre de los buques de la Armada, no es ciertamente muy frecuente que un mismo barco cambie de nombre tres veces en menos de cuarenta años. Este es el caso del crucero *Navarra* —antes *República* y antes *Reina Victoria Eugenia*— que, nacido bajo los auspicios de la Ley Miranda, llegó a ser superviviente de la última guerra civil y llevó consecutivamente a popa y al costado los tres nombres que responden a tres épocas diferenciadas y en cierto modo antagónicas.



Crucero *Reina Victoria Eugenia*.

La construcción del *Reina Victoria Eugenia* registra una pintoresca génesis parlamentaria, muy a tono con la época en que nace. Terminaban en los astilleros del arsenal ferrolano, entonces a cargo de la Sociedad Española de la Construcción Naval, las obras ordenadas y previstas por la Ley Ferrándiz, de 1908, que reanimaron algo la lánguida vida de la histórica factoría de la Marina de Guerra. El acorazado *España* ya estaba en servicio, el *Alfonso XIII* prac-

ticaba sus pruebas, y la tercera y última unidad, el *Jaime I*, sería botada al agua el 21 de septiembre de 1914, quedando vacías las gradas y una buena parte de la población obrera sin trabajo, perspectiva nada agradable para las autoridades locales y aun a escala nacional. Era además, el año crucial del comienzo de la primera guerra mundial, y se abría una pavorosa interrogante acerca de cuál habría de ser su desarrollo y sus consecuencias. En España, la oposición parlamentaria izquierdista, bastante numerosa y combativa, rechazaba todo gasto naval o militar que el gobierno presentaba, y sólo cedió algo ante la posibilidad de un conflicto laboral provocado por el probable licenciamiento de obreros en los astilleros de Ferrol si no se les adjudicaban nuevas construcciones. Para evitarlo, el ministro de Marina, don Augusto Miranda, presentó a las Cortes un modesto proyecto, limitado a la construcción de un crucero «explorador», que de momento conjuraría la inminente crisis de trabajo en la factoría. Entonces, la Marina británica, que daba la pauta de la moda naval, había lanzado el tipo de crucero Scout, y la oposición parlamentaria acabó cediendo, presupuestándose en quince millones la construcción del crucero que llevaría el nombre de la reina. Como ha escrito un tratadista naval, tomando aires del *Birmingham* británico, los astilleros ferrolanos obtendrían buena copia con nuestro estilizado y gallardo tipo que por especial coyuntura sería nexo al tránsito de nuestras metas fundamentales del resurgimiento naval.



Crucero *República*.

El 25 de marzo de 1915 se arbolaba la quilla del nuevo crucero en la grada que había ocupado el acorazado *Alfonso XIII* un par de años antes. Se verificó la botadura el 21 de abril de 1920, actuando como madrina, por delegación de

S.M. la Reina, doña Andrea Larrondo, esposa del capitán general del Departamento, vicealmirante don Emiliano Enríquez. En el verano de 1922 hizo sus primeras pruebas el *Reina Victoria Eugenia*, y alcanzó en las de velocidad una máxima de 27 nudos, dos más de la contratada. Su primer comandante fue el capitán de navío don Luis Pasquín Reinoso, sucediéndole, entre otros, don José Jáudenes Clavijo, don Wenceslao Benítez y don Ramón Navia Osorio, nombres todos de reconocido prestigio en la Armada de su tiempo.



Crucero *Navarra* después de la modernización.

Desplazaba el *Navarra* 4.800 toneladas, con dimensiones de 140,82 metros de eslora total por 15,24 de manga. Su primitivo armamento consistía en nueve cañones Vickers de 152 milímetros, uno de 76, cuatro de 47, cuatro ametralladoras de siete, y cuatro tubos lanzatorpedos, sustituidos al reformarse el buque por otros más adecuados a las circunstancias. Su cubierta protectora tenía un espesor de 19 a 38 milímetros.

El crucero, durante su existencia en tiempos de la Monarquía, sirvió en la Escuadra de Instrucción, Fuerzas Navales de operaciones de Marruecos, cabeza de flotilla de destructores y otras comisiones. Durante el régimen republicano, y bajo su nuevo nombre de *República*, llevó una existencia lánguida con más pena que gloria, y el decreto-ley de fijación de las fuerzas navales para el año de 1936 lo retiró el servicio activo, «respondiendo —decía— a la finalidad de economías pasando a primera situación por estar necesitado de una seria reparación». En este trance le sorprendió el alzamiento militar, atracado al pantalán de La Carraca, desarmado y casi inservible, pero la naciente y

entusiasta Flota nacional necesitaba barcos, por deficiente que fuese su estado, y hubo que echar mano del inválido crucero, rebautizándolo nuevamente con el nombre de *Navarra*, en homenaje a aquella región vivero del tradicionalismo español. Reparado y armado de nuevo, tras la toma de Bilbao en 1937 y con su industrial concurso, recibió en Ferrol los últimos retoques, cambiando radicalmente el aspecto del buque con su nuevo castillete de mando al estilo de un *Graf Spee* y sus dos nuevas chimeneas rectas, cambiando también sustancialmente el emplazamiento y número de su primitiva artillería, reducida a seis piezas independientes de 15 centímetros dispuestas a cruzía, dándole prácticamente con cuatro antiaéreas de 88 milímetros apreciable potencial de fuego.

Incorporado el rescatado combatiente en junio del 38 a la Escuadra en francas operaciones de guerra, y tras haber recibido en solemne acto una bandera de combate ofrecida por la Diputación de Navarra, su velocidad, reducida a unos 10 nudos menos que la de los restantes cruceros nacionales, *Almirante Cervera*, *Canarias* y *Baleares*, le valió ser motejado por el humorismo de la juventud combatiente con el título de una película muy de moda en aquellos tiempos: *Siguiendo la Flota*. Y a fe que, con su buena cargazón de años, la siguió y participó con ella en brillante trayectoria.

Terminada la guerra, aún tuvo el *Navarra* diversas utilizaciones en servicio de escuelas y prácticas como buque asignado al Departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo, y allí fue a desarmar a dicho arsenal, quedando desarbola-do den la dársena, sin que su desmantelamiento hiciese olvidar a los más veteranos el gallardo buque de guerra que había sido, sobre todo en la edad juvenil, cuando se llamaba *Reina Victoria Eugenia* y con sus tres chimeneas y sus dos altos palos componía una estampa romántica y resultaba quizá el más esbelto crucero que la Armada poseyó.

DOCUMENTO

Galeras. Desastre en Saint Tropez

Como apéndice del tema tratado en el número anterior de la REVISTA, aportamos este nuevo documento.

Don Antonio Valdés pide a don Diego Quevedo que le envíe noticia de los nombres, portes, comandantes y tripulaciones de las cinco galeras españolas que fueron quemadas por los capitanes ingleses, Norris y Callis, en Saint Tropez, en el año 1742. Acompaña al traslado de la orden, la noticia pedida y la copia de un capítulo del reglamento de galeras referente a la artillería.

1792, noviembre-5-San Lorenzo

Museo Naval de la Armada. Madrid

Colección Guillén. Miscelánea 1

Ms. 1.455, doc. 48, fol. 270-277

Confrontado.

N.º 7.

M. 6-11-1792
271
M. 6-11-1792.

Cartag. a 13 de
Nov. de 1792.

Haga V. S. sacar en esa Contaduría
Pase ord.ª al X.ª, y remítame, una noticia de
por Contad. Pral. los nombres, portes, Comandantes,
p.ª q. ponga en mis manos las y tripulaciones de las Gal. ras que,
noticias de q. habiendo ido en el año de 1742 a
trata.

Luis de
H. S.

C.ª. Frope, fueron quemadas allí
por los Capitanes Norrio y Callis.
D.ª. a V. S. ud. S. Lorenzo 6 de
Nov. de 1792.

10
Valencia
E
C

L. S. Diego Luvado.

e l'oncia de los e l'ombres: portes; Comand.^{tes} y Irjmulacurci
 de las cinco Galeras del mando del Cap^{te} de Esquadra D. Amato De
 mas que se cogprietaran y fueron que mada a las Dos de la mana
 na de la noche del 24 al 25 de Junio de 1742 en Saint-Joye
 por quatro navios Ingleses ~~que las arrojaron dos Charlots sal~~
 v'antose toda la Gente

Galera Patrona ce por
te

Gente de e Mar

Capitan de la Galia	D. Pedro Monti	1	}	75
Capitan en 2. ^a	D. Francisco Grimau	1		
Oficiales de e Mar		27		
Jimoneros		6		
Marineros de Niccha		3		
Marineros		30		
Indios		2		

Artilleria

Seniente	D. Domingo e Antonio Yacon	1	}	58
	Gregorio e Secrea	1		
	Barbero	1		
	Demorero	2		
	Labo	2		
	Gravadero	1		
	Indio	10		

Gente de remo			
Porada	122	}	301
e clava	109		
			<u>434</u>

Galera S.ⁿ Felipe
Este Buque Montaba

Gente de e Mar

Capitan	D. Felipe de Borja	01	}	60
	Oficiales de e Mar	22		
	Timoneros	05		
	e Marineros de e lecha	03		
	e Marineros	23		
	Proeles	06		

Infanteria

Capitan	D. Joseph Felizes	1	}	63
Teniente	D. Joseph Tomas Razo	1		
Yd.	D. Joseph Ruiz de Zapra	1		
	Sargento	1		
	Tambor	1		
	Cabos	4		
	Granaderos	1		
	Voluntarios	00		

Gente de Remo.

Forzados		172	}	275
Esclabos		96		

398

Galera Soledad.
Montaba este Buque

Gente de e Mar.
Capitan .. D. Antonio Razo [1]

De la buelta	1	}	62
Teniente D. Francisco e Ifiguete Jacon	1		
Ido D. Pedro Jacon	1		
Sargento	2		
Tambor	1		
Capos	4		
Granaderos	5		
Soldados	47	}	255
<u>Gente de remo</u>			
Terzados	165		
Escalabos	21		<u>376</u>

Galera S.ⁿ Genaro
 e Montaba este Buque Cañones
 ve a

<u>Gente de Mar</u>		}	58
Capitan D. Francisco Martines de Lima	1		
Oficiales de Mar	20		
Simoneros	1		
e Marineros de flecha	4		
e Marineros	25		
Freiles	6		

<u>Artilleria</u>		}	1561
Capitan D. Manuel Garcia de Montemayor	1		
Teniente e Inbrosio Garcia de Montemayor	1		
Ido Joaquin e Alumbres	1		
Sargento	1		
Tambor	1		
Capos	4		
Granaderos	6		

De la buelta	1	
Oficiales de e Mar	22	} 61
Simoneros	5	
e Marineros de Necha	3	
e Marineros	24	
Preles	6	

Infanteria

Capitan	D. Dulooncio de e Montemayor	1	} 55
Teniente	D. Joseph Calbo Herrera	1	
Sargento	1		
Fambor	1		
Cabos	2		
Granaderos	6		
Soldados	43		

gente de Remo

Terzados	204	} 302
Esclabos	98	
		<u>418</u>

Galera S^{ta} Teresa

La e Artilleria que montaba este buque
ser

gente de e Mar

Capitan	D. Peñ Fexedo	1	} 59
Oficiales de e Mar	21		
Simoneros	2		
e Marineros de Necha	1		
e Marineros	2		
Preles	6		

Infanteria

Capitan	D. e Martin de Escanio	1	[59]
---------------	------------------------------	---	------

(2.º) De la buelta..... 275
 soldados..... 44 } 56
 } 59

Gente de Remo

(1) Torcaes..... 178 } 246
 Picaros..... 73 } 361

Vota

Que no existiendo en el Archivo de estos oficios principales y entre los papeles que paran en el de las antiguas Saleras los Inventario de las ancas que se quemaron por los Capitanes Ingleses Morru y Callis solo puede deducirse del Reglamento de 18 de Julio de 1728 que para la nueva planta de las mismas Saleras se dio servir desde el año de 29 que para cada uno de estos Buques señala los Vertechos correspond. a 5 Cañones; y en corrección de esto se halla un Invent. de la Salera S.ª Jer. de 9 de Marzo de 1746 que comprende los propios cinco Cañones, esto es, uno de Bronca del Calibre de 18, dos del de 12, y otros dos de 1 de a 4; con tanto tambien llevaba 12 Pedreos de Bronca de calibre de a 3 confirmand. con igualdad que seria esta la Artilleria de que debieron estar equipada, las referidas ancas Saleras.

Otra

Que la Gente de esta, Infanteria, y de Remo que se señala a cada una de las propias Saleras se ha deducido de los respectivos quaternos y de la Memoria que en ellos consta mas inmediata al Sucesor de a guerra de ella en Saint Foy demandose de incluir los Individuos de la Brigada de Artilleria que existian en lo particular de cada una por no encontrarse documentos que lo acredite y si que en el tomo de este tomo de buques si se encuentran

Dran un primer Cabo, 2 segundos y 19 Artiller-
x06

Cartagena 15 de Noviembre de 1722
D. Alonso Venero.

Advertencia

La noticia que se da por lo respectivo à Brigadas, se
debió al Legajo de Discretos y Alarbes de los años de 1743 y 44 que
se hallan al N.º 479. en el Cat. alto N.º 20; y por lo tocante
à la Gente de Mar, Infanteria, y de Remo al Legajo N.º 478
comprehensivos tambien de Alarbes de 1742 del proprio Exame.

Los Inventarios de estas cinco Galeras, parecieron de 1736
en el Legajo N.º 20 del Cat. S. comprehensivos desde 1736 hasta
1745. los quales tratan solo del Saque y Restrechos, p.^a hacer el
correspond. abono al Excmo. D. Pedro de Treasona, sin que
expresen nada de Artilleria, ni Equipos, y por consiq.^a no hubo moti-
vo para variar esta Noticia.



BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

Nombre/Razón social
N.I.F./C.I.F., con domicilio en
calle de , Código Postal
provincia , e-mail
teléfono , a cuyo efecto remite por transferencia
bancaria. Se efectuará en la c/c. número 0182 9072 51 0201517110 a
nombre de esta Fundación, en el BBVA, la cantidad de
Euros a que asciende el importe de dicha inscripción como BENE-
FACTOR, en la modalidad

..... de de 201....

Firma

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL creó en su día esta sección de la Historia Marítima en el Mundo para dar a conocer a nuestros lectores no sólo las actividades de signo marítimo que se llevan a cabo en cualquier lugar del que tengamos noticia, participe en ellas el Instituto o no, con objeto de tomar cuenta de los temas que se tratan y de los ponentes que los desarrollan, sino también la existencia de aquellas agrupaciones, de constitución privada o pública, cuyos fines principales sean la mar y su entorno. La Fundación «Museo Naval», cuyos primeros pasos presenciemos en estos momentos, es de tal importancia que merece la pena que nos ocupemos de ella. Para ello hemos de tener presentes al Museo Naval y a la Asociación de Amigos del Museo Naval.

La Fundación «Museo Naval». Madrid (España)

El Museo Naval es un museo nacional de titularidad estatal, bajo dependencia orgánica del jefe de Estado Mayor de la Armada y funcional de la Dirección General de Relaciones Informativas y Sociales de la Defensa (*). Su creación por decreto data de 1792 y, adaptándose a las circunstancias históricas de cada momento, se rige hoy por un reglamento promulgado por real decreto de 1996 (1). Por no ser importante para el objeto de esta reseña y adaptarnos al espacio disponible, reducimos sus funciones a la que estimamos las más importantes: la conservación, inventario, catalogación, restauración y exhibición ordenada de sus fondos patrimoniales.

El Museo está regido por un Real Patronato y una Dirección. Además, tiene un órgano asesor, que es la Junta de Gobierno, constituida por personal del mismo Museo. El Real Patronato es el órgano de alta dirección del Museo, con un presidente nombrado por el ministro de Defensa a propuesta del jefe de Estado Mayor de la Armada, oído el Patronato, y un número de vocales natos, vocales por designación y vocales libremente designados por el ministro de Defensa a propuesta del jefe de Estado Mayor de la Armada. Estos

(*) En una reorganización reciente pasó a depender de la Secretaría de Estado del Defensa, a través de la Subdirección General del Patrimonio.

(1) Real Decreto 389/1996, de 1 de marzo de 1996 (*BOD* núm. 56, de 19 de marzo de 1996).

vocales por designación desempeñan sus funciones por un período de cinco años, pudiendo ser reelegidos nuevamente. La Dirección tiene las consideraciones y atribuciones de jefe de dependencia de la Armada y, además, aquellas que el Patronato estime delegar en ella, con sujeción a lo establecido en el Reglamento del Museo Naval y su Patronato.

Aquellos que deseen profundizar más en la organización de este museo pueden dirigirse a:

Museo Naval.
Paseo del Prado, 5, 28071 Madrid.
C/e: museonaval@fn.mde.es

La Asociación de Amigos del Museo Naval fue constituida hace catorce años de conformidad con lo establecido el artículo 22 de la Constitución, y se rige por la Ley de Asociaciones (2) y por sus Estatutos. Tiene personalidad jurídica propia y plena capacidad jurídica de obrar en el territorio nacional y duración indefinida. Así, desarrolla sus actividades en el ámbito que considere oportuno para sus fines, que no son lucrativos. Estos fines son: promover, estimular y apoyar cuantas acciones culturales, en los términos más amplios, tengan relación con la misión y actividad del Museo Naval.

La Asociación se rige, ya lo hemos dicho, por sus Estatutos, los cuales han sido desarrollados y cumplidos mediante acuerdos adoptados válidamente por la Asamblea General —integrada por socios—, que es el órgano supremo, y la Junta Directiva —con funciones administrativas—, compuesta por cuatro socios como mínimo y por veintisiete como máximo, dentro de su respectiva competencia. La Junta Directiva, cuyo presidente es en la actualidad el contralmirante Luis Carrero-Blanco Pichot, asume la representación legal de la Asociación y es el órgano competente para interpretar los preceptos de los Estatutos.

En cuanto a los socios, la Asociación contempla tres clases:

- Socios de mérito (honorarios). Son aquellas personas físicas o jurídicas que, por sus cualidades personales o lo excepcional de su contribución económica, designe la Junta Directiva.
- Socios protectores. Son aquellas personas que la Junta Directiva admita con tal carácter.
- Socios colaboradores. Son los que contribuyan con la cantidad mínima establecida por la Junta Directiva.

Aunque la Asociación carecía de fondos en el momento de su fundación, posteriormente consolidó un patrimonio propio. Los recursos económicos para atender a sus fines sociales son los siguientes:

(2) Ley de Asociaciones 191/84, de 24 de diciembre.

- las cuotas de los socios
- las aportaciones voluntarias de los socios
- las ventas de sus bienes y valores
- las rentas y productos de los bienes y derechos que le correspondan
- las donaciones, herencias, legados y subvenciones que pueda recibir de forma legal
- los ingresos que obtenga mediante actividades lícitas dentro de los fines estatutarios.

Aquellos que deseen profundizar más en los Estatutos de esta Asociación pueden dirigirse a:

Asociación de Amigos del Museo Naval.
Museo Naval.
Paseo del Prado, 5, 28071 Madrid

La Fundación «Museo Naval» es una organización privada sin ánimo de lucro, de carácter estatal y con personalidad jurídica propia. Se rige por la Ley de Fundaciones (3), al amparo del Protectorado de Fundaciones del Ministerio de Cultura, por lo dispuesto en sus estatutos y por las normas que establezca su patronato en interpretación de éstos. Su patrimonio se encuentra afectado, de modo duradero, a la realización de los fines de interés general propios. Tiene una duración indefinida, aunque si en algún momento sus fines propios se considerasen cumplidos o de imposible realización, el Patronato podrá acordar su extinción. La Fundación nació hace un año con la intención de ser un proyecto de actividad de desarrollo económico sostenible, para lo cual cuenta con las aportaciones de los patronos electos y de los socios benefactores, a cuyo número no se le ha puesto límite.

Los fines de la Fundación —los decimos de forma resumida— son «la protección, ampliación y difusión del patrimonio histórico de la Armada contenido en sus museos de Madrid, Torre del Oro (Sevilla), Ferrol, Cádiz, Cartagena y Las Palmas de Gran Canaria, así como del Archivo Histórico de la Armada «Don Álvaro de Bazán» de El Viso del Marqués (Ciudad Real), y cualquier otro establecimiento que pudiera destinarse a los mismos fines o como actividad auxiliar de éstos». Y consecuentemente promover la difusión de la cultura naval; fomentar la investigación científica histórica referente a la navegación, la guerra en el mar, la construcción naval; profundizar en el conocimiento de los fondos del Museo Naval para acercarlos al gran público y, en general, el desarrollo, promoción y difusión de la Historia y la Cultura Naval en todas sus manifestaciones (comunicaciones, estudios, investigaciones y publicaciones).

Las actividades de la Fundación las determina, en cada momento, su Patronato, en orden a la consecución de los fines concretos, que dejamos resumidos

(3) Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones.

más arriba. Se trata de un amplio abanico que queda abierto y va desde la ayuda al mantenimiento de los inmuebles del Museo hasta a la financiación de proyectos científicos de investigación histórica, pasando por convocar becas de estudio, dar ayudas y subvenciones para la investigación, organizar y participar en seminarios, conferencias y exposiciones, editar publicaciones y otras. En general, su actividad se orienta al «impulso en la mejora del conocimiento y difusión de la cultura e historia referente a la mar y de la Armada, y cualquiera otra conducente a la realización de aquellos fines que le son propios en colaboración con el Museo Naval».

Además, con objeto de poder mantener su actividad desde el punto de vista económico, la Fundación puede realizar actividades mercantiles, por sí misma o en colaboración con terceros, ateniéndose a las normas reguladores de la defensa de la competencia. Estas actividades se refieren a —ponemos como ejemplo— la explotación de tiendas y establecimientos abiertos al público, la prestación de servicios de asesoría y consultoría, la realización de investigaciones y asesorías bajo contratos con terceros, la edición y difusión o distribución comercialmente de materiales impresos y audiovisuales, y otros.

Hacemos la observación de que el 70 por 100 de los resultados de las explotaciones económicas que se desarrollen y de los ingresos que se obtengan por cualquier otro concepto, deducidos los gastos, es destinado a la realización de los fines fundacionales. Se excluyen aquellos gastos realizados para el cumplimiento de los fines estatutarios. El resto se destina a incrementar, bien la dotación o bien las reservas.

Hemos citado más arriba al Patronato, que es el órgano de gobierno de la Fundación interpreta los Estatutos y toma los acuerdos a tal fin. Tenemos así en este conjunto Museo-Asociación de Amigos-Fundación dos patronatos independientes que no deben confundirse: uno, asesor del Museo, que no altera su estatus, y otro de la Fundación.

El Patronato de la Fundación de que estamos tratando tiene como atribuciones principales ejercer el gobierno y la representación de la Fundación, y aprobar los planes de gestión y los programas periódicos de actuación de ésta. Está constituido por 12 patronos natos, nombrados por razón del cargo, de los cuales destacaremos, con ánimo aclaratorio, al jefe de Estado Mayor de la Armada, que es su presidente, y a los tres últimos almirantes que hayan ocupado este cargo, entendiéndose que cuando el primero cese pasa a ser patrono; su relevo es designado miembro del Patronato y cesa como tal el más antiguo de los almirantes. Destacaremos también al presidente de la Junta de Benefactores, al director del Museo Naval y al presidente de la Asociación de Amigos del Museo Naval, que están en el Patronato como los demás a título representativo.

Además, integran también el Patronato 15 patronos electos, designados por el Fundador —el jefe de Estado Mayor de la Armada— o por el mismo Patronato. Estos patronos son personas físicas —con determinadas condiciones— o representantes de instituciones de reconocido prestigio cultural con marcada significación en la Marina, las Artes o la Historia, o lo son por sus aportacio-

nes al Museo Naval. Estos patronos cesarán a los tres años de haber sido nombrados.

El órgano de gobierno de la Fundación es la Comisión Ejecutiva, que tiene atribuidas por delegación determinadas facultades del Patronato, está integrada por seis patronos presididos por el director del Museo Naval de Madrid y actúa siempre con sujeción a las directrices emanadas del Patronato.

Existe también la llamada Junta de Benefactores, formada por aquellas empresas que, interesadas por los fines de la Fundación, han firmado con ésta un Convenio de Colaboración en sus actividades según la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo. Esta junta tiene funciones de propuesta, asesoramiento y consulta del Plan de Actividades de la Fundación y de cualquier otra materia que el Patronato estime conveniente. La regulación de sus funciones y la organización corresponden al Patronato.

El patrimonio de la Fundación está formado por bienes, derechos y obligaciones susceptibles de valoración económica. Muy resumido, la dotación integrada por la dotación inicial aportada en el momento fundacional, por los bienes y derechos de contenido patrimonial que, en su proceso constitutivo o durante la existencia de la Fundación, se aporten por cualquier título y, en tal concepto, por su fundador o por terceras personas, y por los bienes y derechos que se afecten por el Patronato, con carácter permanente, a los fines fundacionales. La Fundación figura como titular de todos los bienes y derechos integrantes de su patrimonio; el Patronato, a su vez, es responsable de la inscripción de éste a nombre de la Fundación en los registros públicos correspondientes.

«Para el desarrollo de sus actividades, la Fundación se financia con los recursos que provengan del rendimiento de su patrimonio y, en su caso, con aquellos otros procedentes de las ayudas o donaciones que reciba de personas o entidades tanto públicas como privadas, Asimismo, la Fundación podrá tener ingresos por las actividades y servicios que realice. El control financiero, de conformidad con las normas que regulan esta función, corresponde al Patronato, a la Comisión Ejecutiva y a los auditores externos, en el caso previsto por la Ley de Fundaciones. Los informes de auditoría, en su caso, se presentan al Protectorado junto con las cuentas anuales».

Digamos, por último, que el personal que está al servicio de la Fundación «Museo Naval» es contratado con arreglo a la legislación laboral o al Derecho civil.

Podemos añadir para conocimiento de nuestros lectores que en la actualidad la Fundación ya ha cerrado un Convenio de Colaboración con la Armada cuya finalidad reza así: «El objeto del presente convenio marco es establecer los principios básicos de colaboración entre la Fundación “Museo Naval” y la Armada, en los ámbitos de su competencia y en particular en los campos de actividad encaminados a regular el uso de instalaciones de la Armada para actividades organizadas por la Fundación, el uso por ésta de las digitalizaciones de documentos de los fondos documentales históricos de la Armada y

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

posibilitar el amparo de otros asuntos convenientes de interés mutuo». Las actividades objeto de este Convenio son: la gestión del cobro de las entradas del Museo, la apertura y gestión de la tienda del Museo (que está abierta ahora de 10.00 a 18.00 horas) y la digitalización de los fondos documentales de la Armada.

Para más información dirigirse a:

Fundación «Museo Naval».
Paseo del Prado, 5. 28071 Madrid.
Teléfono: 91 5238204. Fax: 91 3795056.

NOTICIAS GENERALES

Conmemoración en Vivero, España

Organizados por el Ayuntamiento de Vivero, cuyo alcalde y presidente de la comisión organizadora don Melchor Roel Rivas, con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 31 de octubre y 1, 2, 3 y 4 de noviembre tuvieron lugar unos actos de «conmemoración del bicentenario del hundimiento en esta ría de la fragata *Santa María Magdalena*, de 34 cañones, mandada por el capitán de navío Blas Salcedo, y del bergantín *Palomo*, de 18 cañones, que mandaba el teniente de fragata Diego de Quevedo en la noche del 2 al 3 de noviembre de 1810».

Como saben nuestros lectores, estos buques pertenecían a una escuadra combinada angloespañola que, al mando del capitán de navío Joaquín Zarauz, estaba integrada en la división del mariscal de campo Renovales, dentro de la que se llamó la Expedición Cántabra. Ésta, constituida por 22 buques españoles y cinco británicos, ya había operado contra los franceses afincados en el Cantábrico. Después de las averías sufridas en Santoña el 23 de octubre, tuvo que abandonar el fondeadero picando cabos a causa de un fuerte temporal del noroeste. Allí se dejó la *Magdalena* dos de sus anclas. Fondearon en Vivero —puerto que servía de base para las operaciones ligeras— la *Magdalena*, el *Palomo* y dos transportes del convoy, y las fragatas inglesas *Narcisus*, *Amazon*, *Arethusa* y *Medusa*, el bergantín *Puerto de Mahón* y otros transportes, para reponerse de los destrozos sufridos. Durante la noche del 2 al 3 de noviembre —Noche de Difuntos—, la *Magdalena*, al fallarle los cables, fue a colisionar con la fragata inglesa *Narcisus* —que pudo zafarse— y a pesar de los denodados esfuerzos de la dotación, que resultaron inútiles, se estrellaba contra los arrecifes de los Castelos, donde, despedazada, acabó su vida. El cadáver de Blas Salcedo apareció abrazado al de su hijo, de nombre también Blas, guardiamarina embarcado en su buque. Se corrió la voz de que se había dispuesto que en adelante no embarcasen dos familiares en un mismo buque, pero hasta el momento no se ha encontrado una disposición escrita que avale lo dicho. Se da la circunstancia de que este capitán de navío había estado destinado en Vivero de comandante militar de matrículas cuando era capitán de fragata en 1802 y conocía, por tanto, los bajos y sondas de ese puerto. Por su parte, el *Palomo*, arrojado a la playa de Sacido, al oeste de la de Covas, corrió la misma suerte.

Los actos previstos siguieron el programa que recogemos a continuación.

31 de octubre:

Se reservó este día para realizar diversos actos y ceremonias en la playa de Covas frente al monumento de los Castelos.

NOTICIAS GENERALES

1 de noviembre:

Conferencia del contralmirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Gonzalo Rodríguez González-Aller, sobre «Desmoronamiento del Antiguo Régimen».

2 de noviembre:

«La Marina en la Guerra de la Independencia», por el capitán de navío (R) Hermenegildo Franco Castañón, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

3 de noviembre:

«La Expedición Cántabra», por el capitán de navío (R) Marcelino González Fernández, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

4 de noviembre:

«El hundimiento de la fragata *Magdalena* y del bergantín *Palomo*», por el capitán de navío (R) José María Madueño Galán.

Las sesiones tuvieron lugar en el salón de actos del Ayuntamiento. Previamente, el 17 de julio, se inauguró la exposición «Un naufragio en la memoria, hundimiento del bergantín *Palomo* y de la fragata *Magdalena*» en la sala de exposiciones del conservatorio de música de Vivero, con objetos procedentes de la misma ciudad y de los fondos del Museo Naval de Ferrol. Asistieron distintas comisiones, entre ellas una sección de marinería del arsenal de Ferrol y su propio almirante. El patrullero... se trasladó de Ferrol y atracó en Cillero para apoyar esta conmemoración. Para más información dirigirse a:

Teléfono 982 560 128 (preguntar por Rosario)
C/e: bicentenarioviveiro@gmail.com

XVI Jornadas de la Asociación de Amigos de los Museos Militares. Sevilla, España

Organizadas por la Asociación de Amigos de los Museos Militares, que preside el general Castrillo Mazeres, y con la colaboración de la Cátedra General Castaños..., durante los días 20 a 24 de octubre de 2010 tuvieron lugar en Sevilla las XVI Jornadas de esta asociación, centradas en esta ocasión en la Guerra de la Independencia bajo el título «La Guerra de la Independencia en Andalucía y los albores de la independencia americana». A estas jornadas se ha invitado a un selecto grupo de conferenciantes, quienes desarrollaron los temas que relacionamos a continuación. (Omitimos los actos

sociales y de esparcimiento y nos limitamos a dejar constancia de los conferenciantes y de los temas por ellos desarrollados.) La Asociación de Amigos de los Museos Militares de España, quiere rendir homenaje, en esta ocasión, a todos los que cumplieron con su deber de soldados o sufrieron las duras consecuencias de la Guerra de la Independencia. Posteriormente, y a modo de colofón, el día 6 de noviembre se celebró en el Teatro Monumental de Madrid el concierto anual de música militar, esta vez dedicado a la música hispanoamericana. El programa se desarrolló así:

20 de octubre

Se inauguran las jornadas en el Museo Militar de Sevilla. Después del almuerzo se gira una visita a la Capitanía General y al Museo Militar.

21 de octubre

Conferencia «La Guerra de la Independencia en Andalucía en los años 1808 y 1809», por José Fernando Navas Rodríguez-Cruzado, coronel-director del Museo Militar de La Coruña.

Conferencia «La Guerra de la Independencia en Andalucía a partir de 1910», por José Luis Molinero Navarro, doctor en Ciencias Políticas, del Aula de Cultura General Castaños. Se giran visitas al Ayuntamiento de Sevilla y a la Real Maestranza.

22 de octubre

«Manuel de Pombo, personaje representativo en la transición americana al nuevo régimen», por Hugo O'Donnell, duque de Tetuán, de la Real Academia de la Historia.

Conferencia «Los albores de la independencia americana», por Juan Marchena Fernández, catedrático de Historia de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. Se gira una visita a las instalaciones del Ejército del Aire en Tablada.

23 de octubre

Este día se dedicó a efectuar visitas al Museo Naval de la Torre del Oro, al Archivo de Indias y a la catedral, donde se ofreció una misa y se rindió homenaje a Nuestra Señora de los Reyes.

Para más información dirigirse a:

Asociación de Amigos de los Museos Militares de España
Jornadas en Sevilla
Contactar con Isabel Barrientos Porras
C/ Princesa, 36, 28008 Madrid, España
Teléfono y fax: 91 547 70 76
C/e.: iberpor@oc.mde.es

BIBLIOTECAS

IV Jornadas de Bibliotecas de Defensa. Madrid, España

Organizadas por la Secretaría General Técnica (Subdirección General de Documentación y Publicaciones), durante los días 7, 8 y 9 de octubre de 2010 se convocaron en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT) del Ejército del Aire, en Cuatro Vientos (Madrid), las IV Jornadas de Bibliotecas de Defensa.

Se trata de reunir a más de un centenar de personas relacionadas con las bibliotecas de diferentes órganos y centros del departamento, además de profesionales de otros centros bibliotecarios interesados por los proyectos en marcha del Ministerio de Defensa, entendiéndose que esta actividad bibliotecaria no es una cuestión marginal, sino que es bien acogida dentro y fuera del departamento y que cabe, por esto, interpretarla como satisfactoria e incentivadora.

Damos a continuación el contenido del programa.

Miércoles 6 de octubre

Después de las acreditaciones e inauguración, se presentaron las siguientes ponencias:

«La Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT)», por el general Antonio Valderrábano López, director de Enseñanza del Ejército del Aire;

«Nuevos conceptos bibliotecarios para nuevos planteamientos de la enseñanza militar», por el general Juan Romero Serrano, subdirector general de Ordenación y Política de Enseñanza, y Antonio Magariños Compaired, subdirector general de Documentación y Publicaciones.

«Las subredes orgánicas de la RBD (Red de Bibliotecas de Defensa)*»:

- Subred orgánica del Órgano Central
- Subred orgánica del Ejército de Tierra
- Subred orgánica de la Armada
- Subred orgánica del Ejército del Aire

Dirigidas por los coordinadores y técnicos correspondientes.

Jueves 7 de octubre

«La red de bibliotecas del Instituto Cervantes: dispersión de sedes», por Irene Martín-Montalvo Cortés, jefa del Departamento de Bibliotecas y Documentación del Instituto Cervantes.

«La red de bibliotecas del CSIC: veinte años de coordinación biblioteca-

* Aprobada por la Orden DEF/92/2008.

ria», por Agnès Ponsati Obiols, directora de la red de bibliotecas del CSIC.

«La Red de Bibliotecas Universitarias (REBIUN): patrimonio bibliográfico», por Margarita Becedas González, directora de la biblioteca histórica de la Universidad de Salamanca.

«La red de bibliotecas de la Administración del Estado (AGE)», por María Antonia Carrato Mena, subdirectora general de Coordinación Bibliotecaria del Ministerio de Cultura.

Viernes 8 de octubre

Después de la presentación de las conclusiones de los seminarios-taller,

«Las líneas estratégicas para la RBD 2010-2012», por Margarita García Moreno, jefa de la Unidad de Coordinación Bibliotecaria.

«El proyecto de biblioteca digital de Defensa», por Bárbara Muñoz de Solano, de la Oficina Técnica del Catálogo Colectivo de Defensa (CCDEF) de la Unidad de Coordinación Bibliotecaria.

«El futuro de las bibliotecas», por Carol Brey-Casiano, directora de la biblioteca pública de El Paso (Tejas, EE.UU.) y ex presidenta de la American Library Association (ALA).

Para más información dirigirse a:

Cuartel General de la Armada
Órgano de Historia y Cultura Naval
Instituto de Historia Y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 28071 Madrid
Teléfono: 91 379 50 50

EXPOSICIONES

Restaurando el testimonio del pasado. Madrid (España)

El día 2 de noviembre de 2010 se inauguró en el Museo Naval de la Armada en Madrid la exposición «Restaurando el testimonio del pasado», cuyo objeto era mostrar al público la restauración practicada en varios volúmenes pertenecientes a la colección Libros Generales de Galeras de los fondos del propio museo, y recordar «el inmenso legado histórico y cultural de las galeras». La muestra permaneció abierta al público hasta el 27 del mencionado mes y contó con la colaboración del Subsistema Archivístico de la Armada, con el patrocinio del Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) y la colaboración del Museo Naval de la Armada en Madrid, la participación del Instituto del Patrimonio Cultural Español, la empresa Barbachano y Beny (restauración) y el apoyo del Ministerio de Cultura a través de la Fundación Museo Naval y de la Asociación de los Amigos del Museo Naval. La disposición de

la sala contemplaba dos partes bien diferenciadas: la primera, histórico-descriptiva, denominada «El mundo de las galeras», a cargo de Carmen Torres López, del Subsistema Archivístico de la Armada, y la segunda dedicada a la «Restauración de los libros de galeras», en la que, partiendo del estado de conservación y del análisis de los materiales de los libros, se explica el tratamiento empleado y el resultado final de la restauración. Esta parte corrió a cargo de María del Carmen Hidalgo Brinquis y Rebeca Benito López, ambas del Instituto del Patrimonio Cultural de España.

Como complemento de la exposición se presentaron las dos ponencias que siguen, de veinte minutos cada una, y el consiguiente coloquio:

«Fábulas sobre las galeras de Lepanto», por Pedro Fondevila Silva, capitán de navío (R), miembro del Seminario de Historia Naval de la Universidad de Murcia.

«Gente de galeras», por Miguel Ángel de Bunes Ibarra, del CSIC.

Damos a continuación a nuestros lectores información adicional para una comprensión mayor de lo que representa haber rescatado ahora esta inapreciable colección y su proyecto de restauración, tomada textualmente del folleto preparado para esta exposición, parte primera, de Carmen Torres López, páginas 42 a 46. Omitimos algunos párrafos innecesarios para comprender el objetivo de la exposición y no alargar la noticia.

«Un valioso conjunto documental relativo a los citados libros donde se registraba al personal que servía en la Escuadra de Galeras, cuya base, como hemos visto, estuvo situada en el Puerto de Santa María y en Cartagena, se encuentra depositado en el Subsistema Archivístico de las Armada, en Madrid, y procedente de Cartagena.

»Un total de 25 libros manuscritos en los que se refleja el personal: gente de cabo y gente de remo, que sirvió en esta escuadra desde el año 1624 hasta el 1748, año en el que se suprimieron las galeras por R.O. de 28 de noviembre».

Los libros se clasificaron en cuatro grupos:

- Los libros del 1 al 3 corresponden a gente de remo, concretamente a esclavos (moros y turcos).
 - Los libros numerados del 4 al 7 corresponden a la gente de cabo, es decir, a oficiales de guerra, de mar, de guarnición y de marinería de galeras.
 - Los numerados del 8 al 11 corresponden a gente de remo, en este caso a forzados procedentes de las Galeras de Nápoles y agregados a las Galeras de España.
 - Los 14 libros restantes también se refieren a forzados, pero en este caso se trata de españoles condenados a la pena de galeras, al remo y sin sueldo.
- »Los libros disponen de toda la información necesaria, durante un período

de ciento veinticuatro años, para realizar un estudio que afecta no solo a España sino también a Italia, Turquía, y el Magreb, pudiendo constituir un estudio histórico y sociológico de notable precisión del Mediterráneo Occidental.

»Es así como el Instituto de Patrimonio Cultural de España (IPCE) comienza la tarea de restauración de los Libros Generales de Galeras, bajo la subvención del BBVA.

»Cuatro han sido los libros restaurados hasta el momento actual:

- *Libro s/n general de forzados*: 1659-1670
- *Libro núm. 24 general de forzados*: 1708-1721
- *Libro s/n general de esclavos*: 1624-1651
- *Libro núm. 6 general de esclavos*: 1651-1681.

»Asimismo dos han sido los libros restaurados por la empresa Barbachano y Beny S.A.: un *Libro general de gente de cabo*, 1654-1688, y un *Libro general de esclavos*: 1681-1737.

»Estos cuatro libros restaurados son documentos de incalculable valor para investigadores e historiadores, a los que a partir de ahora podrán servirles de fuentes primarias documentales para sus trabajos».

Para más información dirigirse a

Museo Naval de la Armada
Paseo del Prado, 5 28014 Madrid
Teléfono: 91 5238789. Fax: 91 3795056.

J. A. O.

**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 PUNTALE. 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 SOCIOLÓGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)
- 45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
DESPUÉS DE TRAFALGAR
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PRENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR

SUSCRIPCIONES:

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

NÚMEROS SUELTOS:

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

RECENSIONES

GARCÍA TORRALBA PÉREZ, Enrique: *La artillería española en el siglo XVIII*. Ministerio de Defensa, 2010, 223 p., ilustraciones y gráficos.

El estudio serio y documentado de la artillería naval española durante el siglo XVIII —tiempo de constantes acciones bélicas— ha sido una asignatura pendiente en el marco de la investigación histórica. Los buques se miden y valoran por su capacidad artillera, circunstancia que habrá de afirmarse durante los siglos siguientes. La elaboración de todo un proceso evolutivo ha supuesto en este libro un ejercicio de autoridad, un serio y amplio conocimiento del tema en su progresivo desarrollo, desde los umbrales de la industrialización y su repercusión en las crisis del Antiguo Régimen.

García Torralba analiza esta constante histórica en un concienzudo y solvente estudio, concediendo la necesaria atención a la evolución técnica de los sistemas artilleros y a la recíproca influencia entre éstos y la arquitectura del buque. Así, al referirse al componente estudiado, el autor expone la idea básica, y sin limitarse a la formulación de un mero catálogo de los sucesivos sistemas de piezas artilleras, en la medida de lo posible explica las razones o las causas que han llevado a la sucesión de esos sistemas, lo que necesariamente comporta la consideración de las diferentes opciones disponibles y las distintas corrientes de opinión. Y en torno a estas y otras consideraciones de gran valor aclarativo gravita el soporte justificativo del libro.

Estructurado en siete partes perfectamente diferenciadas, con un apéndice identificativo y un amplio repertorio de fuentes documentales y bibliográficas, el libro obtuvo con toda justicia el premio del Mar para libros, dentro de los Premios Virgen del Carmen de la Armada, y otorga a su autor la categoría de investigador marítimo de primera magnitud.

Se trata por tanto de un trabajo merecedor no sólo de su lectura y análisis, sino de hacer figurar a su autor en el privilegiado cuadro de los conocedores a fondo e intérpretes de una de las problemáticas más exigentes del poder naval.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, José Manuel: *Una visión sobre la Historia Marítima española*. Navantia, Madrid, 2009, 398 p., ilustraciones.

La Historia Marítima española admite diferentes lecturas. Desde el encuadre erudito de la investigación de rigurosa minuciosidad y solvencia, hasta la visión clara en las que la amenidad y soltura del relato no están reñidas con el rigor histórico. Desde esta dinámica, José Manuel Gutiérrez de la Cámara, autor de otros documentos y brillantes ensayos navales, ha realizado una importante labor, situando hechos, actitudes, victorias y reverses al alcance de todos, desde esta magnífica edición de Navantia en su colección anual dedicada al mundo del mar.

En un amplio recorrido, que va desde los conceptos básicos para el conocimiento de la Historia Naval hasta la Marina de nuestros días, con acertadas reflexiones sobre el personal, factor clave en su desarrollo, sobre todo desde el arranque de la matrícula de mar y las ordenanzas y reglamentos que rigieron tan esencial materia. Y es muy meritorio esta digresión, pues ayuda a la comprensión de determinados episodios, por lo demás, excelentemente narrados, ubicados como es debido en su contexto histórico.

Obra densa y bien planteada, para leer despacio, pero también para el disfrute de las espléndidas y bien elegidas ilustraciones que acompañan y enriquecen el texto. Es evidente que el libro cumple holgadamente sus objetivos de informar razonando; por ello, el autor logra una plena identificación con el escenario en que se mueve y en el que la Armada tiene un especial protagonismo.

La colección Navantia, iniciada en 1980 por la Empresa Nacional Bazán, acoge en su catálogo aportaciones decisivas para el conocimiento de nuestro acontecer naval, con sus luces y sus sombras; y Gutiérrez de la Cámara, que hace «doblete» con este libro —evidencia también de su buen quehacer de historiador—, navega con vientos bonancibles en demanda del seguro puerto de la verdad histórica.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, y VÁZQUEZ, Juan: *Atlas ilustrado de la Marina Militar de España*. Susaeta Ediciones, Madrid, 2010, 251 p., ilustraciones.

Una afortunada circunstancia ha hecho coincidir en un mismo número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL la reseña de dos libros de parecidas características, acordes ambos en relatar el trascendente papel de la Marina Militar, mejor conocida como la Armada, en la Historia de España. Así, tras el análisis de una «visión histórica» de Gutiérrez de la Cámara, Hermenegildo Franco —bien conocido y valorado por nuestros lectores—, en colaboración con Juan Vázquez, nos ofrecen este espléndido *Atlas ilustrado de la Marina Militar*, «que entra por los ojos» por la belleza de su edición, pero que también prende en los espíritus identificados con los valores que de él emanan.

Los autores trazan el bosquejo histórico de la Marina Militar española y lo hacen desde una perspectiva realista, sin grandes alardes de erudición, que a la larga atosigan más que ilustran, y buscan ante todo brevedad y concisión en una identificación obra-lector a través de un proceso evolutivo bien ensamblado, en un loable y meritorio esfuerzo para hacer llegar al español de hoy el conocimiento, tantas veces ignorado, de que no puede vivir de espaldas al mar.

Admirables serán siempre libros como el que nos ocupa, que aúnan una espléndida colección de ilustraciones con la narración de aquellos momentos históricos que influyeron decisivamente, de manera positiva o negativa, en el desarrollo de nuestra Armada.

El destino histórico de España se refleja fielmente a través de las páginas de este libro tan impecablemente ilustrado —en estos tiempos en que la cica-tería parece ser el determinante común de tantas ediciones—, medido desde un enfoque acorde al objetivo de enseñar ilustrando.

Hermenegildo Franco y su colaborador han logrado, con este álbum, altas cotas de su saber, y en el trasfondo de su relato late mucho amor a la Armada, un exhaustivo conocimiento del tema y un meritorio esfuerzo de ordenación y esclarecimiento.

ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *Pañol de Pinturas*. Armada española, 2010, 208 págs. Reproducción de cuadros. Revista General de Marina.

El *Pañol de Pinturas* de Rafael Estrada es la crónica de un libro anunciado. No podía ser de otra manera. Mes a mes, la estiba pictórica —labor de buen pañolero— aparece correcta y ordenada en las páginas de la *Revista General de Marina*. La dispersión lógica de cada número —no todo el mundo tiene la paciencia del coleccionista— anima a la catalogación, y ésta tiene cabida en este libro, realizada con probado sentido de la estética y ordenación metódica, como corresponde a toda obra bien hecha.

El profundo conocimiento que Estrada tiene de la pintura —el mismo es un pintor de notoria fama— le permite afrontar este difícil papel del enjuiciamiento crítico, del hombre (o mujer) y la obra. El libro tiene mucho, por tanto, de crónica de situaciones trascendidas por la pintura, en la singular simbiosis del marino imbuido en su carrera abierta a amplios horizontes, comprometido en su quehacer profesional que no se cierra sobre sí mismo, y escribe, dibuja o pinta.

El pañol es amplio, limpio, luminoso. Se fue ensanchando mes a mes, y tras los marinos pintores, en los que naturalmente el contorno geográfico tiene su importancia, vinieron las mujeres de muchos de ellos, tocadas también por la gracia del arte; luces, nieblas, mares, sensaciones nacidas de un mirar común, aunque el mar no sea el protagonista exclusivo de óleos o acuarelas.

Con la solvencia y autoridad que le otorga su profundo conocimiento, el autor, en cada uno de los «biografiados», enjuicia su obra y define su quehacer artístico en premios obtenidos y exposiciones realizadas. El lector, en cualquier momento, puede situar al artista y lograr su identificación sin esfuerzo, en la seguridad de que encontrará en cada uno de ellos el juicio atinado y justo.

El pañol sigue abierto. La retina de Estrada —aguda captadora de sensibilidades— sigue su labor de captación y encuadre. Nuevos pintores y pintoras aguardan su turno, que supondrá una nueva y prometedora aportación al colorido y la belleza.

J.C.P.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

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

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

Advertencias

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

