

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXIX

2011

Núm. 112

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXIX

2011

Núm. 112



CONSEJO RECTOR:

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

*Vicepresidente
y Director:* Ramón Peral Lezón, capitán de navío.

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

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; Pedro Contreras Fernández, coronel de Intendencia, Departamento de Historia; Jesús Bernal García, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Historia Subacuática.

*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: 91 312 44 27.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre de 2011.
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: 075-11-065-6 (edición en papel).
NIPO: 075-11-066-1 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

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

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

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

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>La Marina en el Segundo sitio de Zaragoza</i> , por José Enrique Viqueira Muñoz	7
<i>Ramón Power, oficial de Marina y diputado por Puerto Rico en las Cortes de la Isla de León y Cádiz</i> , por Juan Torrejón Chaves	35
<i>El Puerto de Santa María y la Armada Real de galeras; noticias inéditas</i> , por Esteban Mira Caballos	69
<i>El Plus Ultra, el buque viajero</i> , por Francisco Font Betanzos	87
<i>La historia vivida: Latécoere 521, el transatlántico de los mares</i> , por Fernando de la Guardia.....	105
<i>Documento: El mando de los vapores de ruedas</i>	109
<i>La Historia Marítima en el mundo: El Archivo General Militar de Segovia</i> , por José Antonio Ocampo	117
<i>Noticias generales:</i>	123
<i>Recensiones:</i>	131

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José Enrique Viqueira Muñoz es general de brigada de Infantería de Marina en situación de retiro. A lo largo de su carrera desempeñó numerosos destinos propios de su profesión, empleo y especialidad principalmente en el Tercio de Armada. Fue también profesor principal de táctica y de mando de Estado Mayor en la Escuela de la Infantería de Marina. De coronel fue comandante de la Brigada Anfibia Hispano-italiana y jefe del Gabinete del Secretario General de Política de Defensa. Ascendido a general de brigada, se hizo cargo de la 2.^a Jefatura de la Comandancia General de Infantería de Marina y luego tomó los mandos del Tercio de Armada, de la Brigada de Infantería de Marina y, de nuevo, de la Brigada Anfibia Hispano-italiana. Conferenciante activo en numerosos foros universitarios y de las Fuerzas Armadas nacionales y extranjeras; es colaborador de varias revistas, entre ellas la *Revista General de Marina*, *REVISTA DE HISTORIA NAVAL* y *Revista Española de Defensa*.

Juan Torrejón Chaves es licenciado en Filosofía y Letras y doctor en Historia; ejerce como docente en la Universidad de Cádiz. Su tesis doctoral «La nueva población de San Carlos en la Isla de León (1774-1806)» fue premiada en concurso público de méritos convocado por el Ministerio de Defensa (1998). Especializado en la ordenación del territorio, la arquitectura y el urbanismo, una de sus líneas de investigación se ha centrado en la historia de la Armada española en el siglo XVIII y sus efectos sobre el espacio, particularmente en la bahía de Cádiz. Está en posesión de la Cruz del Mérito Naval.

Esteban Mira Caballos es doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla. Es miembro correspondiente de la Academia de la Historia de la República Dominicana. Ha estudiado especialmente las relaciones entre España y América en el siglo XVI, habiendo publicado una docena de libros, así como una veintena de ponencias en congresos nacionales e internacionales. Actualmente enseña Historia, como funcionario de carrera, en el cuerpo de profesores de Enseñanza secundaria de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

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

NOTA EDITORIAL

Durante estos últimos años he dirigido la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, para la que fui nombrado en el primer semestre de 2008, y como recordando lo que ya dijo mi antecesor, el general auditor don José Cervera Pery, hace más de una década, «he vivido con intensidad y orgullo mi identificación con la misma, sin atribuirme aciertos, cuando los hubo, o caer en el desánimo cuando las dificultades se hicieron presentes». Aciertos, que sí los hubo; pero atribuibles al saber, a la dedicación y al buen sentido de nuestro redactor jefe, José Antonio Ocampo.

Ahora ha llegado el momento de abandonar este suelo querido de la «Historia Naval por entregas», y por mor del paso del tiempo, dejar el testigo en manos de alguien que, no lo dudo, será capaz de proteger a la musa Clío en su versión marítima de las aguas turbias en esta nueva singladura de tiempos procelosos.

Este primer número del año 2011 nos trae un episodio más de la guerra de la Independencia; otro, que podría cerrar el tema de «galeras»: una nueva biografía y una interesante versión del «buque viajero» *Plus Ultra*.

Las secciones fijas de la Historia vivida, de Fernando de la Guardia, un Documento novedoso sobre el mando en los vapores de ruedas, la Historia Marítima en el mundo, de J.A. Ocampo, que nos describe el importante Archivo Militar de Segovia, y las Noticias generales y Recensiones completan este número y cierran un capítulo entrañable de mi vida.

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 precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos. .

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.
C/ Juan de Mena, 1, 1.^a planta
28071 Madrid (España).
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

LA MARINA EN EL SEGUNDO SITIO DE ZARAGOZA

José Enrique VIQUEIRA MUÑOZ
General de Infantería de Marina

Introducción

Cuando se habla de la presencia de la Marina en los sitios de Zaragoza, suele hacerse referencia a la actuación de los infantes de Marina en las puertas del Carmen y del Portillo en la batalla de las Eras, o a la del teniente de navío Primo de Rivera en este mismo lugar y a lo largo de todo el sitio, lo que le valió la concesión, años después, de la Cruz Laureada de San Fernando. Pero, en cambio, en muy pocas ocasiones se menciona la intervención de tantos miembros de la Armada en el segundo sitio, donde su presencia fue más numerosa, de mayor importancia y, desde luego, mucho más dramática, pues muchos sufrieron las privaciones, el hambre, las heridas, la cautividad, algunos la muerte y muy pocos la gloria; ya que ni les fueron reconocidos sus méritos ni los ascensos alcanzados durante el sitio, cuando, tras fugarse de los franceses o terminada la guerra, quisieron incorporarse a la Armada. Tampoco sus nombres, salvo raras excepciones, figuran en las relaciones de combatientes publicadas por los historiadores más minuciosos, que ni siquiera suelen mencionar que hubiera miembros de la Armada en aquel sitio.

La razón de estas líneas es reparar en lo posible este agravio histórico, sacar del anonimato a personas y hechos y dar a conocer su contribución a aquella gloriosa gesta.

Todo empezó cuando a finales de mayo de 1808, levantada la ciudad de Cartagena contra el francés, y unida su Junta Suprema de Gobierno a la de Murcia y después a la de Valencia, comienza la organización de lo que se llamó el Ejército de Valencia y Murcia y dentro de éste, lo que más nos afecta en este caso, una división bajo el mando del general don Luis Villaba, hasta entonces jefe de Artillería en aquella plaza, que iba a reclutar sus componentes en la zona de Cartagena.

Formaron la División Villaba, cuatro regimientos llamados de Infantería de Murcia (1.º, 2.º, 3.º y 5.º), los Batallones de Floridablanca y de Peñas de San Pedro y un conflictivo batallón de voluntarios del Arsenal de Cartagena compuesto por personal de maestranza (1). En todos ellos, sobre todo en los

(1) En agosto, Villaba intentó devolver a Cartagena a los individuos de este batallón, por los continuos problemas de disciplina que ocasionaban, y la Junta Suprema no lo consistió. En octubre, fueron ellos los que solicitaron la baja en el Ejército y tampoco se les concedió y, finalmente, antes del sitio, el batallón fue disuelto y sus hombres pasaron al de Floridablanca, aunque algunos regresaron a Cartagena a donde se incorporaron en enero. AMC, Actas de la Junta Suprema. ANC, Actas e la Junta del Departamento.

regimientos, gran número de oficiales de la Armada que la Junta Suprema de Cartagena iría destinando en tres sucesivas tandas, los meses de junio, julio y agosto.

Además formaría parte del Ejército de Murcia, aunque no de la División Villaba, una Compañía de Granaderos de Infantería de Marina que hasta poco antes había sido de la guardia de Godoy, y cuando, por orden de Murat, se reincorporaba a Cartagena tras el Dos de Mayo, al llegar a Murcia, se integraría en este Ejército.

Pasemos por alto las vicisitudes de formación e instrucción de estas unidades, incluso la persecución del cuerpo de Ejército de Moncey y el movimiento hacia el norte, en donde participaron en las acciones en torno al río Ebro, y situémonos ya en los acontecimientos previos al segundo sitio de Zaragoza.

En Tudela, la falta de unidad de mando (Castaños aparece normalmente como responsable más antiguo, pero carecía de nombramiento alguno ya que la Junta Militar había decidido reservarse el mando y que Castaños y Palafox actuaran de acuerdo); la resistencia de Palafox (o de los Palafox) a colaborar, obcecado por su absurda e interesada idea de que la batalla debía plantearse en la defensa de Aragón y más concretamente de Zaragoza; la lentitud de O'Neill en el cumplimiento de las órdenes, exigiendo un inoportuno conducto reglamentario y las interferencias de los representantes de la Junta Central habían llevado a un desastroso resultado. Se produce entonces la apresurada retirada de las fuerzas de O'Neill y parte de las de Castaños sobre Zaragoza.

Afortunadamente para los españoles, los franceses no estuvieron tan rápidos en la persecución como aquellos en su huida (2), lo que permitió a las fuerzas españolas alcanzar, aunque en desorden, Zaragoza.

El mariscal Moncey, a quien Lannes, herido, había cedido el mando tras Tudela, llegó el 25 a Alagón; mientras, al mariscal Ney, que perseguía al Ejército del centro, se le escapaba Castaños. Moncey, apremiado por Napoleón, siguió hasta Zaragoza y el día 30 de noviembre apareció a la vista de la ciudad; pero, tras bloquear el arrabal con la división Desoyes y reconocer el Torrero, decidió volver a Alagón por no contar con el apoyo de Ney a quien el emperador había vuelto a enviar tras Castaños, mientras ordenaba a Mortier que, con su 5.º cuerpo recién entrado en España, se dirigiese a Zaragoza.

Las fortificaciones

La lenta reacción de los franceses dio tiempo para que Zaragoza perfeccionase sus fortificaciones, que habían estado preparando desde el primer sitio, bajo la dirección del coronel San Genis, y que ya no se parecerían nada a aquéllas.

(2) Según Belmas: «Soldados que habían abandonado el campo de batalla a las tres de la tarde llegaron a Zaragoza a medianoche». BELMAS, J.: *Zaragoza, 1808-1809. Los sitios vistos por un francés*.

En la parte de la derecha del Ebro, la ciudad estaba ahora protegida por un muro, delante del cual se había levantado un foso profundo (5m de profundidad por 6,5 m de ancho), que dificultaba considerablemente el paso. Los conventos de agustinos y trinitarios eran ahora parte del recinto, y entre ellos se construyó una batería semicircular, el punto de la Misericordia. En la parte sur, se había tratado de aprovechar al máximo el barranco del Hueva para lo que se construyó un reducto llamado del Pilar, delante del puente de Santa Engracia. En el convento de este nombre se organizó la llamada Batería de los Mártires. Y se reforzó, considerablemente, el reducto de San José, dando una mayor consistencia a sus débiles muros y rodeándolo de foso y empalizada.

Entre el convento de San José y la orilla del Ebro se construyó una batería, llamada batería Palafox, junto al molino del aceite, y también se montaron baterías en los conventos de Santa Mónica y San Agustín. Además, se instaló una importante batería de casamatas, en el Jardín Botánico, dedicada principalmente a las piezas de tiro curvo. Así, de oeste a este al sur del río Ebro, podemos situar, entre otras, las siguientes fortificaciones artilladas:

- Batería de la Puerta de Sancho.
- Castillo de la Aljafería.
- Portillo.
- Misericordia.
- Trinitarios.
- Capuchinos.
- Reducto del Pilar.
- Batería de los Mártires.
- Jardín Botánico.
- San José.
- San Agustín.
- Santa Mónica.
- Batería Palafox (Molino del aceite).

Al otro lado del Ebro, el arrabal de San Lázaro fue también fortificado construyéndose reductos y baterías en los Tejares (las Balsas), Macelo de la Ciudad, Macelo Eclesiástico, Rastro de los frailes, las Tablas, conventos de Jesús y de San Lázaro, además de las exteriores, de Torre del Arzobispo o la batería del Puente del Gállego (ver mapa).

También al sur, aprovechando el obstáculo del canal Imperial, del que hablaremos, se organizaron baterías y reductos en el puente de la Muela, la Casa Blanca, cabezo de Buenavista —en el que se *había construido una gran obra en forma de bonete de sacerdote, armada de artillería y empalizada*— (3), puente de América y monte Torrero (ver mapa).

(3) BELMAS, J.: *Zaragoza, 1808-1809. Los sitios vistos por un francés*, p. 54.

Los cursos de agua

Pero no podemos ni debemos aislar esta descripción de las fortificaciones, de la situación de la ciudad, cuyo entorno natural es un terreno llano dominado exclusivamente por la elevación del monte Torrero en el que destacan los cursos de agua, a saber, el río Ebro como principal, pero al que acompañan los ríos Huerva y Gállego y el Canal Imperial de Aragón.

Si bien, el más importante de ellos, el Ebro, que había constituido para los franceses un aliado que le había guardado el flanco izquierdo durante su movimiento hasta Zaragoza, se convertía ahora, desde el punto de vista defensivo, en obstáculo que facilitaba la defensa de la ciudad en la que el dominio de ambas orillas y el empleo de los posibles medios de vadeo y navegación se hacían críticos. Nos dice un testigo de excepción como Belmas, para finalizar su estudio de las posiciones defensivas: «... y por último algunas chalupas cañoneras dirigidas por marinos de Cartagena aseguraron la defensa del Ebro y flanquearon las inmediaciones de la ciudad y del arrabal» (4). El Huerva fue aprovechado como obstáculo inmediato y, en menor grado, el Gállego por ser el más lejano.

Mención especial requiere el Canal Imperial de Aragón, obra reciente con fines agrícolas, tanto de riego como de transporte de productos. Sus posibilidades, bien como obstáculo o bien para ser utilizado como medio de comunicación, lo hacen muy importante. Napoleón, ya desde el primer sitio, había advertido a sus generales de la necesidad de dominar el Canal, y ésta se haría más evidente en el segundo, cuando la falta de medios terrestres adecuados dificultaba el transporte de la gran cantidad de artillería y sus municiones. Dice Belmas en su análisis final: «... si no se hubiera tenido el canal, el sitio hubiera sido imposible» (5). El Canal Imperial, si bien como obstáculo era importante (y lo fue poco tiempo, hasta la caída del Torrero), en manos de los franceses sería una esencial vía de comunicación para el abastecimiento, desde Tudela, del Ejército sitiador, y el haberlo evitado hubiera sido vital para los españoles.

Como veremos, tanto el Ebro como el Canal darían a los oficiales de Marina que habían llegado a Zaragoza, encuadrados en unidades del Ejército de Murcia, un especial protagonismo.

Los dos cursos de agua proporcionaban una considerable cantidad de embarcaciones, de varios tipos, a ambos contendientes. La mayoría tuvieron una utilidad meramente logística, como las barcas de sirga o las del Canal, pero otras fueron utilizadas para el combate; algo que ha sido omitido por la mayoría de los historiadores.

El mando español, consciente de la importancia de las embarcaciones, dictó las medidas para el control de éstas, la construcción de otras nuevas, y para el armamento de lanchas cañoneras, encargando de esto a oficiales de la

(4) BELMAS, J.: *Ob. cit.*, p. 54.

(5) BELMAS, J.: *Ob. cit.*, pp. 153 y 154.

Armada. En principio, el más importante de éstos fue el alférez de navío Diego Guillén de Buzarán al que se había nombrado director del Canal y jefe de su arsenal en el Torrero. También al alférez de navío Bernardo Tacón se le encomendó la preparación y la construcción de barcos (6).

Según Latas Fuentes (7) había los siguientes tipos de lanchas:

Las barcas de sirga eran grandes plataformas de madera sobre un pontón de gran tamaño, unidas por la sirga o cuerda a las márgenes del río. Se encargaban de comunicar una orilla del río con la otra supliendo la ausencia de puentes. De gran capacidad, cruzaban el río cargadas de rebaños enteros o de carros repletos. Podría haber unas siete en el Ebro, en Zaragoza, durante el segundo sitio.

También había otras barcas de tamaño más grande (barcas grandes) de lo normal y si exceptuamos las del Canal, podían transportar más de cien personas por las aguas del Ebro. Las de mayor tamaño eran los Landos que transportaban grano, de más de doscientas quintales castellanos de capacidad (9.200 Kg). Parece ser que había en Zaragoza durante el segundo sitio, 3 lanchas de este tipo.

Las de más importancia para el combate fueron las llamadas lanchas cañoneras, habilitadas y utilizadas por los españoles durante el segundo sitio. Estaban fuertemente armadas (de uno a tres cañones, más los fusiles) «y manejadas con destreza por marineros de Cartagena, realizaron varias operaciones de apoyo de fuego, hostigamiento y acoso a las líneas francesas apostadas a lo largo del río» (8). Los franceses las distinguían de las otras barcas, dándoles el nombre de chalupas o chalupas cañoneras, como lo hacen Belmas y Lejeune. Otros autores las denominan baterías flotantes, como Rogniat; lanchas cañoneras, el polaco Wojciechowski; y, finalmente, Alcalde Ibieca las denomina lanchas de fuerza.

Y, finalmente las barcas del Canal, de las que había en 1808 unas 10 lanchas prestando servicio en el Canal, dos de ellas muy grandes con capacidad para 600 lanceros (9).

Pero, ¿quién tripulaba estas lanchas? Evidentemente la mayoría de ellas estaban funcionando antes de la guerra, y eran manejadas por personas diestras en su manejo, es decir para prestar los servicios a las que estaban destinadas en tiempo de paz, pero no para el combate fluvial que se iba a dar durante el sitio.

Las lanchas artilladas se movían normalmente por medio de remos, aunque alguna de ellas lo hacían por sirga, es decir utilizaban soga para impulsarse desde la orilla. Como se ha dicho, estas lanchas estaban armadas con tres piezas de artillería además de unos 20 fusiles y, por lo tanto, contaban con una considerable potencia de fuego y necesitaban de una preparación y dirección altamente técnica. Nos dice de ellas Latas:

(6) AAB: expedientes personales.

(7) LATAS FUENTES, Jaime: *El Ebro en los sitios de Zaragoza*.

(8) LATAS FUENTES, Jaime: *El Ebro en los sitios de Zaragoza*.

(9) BELMAS, J.: *Ob. cit.*

«Conseguir montar los afustes de estas tres piezas en las ajustadas dimensiones de las barcas y además poder hacer fuego con ellas, obviando los problemas del rebufo y del violento retroceso del cañón, mientras se navega no debió de ser tarea fácil, y descubre que, en el montaje de las piezas, tuvo que intervenir algún especialista artillero de los que sabemos que había varios en la ciudad pertenecientes a la artillería naval. En cualquier caso, el artillado de estas barcas resultó un éxito técnico notable digno de reseñar, y la potencia de fuego conseguida fue capaz de sostener un duelo con las baterías francesas sitas en la orilla. Algo admirable y que no dejó de sorprender al sitiador francés; el oficial Sitiador Barón Lejeune comentará que estas barcas “tuvieron en jaque a los invasores en las dos orillas del río”» (10).

En este sentido hay continuas referencias de los historiadores extranjeros, de las que hemos visto ya algunas, que atribuyen a los «hábiles marinos de Cartagena» (11) la dirección de estas lanchas, diciendo, como el general Rogniat (fue coronel jefe de ingenieros del sitio tras la muerte del general Lacoste), que «sobre el Ebro navegaban chalupas cañoneras mandadas por oficiales de Marina y tripuladas por marinos de Cartagena» (12).

En efecto, los oficiales de Marina presentes en el segundo sitio contaban con la formación y el conocimiento necesarios para la preparación y dirección de las cañoneras y, algunos de ellos, tenían experiencia directa en el mando de artillería, eran ingenieros o pertenecían al Cuerpo de Artillería de Marina.

Las fuerzas

Fuerzas francesas

Por parte francesa, tras la incorporación el día 15 de diciembre del Cuerpo de Mortier a Tudela, las fuerzas que se disponían a atacar Zaragoza eran las siguientes:

5.º Cuerpo (24.000 hombres), mariscal Mortier

- División Suchet.
- División Gazán.
- Brigada de Caballería.
- 7 Compañías de Artillería.
- 1 Compañía de Obreros.
- 1 Compañía de Pontoneros.
- 1 Compañía de Zapadores

(10) LATAS FUENTES, Jaime: *Ob. cit.*, p. 83.

(11) LEJEUNE.

(12) ROGNIAT.

3.º Cuerpo (23.000 hombres), mariscal Moncey

- División Grandjean.
- División Musnier.
- División Morlot.
- Brigada de Caballería Guatire.
- 7 Compañías de Artillería.

Equipo de Sitio (600)

- 6 Compañías de Artillería.
- 1 Compañía de Pontoneros.
- 1 Compañía de Obreros.

Ingeniería (1.100)

- 40 ingenieros.
- 8 Compañías de Zapadores.
- 3 Compañías de Minadores.

Fuerzas españolas

Las fuerzas recogidas en Zaragoza eran muy numerosas (excesivamente numerosas), unos 35.000 combatientes de tropas regulares organizadas en cuatro divisiones y una agrupación independiente entre las que estaban: los cuatro Regimientos de Infantería de Murcia (1.º, 2.º, 3.º y 5.º); los Batallones de Peñas de San Pedro y Floridablanca, en los que estaban encuadrados numerosos miembros de la Armada, y además la compañía de Granaderos de Infantería de Marina.

Las divisiones estaban mandadas por los brigadieres Butron, Filaber y Manso, y el mariscal de campo Saint Marcq (13). Palafox era auxiliado por los tenientes generales José Butler y Juan O'Neill, y eran jefes de Artillería e Ingenieros, respectivamente, el mariscal de campo Villaba (14) y el coronel San Genis. La composición de las divisiones y la agrupación eran la siguientes:

División Butrón (11.804 hombres)

- Regimiento de Extremadura.
- Regimiento de Granaderos de Palafox.
- Regimiento de Fusileros del Reyno.
- Regimiento del Infante don Carlos.
- 9 Batallones sueltos.

(13) PRIEGO LÓPEZ, Juan: *Guerra de la Independencia, 1808-1814*. T. III, p. 299.

(14) Palafox le había quitado a Villaba el mando de su división murciana para hacerlo jefe de Artillería

JOSÉ ENRIQUE VIQUEIRA MUÑOZ

División Fiballer (4.005 hombres)

- 2.º Regimiento de Valencia.
- 3 Batallones.

División Manso (5.686 hombres)

- 1.º Regimiento de Infantería de Murcia (coronel: teniente de navío Vial).
- 2.º Regimiento de Infantería de Murcia.
- 3.º Regimiento de Infantería de Murcia (coronel: teniente de navío Trujillo).
- Batallón de Peñas de San Pedro.
- Batallón de Floridablanca.
- 5 Batallones más.

División Saint March (5.632 hombres)

- Regimiento del Turia.
- Regimiento de Cazadores de Fernando VII.
- 5.º Regimiento de Infantería de Murcia (coronel: TN Pérez Chuecos).
- 3.º Regimiento de Valencia.
- 7 Batallones.

Agrupación de tropas del Ejército del centro (4.054 hombres)

- 1.º Regimiento de Valencia.
- Regimiento de América.
- Regimiento Provincial de Murcia
- 3 Batallones.
- 15 Partidas o destacamentos de diversos regimientos.

El armamento era abundante (unas 160 piezas de artillería, aunque según Napier sólo 60 superaban las 12 libras) (15), gran cantidad de fusiles (que había aumentado, considerablemente, con 30 carros traídos por el coronel inglés Doyle desde Tarragona) y abundante munición. Con muchas necesidades para cubrir la artillería y poco espacio de maniobra para infantería y caballería, se imponía un cambio de organización.

Efectivamente, una reorganización que, por una parte, tenía que ir orientada a cubrir todas las baterías que se habían distribuido a lo largo del perímetro de la ciudad, en las que había 160 piezas de artillería, y, por otra, no disponía de los oficiales necesarios del Real Cuerpo para dirigirlos. El capitán general Palafox había decidido dar a los oficiales de Marina, encuadrados principalmente en los Regimientos de Infantería de Murcia y también en los Batallones de las Peñas de San Pedro y Floridablanca, otras responsabilidades acordes con su preparación y

(15) Napier: *History of de Peninsular War*. Chapter II.

aptitud. Unas estaban relacionadas con la construcción, manejo y armamento de los diferentes tipos de embarcaciones; otras se referían al mando de la artillería.

Así, el día 15 de diciembre, Palafox asignó a Diego Guillén de Buzarán (alférez de navío y capitán del 3.^{er} Regimiento de Infantería de Murcia) la organización bajo su mando con el grado de capitán de fragata, lo que llamó *Mi Brigada de Honor de Artillería de Marina ... bajo la norma y principios de lo que a Vm tengo manifestado* (16) en la que debía reunir, además de algunos oficiales que recuperarían o adquirirían así empleo o grado en la Armada, a toda la tropa de Marina con experiencia en esta especialidad.

El día 19 de diciembre, el ya capitán de fragata Guillén hace a Palafox la propuesta de lo que entonces llama Legión de Honor de Artillería de Marina, de la siguiente forma:

Como Xefe e la Leigón de Honor de Artillería de Marina de VE. propongo el Xefe y Oficiales que acontinuaçión se expresan que sin los de más suficiencia, considerándolos más aptos para el desempeño del Cuerpo que he tenido el honor de que VE lo haya puesto a mi cuidado.

Para Sargento Mayor al Capitán o Teniente de Navío D. Antonio Tacón.

Para Ayudante Mayor al Teniente D. Mariano Torra con el grado de Teniente de Fragata.

1.^a Brigada

- Para Teniente de Navío al Capitán Miguel Plowes.
- Para Teniente de Fragata al Teniente D. Félix Ruiz.
- Para Alférez de Navío al Teniente Francisco de Paula Alcarzaz, Maestro de Jóvenes.
- Para Alférez de Navío al Alférez de Brulote y Director de Jóvenes D. Santiago Salazar.
- Im para Alférez de Fragata.

2.^o Brigada

- Para Teniente de Navío al Capitán D. Bernardo Tacón.
- Para Teniente de Fragata al Teniente D. Manuel Portillo.
- Para Alférez de Navío a D. Isidro Meseguer Alférez de Brulote y Maestro de Mixtos.
- Para Alférez de Navío al Alférez D. Rodrigo Exea.
- Im para Alférez de Fragata.
- Im para Im a Im.

Nota

Estas clases que se dejan vacantes deberán ocuparlas los cuatro primeros condestables que se han pedido al Departamento de Cartagena. Cuartel general de Zaragoza 19 de diciembre de 1808.

Firmado Diego Guillén de Buzarán

Cuartel Gral. de Zarag.^a 19 de Dic 1808

Apruebo esta propuesta en los términos y condiciones que se me proponen.

Firmado: Palafox

(16) AAB. Expedientes personales.

Como se ve quedan unos puestos vacantes, de los cuales Guillén en su propuesta dice que han de ocuparse con los cuatro primeros condestables, y que él mismo se encargará de pedir en Cartagena. El mismo día 19, Palafox firma la aprobación de la propuesta. Otros muchos oficiales de Marina, que no figuran en este documento, fueron asignados a la Artillería con responsabilidades de mando como veremos más adelante.

Dentro de la mencionada reorganización, la Compañía de Granaderos de Infantería de Marina (130) fue asignada a la Artillería, y su capitán, el capitán de fragata Antonio de Torres (había ascendido a CF por sus méritos en la batalla de Tudela), nombrado comandante de la del Portillo (17).

El día 20, ya ante el posible ataque francés contra el Torrero, Palafox ordena a Guillén que prepare la voladura del puente de América sobre el Canal Imperial, y también el incendio del arsenal y de los barcos concentrados en éste.

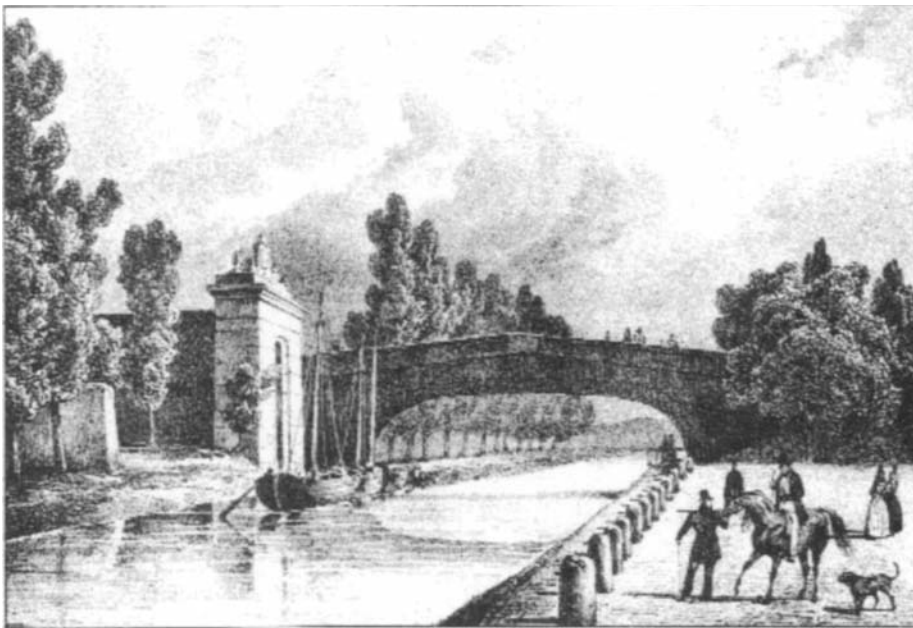
Otros oficiales de Marina fueron asignados a la Artillería como comandantes de fuertes o de baterías. De ellos, conocemos los siguientes, que fueron incorporándose o cambiando de unos a otras a medida que evolucionaba el sitio. (Ver apéndice 1).

- Baterías de Buena Vista: Félix Ruiz y Joaquín Leonés.
- Puerta de Sancho: Juan de Tornos y Cagigal.
- Batería del Portillo: Antonio de Torres.
- Punto de la Misericordia: Jaime Fábregas.
- Jardín Botánico: Bernardo Tacón y Santiago Salazar.
- Fuerte de San José: Nicolás Radovani (Comte.), Felipe Zayas y Félix Ruiz.
- Batería Palafox: Isidro Meseguer.
- Baterías de Palacio: Nicolás Radovani.
- Batería de Santa Cruz: Felipe Marqués de la Plata.
- Batería del Puente del Gállego: Nicolás Henarejos.
- Batería del Rastro de los Clérigos: Agustín Liminiana, Mauricio Albert.
- Batería de las Tablas: Nicolás Henarejos, José M^a Buitrago, Agustín Liminiana, Francisco Javier Rodríguez y José Villafranca.
- Reducto de los Tejares: Agustín Liminiana.
- Batería de las Balsas: Manuel de los Ríos Olaegui.
- Batería de San Lázaro: Joaquín Tomaseti.

Ataque y asedio

El día 20, las fuerzas francesas se presentaban a la vista de Zaragoza: la infantería de Moncey, por la derecha del Canal; la división Suchet del 5.º Cuerpo, entre el Canal y el Ebro y la División Gazán, al otro lado del río desde Villanueva de Gállego.

(17) AMZ. Archivo Palafox.



El puente de América.

La línea de defensa avanzada sobre el Canal Imperial está guarnecida por 10.000 hombres procedentes de las Divisiones de O'Neill y Saint Marq, a las órdenes de este último, y entre las que se encuentra el 5.º Regimiento de Infantería de Murcia, cuyo coronel es el teniente de navío de la Real Armada don Antonio Pérez Chuecos.

En la mañana del día 21, se inicia el ataque francés. Los franceses, que durante la noche habían montado dos baterías (un total de 12 piezas) frente al reducto de Buenavista, bombardean intensamente esta fortificación desmontando una de las piezas y volando el polvorín de la batería española servida por los oficiales de la Armada Joaquín Leonés y Félix Ruiz, hiriendo al primero de ellos. Bombardean, con otra batería de 6 piezas, el arsenal del Torrero, y pasan el Canal por el Barranco de la Muerte (en cuya defensa se encuentra Diego Guillén), y también por la barrancada del Huerva, amenazando con envolver a los españoles que deciden retirarse (18). Las fuerzas del general Habert, que superaron las defensas españolas del Barranco de la Muerte disparando sobre la bóveda del Canal y batiendo a las tropas españolas con los rebotes, tomaron una bandera del 5.º Regimiento de Infantería de Murcia.

Tras el repliegue del general Saint Marq, se realiza la prevista operación de voladura del puente de América en la que acompañan al capitán de fragata

(18) Belmas.

Guillén, los oficiales de la Legión de Honor de Artillería de Marina, Félix Ruiz (que había estado hasta entonces con Joaquín Leonés en la Batería de Buenavista desmontada por el fuego francés), Miguel Plowes, Bernardo Tacón, Santiago Salazar y alguna tropa de la misma junto con 20 zapadores. Esta operación resultó muy arriesgada ya que se hizo un intensísimo fuego enemigo. Esto fue relatado, en coincidencia con Guillén, por el general francés Belmas. Por este hecho recibiría Guillén públicas y particulares gracias en nombre de S.M. (19).

Al otro lado del Ebro, se produce el ataque francés sobre el arrabal. Este ataque mandado por el general Gazan, que debería haber sido simultáneo con el del sur, se retrasa unas horas y tiene lugar por la tarde.

Éste avanzó por las eminencias de Juslibol y se extendió por su izquierda hasta el Gállego. La defensa avanzada en el Gállego estaba mandada por el teniente de navío Francisco Trujillo, coronel del 3.º Regimiento de Murcia, que contaba, además de con éste, con el Batallón de Floridablanca que había acogido los restos del Batallón o Partida del Arsenal de Cartagena. Al entrar en contacto, y de acuerdo con las órdenes recibidas, Trujillo inicia su repliegue hacia el arrabal, lo que permitió a los franceses la conquista de la Torre del Arzobispo.

Animados los franceses con estas ventajas, embistieron, a paso de carga, las baterías del Burgo de Altabás, en donde mandaba el brigadier Manso. Llegados al pie de las baterías del Rastro de los Clérigos, donde servía otro oficial de Marina, el extraordinario ingeniero Agustín Liminiana (capitán de la 5.ª Compañía del 2.º Batallón del 1.º Regimiento de Murcia), y de los Tejares, las asaltaron con gran brío. El coronel de artillería Velasco, que dirigió el fuego de todas las baterías que rechazaron el ataque, dejando el foso lleno de cadáveres enemigos destrozados por la metralla, dice de Liminiana que «lo hizo con el mayor conocimiento y valor particularmente el día 21 que sufrió y rechazó tres fuertes ataques del enemigo» (20). Completaron la victoria la infantería y la caballería, que presas de un pánico espantoso, en los primeros momentos del combate, fueron contenidas en su huída por Palafox en persona, quien apareció al frente de un batallón de guardias acompañado por el capitán de fragata Diego Guillén, que parecía ser uno de sus hombres de confianza, e hizo que volviesen por su honor, lanzándolas de nuevo contra los franceses, los cuales, rechazados por todas partes, se retiraron al anochecer con pérdida de unos 800 hombres. Posteriormente, se incorporarían a la batería, la del Puente de las Tablas, donde ya estaban los alféreces de fragata Buytrago y Francisco Javier Rodríguez, y el ingeniero de Marina Nicolás Fernández Henarejos, procedente de la del Puente del Gállego tras la retirada de ésta.

En el parte oficial sobre la defensa del arrabal, se destaca al coronel del 3.º Regimiento de Murcia, teniente de navío D. Francisco Trujillo: «Habiendo sido atacado en el puente del Gállego, y desplegándose con el mayor

(19) AAB. Expedientes personales.

(20) AMZ. Archivo General Palafox.

orden, se situó en el mismo camino de Barcelona donde estaban colocados dos cañones violentos y toda la caballería; y dispuso que el regimiento suizo de Aragón, dejando cien hombres en la torre del Arzobispo, saliese a sostener las tropas que venían en retirada; y con el mismo objeto mandó que saliesen el Batallón de Guardias Walonas y el primero de voluntarios de Aragón con orden de cargar sobre el enemigo si se presentaba oportunidad» y más tarde añade «Don Francisco Trujillo con su tercer regimiento de Murcia añadió nuevos méritos a los [que] ya se había granjeado» (21). Por esta acción, Trujillo fue ascendido, por Palafox, a Brigadier de los Reales Ejércitos «... en atención a la gloriosa defensa que hizo con su regimiento en el sangriento ataque del día 21...» (22).

Francisco Trujillo fue destinado, a partir de este momento, a los puestos de mayor peligro y responsabilidad como fue el puente de las Tablas, cuya guarnición y baterías mandó hasta el momento de la capitulación. Junto a Trujillo, se distinguió el capitán, de la 4.^a Compañía del 2.^o Batallón de su Regimiento D. Francisco Javier Rodríguez López Guerrero, alférez de fragata que, como hemos dicho, pasaría a servir la batería de las Tablas.

Hay que decir que Francisco Trujillo era un oficial muy experimentado, un auténtico combatiente con un impresionante historial en el que constaban 94 combates; desde su ingreso como aventurero en 1799, momento en el que Barceló le había dado en Algeciras el mando de la cañonera n.º1, hasta 1807. Propuesto varias veces por sus jefes para el ascenso a capitán de fragata, no se le había concedido, posiblemente debido a su procedencia, a pesar de que la real orden de 1799 ordenaba que se le «atendiese con preferencia para su inmediato ascenso».

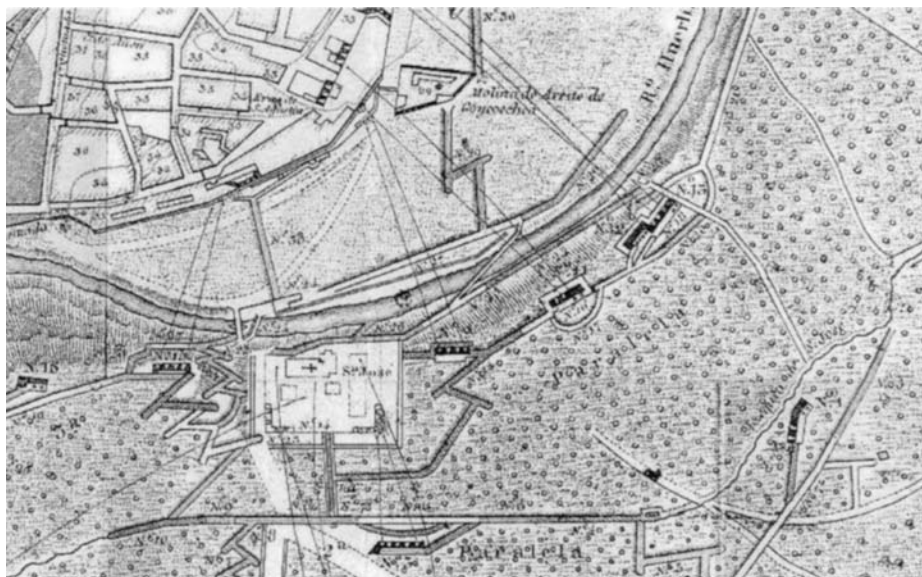
En la noche del 22 al 23 de diciembre, el capitán de fragata Diego Guillén salió de Zaragoza por orden de Palafox, para sacar dos cajones de oro y plata y pliegos para Su Majestad, con el encargo de dejar al enviado de éste en un determinado sitio, y así lo cumplimentó a pesar de las múltiples dificultades. Después continuó para repartir pliegos y solicitar refuerzos (23).

Esa misma noche, salió en lancha conduciendo caudales el teniente de navío Bernardo Tacón, que hasta ese momento era comandante de la batería del Jardín Botánico. Tuvo que sufrir el fuego enemigo y, aunque cumplió su misión, no pudo regresar a la capital. Tomó el mando de la batería, Santiago

(21) ALCAIDE IBIECA, Agustín: *Historia de los dos sitios*. T. II, pp. 56 a 59.

(22) AMZ. Archivo General Palafox.

(23) Desarrollaría Guillén una enorme actividad para llevar tropas de Marina a Zaragoza, consiguiendo, primero, de la Junta de Murcia, el dinero necesario para socorrer a las brigadas de Artillería de Marina destinadas al Ejército de Aragón y, después, de la Junta Suprema, la real orden pertinente para que 300 artilleros de Marina pasasen a Zaragoza; pero esto no tiene, en Cartagena, los efectos oportunos debido a las continuas dilaciones de las autoridades del departamento, hasta que es ya demasiado tarde. En efecto, el día 11 de febrero sale de Cartagena una de las dos brigadas previstas, que llega a Tortosa el 9 de marzo acompañada del propio Guillén. AAB. Expedientes personales y Fernández Gaytan: «El Real Cuerpo de Artillería de Marina en la Guerra de la Independencia». RGM, junio 1967.



Fuerte de San José

Salazar que como alférez de navío formaba parte de la Legión de Honor de Artillería de Marina. Y desde esta batería, los días 22 y 23, se hace fuego intenso sobre el monte Torrero causando a los sitiadores casi tantas bajas como el día de su ocupación.

El día 23 de diciembre, los franceses inician un plan para lanzar un ataque simultáneo sobre tres puntos: la Aljafería, el puente del Huerva y el convento de San José. La artillería de este último reducto de 12 piezas está servida por los oficiales de la Armada: Nicolás Radovani, Félix Ruiz y Felipe Zayas, quienes mandan una batería de cuatro piezas cada una. Junto a ellos, 26 granaderos de Infantería de Marina y 13 artilleros de Marina, además de algunos artilleros más e infantes del Ejército. Radovani mandaría la artillería del fuerte por ausencia del comandante titular (24).

Tras haber cerrado el cerco por la derecha del Ebro, el mariscal Mortier ordena a Gazán extenderse por su izquierda, lo que junto al puente tendido, el día 22, Ebro arriba lo completaría también por la orilla izquierda. Por otra parte, los españoles se planteaban desprenderse de una parte de la guarnición y un buen número de paisanos para facilitar el racionamiento de una población que resultaba evidentemente excesiva. En una reunión, la noche del 23 al 24, los principales mandos estuvieron de acuerdo en tomar esta medida antes de que se cerrasen todas las salidas, pero finalmente no se tomó esta decisión

(24) AMZ. Archivo General Palafox

para no arrostrar la desconfianza del pueblo (25). Todo quedó en hacer salir a Francisco Palafox, representante de la Junta Central, con pliegos para las autoridades de los distritos militares solicitando refuerzos.

En efecto, el día 24, Francisco Palafox sale bajo el fuego enemigo en una lancha dirigida por el teniente de navío Antonio Tacón, hasta entonces sargento mayor de la Legión de Honor. Una vez cumplida su misión, Tacón no puede regresar a Zaragoza y se incorpora, junto con su hermano Bernardo, al 4.º Regimiento de Infantería de Marina en Cartagena.

El 29 de diciembre, el mariscal Moncey fue reemplazado en el mando por el general Junot, duque de Abrantes, al frente del 3.º Cuerpo de Ejército.

Los franceses comenzaron, el día 30, a abrir las primeras trincheras paralelas para los tres ataques proyectados, y al día siguiente Palafox ordenó una salida contra éstas, en opinión de algunos «para acallar los reproches de los que criticaban su actitud pasiva» (26). La salida por varios puntos permitió, en principio, desbaratar alguna posición enemiga; pero todos tuvieron que volver al recinto al emplear los franceses sus reservas, aunque se consiguió hacer 200 prisioneros con una carga de caballería. Esta acción fue proclamada exageradamente por Palafox como un verdadero éxito.

La salida por el Portillo es apoyada por la batería de este punto bajo el mando del capitán de la Compañía de Granaderos de Infantería de Marina, capitán de fragata Antonio de Torres que «realiza servicios muy señalados» —según Palafox— (27), por cuya actuación es condecorado con la cinta roja.

También en la salida del fuerte de San José son distinguidos por el manejo de la artillería de este reducto, y así son nombrados por el coronel Renovales encargado de defender el fuerte con dos regimientos de infantería en el parte de ese día, los ya mencionados oficiales de la Armada, Nicolás Radovani (alférez de fragata, capitán del 5.º Regimiento de Murcia) que mandaba el fuerte, Felipe Zayas (alférez de fragata, capitán del 1.º Regimiento de Murcia) y Félix Ruiz (teniente de fragata de la Legión Real de Artillería de Marina) (28) (29).

El día 2 de enero se vuelven a producir dos salidas, una en el arrabal con participación de los Regimientos de Infantería de Murcia sobre los vados del Gállego, y otra en San José sobre la primera paralela, donde se repite la destacada actuación de sus baterías.

A pesar de ello, los franceses empiezan a construir las baterías 1 y 2 contra San José, y el día 6 de enero la segunda paralela llega a 60 toesas (unos 120m) de San José.

Contra el convento de San José montan 32 cañones, que comienzan a bombardear tanto este reducto como el del Pilar el día 10. Radovani, herido en

(25) GÓMEZ DE ARRECHE Y MORO, José: «Guerra de la Independencia». *Historia Militar de España de 1808 a 1814*. Tomo IV

(26) PRIEGO LÓPEZ, Juan: *Ob. cit.* T. II, p. 305.

(27) AMZ. Archivo General Palafox 22-4/33.

(28) ALCALDE IBIECA, Agustín: *Ob. cit.* T. II, p. 76.

(29) AMZ. AGP 22-4/25.

la mano derecha, se niega a ser relevado y continúa actuando con gran valor y con tanto acierto que desmonta dos piezas de 24 de la batería n.º 4 que le batía. Los defensores responden con un intenso fuego de artillería y fusil; pero, ante la superioridad enemiga, parte de las piezas se retiran al anochecer (30).

Para distraer la atención, se hace un ataque por el río con lanchas cañoneras tripuladas por marinos de Cartagena, partiendo de la orilla izquierda junto al puente de piedra, contra las posiciones francesas inmediatas (31). Mientras, el alférez de fragata Joaquín Leonés sale en otra lancha portando pliegos para pedir refuerzos al gobernador de Lérida, para lo cual desembarca en Pina y continúa viaje por tierra (32). Leonés había mandado una de las baterías de Buenavista y, tras la pérdida del Torrero, pasó a los pontones armados.

A las cuatro de la tarde del día 11, los franceses asaltan el convento de San José, que es defendido heroicamente, hasta que heridos y contusos, tanto Radovani como Félix Ruiz, abandonan los escombros a que había sido reducido. Por su actuación son ascendidos ambos, el día 13, al empleo inmediato de capitán de fragata. En palabras de Palafox, «Radovani manifestó todo el esfuerzo de un verdadero militar y su valor fue poco común. Los enemigos continuaban sin cesar atacando ese punto hasta que fue obligado a retirarse pasando por medio de los fuegos... pero causó mucha pérdida al enemigo durante el mando del fuerte con sus distinguidos servicios hechos a mi presencia ... me movió a nombrarlo, el 13 del mismo mes en nombre de S.M. el rey D. Fernando, 7.º Capitán de Fragata y concederle el mando de las baterías de mayor riesgo [baterías de Palacio]... que desempeñó a mi completa satisfacción». Félix Ruiz, por su parte, pasaría a mandar pontones armados (33).

Finaliza así la resistencia de San José, que a decir del coronel Rogniat, 2.º jefe, primero, y después jefe de Ingenieros de los sitiadores, les había causado desde el comienzo una pérdida de 30 hombres diarios (34).

Dueños de San José, los franceses se vuelven contra el recinto del Pilar y el antepuente del Huerva que es arrasado el día 13, y muertos gran parte de sus oficiales.

El día 15 se produjo la salida de una lancha de fuerza, bajo el mando del ingeniero de Marina capitán del Batallón de Floridablanca, Nicolás Fernández Henarejos. El objeto era hostigar, aguas arriba a la altura del Soto de la Mezquita, a la batería que el enemigo tenía a espaldas del castillo, y así lo hizo hasta silenciarla con la artillería de la propia lancha —un cañón y dos obuses— y con el fuego de la infantería que desembarcó una vez amarrada la lancha. Tras agotar las municiones, se retiró bajo la protección de la batería de Sancho. Esta lancha, que el propio Henarejos denomina lancha de fuerza, era una lancha de sirga, pues él mismo explica en su parte que los que tiraban de la sirga llevaban los fusiles a la espalda (35). Es curioso que este episodio de

(30) PRIEGO: *Ob. cit.* t. III, p. 308 y ALCALDE: *Ob. cit.*, t. II, pp. 91 y 92.

(31) BELMAS: *Ob. cit.*, pp. 74 y 75.

(32) RIVAS FABAL.

(33) AMZ. AGP 22-4/25 y AAB. Expedientes personales.

(34) ROGNIAT.

(35) ALCALDE IBIECA: *Ob. cit.* Tomo II. Nota 7.

la lancha, llamada *Nuestra Señora del Portillo*, haya sido utilizado por algunos autores españoles para intentar rebatir a los autores extranjeros la existencia de marinos de Cartagena en Zaragoza, basándose en que el mismo Henarejos dice en su parte que la tripulación era aragonesa; pero ignorando que el propio comandante de la lancha, Nicolás Fernández Henarejos, era un oficial del Cuerpo de Ingenieros de la Real Armada.

Belmas refiere también este hecho: «A las cuatro de la tarde, un barco del enemigo que remontaba el Ebro, a favor de una espesa niebla, vino a apostarse en la prolongación de la paralela del Castillo, pero se retiró después de intercambiar algunos disparos con la batería de la izquierda» (36). Esto obligó a los franceses a reforzar esta paralela, con un parapeto construido sobre una terraza, y a cortar la carretera.

Entre el 16 y 21 de enero, los franceses terminan la tercera paralela y, desde los Agustinos y Santa Engracia, se disponen a batir en brecha el recinto amurallado.

El día 17 cae muerto el alférez de brulote y alférez de navío Isidro Meseguer, junto con 4 artilleros y 25 soldados del 2.º de Valencia que combatían en la batería Palafox (37).

El día 26, Lannes, que había tomado el mando francés, ordena el asalto a la ciudad por tres brechas: San José, Molino del Aceite y Santa Engracia. Trece baterías, 50 piezas a las que se unen 10 morteros de las baterías 5.^a 12.^a, bombardean intensamente la ciudad. Las casamatas de la batería Jardín Botánico, mandada por el alférez de fragata Santiago Salazar, son destrozadas. Era el principio del fin. Salazar que era comandante de las baterías del Jardín Botánico, Huerta de Faura y convento de Santa Catalina, compuesta por 12 piezas y 2 morteros, haría retirarlas el día 2 de febrero a las piedras del coso, siguiendo al mando de ellas hasta que se rindió la plaza (38).

Los días 27, 28 y 29 de enero se produjeron continuos asaltos a las baterías del punto de la Misericordia, que fueron rechazados por éstas bajo la meritoria actuación de su comandante el capitán del 5.º Regimiento de Murcia y alférez de fragata de la Armada, Jaime Fabregues y Santander, por lo que fue ascendido a teniente coronel (39).

Los franceses alcanzan el coso el 7 de febrero, después de doce días de combate, casa por casa y mina por mina.

Gazan ataca el arrabal y ocupa los conventos de Jesús y de San Lázaro.

En el centro se combate por San Francisco, que cambió varias veces de manos.

El día 10, los franceses conquistan el convento de Jesús y desde allí la batería del puente de las Tablas, donde el día anterior había sido herido su comandante el alférez de fragata Buytrago, pero permanecían en ella el alférez de fragata Javier Rodríguez y el teniente Villafranca. Veámos que nos dice de esto el capitán de fragata Radovani, que lo ve desde la otra orilla: «El 10 de

(36) BELMAS: *Ob. cit.*, p. 79.

(37) RIVAS FABAL.

(38) ALCAIDE IBIECA: *Historia de los dos sitios*, suplemento.

(39) AMZ. Archivo General Palafox 20.6/15

febrero, los enemigos atacaron el convento de Jesús a las 8 de la mañana y haciéndose los dueños de él atacaron el fuerte del puente del Tablas del lado del Arrabal, fue abandonado por los nuestros por no tener fuerzas suficientes, pero yo con mi batería lo recuperé y quedó por nosotros. Al anochecer metí en el convento 8 granadas y como se hallaban los enemigos refugiados [en] él causó una gran mortalidad».

El punto de vista francés nos lo da Belmas: «Algunos de nuestros tiradores aprovechando la huida del enemigo llegaron hasta un cerco próximo, al borde del Ebro, adueñándose de una batería de 4 piezas (Bia de las Tablas) cerca de un molino; pero al dirigir contra ellos un fuego de lo más violento, desde el muelle de la orilla derecha (Bia de Radovani), se vieron obligados a retirarse... noventa hombres fueron puestos fuera de combate» (40).

Continúa Radovani: «El 14 habiendo casi concluida una batería de 50 cañones destinada para (batir) el Palacio del General y tomar el Arrabal me batieron toda ella para desmontarme y al mismo tiempo atacaron el Arrabal y queriéndose dirigir para la orilla del río para ampararse de la cabeza del puente de piedra para facilitar con mayor brevedad la rendición del Arrabal; pero le hice un fuego tan vivo, a pesar del que ellos me hacían, que les impedí el paso y fueron obligados a meterse por las casas para efectuar sus intentos, lo que lograron, y dejándome después con una sola pieza, pues las otras quedaron desmontadas y todas las obras arruinadas, quedándome la sola satisfacción de rendirme cuando la Capitulación habiendo pasado la epidemia al pie del cañón».

Y de él dice Palafox: «... en el memorable 2.º sitio trabajó con tesón sin faltar un sólo día de vivísimo fuego hasta que fue hecho prisionero el 21 de febrero» (41).

El día 18 ó 19 de febrero, enfermo Palafox, toma el mando una Junta presidida por el regente de la Audiencia Pedro María Ric.

El 21 de febrero, se firma la capitulación.

Epílogo

No hemos tratado de hacer un relato detallado de lo que ocurrió en Zaragoza durante el segundo sitio, pero sí señalar la actuación de los miembros de la Real Armada en este glorioso episodio de nuestra Historia. Hagamos un resumen de lo dicho.

Estos oficiales, pertenecientes la mayoría al departamento de Cartagena, habían sido destinados con carácter voluntario al Ejército de Murcia en los primeros momentos del levantamiento. Casi todos, de empleos subalternos, habían tenido experiencias en las unidades de Artillería e Infantería de Mari-

(40) BELMAS: *Ob. cit.* 125.

(41) AMZ. Archivo General Palafox, 22-4725

na, sobre todo en este último Cuerpo que meses antes acababa de sufrir una reducción, de cuatro batallones a uno, en el departamento de Cartagena.

Casi todos estaban encuadrados en los Regimientos 1.º, 2.º, 3.º y 5.º de voluntarios de Infantería de Murcia, aunque había algunos en otras unidades como los Batallones de Floridablanca y, Peñas de San Pedro y el controvertido Batallón o Partida de Voluntarios del Arsenal de Cartagena

Además de la única unidad orgánica de la Armada, estaba la Compañía de Granaderos de Infantería de Marina que, procedente de Madrid en donde había participado en la jornada del Dos de Mayo, se incorporó al Ejército de Murcia en Molina de Segura cuando regresaba a Cartagena con 4 oficiales y 136 de tropa.

Tres de los cuatro Regimientos de Murcia (1.º, 3.º y 5.º) estuvieron mandados por tenientes de navío (Vial, Trujillo y Pérez Chuecos, respectivamente), aunque el primero fue antes teniente coronel sargento mayor del 3.º. Otros tres fueron tenientes coroneles sargentos mayores y jefes de batallón.

De los demás oficiales hubo, al menos, 46 capitanes, 38 tenientes y 23 subtenientes, empleos que corresponden al nombramiento inicial de incorporación al Ejército de Murcia; después muchos de ellos fueron ascendidos uno o más empleos o grados (42). Los nombres de los 113 oficiales que hemos podido conocer figuran en la relación del apéndice 2, con los empleos en la Armada y en el Ejército, así como las acciones en que participaron. De ellos, hay algunos que, aunque se alistaron en este Ejército, no llegaron a participar en el segundo sitio, pero sí lo hicieron la inmensa mayoría.

De estos oficiales, bastantes fueron agregados a la Artillería según hemos comentado. De ellos, hemos podido conocer los nombres de 26 que mandaron batería, fuerte o recinto o que sirvieron en alguno de ellos de la forma que vemos en despliegue sobre el plano del apéndice 1.

Hubo también alguna tropa de Artillería de Marina, quizás unos treinta de los cuales 15 pudieron formar parte del Destacamento de Artillería que incorporó al Ejército de Murcia el teniente de brulote Juan Bautista Angioloti, al que se nombró teniente del 1.º Regimiento de Murcia. Nos sorprende el barón Rogniat cuando dice que había agregadas a la Artillería de Zaragoza cinco Compañías de Granaderos de Marina (43), a no ser que se refiera a compañías de los Regimientos de Murcia mandadas por marinos o que hubiese tropa de Infantería de Marina en ellas, pero eso es algo que no hemos podido confirmar.

Finalmente, debemos recordar a los que se les asignaron responsabilidades al mando de pontones armados y lanchas cañoneras o incluso en la construcción, preparación y armamento de las mismas, algunos de los cuales hemos

(42) Tanto oficiales como tropa fueron considerados Beneméritos de la Patria en grado heroico y eminente; a los primeros se les concedió un grado y a los soldados el grado y sueldo de sargentos por decreto de la Junta central de 9 de marzo de 1809.

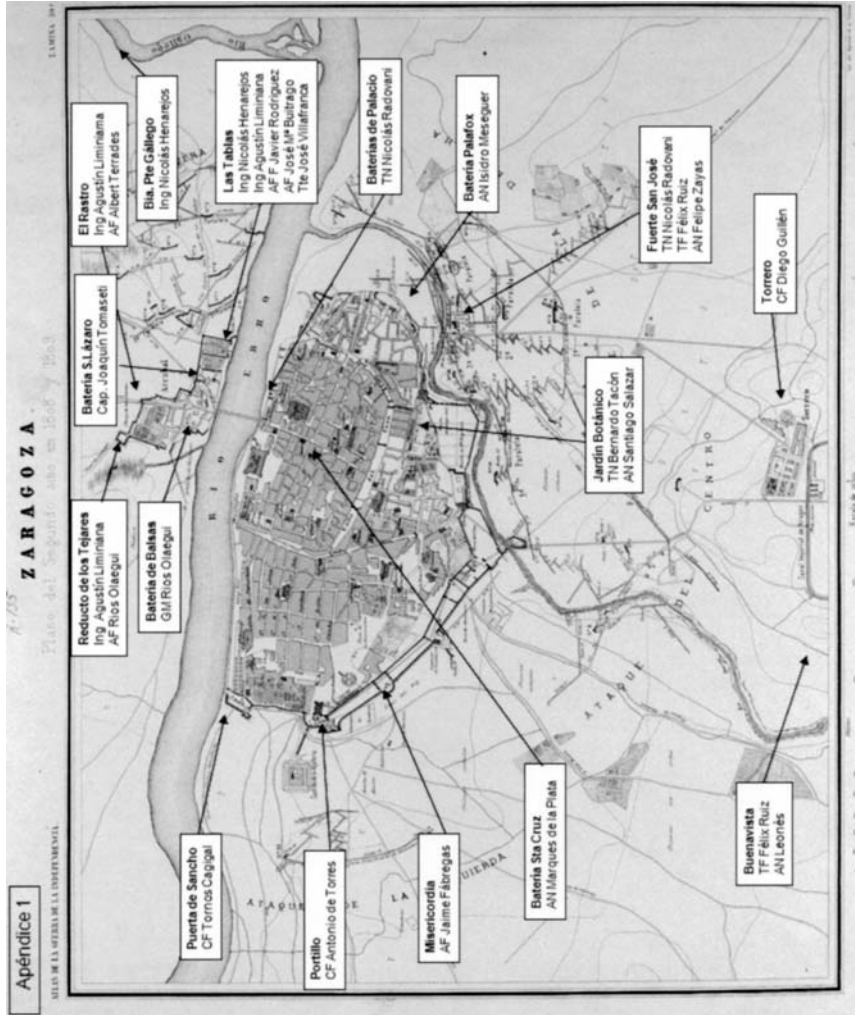
(43) RODRÍGUEZ LANDEYRA, FRANCISCO: *Versión crítica de la relación de los sitios de Zaragoza del teniente general barón Rogniat*.

mencionado en páginas anteriores, pero quizá de los que tenemos menos información pues apenas son mencionados por los autores españoles, excepto por Latas Fuentes que recoge el testimonio de los extranjeros sitiadores.

Pues bien, como decíamos en la introducción, cuando la mayoría de estos oficiales intentaron regresar a la Armada, después de haber huido del cautiverio o al ser liberados al final de la guerra, no sólo tuvieron que pasar un proceso de «purificación» para demostrar su lealtad a la causa, sino que no les fueron reconocidos sus méritos ni sus ascensos; en muchos casos ni siquiera el grado que se les había concedido por el decreto de 9 de marzo, pues se alegaba, en respuesta a su petición, que ya habían sido incluidos en la promoción de febrero del 1809 por la que habían ascendido con sus compañeros. Así vemos que muchos de ellos optaron por permanecer en el Ejército o volvieron a él después de algún tiempo en la Armada.

Por otra parte, como también dijimos antes, casi ninguno aparece en las relaciones de combatientes publicadas por los autores españoles, en particular las de Alcalde Ibieca, y los que lo hacen, salvo raras excepciones, los incluyen como oficiales del Ejército. Sirvan estas modestas páginas para enmendar, en parte, el agravio al que fueron sometidos por la Historia.

APÉNDICE I



Oficiales de Marina en la artillería. 2.º sitio.

OFICIALES DE MARINA QUE SIRVIERON EN EL EJÉRCITO DE MURCIA EN 1808 Y ESTUVIERON EN EL SEGUNDO SITIO DE ZARAGOZA

APÉNDICE 2

J.E. Viqueira

APELLIDOS	NOMBRE	EMPLEO EN LA ARMADA	EMPLEO AL PASAR AL EJÉRCITO	PUESTOS DESEMPEÑADOS
Albent Terrades	Mauricio	GM (subbrig.)	Teniente	Teniente de la 3. ^a Compañía del 1. ^o Batallón del 2. ^o Regimiento (24-7), Batería del Rastro de los Clérigos. Prisionero.
Alcaraz	Francisco de Pula	1. ^o condestable	Teniente	22 de agosto. 1. ^o Brigadier de la Legión de Honor. Procedía del Batallón de las Peñas. Teniente de la 6. ^a Compañía.
Alcaraz	José Manuel	Meritorio contaduría	Subteniente	22 de agosto.
Álvarez	Franco Paula	1. ^o condestable	Teniente	22 de agosto.
Ángel Radovani y Ptermarini	Nicolás	AF	Capitán	22 de agosto. Capitán de la 5. ^a Compañía? del 5. ^o Regimiento (20-9). Mandó el fuerte de San José y la batería de Palacio.
Angoloti (Ingoloti)	Juan Bautista	Tte. de brulote	Teniente	29 de junio pasó al Ejército y el 24 de julio a teniente de la 5. ^a Compañía del 1. ^o Regimiento de Murcia.
Ausejo	José Antonio	AN	Capitán	22 de agosto.
Bermúdez de Cañas y Moreno	Mariano	AF	Teniente	22 de agosto. Teniente de la 1. ^a Compañía del Batallón de las Peñas.
Bernal	José	Cabo de artillería	Subteniente	Dudoso. Subteniente del Batallón de Voluntarios de Cartagena. Subteniente del Batallón de Floridablanca.
Bores y Taravejano	José	GM	Subteniente	4 de junio. Ayudante del 2. ^o Batallaron del 1. ^o Regimiento (24-7). Fallecido en Zaragoza.
Buytrago y Granados	Josef M ^a	AF	Capitán	22 de agosto. Capitán de la 5. ^a Cia. del 2. ^o Batallón del 3. ^o Regto. Cte. batería puente de las Tablas. Herido el 9 de febrero.
Caballero	Patricio	Sargento 1. ^o IM	Teniente	22 de agosto.
Canales	Vicente	Del arsenal		
Cárdenas y Ossorio	Manuel M ^a	AF	Capitán	4 de junio. Capitán de la 2. ^a Compañía del 1. ^o Regimiento.
Carreras	Fernando	?		Dudoso.
Castañola	Pedro	Meritorio contaduría	Subteniente	22 de agosto. Subteniente de la 5. ^a Compañía del Batallón de las Peñas.
Castillo y Rada	Nicolás	AF	Capitán	22 de agosto. Tiradores de Cartagena? Batallón de Floridablanca.
Cervantes	Fernando	AF	Capitán	22 de agosto. Regimiento de Murcia. En octubre, enfermó en Madrid.
Cervera	Luis	Of. 5. ^o ministerio	Teniente	Teniente de la 3. ^a Compañía del 2. ^o Batallón del 1. ^o Regimiento. Defensa del arrabal.
Ciscar y Oriola	Joaquín	GM	Teniente	Teniente de la 4. ^a Compañía del 2. ^o Batallón del 2. ^o Regimiento (24-7).
Climent y García	Antonio	AN	Capitán	22 de agosto. Capitán del Regimiento de Murcia.

OFICIALES DE MARINA QUE SIRVIERON EN EL EJÉRCITO DE MURCIA EN 1808 Y ESTUVIERON EN EL SEGUNDO SITIO DE ZARAGOZA

APÉNDICE 2

J.E. Viqueira

APELLIDOS	NOMBRE	EMPLEO EN LA ARMADA	EMPLEO AL PASAR AL EJÉRCITO	PUESTOS DESEMPEÑADOS
Duelo Rubio	Bernardo	3.º piloto	Subteniente	22 de agosto.
Esteller y Febrer	Felipe	AN	Teniente	Teniente 2.º capitán de la Compañía de Granaderos de Infantería de Marina.
Exea	Rodrigo	Condestable 2.º	Subteniente	22 de agosto. 2.ª brigada de la Legión de Honor. Batallón Foridablanca.
Fabregues y Santander	Ramón	GM	Teniente	Teniente de la 2.ª Compañía del 1.º Regimiento (24-7).
Fabregues y Santander	Jaime	AF	Capitán	22 de agosto. Capitán del 5.º Regimiento. Ayudante del 2.º de EM? 2.º comandante del punto de la Misericordia.
Faguinete	Manuel	Meritorio contaduría	Subteniente	22 de agosto.
Febrer y Pedro	Josef	AN	Capitán	22 de agosto. Capitán de un Regimiento de Murcia.
Fedón	Francisco	Sargento 2.º IM	Subteniente	22 de agosto.
Fernández Henarejos	Nicolás	Ayte. ingeniero AF	Capitán	5 de junio. Comandante Batallón de Cartagena. Capitán Batallón de Floridablanca. batería del Gallego. Batería de las Tablas.
Fernández Tejedo	Jerónimo	Of. 2.º Ministerio	Capitán	4 de junio. Capitán de la 3.ª Compañía del 2º Batallón del 1º Regimiento de Murcia.
Fonguón y Briant	Marcos	AF	Capitán	16 de junio.
Funes y Morillo	Lope	TF	Tte. coronel	16 de junio. Teniente coronel del 3.º Regimiento de Murcia. Murió en la defensa del arrabal.
Fuster Santandreu	Gaspar	GM (subrig.)	Teniente	Ayudante del 1.º Batallón del 2.º Regimiento (24-7).
García	Manuel	Sgto 1.º IM	Teniente	22 de agosto.
García de Cáceres y Piña	Mariano	AF	Capitán	22 de agosto.
García de Quesada	Ramón	AF	Capitán	6 de agosto. Capitán del 1.º Regimiento de Murcia.
Garriga	Juan Bautista	Meritorio contaduría	Subteniente	22 de agosto. Subteniente de la 1.ª Compañía del Batallón de las Peñas.
González	Isidoro	Cont fragata	Teniente	22 de agosto. Teniente del 5.º Regimiento de Murcia.
González Galluzoga	Miguel	Of. 4.º Mtro. Cont. Fgta.	Teniente	22 de agosto.
Guillén de Buzarán	Diego	AF	Capitán	16 de junio. 5.º Regimiento. Ayudante del capitán de fragata Sarroa. Jefe del arsenal del Torrero. Jefe Leigón de Honor.
Guzmán	José Manuel	Sargento 2.º IM	Subteniente	22 de agosto.
Hernández Madrid	José	Of. 2.º ministerio	Teniente	22 de agosto.

OFICIALES DE MARINA QUE SIRVIERON EN EL EJÉRCITO DE MURCIA EN 1808 Y ESTUVIERON EN EL SEGUNDO SITIO DE ZARAGOZA

APÉNDICE 2

J.E. Viqueira

APPELLIDOS	NOMBRE	EMPLEO EN LA ARMADA	EMPLEO AL PASAR AL EJÉRCITO	PUESTOS DESEMPEÑADOS
Hevia y de Antayo	Luis Juan	Ingeniero en 2.º	Capitán	22 de agosto. Capitán del 5.º Regimiento. Agregado al Real Cuerpo de Ingenieros (29-1).
Hevia y de Antayo	Antonio	Ayte. ingeniero	Capitán	22 de agosto. Capitán de la 1.ª Compañía del 1.º Batallón del 1.º Regimiento.
Huertas	Isidoro de	??	Teniente	22 de agosto.
Ibargüen y Jimenez	Felipe	AN	Capitán	22 de agosto. Agregado a voluntarios de Aragón?
Julián y Ramos	Mariano	AF	Capitán	22 de agosto. Capitán agregado al Batallón de Peñas de San Pedro y capitán de la 3.ª Compañía. Ayudante de Palafox.
Julián y Ramos	Josef	AN	Capitán	22 de agosto. Capitán de la 3.ª Compañía del Batallón de Peñas y después de la 8.ª
La Torre	Juan	Condestable 2.º	Subteniente	22 de agosto.
Lara y Pareja	Mariano de	AF	Capitán	22 de agosto. Capitán de la 5.ª Compañía del Batallón de Peñas y ayudante de Palafox.
Leóns y Hdez Reylo	Joaquín	AN	Capitán	22 de agosto. Capitán 2.ª Compañía del 2.º Batallón del 3.º Regimiento. Batería Buenavista, donde fue herido el 21 de dic.
Limimiana de la Puente	Agustín	Ingeniero Ext. Grad.	Capitán	16 de junio. Capitán 5.ª Compañía del 2.º Batallón del 1.º Regimiento. Baterías del Rastro, Tablas y de tejares en el arrabal.
Llanas Mena	Luis de las	GM	Teniente	Ayudante Mayor del 5.º Regimiento. Capitán del Tercio de Jaca.
Marengo	Juan	1.º condestable	Teniente	22 de agosto.
Mariés y Saleta	Miguel	GM	Subteniente	
Marqués de la plata y García Huido	Felipe	AF	Capitán	Artillería Parroquia de la Sta. Cruz. Procedía de Bailén, donde ascendió a alférez navío.
Martínez	Francisco	2.º piloto	Teniente	22 de agosto.
Martínez	José María	Meritorio contaduría	Subteniente	22 de agosto. Subteniente de la 6.ª Compañía del 2.º Batallón del 2.º Regimiento?
Mesguer	Isidro	Condestable 1.º	Teniente	Subteniente 1.ª Compañía del 1.º Batallón del 2.º Regimiento. 2.ª Brigada Legión de Honor. Fallecido en la batería Palafox.
Millán	Antonio	AF grad.	Teniente	Posteriormente estuvo con el 1.º del 4.º Regimiento en Tortosa.
Monserat	Manuel	Sargento 1.º IM	Teniente	22 de agosto. Teniente de la 2.ª Compañía del Batallón de las Peñas.
Morgues y Comellas	Antonio	AF	Capitán	4 de junio. Capitán de la 3.ª Compañía del 1.º Batallón del 2.º Regimiento (24-7).

OFICIALES DE MARINA QUE SIRVIERON EN EL EJÉRCITO DE MURCIA EN 1808 Y ESTUVIERON EN EL SEGUNDO SITIO DE ZARAGOZA

APÉNDICE 2

J.E. Viqueira

APELLIDOS	NOMBRE	EMPLEO EN LA ARMADA	EMPLEO AL PASAR AL EJÉRCITO	PUESTOS DESEMPEÑADOS
Núñez Robles y López de Haro	Josef	TF	Tte. coronel	4 de junio. Sargento mayor del 3.º Regimiento.
Pasalagua y Martínez	Josef	AF	Capitán	22 de agosto. Agregado al Batallón de Peñas de San Pedro (7-12).
Pascual del Pobil y Viudes	Nicolás	AF	Capitán	16 de junio.
Pelegrí	Francisco	Sargento 2.º IM	Subteniente	22 de agosto.
Pérez	Mariano	Condestable 2.º	Subteniente	22 de agosto.
Pérez Chuecos y Arias	Antonio	TN	Coronel	16 de junio. Coronel del 5.º Regimiento de Murcia.
Pilón y Tobalina	Josef María	AF	Capitán	22 de agosto. Capitán de la 3.ª Compañía del 2.º Batallón del 2.º Regimiento (24-7).
Plowes y Sevilla	Miguel	AF	Capitán	16 de junio. Capitán de la 1.ª Brigada de la Legión de Honor.
Portillo y Velasco	Pedro	AN	Capitán	22 de agosto. Agregado a voluntarios de Jaén.
Portillo y Velasco	Manuel	GM (subri.)	Teniente	24 de julio. Teniente de la 1.ª Compañía del 1.º Batallón del 2.º Regimiento de Murcia. 2.ª Brigada de la Legión de Honor.
Ríos Olaegui	Manuel de los	GM	Teniente	24 de julio. 2.ª Compañía del 1.º Batallón del 1.º Regimiento. Batería de las Balsas (desde 21/12).
Risueño	Antolín de	Meritorio Contaduría	Subteniente	22 de agosto.
Roca de Togores y Alburquerque	Josef	GM (brig.)	Teniente	Teniente de la 2.ª Compañía del 1.º Batallón del 2.º Regimiento.
Rodríguez	Joaquín	Sargento 1.º IM	Teniente	22 de agosto. Teniente de la 4.ª Compañía del 2.º Batallón del 3.º Regimiento.
Rodríguez López Guerro	Francisco J.	AF	Capitán	22 de agosto. Capitán 4.ª Compañía del 2.º Batallón del 3.º Regimiento. El arrabal 21 dic. batería las Tablas, prisionero.
Ruiz de Guzmán	Juan	AF	Capitán	22 de agosto. Teniente de la 5.ª Compañía del 2.º Batallón del 2.º Regimiento.
Ruiz Fortuny	Félix	GM	Teniente	Ayudante del 3.º Regimiento. 1.ª Brigada de la Legión de Honor. Mandó batería en el reducto de San José.
Ruiz Velasco	Antonio	Sargento 1.º	Subteniente	Alférez de la Compañía de Granaderos de Infantería de Marina.

OFICIALES DE MARINA QUE SIRVIERON EN EL EJÉRCITO DE MURCIA EN 1808 Y ESTUVIERON EN EL SEGUNDO SITIO DE ZARAGOZA

APÉNDICE 2

J.E. Viqueira

APELLIDOS	NOMBRE	EMPLEO EN LA ARMADA	EMPLEO AL PASAR AL EJÉRCITO	PUESTOS DESEMPEÑADOS
Salafranca y Mathews	Justo	AN	Capitán	22 de agosto. Capitán de la 1.ª Compañía del 2.º Batallón de Cazadores de Murcia?
Salazar y Martínez	Santiago de	Alf. de brulote	Teniente	1.º Regimiento de Murcia. 1.ª Brigada de la Legión de Honor. Comandante de la batería del Jardín Botánico.
Salazar y Sosa	Ramón de	AN	Capitán	22 de agosto.
Saravia Angeler	Francisco Javier	GM	Subteniente	
Sarraoa y Valdés	Juan	CF		2.º Jefe de la división Villaba. Expedientado en Tudela y absuelto. No estubo en Zaragoza.
Seydel y Sada	Tomás	AF	Capitán	22 de agosto. Capitán de la 1.ª Compañía del 2.º Batallón del 3.º Regimiento.
Seydel y Sada	José María	TF	Tte. coronel	Muerto durante el sitio. 4 de junio. Sargento mayor del 5.º Regimiento (20-9). Jefe del 2.º Batallón del 5.º Regimiento.
Sivila	Francisco	Tte. de brulote	Teniente	16 de junio.
Souvirán Montealu	Teodato	GM (brig.)	Teniente	Teniente de la 1.ª Compañía del 2.º Batallón del 2.º Regimiento.
Suquivilde y Ariza	Isidro	AF	Capitán	4 de junio. Capitán de la 4.ª Compañía del 1.º Batallón del 2.º Regimiento (24-7). Jefe destacamento de la Torre Nueva.
Taboada	José María	Meritorio contaduría	Subteniente	22 de agosto.
Tacón y Rosique	Antonio	AN	Capitán	22 de agosto. 5.º Regimiento. Sargento mayor de la Legión de Honor.
Tacón y Rosique	Bernardo	AF	Capitán	22 de agosto. 5.º Regimiento. Capitán de la 2.ª Brigada de la Legión de Honor. Jefe de la batería del Jardín Botánico (20-12).
Tomaseti	Joaquín	Of. 4.º ministerio	Capitán	Capitán de la 6.ª Compañía del 2.º Batallón del 3.º Regimiento. Distinguido en el arrabal (21/12). Mandó la batería S. Lázaro (feb.).
Tomos Sta. Clara Cagigal	Juan Antonio de	TN	Capitán	Ascendió a capitán de fragata en Tudela. Tte. coronel de artillería de la división O'Neill. Puertas de Sancho y Portillo.
Torra	Mariano	?	Teniente	Ayudante mayor de la Legión de Honor de Artillería de Marina.
Torre y Collantes	Manuel de la	AF	Teniente	Teniente de la Compañía de Granaderos de Marina.
Torrrens	José			Dudoso

OFICIALES DE MARINA QUE SIRVIERON EN EL EJÉRCITO DE MURCIA EN 1808 Y ESTUVIERON EN EL SEGUNDO SITIO DE ZARAGOZA

APÉNDICE 2

J.E. Viqueira

APELLIDOS	NOMBRE	EMPLEO EN LA ARMADA	EMPLEO AL PASAR AL EJÉRCITO	PUESTOS DESEMPEÑADOS
Torres	Antonio de	TN	Capitán	7 de junio. Capitán de granaderos. Ascendió a Tte. coronel, en Tudela. Comandante de la batería del Portillo.
Trujillo y Salas	Francisco	TN	Coronel	16 de junio. Coronel del 3.º Regimiento de Murcia. Defensa del arrabal el 21-12. Ascendió a brigadier.
Vela	Domingo	Sargento 1.º IM	Teniente	22 de agosto. Teniente de uno de los regimientos de Murcia.
Vera	Juan de la	AN	Capitán	16 de junio.
Vera	Francisco	Tte. de brulote	Teniente	16 de junio.
Vial y Cardigondi	Gabriel	TN	Tte. coronel	4 de octubre. Teniente Coronel del 3.º Regimiento (18-1). Prisionero tras la rendición.
Vidal y Oreyro	Vicente	OF. 2.º ministerio	Capitán	24 de julio. Capitán de la 4.ª Compañía del 1.º Batallón del 1.º Regimiento.
Villafraanca	José	Sargento 1.º IM	Teniente	22 de agosto. Teniente de la 5.ª Compañía del 2.º Batallón del 3.º Regimiento de Murcia. Batería del puente de la Tabla.
Villar	Domingo del	Meritorio contaduría	Subteniente	22 de agosto.
Villar	Juan del	AF	Capitán	Capitán de la 3.ª Compañía del 2.º Batallón del 1.º Regimiento.
Ximenez de Cisneros	Francisco Paula	Sargento 1.º IM	Teniente	22 de agosto.
Zambazart	Antonio	Of. 2.º ministerio	Teniente	
Zamora	Juan	Meritorio Pil	Subteniente	22 de agosto.
Zayas y Landa	Felipe	AF	Capitán	4 de junio. Capitán de la 5.ª Compañía del 1.º Regimiento. Fuerte de San José

Bibliografía

- CONDE DE TORENO: *Historia del levantamiento, guerra y revolución en España*. Tomo I. Librería Europea de Braudy. París, 1838.
- PRIEGO LÓPEZ, Juan: *Guerra de la Independencia, 1808-1814*. Tomo III. Servicio Histórico Militar. Editorial San Martín. Madrid, 1972.
- CUADRADO Y DE-ROO, Francisco de Paula: *Elogio histórico del general Escaño*. Imprenta de la Academia de la Historia. Madrid, 1852.
- GÓMEZ DE ARRECHE Y MORO, José: *Guerra de la Independencia. Historia militar de España de 1808 a 1814*. Tomo IV. Imprenta y litografía y depósito de guerra. Madrid, 1878.
- GELLA ITURRIAGA, José: *La Real Armada de 1808*. Real Academia de la Historia. Madrid, 1974.
- ALCALDE IBIECA, Agustín: *Historia de los Dos Sitios que pusieron a Zaragoza en los años de 1808 y 1809 las tropas de Napoleón*. Imprenta DM de Burgos. Madrid, 1830.
- PÉREZ FRANCÉS, José Antonio: *La Defensa de Buenavista*.
- RIVAS FABAL, José Enrique: *Sitios de Zaragoza (1808-1809) y participación que en ellos tuvo la Marina*. RGM 1958.
- FERNÁNDEZ GAYTAN, José: *Actuación de los Batallones de Marina en la Guerra de la Independencia*. RGM, 1965.
- LATAS FUENTES, Jaime: *EL Ebro en los Sitios*. Asociación los Sitios de Zaragoza. Zaragoza, 2006.
- PÉREZ FRANCÉS, José Antonio: *Zaragoza la defensa exterior*. Asociación los Sitios de Zaragoza. Zaragoza, 2008.
- BELMAS, J.: *Zaragoza, 1808-1809. Los Sitios vistos por un francés*. Editorial Comuniter. Zaragoza, 2003.
- NAPIER, Major General Sir, W.F.P.: *History of the war in the peninsula. Chapter II*. Londres, 1860.
- DAUDEVARD DE FERUSAC, Josep: *Diario histórico de los Sitios de Zaragoza*. Imprenta Cecilio Gasca. Zaragoza, 1908.
- RODRÍGUEZ LANDEYRA, Francisco y GALIA, Francisco: *Versión crítica de la relación de los Sitios de Zaragoza del teniente general, barón Rogniat*. Mariano Ascar. Zaragoza, 1908.
- RIBA GARCÍA, Carlos: *Los Sitios de Zaragoza según la narración del oficial sitiador Barón Lejeune*. Mariano Ascar. Zaragoza, 1908.

Fuentes archivísticas

- Archivo Álvaro de Bazán (AAB). Expedientes personales.
- Archivo Municipal de Cartagena (AMC): Actas de la Junta Suprema.
- Archivo Municipal de Zaragoza (AMZ) Archivo General Palafox.
- Archivo General Militar (AGM) Segovia. Expedientes personales.
- Servicio Histórico Militar.
- Archivo Naval de Cartagena (ANC):

- Actas de la Junta del Departamento.
- Asientos de Contaduría.

RAMÓN POWER, OFICIAL DE MARINA Y DIPUTADO POR PUERTO RICO EN LAS CORTES DE LA ISLA DE LEÓN Y CÁDIZ (1810-1813)

Juan TORREJÓN CHAVES
Doctor en Historia

Naturaleza puertorriqueña

Ramón Vicente Francisco Power y Girart, hijo de Joaquín Power y Morgan (natural de Bilbao) y María Josefa Girart y Santaella (natural de Barcelona), nació en la muy noble y leal ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico el 27 de octubre de 1775. Fue bautizado solemnemente en su iglesia catedral el 7 de noviembre siguiente por el presbítero Pedro Martínez, cura teniente de la misma. Sus padrinos fueron Francisco Beloni, alférez del Real Cuerpo de Artillería, y Rita Girart. Actuaron de testigos Juan Pizarro y Raimundo de Torres (1).

Por línea paterna, sus ascendientes eran de orígenes irlandeses (provenientes de Waterford) y franceses (oriundos de Burdeos); mientras que por línea materna, sus predecesores procedían de España (de Cataluña y Valencia). Por parte de padre, los abuelos fueron Juan Bautista Power Dubernet y Ana María Morgan; y, por parte de madre, José Girart y Lucía Santaella y Guzmán.

La familia de los Power era noble y muy antigua, originaria de Casteltown en el condado de Waterford. Asimismo, los Morgan, Lincoln, Brown y Fitz-James eran hijosdalgos de sangre, según fuero del Reino de Irlanda. Estas casas eran antiquísimas, muy principales, solariegas e infanzonas, de toda nobleza e hidalguía. El escudo de armas de la casa de los Power consiste en un campo plateado con un endentado de color negro en la parte de arriba, atravesado por una banda azul, con tres conchas doradas, y rodeado de un cerco dorado, con el adorno exterior de color encarnado y el fondo interior plateado, con un morrión pintado de varios colores con plumaje encima, sobre el cual se halla una cabeza de ciervo, y un crucifijo en la parte superior.

(1) La partida del bautismo se incluyó en uno de los libros de bautismo correspondiente a «hijos de padres blancos y que proceden de españoles», que comenzó a correr desde el día 7 de mayo de 1772, folio 64.

En Bilbao se avecindaron Juan Bautista Power y Ana María Morgan, gozando de los beneficios del real decreto de 23 de octubre de 1718, en el que se mandó guardar a los irlandeses católicos domiciliados en los reinos de España todos los privilegios concedidos por los monarcas españoles antecedentes, habilitándolos para los empleos políticos y militares, vecindad y comercio en ellos. Allí nació, el 29 de noviembre de 1725, Joaquín Power y Morgan.

Joaquín Power llegó a San Juan de Puerto Rico con el empleo de factor de la Real Compañía del Asiento de Negros, donde contrajo matrimonio con Josefa Girart (natural de Barcelona e hija de José Girart, capitán del Real Cuerpo de Artillería de la misma plaza, y de Lucía Santaella) el 6 de julio de 1773, en la iglesia catedral, cuya ceremonia fue celebrada por el arcediano Nicolás de Quiñones. Joaquín solicitó que se le recibiera como caballero hidalgo notorio y cristiano viejo en el ayuntamiento de San Juan. Cuando se sacaron al pregón y pública almoneda los oficios y empleos vacantes, hizo postura al de regidor alférez real del cabildo de la ciudad por la cantidad de 400 pesos, y al ser la del mayor postor fue en la que tuvo efecto el remate. En consecuencia, y previo ingreso al contado de esta cantidad en las Reales Cajas de la ciudad (además de 15 pesos, 5 reales y 35 maravedís, en concepto de media anata, y del 18 por 100 por el coste de su conducción a España), Miguel de Muelas, coronel de los Reales Ejércitos, gobernador y capitán general de la isla, lo nombró el 22 de diciembre de 1774 regidor perpetuo de la ciudad, para que ejerciera dicho empleo por el término de cinco años, dentro del cual debería presentar en el Gobierno y Capitanía General de la isla, la real confirmación al nombramiento, so pena de quedar el cargo vacante y a favor del Real Erario. La real aprobación y conformidad del referido oficio fue emitida en Aranjuez el 22 de abril de 1787, declarándose en el documento que era la voluntad del rey que *desde ahora en adelante durante vuestra vida, vos, el enunciado Joaquín Power seáis Regidor Alférez Real perpetuo y uno de los del número del Cabildo de la ciudad de San Juan de Puerto Rico con voz, voto, asiento y lugar en él*. Más tarde, Joaquín Power consiguió los oficios públicos de alcalde y prior general, así como familiar alguacil mayor del Santo Oficio por el Tribunal de la Inquisición de Cartagena de Indias. El 14 de septiembre de 1792 fue aprobado su expediente de caballero de la Orden de Carlos III (2). En unión de Tomás O'Daly y Alejandro de Novoa, en calidad de socios, Joaquín Power estableció en Puerto Rico una hacienda azucarera que se llamó «San Patricio».

En San Juan de Puerto Rico, del matrimonio Power-Girart nacieron José, el 18 de julio de 1774; Ramón, el 27 de octubre de 1775; María Josefa, el 10 de mayo de 1778; Manuel, el 2 de agosto de 1782; y María del Carmen, el 7 de junio de 1785.

(2) Archivo Histórico Nacional (Madrid), Carlos III, exp. 649. Joaquín Power y Morgan.

El tráfico de esclavos en la América española y la Compañía gaditana de negros

El negocio de la trata negrera en la América española adoptó modalidades diversas a lo largo del tiempo. Durante casi todo el siglo XVI, se habían concedido diferentes licencias para introducir esclavos. En la siguiente centuria, el sistema fue substituido por los asientos o convenios que los particulares establecían con el Estado, pactando las modalidades del servicio a cambio de determinados y recíprocos derechos y obligaciones. Fueron los portugueses los que firmaron con la corona española la mayor parte de los asientos del siglo XVII; si bien, en determinadas ocasiones, se llevaron negros a las Indias españolas por administración directa, a través de la Casa de la Contratación o del Real Consulado de Sevilla. Al concluir el siglo, casi toda esta actividad comercial se hallaba en manos de los holandeses y de la portuguesa Compañía de Cacheu (3).

Al ocupar en el siglo XVIII el primer Borbón, Felipe V, el trono de España y de sus Indias, los franceses substituyeron a los portugueses, comprometiéndose la francesa Real Compañía de Guinea, desde 1701, a introducir en los territorios ultramarinos españoles 48.000 «piezas» en un plazo de diez años, a razón anual de 4.800. En los Tratados de Madrid se firmó el Asiento de Negros el 23 de marzo de 1713 (ratificado más tarde en Utrecht), por el que los británicos obtenían el monopolio para introducir esclavos en el imperio español por un periodo de treinta años, durante el cual llevarían un total de 144.000 negros. Para el desarrollo de esta contrata, fue creada la especulativa «South Sea Company», cuyo promotor y primer gobernador fue el conde de Oxford, que obtuvo el privilegio a cambio de hacerse cargo de una parte importante de la deuda pública. La compañía no finalizó sus actividades hasta el año 1750, ya que se interpretó que los pactados treinta años de privilegios debían serlo de actividades mercantiles, sin computarse los períodos de interrupción de la actividad con motivo de las guerras que España sostuvo con Gran Bretaña. Luego, se volvió al antiguo sistema de contratos con particulares; esta vez con españoles.

En una real cédula emitida en Aranjuez el 14 de junio de 1765, se otorgaba a Miguel de Uriarte, un vecino de El Puerto de Santa María, el asiento de negros por una duración de diez años. El asentista se obligaba a introducir cada año en la América española 3.500 esclavos, tanto «piezas» como «mulecones» y «muleques» (4).

Uriarte era la cabeza visible de un dinámico grupo empresarial gaditano cuyos componentes eran, además del promotor, José Ortuño Ramírez,

(3) Archivo General de Indias (Sevilla), Contaduría, Papeles de asientos de negros. 16410.2.6.

(4) Los esclavos se dividían en estas tres categorías, tanto si se trataba de varones como de hembras. Se consideraban «piezas» a los adultos que se encontraban en las mejores características físicas; «muleques» a los adultos cuyas condiciones se hallaban más mermadas que los del primer grupo y «mulecones» sobre todo a los niños.

marqués de Villarreal de Purullena, Lorenzo de Aristegui, Juan José de Goicoa, Francisco de Aguirre y la compañía de José María Enrile y su hijo. Tras la obtención del asiento, se constituyó una compañía por acciones que fue protocolizada en la ciudad de Cádiz ante el escribano público, Antonio de Ynarejos Moreno, el 23 de septiembre del mismo año. El capital social fue establecido en 970.000 pesos de a 128 cuartos, dividido en 970 acciones de a 1.000 pesos cada una, que se desembolsarían según lo requirieran las circunstancias. Francisco de Aguirre fue su primer director, apoderado y administrador (5).

Los buques negreros de la Compañía Gaditana de Negros zarpaban de la bahía de Cádiz cargados de harina, aceite, vino, aguardiente y otros géneros de comercio para los puertos del golfo de Guinea y las islas de Gorea y Cabo Verde, en las que intercambiaban los productos por esclavos. Luego, se dirigían a San Juan de Puerto Rico donde se situó la Caja Central de la compañía. Fue el Gobierno español el que impuso esta isla del Caribe como sede principal de la sociedad, con el fin de dinamizarla económicamente. Pero la elección provocó un gran disgusto en los propietarios de la empresa (ante los costes añadidos que la medida significaba), quienes consideraron en todo momento a La Habana como el punto más apropiado como centro de sus operaciones. Los precios establecidos fueron: 290 pesos las piezas, 260 los mulecones y 230 los muleques; debiendo satisfacerse por los denominados «derechos de marca» 40 pesos, 26 pesos y 5 1/3 reales, y 20 pesos, respectivamente (6).

En los dos primeros años de existencia, la sociedad transportó a San Juan más de 5.000 negros, y sólo en noviembre de 1769 llevó 1.072. Tras su llegada, eran alojados en unos tinglados y almacenes que se levantaron en el denominado lugar de la Marina. Una Junta de Sanidad (que no existía en Puerto Rico y que se creó a partir de las actuaciones de esta compañía) supervisaba la carga y disponía la cuarentena, que se efectuaba en la zona existente entre el Calvario y los buhíos de Campeche. En caso de que existieran enfermos contagiosos, eran trasladados a la isla de la Cabra.

Pocos eran los esclavos que quedaban en la isla, ya que la mayoría eran trasladados en embarcaciones menores (balandras y bergantines) para su venta en los demás lugares del abasto, cuyos puertos principales fueron La Habana y Cartagena de Indias. El producto de las ventas, tanto en moneda como en frutos, se centralizaba en Puerto Rico para ser remesado posteriormente a Cádiz. El carimbo o hierro para marcar a los esclavos consistía en una «erre»

(5) Para todo lo relativo a la misma, consúltese: TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Compañía Gaditana de Negros*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973.

(6) SAGRA, Ramón de la: *Historia Económico-política y Estadística de la isla de Cuba*. La Habana, Imprenta de las Viudas de Arazoza y Soler, 1831,; pp. 254 y 255. Los «derechos de marca» fueron subrogados entre el 8 de noviembre de 1765 y el 17 de febrero de 1768 por una capitación anual (pagadera cada seis meses), consistente en 3 pesos por cada negro varón pieza o mulecón, 12 reales por cada hembra pieza o mulecona y 8 reales por cada muleque de uno y otro sexo.

y una «ge» mayúsculas entrelazadas, hallándose rematada la erre por una corona real.

El primer factor que en Puerto Rico tuvo la Gaditana de Negros fue Vicente de Zabaleta, quien la dirigió hasta el año de 1768. Luego, los factores fueron dos: Joaquín Power y José de Novoa. Cuando este último falleció en 1770, quedó Power como factor único, además de ser socio de la compañía. Los factores recibían, como pago por su actividad, un porcentaje en proporción a los negocios realizados, corriendo por su cuenta los gastos de personal de la factoría.

Oficial de Marina

Después de formarse en el Real Seminario de Vergara, Ramón Power solicitó ingresar en la Real Armada, para lo cual tuvo que justificar documental y prolijamente su limpieza de sangre, legitimidad y nobleza por las líneas paterna y materna (7). El 22 de mayo de 1792, sentó plaza de guardiamarina en la Compañía de El Ferrol; el 29 de enero de 1793, alcanzó la graduación de alférez de fragata; el 27 de agosto de 1796, fue promovido a alférez de navío; el 5 de octubre de 1802, promocionó a teniente de fragata; el 23 de febrero de 1809, fue ascendido a teniente de navío y el 24 de mayo de 1811, recibió el grado de capitán de fragata (8).

Las circunstancias personales que se hicieron constar en las listas de la Mayoría General de Marina fueron las siguientes:

- Pilotaje: sobresaliente.
- Maniobra, táctica, artillería: especial inclinación o celo con regular inteligencia.
- Disciplina, pertrechos: regular inteligencia.
- Ordenanza: especial inclinación o celo con regular inteligencia.
- Lenguas: Latín y Francés.
- Ciencias: sin estudios sublimes, tiene literatura particular.
- Valor: acreditado.
- Celos: mucho, presentándose a toda facción.
- Conducta: muy buena.

Acreditándose, además, que era un oficial de particular mérito por su saber.

En cuanto a sus campañas militares ha de reseñarse que en 1793 estuvo embarcado en el navío *San Pedro Apóstol*, con el que realizó algunas comi-

(7) Archivo del Museo Naval (Madrid), 1033 E. 2881. Real Compañía de Guardiamarinas. Ferrol. Expedientes de ingresos de Guardiamarinas. El voluminoso expediente está conformado por 397 folios. Para poder reunir tan amplia documentación, Ramón Power contó con la estimable ayuda de su tío Tomás Manuel, comerciante de Bilbao.

(8) Archivo General de la Marina (Viso del Marqués. Ciudad Real). Expedientes Personales.

siones al Mediterráneo. En abril de 1794, salió para la América septentrional española, donde tuvo destino en otros buques hasta agosto de 1796, cuando entró en Cádiz en el bergantín *Vigilante*. Unido a la escuadra del mando de Juan de Lángara, hizo las salidas que ésta efectuó al Mediterráneo, y regresó a Cádiz en la escuadra del mando de José de Córdoba en marzo de 1797. Más tarde, estuvo embarcado en los navíos *San Francisco de Asís*, *Soberano* y *San Ildefonso*. Con éste, partió para Veracruz en diciembre de 1798, en cuyo puerto transbordó a la fragata *Esmeralda*, con la que regresó a Europa en mayo de 1799. En octubre siguiente, salió a la mar y regresó a Ferrol en junio de 1800, transbordándose más tarde al navío de tres puentes *San Carlos*, en calidad de ayudante del teniente general Juan Joaquín Moreno, zarpando para Cádiz y Algeciras. Se halló presente en la funesta desgracia de los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo* en la noche del 12 de julio de 1801. Permaneció embarcado hasta el 16 de diciembre del mismo año, cuando se le autorizó a pasar a la isla de Puerto Rico.

Fue la muerte de su padre la que le obligó a marchar a su tierra natal, con licencia por un año con el goce de su sueldo, para ocuparse de su madre y de sus hermanos menores, atendiendo a «litigios de intereses» de los cuales pendía el honor de su progenitor y el bienestar de su familia. El 22 de noviembre de 1802, instó desde San Juan suplicando que se le concediera una prórroga de la licencia, por el tiempo y en los términos que se consideraran convenientes, o bien que se le destinase en los correos marítimos establecidos en San Juan para el puerto de La Guaira, atendiendo así, de manera simultánea, al real servicio y a su casa. El comandante general del Departamento Marítimo de Cádiz apoyó la pretensión e informó favorablemente para que se le señalara el destino que deseaba, asegurando de él que era «un oficial activo y celoso». La prórroga de la licencia le fue concedida. En 1803, Power volvió a solicitar un puesto en los buques-correos o en los guardacostas. Finalmente, fue destinado al transporte de la correspondencia pública y del real servicio. Por su buen hacer, el 11 de junio de 1808, el administrador del ramo de correos en Puerto Rico escribió al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, Francisco Gil de Lemus, recomendando al teniente de fragata para que fuera promocionado por sus buenos servicios con la goleta-correo *Cometa*, de su mando. En aquel momento, sin saberlo, el marino ya estaba ascendido en la promoción a teniente de navío; pero el nombramiento no se hizo efectivo hasta el 23 de febrero de 1809 por los graves acontecimientos que ocurrieron en España desde que se inició el levantamiento contra los invasores franceses el 2 de mayo de 1808.

La razón de que el administrador principal de la Real Renta de Correos de Puerto Rico, Tomás Hernández, diese cuenta de los méritos contraídos por Ramón Power se debía a que en la isla no había jefe competente de Marina que pudiese hacerlo presente. Hernández destacó que la goleta-correo que mandada era el único buque que durante la guerra mantenía la comunicación de Puerto Rico con el continente de la América española en la provincia de Venezuela, y que el teniente de fragata había salvado en distintas ocasiones la

correspondencia, perseguido y batido por los ingleses, llegando incluso a pasar, en noviembre de 1807, por entre dos bergantines y una fragata de guerra enemigas que bloqueaban el puerto de San Juan. En marzo de 1808, después de catorce horas de caza que le dio una corbeta, Power llevó el buque de su mando por entre los arrecifes más peligrosos de la parte del sur, poniendo a salvo la correspondencia en los desembarcaderos del Papayo, territorio de la villa de San Germán. Pero la gesta mayor la realizó el marino puertorriqueño en el mes de mayo del mismo año, cuando consiguió conducir la correspondencia oficial y pública del puerto de La Guaira a Puerto Rico con tres interesantísimos pliegos para el gobernador de ésta, que en Cabo Rojo entregó al subdelegado de la Administración de Correos. Power recaló en aquel puerto el 23 de dicho mes, al amanecer, al tiempo que sobre la misma costa hacían sus cruceros cinco buques ingleses a los que consiguió burlar muy astutamente, combatiendo con los dos únicos cañones que disponía, cuyo calibre era proporcional a la pequeñez del buque, pudiendo llegar a fondear bajo la batería del puerto de Mayagüez y emprendiendo desde aquí la remontada hasta la capital, San Juan, con su goleta fuertemente quebrantada, para amanecer el 10 de junio al amparo de la batería del castillo de su entrada, San Felipe del Morro.

El 11 de junio de 1808, el teniente general de la Armada José de Mazarredo, secretario de estado de Marina del rey José I, ordenó que se anotara en la hoja de servicios de Power la actividad y el celo con los que cumplía el encargo de mantener la correspondencia de la costa de Caracas a Puerto Rico con la *Cometa*. Esta real orden fue consecuencia de la recomendación particular que del marino puertorriqueño había realizado el comandante del apostadero de Marina de Puerto Cabello

A finales de mayo de 1809, Power acudió al bloqueo de Santo Domingo, en el bergantín de guerra *El Águila*, con el mando de las fuerzas sutiles de Puerto Rico, para ayudar a los españoles vecinos de aquella isla (de la que España había cedido la parte oriental a Francia en 1795, por el Tratado de Basilea, con lo que toda quedó en poder francés), acaudillados por Juan Sánchez Ramírez, oriundo de la misma. La acción contra las autoridades y las fuerzas militares francesas se formalizó y estrechó desde la llegada de la pequeña división de bajeles comandada por el marino puertorriqueño, que finalizó con la rendición de la capital, bajo determinadas capitulaciones, después de un sitio de siete meses (9). Juan Sánchez Ramírez, en calidad de nuevo gobernador de la islas, comunicó el 13 de julio de 1810 a Nicolás María de Sierra, secretario de Estado de Gracia y Justicia, el exacto desempeño de Power durante el bloqueo, su interés por el real servicio, su carácter desinteresado y las demás prendas, tan estimables, que adornaban su persona. El 8 de octubre siguiente, cuando el teniente de navío se hallaba en la Real Isla de León como diputado en cortes, el contenido de la carta del gobernador

(9) Muy pocos días antes de la rendición, llegaron de Jamaica fuerzas británicas aliadas comandadas por el mayor general Sir Hugh Lile Carmichael, en calidad de auxiliares.

de la isla de Santo Domingo fue trasladado, por real orden, del Consejo de Regencia al director general de la Armada, para su conocimiento y demás efectos que pudiesen convenir. Éste contestó manifestando que se quedaba en hacer el uso correspondiente de esta recomendación en ocasión oportuna.

Diputado electo por Puerto Rico, vocal de la Junta Central Suprema

En cumplimiento de una real orden de 22 de enero de 1809, se procedió, en San Juan de Puerto Rico, el 17 de julio siguiente, al último sorteo para el nombramiento del diputado por la isla como vocal de la Junta Suprema Gubernativa de los reinos de España e Indias, del que resultó elegido Ramón Power, quien recibió la notificación oficial de su elección hallándose aún, en Santo Domingo, al frente de la división de bajeles empleados en el bloqueo (10). El 31 del mismo mes de julio, dio a la vela para Puerto Rico en el bergantín de guerra *Portorriqueño*, que era uno de los que componían la fuerza naval bajo su mando. Arribó a San Juan el 11 de agosto para recibir los poderes e instrucciones que deberían entregarle los ayuntamientos de la isla. El día 30 del mismo mes, escribió a la Junta Central comunicando la elección que en él había recaído, describiendo el lamentable estado que Puerto Rico presentaba, y manifestando que permanecería en la isla hasta recibir las correspondientes instrucciones de los municipios; además de recabar toda la información que sirviera para el mejor cumplimiento del nuevo puesto que ocupaba, con la intención de embarcarse luego para el puerto de Cádiz en la primera ocasión que se le presentase (11).

En éste, como en otros escritos de Power, aparecen las expresiones «patria» y «compatriotas». Algunos han querido ver en ello el germen de un pensamiento nacionalista y en él, al primer «patriota» de un Puerto Rico autonomista o independiente de España. Nada más lejos de la realidad histórica. El ilustre marino y político utiliza tales términos de la misma manera en que eran utilizados comúnmente en su tiempo. A la sazón, era usual entender por «patria» a la tierra natal y por «compatriotas» a los naturales o vecinos de la misma ciudad o país. Pero también se empleaba el término «patria» para comprender en el mismo a todos los españoles aquende y allende del Océano. El ilustre puertorriqueño manejó el término indistintamente en sus escritos. Además, como natural de Hispanoamérica, también usó la expresión «madre Patria» para referirse a España. Debe recordarse que, como diputado de las Cortes Generales y Extraordinarias de la nación española, Power firmó la Constitución Política de la Monarquía española, promulgada en Cádiz el 19 de marzo de 1812, en cuyo art. 6.º se recoge que el amor de la patria es una de las

(10) Archivo Histórico Nacional. Estado, 57, F. «Elección de Ramón Power como diputado de la isla de Puerto Rico y vocal a la Junta Suprema».

(11) Archivo Histórico Nacional. Estado, 57, F. N. 101.

principales obligaciones de todos los españoles (12). Fue entonces cuando, en el ámbito hispano, nació la «patria» en la acepción del derecho público; en la consideración de que la misma no es posible sin la presencia de los ciudadanos, los cuales sólo existen cuando hay libertad civil que dimana de una constitución política que garantice en todos la igualdad de derechos. De ahí que, al presentar a las Cortes el texto constitucional, el diputado asturiano Agustín de Argüelles exclamase: ¡«Españoles, ya tenéis patria»! En aquellos momentos memorables, la nación (entendida como integradora de todas las diversidades existentes y superadora de todo particularismo) quedó configurada por todos los españoles de ambos hemisferios, residiendo en ella esencialmente la soberanía. Esta idea de nación como conjunto de los ciudadanos, procedía de la Ilustración y de los valores universales que de ella nacieron, englobando en su seno a todas las formas de pertenencia particular. Fundamentada en el art. 1.º de la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789: «Todos los hombres nacen y permanecen libres e iguales en derechos», la nación así entendida es un concepto democrático e integrador que se eleva por encima de cualquier rasgo diferenciador. Su carácter inclusivo obliga a que todos los ciudadanos sean tratados política y jurídicamente de igual manera. Imaginar cuál hubiera sido la postura que Power hubiera adoptado con la restauración del absolutismo y la abolición de la ingente obra de las Cortes, en las que tuvo tan señalado protagonismo, a partir de mayo de 1814, no deja de pertenecer al terreno de la fantasía y, por tanto, se encuentra fuera del conocimiento histórico.

El 17 de octubre de 1809, Power volvió a dirigirse a la Junta Central informando acerca de las fuertes discrepancias ocurridas entre él y el gobernador, intendente y capitán general de la isla, Salvador Meléndez y Bruna, y de los desaires y ultrajes que del mismo recibió, detallándolos (13). El vocal por Puerto Rico quería hacer valer las facultades que le correspondían como representante de la soberanía, y de la correspondiente preferencia sobre todos los tribunales y corporaciones. Además, notició a la Junta Central sobre la negativa del gobernador a que tuviera secretario privado, que había solicitado y obtenido del administrador principal de correos, en la persona de Esteban de Ayala, en cuya compañía pensaba viajar a Cádiz (14); y mani-

(12) Tras el último de sus artículos, el núm. 384, figuran los diputados firmantes en la relación. Ramón Power figura en la posición nonagésima, detrás de Mariano Mendiola, diputado por Querétaro en el virreinato de Nueva España.

(13) Archivo Histórico Nacional. Estado, 57, F. «Comunicaciones con la Junta Central, con ocasión de las discrepancias habidas ente el capitán general y el gobernador de Puerto Rico, Salvador Meléndez, y el vocal electo (como diputado de la isla) de la Junta Central, Ramón Power, que pretendía (aun antes de tomar posesión de su cargo) ocupar en todos los actos oficiales un puesto preferente al del capitán general y gobernador en ejercicio». Salvador Meléndez, que era brigadier de la Real Armada, fue nombrado para el cargo el 18 de febrero de 1809 y arribó a San Juan, en el bergantín *Penélope*, el 30 de junio del mismo año.

(14) Archivo Histórico Nacional (Madrid), Estado, 57 F. «Correspondencia de la Junta con el administrador de correos Tomás Hernández sobre haber sido electo por el diputado

festó que, si continuaba negándose, permanecería en la isla hasta que se adoptase una Real determinación al respecto, no zarpando en tanto que con noticia de este nuevo atentado, haya resuelto V.M. el castigo que juzgue conveniente imponerle, y la satisfacción pública que fuere de su real agrado (15).

Esta dilación fue la causante de que Power no llegara a incorporarse a la Junta Central que, desprestigiada, abdicó del poder supremo el 29 de enero de 1810, en la villa de la Real Isla de León. En la misma fecha, fue emitido el real decreto del establecimiento de un Consejo de Regencia compuesto de cinco personas: Pedro de Quevedo y Quintano, obispo de Orense; el consejero de Estado y secretario de Estado y del Despacho Universal, Francisco de Saavedra; el capitán general de los Reales Ejércitos Francisco Javier Castaños; el consejero de Estado y del Despacho Universal de Marina, Antonio de Escaño; y el ministro del Consejo de España e Indias, Esteban Fernández de León, por las Américas (a instancias de él mismo, por no ser americano, la Regencia nombró en su lugar, el 4 de febrero, a Miguel de Lardizábal y Uribe, natural de la provincia de Tlaxcala en el virreinato de Nueva España). También fueron redactados el reglamento y el juramento para la Suprema Regencia, cuya instalación se decidió inicialmente que ocurriera el día 2 del mes de febrero. Por último, el mismo día 29, la Junta Central emitió el último decreto sobre la celebración de Cortes, en el que confirmó su celebración en el primer día de marzo próximo en la Isla de León; lo que sería el primer cuidado de la Regencia que acababa de crear, siempre que la defensa del reino lo permitiese.

Ante la presión de las circunstancias, el Consejo de Regencia de España e Indias adelantó su instalación sobre la fecha prevista al 31 de enero de 1810. En la Isla de León, donde sólo se hallaron tres de sus cinco miembros, efectuaron el juramento previsto Francisco Javier Castaños, Antonio de Escaño y Esteban Fernández de León. Francisco de Saavedra juró el 3 de febrero y, al día siguiente, Miguel de Lardizábal, tras la renuncia efectuada por Fernández de León. El 26 de febrero zarpó desde la bahía de Cádiz la fragata *Cornelia*, que llevó pliegos de oficio para el obispo de Orense y estaba encargada de conducirlo a la Isla de León. En ésta permaneció el Consejo de Regencia hasta el 29 de mayo de 1810, fecha en que se trasladó a la ciudad de Cádiz, donde se hallaba el obispo de Orense, quien juró su plaza en la forma que estaba prevista.

vocal de la Junta Central para secretario suyo, el contador interventor de la misma administración Esteban Ayala, solicitando el reemplazo. Puerto Rico».

(15) Archivo Histórico Nacional (Madrid). Estado, N. 111. «Comunicaciones con la Junta Central, con ocasión de las discrepancias habidas ente el capitán general y gobernador de Puerto Rico, Salvador Meléndez, y el vocal electo (como diputado de la isla) de la Junta Central, Ramón Power, que pretendía (aun antes de tomar posesión de su cargo) ocupar en todos los actos oficiales un puesto preferente al del capitán general y gobernador en ejercicio».

Diputado electo por Puerto Rico para las Cortes

Quince días después de su instalación, el Supremo Consejo de Regencia de España e Indias llevó a cabo la primera actuación con relación a las Cortes, dictando un manifiesto, que iba acompañado de un decreto, sobre el modo y la forma en que habrían de concurrir a las mismas los diputados de América y Asia.

En el manifiesto se expuso:

«[...] Desde este momento, Españoles Americanos, os veis elevados a la dignidad de hombres libres; no sois ya los mismos que antes, encorvados bajo un yugo mucho más duro, mientras más distantes estabais del centro del poder; mirados con indiferencia, vejados por la codicia y destruidos por la ignorancia. Tened presente que al pronunciar o al escribir el nombre del que ha de venir a representaros en el Congreso nacional, vuestros destinos ya no dependen ni de los Ministros, ni de los Virreyes, ni de los Gobernadores: están en vuestras manos».

En el decreto, se determinó que en las Cortes tendrían representación los virreinos de Nueva España, Perú, Santa Fe y Buenos Aires, así como las Capitanías Generales de Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Guatemala, provincias internas, Venezuela, Chile y Filipinas. Los diputados serían uno por cada capital cabeza de partido de estas diferentes provincias.

Atendiendo al mandato de este real decreto, emitido en la Real Isla de León el 14 de febrero de 1810, se celebró el siguiente 17 de abril cabildo extraordinario en la ciudad de San Juan, para efectuar la elección y el sorteo del diputado que debería ostentar la representación de Puerto Rico ante las Cortes que habría de celebrar la nación. Tal como estaba ordenado, el acto tuvo lugar en el ayuntamiento de la capital, nombrándose primero tres individuos naturales de la provincia que estuviesen dotados de probidad, talento e instrucción, y exentos de toda nota desfavorable. Luego, de los tres, por sorteo y a la primera, saldría el diputado.

En la elección, el obispo de la Diócesis, Juan Alejo de Arismendi, obtuvo cinco votos; el oidor honorario, fiscal de Justicia y de la Real Hacienda, José Ignacio Valldejuli, cuatro; el presbítero Antonio Sánchez, tres; el doctor Manuel García, uno; el doctor Nicolás de Quiñones, uno; Diego Pizarro, teniente del regimiento fijo de la plaza, dos; el doctor Jacinto Santana, uno; y Ramón Power, teniente de navío de la Real Armada, siete votos. Tras la elección, se acordó proceder al sorteo de los tres que obtuvieron mayor número de votos (el obispo, el oidor honorario y el marino de guerra), e introducidas las boletas en una jarra, dentro de bolas de madera para la mayor legalidad, movidas bastantes ocasiones por los señores que componen este acuerdo y presentada la jarra en el lugar del señor alcalde ordinario y presidente, éste sacó una de las tres bolas introducidas, y sacada la boleta que encerraba, leída en alta voz, contenía el nombre [de] Ramón Power, a

quien el ayuntamiento dio por electo diputado de Cortes para la representación de esta isla (16).

El gobernador, intendente y capitán general determinó entonces mandar detener la corbeta de guerra española *Príncipe de Asturias*, correo que iba a zarpar para España, con el fin de que el diputado electo se transportase con la brevedad que el Supremo Consejo de Regencia había encargado. Power partió rumbo a Cádiz con el testimonio de su elección y los poderes del Ayuntamiento que lo eligió; así como con las instrucciones que le entregaron, además del Ayuntamiento de la ciudad de San Juan, los de la villa del Señor San Blas de Yllescas de Coamo, de la villa de La Aguada y de la villa de San Germán, sobre los asuntos que entendieran deberían promoverse en las Cortes. El buque, que se hallaba al mando del teniente de fragata Manuel M.^a Martínez, efectuó la derrota desde Cartagena de Indias, La Habana y Puerto Rico en treinta y un días de navegación, entrando en la bahía de Cádiz, con viento NO fresquito, el miércoles 31 de mayo de 1810 (17).

El 9 de septiembre siguiente, Power figura entre otros diputados electos que ya se hallaban en la ciudad de Cádiz, y se dirigieron a la Regencia para acelerar la reunión de las Cortes, fijando su instalación para el 15 o el 20 del mismo mes, sin más término ni demora por motivo ni acaecimiento alguno; y que las mismas no se celebrasen en la Isla de León, por ser un punto militarmente avanzado y expuesto, sino en el hospicio de la ciudad de Cádiz. En lo tocante a la representación de América, propusieron que los representantes suplentes de sus provincias fuesen naturales de las mismas y elegidos, según fuera posible, a lo establecido en el real decreto de 14 de febrero anterior, de entre los americanos residentes en el momento en Cádiz y en la Isla de León el 12 de septiembre de 1810.

El 14 de septiembre, el Consejo de Regencia mandó que, una vez examinados y aprobados los poderes de los diputados Benito Ramón de Hermida, el Marqués de Villafranca, Felipe Amat, Antonio Oliveros, Antonio Samper y Ramón Power, fuesen éstos los que aprobasen por sí, y en virtud de delegación expresa que hace Su Majestad, los poderes de todos los procuradores de las provincias, ciudades, juntas y demás corporaciones de estos reinos y los de Indias que hayan de asistir a las Cortes (18). El día 15, la Regencia señaló el día 24 para la apertura del Congreso, y así se promulgó por medio de un edicto impreso. Durante los días 18, 19 y 20 se efectuaron las elecciones de los suplentes de diputados por las provincias ocupadas y los dominios de América y Filipinas. En la *Gaceta de la Regencia* del 20 de septiembre, se

(16) CARO DE DELGADO, Aída R.: *Ramón Power y Giralt, diputado puertorriqueño a las Cortes Generales y Extraordinarias de España (1810-1812)*. Imprenta de Manuel Pareja, Barcelona, 1969, p. 229.

(17) Biblioteca de Temas Gaditanos, *Diario marítimo de la vigía de Cádiz*. La corbeta no zarpó del puerto de Cádiz hacia Puerto Rico hasta el 13 de septiembre del mismo año, al mando del teniente de navío Torcuato Piédrola.

(18) *Gaceta Extraordinaria de la Regencia de España e Indias*, domingo 16 de septiembre de 1810.

insertó la resolución de que el Congreso se abriera e instalara el día 24 del corriente. Este mismo día, el Consejo de Regencia tomó la decisión sobre uno de los aspectos más importantes de las Cortes, decretando que se reuniesen en un solo cuerpo no obstante lo dispuesto por la Junta Central sobre la convocatoria de los brazos de nobleza y clero (19). El día 21, la Regencia decidió trasladarse desde Cádiz a la Isla de León para efectuar la apertura de las Cortes; lo que hicieron sus miembros entre esta misma jornada y la siguiente, juntándose en la noche del 22 en las salas capitulares donde verificaron su despacho. El día 23 lo empleó la Regencia en los preparativos para la instalación de las Cortes; acordó y publicó el ceremonial correspondiente y se ocupó detenidamente en dar salida a las dificultades que se presentaron con relación al juramento que debían prestar los diputados.

La composición es lo primero que llama poderosamente la atención de las Cortes Generales y Extraordinarias, pues nunca en la Historia una asamblea legislativa había reunido, en pie de igualdad y de derechos políticos, a los representantes de los habitantes de la metrópoli y a los representantes de sus territorios coloniales, con la pretensión de resolver el destino de regiones tan extensas de Europa, América y Asia, en la consideración de que una es la nación, unos los sentimientos y unos los intereses (20).

Una loable y feliz intención hizo que todos los territorios de la monarquía española estuviesen representados en el Congreso desde el día de su instalación, a pesar de las enormes dificultades que presentaban la distancia geográfica y la guerra que se mantenía con los franceses; lo que impedía la elección y llegada a tiempo a la real Isla de León de los diputados propietarios.

Con tal objeto, se acudió al recurso de la elección de diputados «suplentes» en representación de las provincias españolas ocupadas por el enemigo (23 suplentes), así como de América y Filipinas (30 suplentes), de entre los naturales o domiciliados en los respectivos territorios que se hallasen en la real Isla de León y Cádiz. Para ser electores bastaba con ser naturales de las respectivas provincias y cumplir con determinadas cualidades: ser mayor de veinticinco años, cabeza de familia, soltero, casado, viudo o eclesiástico secular, de buena opinión y fama, hallarse exento de crímenes y reatos, no haber sido fallido ni ser deudor de fondos públicos y no ser, en el momento doméstico, asalariado de cuerpo o persona particular. Mas, para ser elegido, era imprescindible ser residente en la Isla de León o en Cádiz. Tal representación poseería un carácter de interinidad que debería finalizar cuando llegasen los diputados propietarios, elegidos directamente en las correspondientes provincias, que ocuparían el lugar de los suplentes, cesando éstos por suerte.

(19) Archivo del Congreso. Exp., leg. 4, núm. 7.

(20) Edicto y decreto fijando el número de diputados suplentes de las dos Américas y de las provincias ocupadas por el enemigo, y dictando reglas para esta elección. Real decreto del Consejo de Regencia, Cádiz, 8 de septiembre de 1810.

La jornada del 24 de septiembre de 1810 en la Real Isla de León

Después de un largo y complicado proceso de convocatoria que duró dos años, las Cortes generales y extraordinarias se instalaron, sin estamentos, en la Real Isla de León el 24 de septiembre de 1810. En la mañana de tal día, los diputados representantes de todos los territorios que entonces componían la monarquía española, titulares y suplentes, se congregaron a las nueve de la mañana en el salón de la Casa Consistorial, del que salieron procesionalmente hacia la iglesia mayor parroquial de San Pedro y San Pablo, presididos por el Supremo Consejo de Regencia. La carrera estaba cubierta en dos filas por las tropas de la Casa Real y del Ejército acantonado en la isla, lo que dio una especial brillantez al acto; y las calles se hallaban ocupadas por un abundante gentío. El pueblo expresaba con infinitas aclamaciones a la comitiva de ¡viva la nación!, las campanas tañían y, desde azoteas y balcones, se le arrojaban flores y octavillas patrióticas. En el templo celebró la misa votiva del Espíritu Santo el arzobispo de Toledo, Luís de Borbón, y los diputados efectuaron el juramento según los términos acordados previamente. El acto finalizó con el canto del *Te Deum*, que fue acompañado de un saludo general de la artillería efectuado por toda la línea de fortificaciones, así como de los buques de guerra españoles, ingleses y sicilianos, surtos en la bahía, que se encontraban engalanados con las banderas largadas en sus topes (21).

Concluida la ceremonia, regentes y diputados se dirigieron hasta el edificio que se había considerado más a propósito para la ocasión: un pequeño teatro o casa-coliseo de comedias que fue convertido en Salón de las Cortes por el ingeniero de Marina Antonio Prat, quien reformó y arregló el escenario y el patio de butacas, igualándolos, para así conseguir un hemiciclo elíptico, cuyo diámetro mayor era de 26 varas castellanas y el diámetro menor de 14. A la distancia de seis varas de la puerta, el piso se elevaba y existía una barandilla corrida en todo su frente, desde donde empezaba propiamente el salón. En la barandilla existía un resalte a modo de tribuna que se denominó la «barra», en la que deberían situarse quienes hablasen al Congreso o fuesen interrogados por él. En el testero, se situó un solio en el que se colocó el retrato del rey Fernando VII, de tamaño natural, pintado por Juan Ceruti. En el centro del salón, se ubicó una mesa rectangular presidida por la silla del presidente de las Cortes y flanqueada por las sillas de los secretarios. Sobre la mesa existió, únicamente, un simple recado de escribir con unos pocos cuadernillos de papel. Para el acomodo de los diputados, se destinaron tres filas de asientos: una primera formada por pequeños sofás y, detrás de ella, dos de asientos corridos siguiendo la línea del hemiciclo. Todas las filas tuvieron cojines y espaldares de damasco carmesí. También se levantaron dos pequeñas tribunas, una a la derecha y otra a la izquierda, que se nombraron «de las arengas»,

(21) A las cinco de la tarde, la línea y los buques de guerra españoles repitieron el saludo, y otro al ponerse el sol. Aquella noche, hubo en la real Isla de León y Cádiz iluminaciones extraordinarias.

cuya capacidad era de una vara cuadrada, y a las que se accedía por dos escalones. El único adorno existente en el salón consistió en una medalla alegórica de cuatro varas de diámetro, colocada en el techo, representando, en bajorrelieve claro y oscuro, la fuerza de la Nación, por un león que sostenía los dos mundos, desenvainando la espada y en ademán de vengar los ultrajes; mientras la sabiduría presidía, como necesaria, a la administración de la justicia y a la dirección de la fortaleza.

Cuando regentes y diputados efectuaron su entrada en el salón, la numerosa concurrencia que ocupaba las galerías rompió en aclamaciones repetidas. Después de que el presidente de la Regencia pronunciara un breve discurso y exhortara a los diputados al cumplimiento de sus deberes, todos los individuos que integraban el hasta entonces órgano colegiado en el que residía la soberanía se despidieron. Una vez instaladas las Cortes, su actuación primera fue la de elegir el presidente y el secretario, cuyos nombramientos recayeron en el barcelonés Ramón Lázaro de Dou, y en el vallisoletano Evaristo Pérez de Castro, respectivamente. A continuación, y después de leída una breve memoria que la Regencia había dejado, tomó la palabra el diputado por Extremadura, Diego Muñoz Torrero, quien efectuó una exposición del más alto contenido y finalizó comunicando que el diputado Manuel de Luxán traía preparado un trabajo sobre tan importante asunto. Las Cortes convinieron en que se leyera. El texto, prolijamente debatido, sirvió para redactar el histórico primer decreto, que fue aprobado a las once de la noche. Entre otras materias, en éste se resolvió que los diputados, que componían el Congreso y que representaban a la nación española, se declaraban legítimamente constituidos en Cortes Generales y Extraordinarias, en las que residía la soberanía nacional; que reconocían, proclamaban y juraban de nuevo por su único y legítimo rey a Fernando VII de Borbón, declarando nula y de ningún valor y efecto la cesión de la Corona hecha a favor de Napoleón en Bayona, como injusta y violenta, y principalmente por haber sido realizada sin el consentimiento de la nación; que no conviniendo que quedasen reunidos el poder legislativo, ejecutivo y judicial, las Cortes se reservaban el ejercicio del poder legislativo en toda su extensión, y que las personas de los diputados eran inviolables. Fue así como se inició el camino de una profunda regeneración política, fundamentada en los valores universales democráticos inherentes a las revoluciones burguesas.

Al describir lo acontecido en la Real Isla de León el día 24, el diario gaditano *El Conciso* (en su número del miércoles, 26 de septiembre de 1810) insertaba:

«Es incompatible con los límites del Conciso dar una idea de lo ocurrido en este día de gloria: su atención se vería llamada a un mismo tiempo por una infinidad de objetos que se disputarían la preferencia; mira al pueblo y lo ve en posesión de sus derechos, y con el júbilo que es consecuencia de tan deseada adquisición; mira a los padres de la patria y ve que se han olvidado de sí mismos por entregarse de lleno a la salvación del estado, permaneciendo quince horas continuas (que mediaron desde las nueve de la mañana hasta las

doce de la noche) sin alimento ni descanso, y haciendo en la primera sesión, lo que sería trabajo de algunos meses para una asamblea ya organizada. Mira a los enemigos y los encuentra devorados de rabia y desesperación al oír las salvas y ver la iluminación con que se celebraba el día más augusto para la nación española.

»Seres privilegiados de la tierra, que habéis sido testigos del más tierno y majestuoso espectáculo que ha ofrecido la Real Isla de León, el día 24 de setiembre de 1810, decid vosotros si hay palabras para pintar lo que allí visteis, lo que allí oísteis y lo que allí sentisteis».

Ramón Power, testigo directo de la venturosa jornada, en una carta que dirigió al cabildo de la ciudad de San Juan de Puerto Rico, fechada en la Real Isla de León dos días más tarde, escribió:

«Llegó por fin el momento deseado por la Nación y aquel día feliz memorable en que el Pueblo Español se ve en posesión de todos sus derechos. La mañana del 24 del corriente, día prefijado para la apertura del augusto Congreso que va a pronunciar los Decretos para la salvación de la Patria y su futura felicidad, ha sido la de mayor júbilo y entusiasmo patriótico que haya podido enajenar los corazones de todos los Españoles, de ambos mundos, por tan deseada adquisición, y me apresuro a comunicarlo a V.S. Y. congratulándole por tan agradable suceso y anticipándole, igualmente como a todo ese leal y generoso Pueblo representado por mí en este augusto Congreso, los sentimientos de mi particular satisfacción, anhelando vivamente poder desempeñar con la eficacia que deseo el cumplimiento de los sagrados deberes en que me han constituido (...)» (22).

De los 104 diputados que inauguraron las Cortes en la Real Isla de León, el 24 de septiembre de 1810, 57 eran propietarios y 47 suplentes (23). De estos últimos, 28 lo eran por América y Filipinas y 19 por España. El único diputado propietario ultramarino presente en la instalación del Congreso Nacional fue Ramón Power. Los suplentes fueron:

— Por el virreinato de Buenos Aires (Río de la Plata): Francisco López Lisperguer, ministro del Consejo Superior de Indias; Luis de Velasco, teniente coronel de los Reales Ejércitos, y Manuel Rodrigo, capitán de los Reales Ejércitos.

— Por la Capitanía General de Chile: Joaquín Fernández de Leiva, alcalde de Corte de la Real Audiencia de Lima, y Miguel Riesco y Puente, capitán graduado de húsares voluntarios del Río de la Plata.

(22) CARO DE DELGADO, Aída R.: *Ramón Power y Giralt...*, *op. cit.*, p. 131.

(23) Archivo del Congreso de los Diputados. Acta de instalación de las Cortes Generales y Extraordinarias, firmada por Nicolás María de Sierra, secretario de Estado y del Despacho Universal de Gracia y Justicia, y Notario Mayor del Reino.

— Por el virreinato de Nueva Granada (Santa Fe): Juan José Arias Dávila, conde de Puñonrostro, grande de España y coronel de Caballería de los Reales Ejércitos; Domingo Caicedo, abogado de la Real Audiencia de Santa Fe, y José de Mexía Lequerica, oficial de la Secretaría de Estado de Gracia y Justicia.

— Por el virreinato del Perú (Lima): Antonio Suazo, brigadier de los Reales Ejércitos; Dionisio Inca Yupangui, teniente coronel de Dragones; Ramón Feliú, subteniente del Regimiento Fijo de Lima, y Vicente Morales de Duárez, alcalde de corte de la Real Audiencia de Lima (24).

— Por la Capitanía General de Guatemala: Andrés de Llano, capitán de navío retirado de la Real Armada; y Manuel de Llano, coronel del Real Cuerpo de Artillería.

Por la Capitanía General de Venezuela (Caracas): Esteban de Palacios, del Consejo de Hacienda, ministro del Tribunal de Contaduría Mayor de Cuentas, y contador, en comisión de la general, de la distribución de la Real Hacienda; y Fermín de Clemente, abogado de la Real Audiencia de Caracas.

— Por el virreinato de Nueva España (México): Andrés Sabariego, graduado en jurisprudencia en la Universidad de México; Francisco Fernández Munilla, capitán de Infantería retirado de Reales Guardias Españolas; José María Couto, párroco de la Puebla de los Ángeles; José María Gutiérrez de Terán, guardia de Corps retirado; Máximo Maldonado, prebendado de Guadalajara; Octaviano Obregón, oidor honorario de la Real Audiencia de México, y Salvador de San Martín, prebendado de Guadalajara.

Por la isla de Cuba: Joaquín de Santa Cruz, coronel de Infantería de las Milicias de La Habana; y Juan Clemente Núñez del Castillo y Espinosa de los Monteros, marqués de San Felipe y Santiago, grande de España de primera clase.

— Por la isla de Santo Domingo: José Álvarez de Toledo, teniente de navío de la Real Armada.

— Por las islas Filipinas: José Manuel Couto, prebendado de la Puebla de los Ángeles, y Pedro Pérez de Tagle, teniente de Reales Guardias Españolas.

Vicepresidencia de las Cortes y actuaciones parlamentarias

El 25 de septiembre de 1810, se celebraron dos sesiones públicas: una que comenzó a las diez de la mañana, y otra a las siete de la tarde. Abierta la reunión matutina, algunos diputados hicieron ver la necesidad de que hubiese quien sustituyera en sus funciones al presidente de las Cortes, por el motivo que fuese. En conformidad con ello, se procedió a la elección de un vicepresidente, empleándose el mismo sistema que el utilizado en los nombramientos antecedentes. En primera votación, y por una mayoría absoluta de 63 votos, resultó elegido Ramón Power.

(24) También fue elegido, como diputado suplente por Perú, el presbítero Blas Ostolaza, quien no pudo estar presente en la primera sesión de las Cortes ni en las siguientes, hasta que le fue otorgado su poder en la sesión secreta del 11 de noviembre de 1810.

Al estar pendiente la publicación del decreto de instalación de las Cortes, ante los planteamientos efectuados por los diputados de América, los cuales consideraban que este documento no debería remitirse a los territorios de ultramar, sin que fuese acompañado de varias declaraciones a favor de aquellos súbditos, se determinó formar una comisión de diputados, que fue nombrada por el presidente, para que presentase a las mismas su dictamen sobre cómo convendría publicar en América dicho decreto. La comisión estuvo formada por los diputados: Mexía, Lisperguer, Leyva, Inca, marqués de San Felipe, Couto, Palacios, Power, Llano y Toledo. Fue también en esta sesión de la mañana, cuando el diputado puertorriqueño dejó de pertenecer a la comisión que en Cádiz había reconocido los poderes de los procuradores de Cortes que se hallaron presentes en su instalación.

En la sesión de la tarde, los diputados americanos solicitaron que, a la vez que se remitiesen a ultramar los decretos de los días 24 y 25, se acompañaran con declaraciones sobre la igualdad de derechos de los españoles de América con los españoles de Europa; de la extensión de su representación nacional como parte integrante de la monarquía; y de la aplicación de la amnistía u olvido que debería concederse por todos los extravíos ocurridos en las desavenencias de algunos países de América. La discusión que siguió a estas propuestas fue muy viva. Bastantes diputados europeos consideraron que era precipitado adoptar estas medidas en el momento, y que el asunto requería bastante meditación y prudencia. Con el objeto de conciliar las diferentes proposiciones, se terminó acordando aplazar para otro día la proposición de los americanos, y que se procediera a la publicación de los dos decretos requeridos; lo que era de suma urgencia ya que eran conocidos en la Isla de León y Cádiz por la publicidad de las sesiones, y si se retrasaba más su circulación, ocurriría que el contenido de los mismos llegaría por cartas particulares, tanto al resto de España como a América, antes que por los conductos oficiales. De ahí que, se determinara proceder a su inmediata publicación; para lo cual se formó una minuta que, unida al decreto de la mañana del día 25, se envió a la Regencia por mano de un alabardero (que fue el medio que se adoptó para la remisión de todos los oficios, a partir de este momento), para que con el decreto del día anterior se imprimiesen, publicasen y circularasen en España, América y los demás dominios españoles. Los términos aprobados fueron:

«Don Fernando VII, por la gracia de Dios, Rey de España y de las Indias, y en su ausencia y cautividad el Consejo de Regencia, autorizado interinamente, á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: Que en las Cortes generales y extraordinarias, congregadas en la Real Isla de León, se resolvió y decretó lo siguiente:

[Aquí el texto correspondiente].

Las Cortes generales y extraordinarias ordenan que el Consejo de Regencia proceda inmediatamente a hacer imprimir, circular y publicar en España y

América y demás dominios el Decreto de instalación de las Cortes que se hizo y se le comunicó ayer 24 del corriente y, asimismo, el Decreto de la sesión de hoy 25 que ahora se le incluye: previniendo que se cante en todos los dominios de S.M. un solemne *Te Deum* en acción de gracias; se hagan salvas de artillería, en celebridad de tan memorable acontecimiento, y rogativas públicas por tres días, implorando el auxilio Divino para el acierto. Dado en la real Isla de León a 25 de setiembre de 1810. –Ramón Lázaro de Dou, Presidente. – Evaristo Pérez de Castro, Secretario. –Manuel Luxán, Secretario».

El 30 de septiembre de 1810, Power fue nombrado para la comisión encargada de averiguar la verdad del anuncio de una conspiración que se suponía existente en Cádiz contra las Cortes. El 4 de octubre siguiente, fue designado integrante de la Comisión de Guerra; cinco días más tarde, fue elegido miembro de la Comisión que examinará y calificará los méritos de los aspirantes a trabajar en la Secretaría de Cortes; en la sesión secreta del 14 del mismo mes, presentó una fórmula de decreto, que fue admitida a discusión y a votación. Algo alterada sobre el texto original, la propuesta del diputado puertorriqueño fue aprobada por el Congreso, dando lugar al importantísimo real decreto de 15 de octubre de 1810 (Decreto V), titulado «Igualdad de derechos entre los españoles europeos y ultramarinos: olvido de lo ocurrido en las provincias de América que reconozcan la autoridad de las Cortes», cuya lectura aún hoy emociona:

«Las Cortes generales y extraordinarias confirman y sancionan el inconcuso concepto de que los dominios españoles en ambos hemisferios forman una sola y misma monarquía, una misma y sola nación y una sola familia, y que, por lo mismo, los naturales que sean originarios de dichos dominios europeos o ultramarinos son iguales en derechos a los de esta Península, quedando a cargo de las Cortes tratar con oportunidad y con particular interés de todo quanto pueda contribuir a la felicidad de los de ultramar, como también sobre el número y forma que deba tener para lo sucesivo la representación nacional en ambos hemisferios. Ordenan, asimismo, las Cortes que desde el momento en que los países de ultramar, en donde se hayan manifestado conmociones, hagan el debido reconocimiento á la legítima autoridad soberana que se halla establecida en la madre patria, haya un general olvido de quanto hubiese ocurrido indebidamente en ellos, dexando sin embargo a salvo el derecho de tercero. Lo tendrá así entendido el Consejo de Regencia para hacerlo imprimir, publicar y circular, y para disponer todo lo necesario á su cumplimiento. Real Isla de León 15, de octubre de 1810. Ramón Lázaro de Dou, Presidente. Evaristo Pérez de Castro, Secretario. Manuel Luxán, Secretario. Al Consejo de Regencia» (25).

(25) *Colección de los decretos y órdenes que han expedido las Cortes Generales y Extraordinarias desde su instalación en 24 de septiembre de 1810 hasta igual fecha de 1811.* Imprenta Nacional, Madrid, 1813, pp. 9-10.

El día 24 de octubre de 1810, cuando se cumplió el mes que debía durar la presidencia de las Cortes, se eligió como segundo presidente de las mismas al diputado Luis Rodríguez del Monte, miembro de la Armada y representante de la provincia de Betanzos, en segunda votación por 67 contra 27 votos. En la misma sesión, Power resultó reelegido como vicepresidente por mayoría absoluta de 61 votos. El 10 de febrero de 1811, fue nombrado para la Comisión de Comercio y Marina. Cinco días después, dio cuenta al Congreso del juramento de fidelidad y reconocimiento a las Cortes, prestado por el cabildo de la catedral de Puerto Rico, su prelado, clerecía y comunidades religiosas; y leyó una queja de su isla natal, relacionada con la real orden de 4 de septiembre de 1810, comunicada al gobernador y capitán general de la misma, por el anterior Consejo de Regencia de España e Indias, que calificó de bárbara, y la más abusiva y despótica de que hay memoria en los fastos de la opresión americana. Pidió la anulación de la misma y, tras la correspondiente votación, fue aprobada la proposición de Power en todas sus partes.

Además de los ya especificados, las Cortes adoptaron otros acuerdos sobresalientes, tales como el real decreto sobre la libertad de imprenta, del 10 de noviembre de 1810, y la formación de la Comisión Constitucional, el 23 de diciembre de 1810, compuesta por los diputados: Agustín de Argüelles, José Pablo Valiente, Pedro María Ric, Francisco Gutiérrez de la Huerta, Evaristo Pérez de Castro, Alfonso Cañedo, José Espiga, Antonio Oliveros, Diego Muñoz Torrero, Francisco Rodríguez de la Bárcena, Vicente Morales, Joaquín Fernández de Leiva y Antonio Joaquín Pérez.

Otra relevante resolución, expedida también en la Isla de León, el 9 de febrero de 1811 (Decreto XXXI), en conformidad con la de 15 de octubre próximo anterior, fijó en su art. 1.º que en todas las Cortes nacionales, que en adelante se celebraran, debería existir una representación igual en el modo y en la forma de la parte americana de la monarquía que la que se estableciera en Europa; y que sobre las bases de esta perfecta igualdad, la Constitución debería arreglar esta representación nacional.

En la sesión secreta del 10 de enero de 1811, los diputados acordaron trasladarse a la ciudad de Cádiz para continuar en ella sus tareas, habilitándose para ello la iglesia del Oratorio de San Felipe Neri. El diputado puertorriqueño permaneció en la villa de la Real Isla de León hasta el 20 de febrero de 1811, fecha en la que las Cortes Generales y Extraordinarias dieron por finalizados sus trabajos en la misma, pasando seguidamente a la vecina ciudad de Cádiz. Antes de abandonar la Isla de León, el 18 de febrero, Power fue nombrado para redactar el proyecto de reglamento sobre el ramo de correos.

Ya en Cádiz, el diputado puertorriqueño perteneció a la comisión encargada de examinar las proposiciones de los diputados Argüelles y Alcocer, relativas al comercio de negros (sesión del 20 de abril de 1811). El 7 de mayo siguiente, recibió el nombramiento para la comisión especial que debía ocuparse en proponer los medios de socorrer las fuerzas sutiles, que desempeñaban un papel de gran importancia en la defensa de la Isla de León y Cádiz, bloqueadas por las tropas napoleónicas.

Uno de los aspectos más relevantes de Power como diputado en las Cortes Generales y Extraordinarias fue la larga prueba de fuerza que mantuvo para intentar que Salvador Meléndez dejara de ser gobernador de Puerto Rico; con el que tuvo enfrentamientos desde su elección como vocal de la Junta Central, según se ha detallado con anterioridad, lo que acarrearía disgustos muy serios al diputado. La tensión entre ambos se agudizó a partir del 14 de mayo de 1811, cuando las Cortes aprobaron la proposición de Power relativa a que una comisión informase al Congreso, tras examinar todos los recursos presentados contra el gobernador por los vecinos portorriqueños, si había o no necesidad de relevarlo inmediatamente del mando (26). En la sesión secreta del 8 de julio, el diputado hizo presente a las Cortes que el gobernador había impedido, en el ayuntamiento de San Juan, la comunicación de sus oficios a los demás de la isla; y que los hermanos del gobernador, José y Luis, conocedores de la moción que había presentado el 14 de mayo, y que la misma había sido admitida por el Congreso, habían representado contra él ante el Consejo de Regencia. Considerando Power que había sido ofendido en su honor, pidió que se leyesen en público las copias de las cartas y los demás papeles que había presentado; pero se resolvió que no y, por unanimidad, se decidió para satisfacción de dicho señor, que las Cortes estaban satisfechas de su conducta, y que quedase expedita su comunicación con todos los ayuntamientos de la isla.

En la sesión del 20 de agosto de 1811, el diputado volvió a dirigirse a las Cortes para defenderse de un papel impreso en la ciudad de Cádiz, titulado: «Primeros sucesos desagradables en la isla de Puerto Rico, consecuente a la formación de la Junta Soberana de Caracas», con el que se pretendía desacreditarlo de forma malintencionada, al acusarlo de que su «Representación del diputado en Cortes de la isla de Puerto Rico» (que él mismo había mandado imprimir en Cádiz, el 15 de febrero del mismo año) no había corrido en la Península y sí en América, calificando su conducta de «misteriosa». En su extensa exposición al Congreso, Power justificó su conducta invitando al público imparcial a que juzgase sus acciones (27). Dos días después, el diario gaditano *El Redactor General* publicaba, bajo el título de «Primeros sucesos desagradables de la isla de Puerto Rico», un artículo en el que defendía al gobernador y hostigaba al diputado, quien era acusado de atacar cruelmente la reputación de Meléndez y ofenderlo sin piedad (28).

El *Redactor General* notició, a principios de octubre de 1811, sobre la «Representación del gobernador y capitán general de la isla de Puerto Rico, pidiendo à S.M. que se dé cuenta, en sesión pública y no secreta, de las quejas

(26) Salvador Meléndez poseía un carácter autoritario y tuvo que enfrentarse a la expansión revolucionaria procedente de Venezuela. La Gaceta de Caracas le denominó «el bajá de Puerto Rico». Vid.: CRUZ MONCLOVA, Lidio: *Historia de Puerto Rico (siglo XIX) I. 1800-1868*, Editorial Universitaria. Universidad de Puerto Rico, Puerto Rico, 1952, pp. 26 y ss.

(27) *Diario de las Discusiones y Actas de las Cortes*, tomo séptimo, Imprenta Real, Cádiz, 1811, pp. 447-452.

(28) El *Redactor General* del jueves 22 de agosto de 1811, núm. 69, Imprenta del Estado Mayor General, Cádiz, pp. 261-262.

promovidas contra su opinión y conducta por el diputado en Cortes de aquella isla», en la que su autor detallaba los acontecimientos ocurridos en Puerto Rico a partir de la proclamación de la independencia de Caracas; la llegada de algunos individuos desde la misma; las disposiciones que, al respecto, adoptó Salvador Meléndez; sus diferencias con el obispo Juan Alejo de Arizmendi; la referida real orden de 4 de septiembre de 1810, en la que la Regencia le autorizaba con toda la amplitud de facultades para remover empleados, detener y confinar personas para garantizar la seguridad pública; la reclamación que contra ésta efectuó Power el 15 de febrero de 1811; la anulación de ésta por el Congreso en la misma fecha; la infructuosa pretensión del diputado puertorriqueño para que la Regencia separara al gobernador del cargo y el intento que llevó a cabo con el objeto de que fueran las Cortes las que lo hicieran. La noticia periodística finalizaba citando cómo el gobernador refería las diferencias personales que había mantenido con el diputado; la apología de su conducta en medio de las circunstancias difíciles en que se hallaba y la conclusión que efectuaba pidiendo a las Cortes que, en sesión pública, se oyesen los cargos que se le imputaban, y que también las mismas pronunciaran públicamente la determinación que adoptasen (29).

El 25 de octubre siguiente, en sesión secreta, trató Power sobre una representación que, en el día anterior, habían dirigido a las Cortes varios individuos de la ciudad de San Juan de Puerto Rico, en solicitud de que el gobernador continuase en el mando de la isla; y pidió que dicha exposición, y los documentos que la acompañaban pasase a la comisión parlamentaria encargada de evaluar el informe; que ésta lo despachara a la mayor brevedad, y que el asunto se tratase en público. Fue acordado que los documentos pasasen a la comisión que entendía en el asunto.

En la sesión pública del 24 de enero de 1812, Power leyó un papel en el que informaba de dos representaciones: una del ayuntamiento de la ciudad de San Juan de Puerto Rico y la otra del síndico procurador general del común, en las que se recogían muy graves acusaciones acerca de la conducta del gobernador de la isla. El diputado pidió a la cámara la pronta remoción y residencia de este jefe, en términos tales, Señor, que deben llamar, muy seria y detenidamente, la atención de V.M. y rogó que pasasen dichos documentos a la comisión especial que atendía en tal asunto, y que lo resolviera a la mayor brevedad posible. Ésta emitió su dictamen, con el que se conformaron las Cortes el 18 de febrero siguiente, resolviendo que se pasara todo el expediente a la Regencia para que determinara lo conveniente. Power fracasó en su intento, y Meléndez no fue removido de su cargo, en el que continuó hasta el 24 de marzo de 1820. Del ejercicio despótico del poder que ejerció en aquellos tiempos, es buena muestra el manifiesto y vindicación de agravios que se imprimió en la isla de Cuba en 1812: un opúsculo de 82 páginas, redactado por José Antonio Rius, alcalde de la villa de San Francisco de la Aguada, en

(29) El *Redactor General* núm. 115, lunes 7 de octubre de 1811, Imprenta del Estado Mayor General, Cádiz, p. 445.

uso de la libertad de imprenta decretada por las Cortes en la real Isla de León, en noviembre de 1810, donde denunciaba la opresión y la arbitrariedad que había sufrido por parte del gobernador de Puerto Rico (30). También el propio diputado sufrió directamente las iras de Meléndez, ya que éste mandó retener y aplicar a otros objetos las dietas que le remitía a Cádiz su Ayuntamiento de San Juan. Power tuvo que quejarse a la Comisión de Dietas de las Cortes, la cual dictaminó, en la sesión secreta del 31 de agosto de 1812, que se diese orden por medio de la regencia al gobernador de Puerto Rico, para que con ningún pretexto (*sic*) se entrometa a disponer de las cantidades que aplique el ayuntamiento al pago de las dietas del Sr. Power, haciendo que se pongan a disposición del ayuntamiento y junta municipal de propios las que pasó a la Tesorería de provincia, bajo la más estrecha responsabilidad.

El 2 de julio de 1812, apareció en el periódico *El Redactor General* un artículo comunicado, publicado por suplemento, bajo el lema del «Ave-riguador patriota», en el que se vertían imputaciones calumniosas al diputado puertorriqueño (31). En la sesión pública de las Cortes del 4 de julio, Power informó al Congreso sobre lo aparecido en el impreso infamatorio de dos días atrás, que calificaba de «libelo» y con el que se había pretendido desacreditarlo. Considerando su honor en entredicho, y asegurando su honestidad e inocencia, solicitó a las Cortes que se le permitiera retirarse mientras vindicase su honor, ante las dudas que hubieran podido surgir en la opinión pública. Se opuso tajantemente a ello el conde de Toreno, quien expresó que si se consintiera en dejar abandonar el Congreso a todo diputado que fuera calumniado, se estaría en manos de cualquier malintencionado que podría, así, suspender de todas sus funciones al que se le antojase. La propuesta de Power no fue aceptada a votación. El diputado puertorriqueño denunció el papel ante la Junta de Censura y, simultáneamente, suplicó a la Regencia de las Españas que, en el caso de existir quejas contra él como diputado, se sirviera pasarlas a las Cortes, para solicitar ser juzgado en conformidad con el artículo 128 (título III, capítulo 6.º) de la Constitución (32).

(30) RIUS, José Antonio: *Manifiesto a los habitantes de la isla de San Juan Bautista de Puerto-Rico, y pública vindicación de los agravios inferidos por su gobernador, intendente y capitán general, brigadier don Salvador Meléndez a don José Antonio Rius, alcalde de primer voto de la villa de S. Francisco de la Aguada, y vocal electo últimamente de la junta provincial para asegurar la libertad y contener abusos de imprenta en la misma isla*. Imprenta de don Antonio J. Valdés, La Habana, 1812. El gobernador Meléndez privó de su jurisdicción al alcalde de la villa de la Aguada, lo mandó arrestar y terminó expulsándolo de la isla, enviándolo a Cuba.

(31) *El Redactor General* núm. 384, jueves 2 de julio de 1812, suplemento, Imprenta del Estado Mayor General, Cádiz.

(32) Art. 128. «Los Diputados serán inviolables por sus opiniones, y en ningún tiempo ni caso, ni por ninguna autoridad podrán ser reconvenidos por ellas. En las causas criminales, que contra ellos se intentaren, no podrán ser juzgados sino por el tribunal de Cortes, en el modo y forma que se prescriba en el reglamento del gobierno interior de las mismas. Durante las sesiones de las Cortes, y un mes después, los Diputados no podrán ser demandados civilmente, ni ejecutados por deudas».

El 20 del mismo mes de julio, el «Averiguador patriota» volvió a escribir a la prensa, apareciendo su artículo el día 24 (33). En el mismo, acusaba a Power de estar agitado de resentimientos contra el gobernador, de reunir cargos contra él y de tener abandonadas sus funciones parlamentarias, que había reducido a intentar su remoción del cargo. El día 25, el diputado por Puerto Rico contestó, enviando un comunicado al redactor del mismo periódico que se publicó como suplemento en el diario del día 28 (34). Power calificó los textos de su oponente de parciales y llenos de injurias y falsedades; trató sobre los atentados cometidos por el gobernador contra el alcalde Ruiz y de su actitud ante los regidores del Ayuntamiento, y finalizó rogando al averiguador patriota que, sin mayor demora, le acusara ante el Tribunal de Cortes, que era el único que podía juzgarlo.

El 1 de agosto, el averiguador patriota se dirigió de nuevo al *Redactor General*, atacando otra vez al diputado, al que recriminaba la injusticia que cometía al querer desacreditar al gobernador de Puerto Rico y aspirar a su destrucción (35). El 15 de este mes, el averiguador patriota acudió de nuevo a la prensa, en defensa de la conducta de Meléndez, utilizando un lenguaje críptico con graves insinuaciones, terminando con que en los tribunales se arreglará el negocio (36). El 25 de agosto, Power otorgó un poder notarial a favor de Ulpiano de la Carrera, agente de negocios de ultramar, para que lo defendiese en la causa que tenía promovida sobre ofensas y calumnias que se le habían irrogado en un papel público (37). En la sesión secreta del 19 de febrero de 1813, el Congreso resolvió que la denuncia efectuada contra Power por Tomás Casado, como apoderado de Salvador Meléndez Bruna, de un artículo comunicado al *Redactor General*, pasase a la Comisión de Justicia para su dictamen.

Otras actuaciones destacadas de Power como diputado fueron sus propuestas para que se ayudase a la familia del reconquistador de la isla española de Santo Domingo, y para que se elevase el rango de ciudad a la villa de San Germán en la isla de Puerto Rico.

En la sesión pública del 25 de abril de 1811, presentó una proposición (que pasó a la Comisión de Premios) para que, en atención á los heroicos y eminentes servicios hechos a la Patria en nuestra gloriosa revolución, se atendiera con una pensión, sobre los fondos de América, a los familiares del brigadier Juan Sánchez Ramírez, quien había fallecido recientemente dejando a los suyos casi en la indigencia. La citada comisión leyó su dictamen en la

(33) El *Redactor General* núm. 406, viernes 24 de julio de 1812, Imprenta del Estado Mayor General, Cádiz, pp. 1.597 y 1.598.

(34) El *Redactor General* núm. 410, martes 28 de julio de 1812, suplemento, Imprenta del Estado Mayor General, Cádiz.

(35) El *Redactor General* núm. 421, sábado 8 de agosto de 1812, suplemento, Imprenta del Estado Mayor General, Cádiz.

(36) El *Redactor General* núm. 454, jueves 10 de septiembre de 1812, Imprenta del Estado Mayor General, Cádiz, pp. 1.793 y 1.794.

(37) Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Protocolos Notariales, Notaría núm. 19 (Ramón García de Meneses), Protocolo 4.587, fols. 1.041-1.041 v.

sesión del 28 de junio del mismo año. A la viuda, Josefa del Monte Pichardo, se le concedió la viudedad correspondiente al empleo de mariscal de campo; a Juana, la hija de dieciséis años, una pensión sobre los fondos de América; a su hijo, José Sánchez Ramírez, una colocación correspondiente del modo que haya lugar, y a toda la familia se le adjudicó la casa que fue del general francés Ferrand.

En la sesión del 19 de diciembre de 1811, Power efectuó una exposición en la que refirió la antigüedad, servicios y privilegios de la villa de San Germán, y propuso que, atendiendo al mérito de sus vecinos, el Congreso se dignase conceder a la villa el título de «muy noble y muy leal ciudad» (38). Admitida a discusión la propuesta, se mandó pasar a la Comisión de Premios. Ésta informó al respecto, el 14 de enero de 1812, que se remitiera al Consejo de Regencia la exposición de Power, para que informase sobre el asunto. En la sesión pública del 1 de mayo del mismo año, la comisión presentó su dictamen, conformándose con el parecer de la Regencia y, no encontrando méritos suficientes para que se accediera a la solicitud, propuso que se declarase no haber lugar a ella. Entonces, el diputado portorriqueño presentó un papel en el que expuso los méritos que poseía la expresada villa para recibir los honores solicitados. Se entabló una discusión al respecto, apoyando varios diputados la solicitud de Power; pero preguntadas las Cortes primero si se otorgaba a la villa de San Germán el título de ciudad, resolvieron que no se le concedía, con lo que no hubo oportunidad de votar si se distinguía o no con los timbres de «muy noble y muy leal».

Enfermedad, muerte e inhumación

El marino y político puertorriqueño falleció en la ciudad de Cádiz el 10 de junio de 1813 (año sexto de la gloriosa lucha del pueblo español contra la tiranía), a los treinta y ocho años de edad, en su domicilio de la calle del Molino, 49 (actual calle de Adolfo de Castro) donde figuraba empadronado. Murió víctima de la epidemia de fiebre amarilla: el vulgarmente llamado «vómito negro o prieto», que ya había asolado la bahía gaditana y sus alrededores en los años antecedentes de 1800, 1804 y 1810. La «calentura amarilla» acometió estas tierras siempre durante el verano y el otoño, siendo más contagiosa en el estío. Su duración, desde el primer acometimiento hasta su terminación, era de unos cien días de promedio.

Las medidas preventivas adoptadas, cuando comenzaban a manifestarse los primeros casos de la fiebre, eran las de aislar a los enfermos en sus domicilios y que se ocuparan de los mismos sólo los que ya hubiesen padecido el contagio, prohibir las visitas a los enfermos, así como que éstos permaneciesen en las posadas y demás casas públicas, y advertir a parroquias y conventos que no auxiliaran espiritualmente más que a los que habían pasa-

(38) En el momento, no existía en la isla de Puerto Rico otra ciudad que la capital.

do la epidemia. Incluso llegaron a proscribirse las rogativas, funciones de iglesia, procesiones, y demás manifestaciones religiosas de carácter público así como toda actividad donde hubiese concurrencia de personas, llegándose al cierre de teatros e, incluso, de los templos, escuelas y amigas. Los hospitales y lazaretos se evitaban en todo lo posible, si bien se ingresaban en ellos a los desvalidos y a aquellos que no tuviesen quien les asistieran. A las embarcaciones, y a los que en ellas llegaban, se les imponían cuarentenas o aislamientos durante un tiempo. La cuarentena rigurosa era la que obligaba, según su nombre indica, al aislamiento por cuarenta días.

Para evitar el contagio, se utilizaban fumigaciones con gas sulfúreo o con gas ácido nítrico, antes que con gas ácido muriático. Lo más común fue quemar pólvora en los cuartos y en las casas de los enfermos, o un poco de azufre bien molido, cerrando los aposentos durante cuatro o más horas, bastando un escrúpulo de azufre para una habitación de cinco a seis varas cuadradas. Se realizaban fumigaciones obligatorias de todas las viviendas, manzana por manzana y barrio por barrio; así como la purificación de las embarcaciones.

Cuando alguien fallecía de fiebre amarilla, se quemaban las ropas y demás enseres del difunto; se desinfectaba o purificaba completamente la habitación; se deshacían los colchones y se lavaba su lana, extendiéndose todo sobre cordeles o sillas, y se cerraba el cuarto donde se prendía fuego al azufre. Normalmente, los jergones de paja se tiraban y se quemaban.

Los facultativos, al no conocer el principio del contagio y las claves de su propagación, eran plenamente conscientes de que no podían sanar a los enfermos y que lo único que les quedaba era curar; es decir, cuidar a los pacientes. En el plano fisiológico, lo usual fue excitar el sudor y el vómito, y promover las evacuaciones. Si bien no existía consenso al respecto, existiendo quienes no recomendaban excitar los sudores ni aplicar laxantes, lavativas o purgantes. Lo común fue dar al enfermo un emético, muy al principio, y a los que tenían fuerzas, mucha quina; estimulantes aplicados exteriormente; lavativas para evacuar los intestinos, y usar opio para contener los vómitos. La quina o cascarilla, procedente de la corteza del quino, se utilizaba como medicamento febrífugo, tónico y antiséptico. Se empleaba para ser ingerida en forma de polvo, extracto, tintura o jarabe y, al exterior, en infusión o cocimiento para el lavado de heridas y úlceras. Como vomitivo se utilizaba un antimonial, compuesto de grano y medio de tartarite de potasa antimoniado y ocho granos de tartarite acídulo de potasa (chemor de tártaro), disueltos en ocho onzas de agua destilada; del que se daba al enfermo dos cucharadas cada seis minutos, hasta que tuviese ganas de vomitar; en cuyo caso se le ayudaba con agua tibia. Como alternativa al emético antimonial, se podía dar al enfermo un emético oleoso, compuesto de dos onzas de oximiél escilítico e igual cantidad de aceite de almendras dulces. Una vez que el emético promovía los vómitos, éste era mantenido; pero se administraba, además, cada dos o tres horas, un pocillo de tintura de quina mezclada con éter sulfúrico, en la correspondencia de a cada libra de tintura de quina un dracma de éter.

Luego que pasaban los efectos del emético, se daba al enfermo una taza de buen caldo y una copita de vino (el que más le gustase), y a la hora, un dracma de quina desleída en medio pocillo de agua y, sobre la quina, una copita de vino con medio bizcocho. A la hora y media, otra taza de caldo y, al mismo intervalo de tiempo, cuatro escrúpulos de quina. Este régimen de caldo y quina se continuaba a razón de cada tres horas caldo y cada tres horas quina, aumentando paulatinamente la quina hasta alcanzar media onza de polvo en cada toma. Como muchos enfermos no llevaban bien la quina, y la vomitaban, se añadía al polvo de ésta desleída en agua dos dracmas del jarabe del meconio (opio), solo o mezclado con éter sulfúrico, que se daba hasta que el estómago del paciente retuviese la quina. Solía ser mejor para el enfermo tomar un cuarto o un sexto de grano de opio disuelto en agua de canela, seis u ocho minutos antes de tomar la quina, que así era mejor recibida por el estómago.

Las lavativas eran de agua salada o de vino emético, y, cuando el vientre era más perezoso, de agua salada mezclada con agua dulce, vinagre o aceite. También se aplicaban sinapismos o cataplasmas (tópico hecho con polvos de mostaza y agua) en las plantas de los pies, pantorrillas, muslos, brazos, boca del estómago, etc. Con este mejunje de uso externo y local, de consistencia blanda, y que se aplicaba sobre todo caliente, se conseguían efectos calmantes. Cuando, en bastantes ocasiones, los enfermos sufrían retención de orina se extraía con la sonda elástica.

En el plano psíquico o afectivo, se intentaba elevar la moral del enfermo, alejando su mente de pensamientos tristes y del temor a la muerte; por lo que se recomendaba evitar el ir y venir del viático, y realizar los entierros lo más disimuladamente posible. En la convalecencia, el uso de la cerveza se comportó como un excelente remedio.

Cádiz y las localidades de su entorno se encontraban muy bien atendidas por los facultativos con que contaban y por la elevada cualificación general de los mismos, ya que la mayoría se habían formado en el Real Colegio de Cirugía de la Armada, origen en España de la medicina y cirugía modernas (39). La epidemia del año 1800 fue extraordinariamente rigurosa hasta el punto de que de las 57.499 personas que permanecieron en la ciudad, enfermaron 48.520, librándose tan sólo 8.979. Curaron 40.776 y 7.387 murieron: 5.810 varones y 1.577 mujeres. Achacosos quedaron 357. A los fallecidos hay que sumar los 1.128 que murieron en el hospital de la Segunda Aguada, en los buques armados que estaban en la bahía, y los miembros del Ejército aquí acantonado; con lo que el total de fallecidos alcanzó a ser de 8.515. Como los médicos existentes en Cádiz no pudieron dar abasto a tantos enfermos, se echó mano de los colegiales, de los que llegaron a morir la cuarta parte de los existentes (40). Del decaimiento que sufrió la ciudad, en los años

(39) La prestigiosa institución es la antecesora directa de la actual Facultad de Medicina de la Universidad de Cádiz, donde en el siglo XX se formaron muchos médicos portorriqueños.

(40) Muchos habitantes de Cádiz buscaron entonces la salvación alejándose del foco epidémico y marcharon a los lugares circunvecinos donde la burguesía mercantil gaditana tenía

finales del siglo XVIII y primeros años del siglo XIX, es buena muestra la comparativa entre el padrón de 1786, consistente en 71.499 habitantes, y el padrón de 1801, con 54.899 habitantes.

En los brotes siguientes a la terrible epidemia de 1800, que no alcanzaron su enorme virulencia, la enfermedad incidió más en los forasteros, en los varones y en las personas de «carácter melancólico». Las razones de la menor incidencia fueron debidas a que quienes habían pasado la enfermedad con anterioridad se hallaban inmunizados; a las lecciones aprendidas y a las nuevas y rigurosas medidas preventivas que se tomaron a partir de entonces. A ello coadyuvó, en gran manera, la literatura médica generada por eminentes facultativos que se enfrentaron en estas tierras al vómito negro (41).

La epidemia de 1813 comenzó a manifestarse en la ciudad de Cádiz en el mes de junio. Las informaciones que poseemos de la misma son escasas, por cuanto que se intentó ocultar todo lo posible para evitar una desbandada de la población. Oficialmente no se confirmó la existencia de la epidemia hasta mediados del mes de septiembre. En ella fallecieron, además del diputado por Puerto Rico, otros parlamentarios eminentes como Mexía Lequerica, Capmany, Manuel de Luxán y Vega Infanzón. El rebrote de la fiebre amarilla y su virulencia provocaron que las Cortes se viesan obligadas a salir de la ciudad de Cádiz y regresar de nuevo a la Isla de León, en unión de la Regencia del Reino, las Secretarías de Estado y del Despacho, y el Consejo de Estado, con sus oficiales y dependientes.

Ramón Power murió bajo disposición testamentaria de su fuero militar, otorgada en la ciudad de Cádiz el 24 de mayo del mismo año, dejando nombrados para ejecutores de su última voluntad a su madre, al presbítero Ramos de Arispe, diputado en Cortes por la provincia de Coahuila en Nueva España y a Esteban de Ayala. Lamentablemente, el documento aún no se ha localizado, no obstante las amplias gestiones efectuadas (42). El día de su fallecimiento, según el parte de sanidad, correspondiente que se leyó en las Cortes en la jornada siguiente, en la ciudad de Cádiz fueron enterrados nueve cadáveres (43).

campos y fincas de recreo. Se produjo una auténtica desbandada hacia la Isla de León, Chiclana, Puerto Real, el Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, con el fin de preservarse de la epidemia o de conseguir la sanación del mal.

(41) GONZÁLEZ, Pedro María: *Disertación médica sobre la calentura maligna contagiosa que reinó en Cádiz el año de 1800*. «Medios más adecuados para preservarse de ella y de otras enfermedades contagiosas y pestilencias», Imprenta de Manuel Ximénez Carreño, Cádiz, 1801. ARÉJULA, Juan Manuel: *Breve descripción de la fiebre amarilla padecida en Cádiz y pueblos comarcanos en 1881, en Medinasidonia en 1801, en Málaga en 1803 y en esta misma plaza y varias otras del Reyno en 1804*. Imprenta Real, Madrid, 1806.

(42) RAVINA MARTÍN, Manuel: *Las Cortes de Cádiz y el protocolo Notarial*. Consejería de Cultura y Medio Ambiente. Junta de Andalucía, Cádiz, 1991, p. 18.

(43) El *Redactor General* núm. 728 del sábado 12 de junio de 1813, Imprenta Tormentaria, Cádiz, p. 2.947.

Fue el diputado Ramos de Arispe el que informó al Congreso, el 10 de junio, que el diputado Power estaba agonizando (44). Al día siguiente, en unión de Esteban de Ayala, Ramos de Arispe avisó a las Cortes que había fallecido el que fuera diputado propietario por la isla y provincia de Puerto Rico, y capitán de fragata de la Armada nacional. El sábado día 12, la prensa diaria recogía, sucintamente, la noticia y el enterado de las Cortes: «Don Esteban Ayala participa a las Cortes haber muerto en su casa el señor diputado Power» (45). En el mismo periódico del martes 15 de junio, se informaba el acuerdo del Congreso sobre la propuesta efectuada por Ramos de Arispe, en la sesión del día anterior, para honrar la memoria del difunto, efectuada en los términos siguientes:

«Deseando como albacea del difunto Sr. D. Ramón Power, Diputado de Puerto Rico, que se verifique su funeral con la mayor decencia posible, pido a V.M. sea servido dispensar la Ordenanza, en cuanto prohíbe que se hagan honores militares en la Corte, sin licencia expresa del Soberano, a fin de que se le pueda hacer los que le corresponden como Capitán de Fragata de la Armada Nacional» (46).

En consecuencia, los diputados secretarios, en oficio del día 15, trasladaron al secretario de Estado y del Despacho de Guerra y a las autoridades del Departamento de Marina tal dispensa. Fue así como, en el funeral del difunto Power, le fueron efectuados los honores correspondientes a su rango y empleo. Sus restos mortales fueron conducidos al cementerio de San José, extramuros de la ciudad de Cádiz, donde quedaron sepultados. Posteriormente, en el mismo camposanto, fueron trasladados al mausoleo que se construyó en 1865 para albergar los restos de los diputados en las Cortes Generales y Extraordinarias.

Ramos de Arispe y Esteban de Ayala, como albaceas testamentarios de Ramón Power, dieron poder a favor de Antonio Micón, procurador de la Real Isla de León, para que los representase y continuara con el pleito que el difunto tenía pendiente en el Tribunal de Marina del departamento con el brigadier de la Armada nacional José Meléndez Bruna (47).

Exhumación y traslado de los restos mortales

Recién instalada la Segunda República española y durante su Gobierno provisional, el nuevo alcalde de la ciudad de Cádiz, Emilio de Sola y Ramos,

(44) *Diario de Sesiones*.

(45) *El Conciso* núm. 12, 1.^a página. El laconismo de la noticia obedecía al interés existente por no dar publicidad a la epidemia.

(46) *Diario de Sesiones*.

(47) Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Protocolos Notariales, Notaría núm. 9 (Juan José Rubio), Protocolo 1.713, fols. 477 y 478.

propuso el 30 de abril de 1931 al pleno municipal que se trasladasen los restos de los diputados doceañistas a la cripta del oratorio de San Felipe Neri, que era monumento nacional; lo que ya se había intentado en los años 1910 y 1911, y para lo cual se había obtenido autorización del Ministerio de la Gobernación a principios de 1912. El proponente, quien consideraba que había llegado el momento de cumplir esta deuda de honor para aquellos ciudadanos ejemplares de memoria imperecedera, recibió la aprobación unánime de sus compañeros de corporación, lo que se llevó a cabo el jueves 28 de mayo de 1931 (48).

Tal día, desde el toque de diana a la puesta del sol, se disparó un cañonazo cada media hora, siendo un total de 21 salvas. De acuerdo con los actos previstos, a las 10:30 horas de la mañana, el alcalde acompañado de varios tenientes de alcalde y funcionarios municipales se trasladaron al cementerio y, con la debida autorización del Gobierno y de la autoridad eclesiástica, procedieron a la exhumación de los restos de los que en vida fueron diputados de las Cortes (49): Juan José Guereña (México, 10-octubre-1813), Andrés Ángel de la Vega Infanzón (Asturias, 15-octubre-1813), Vicente Morales Duares (Perú, 2-abril-1812), Manuel de Luxán (Extremadura, 30-octubre-1813), Fermín de Clemente Francia (Venezuela, 4-marzo-1845), Francisco Fernández de la Serna (Ávila, 9-abril-1923), José Cerero y Montero (Cádiz, 15-octubre-1813), Francisco Gómez Fernández (Sevilla, 15-octubre-1813), Manuel de Aróstegui (Álava, 7-noviembre-1813), Vicente Terrero Monasterio (Cádiz, 19-junio-1825), Antonio Samper (Valencia, 21-mayo-1812) y Ramón Power (Puerto Rico, 10-junio-1813).

Una vez levantada la correspondiente acta de exhumación, los despojos mortales que se encontraban contenidos en cinco cajas pequeñas fueron introducidos en otra caja mayor, que fue trasladada al salón de sesiones municipales convertido en capilla ardiente. A su llegada, la urna fue colocada sobre un catafalco rodeado de cuatro hachones y se cubrió con la bandera nacional; mientras la Compañía de Infantería núm. 67 rindió honores de capitán general. Entre las 12:00 y las 15:30 horas, se permitió el acceso del público a la capilla. A las 16:30 horas, se procedió al traslado de los restos al oratorio de San Felipe Neri, siendo depositada la urna en un armón de artillería.

La procesión cívica estuvo formada por las autoridades civiles, militares y eclesiásticas, corporaciones científicas, centros docentes y culturales, institutos armados, asociaciones obreras y profesionales, prensa diaria, bandas de música, y pueblo en general. La comitiva se dirigió, por el paseo de Canalejas, al monumento levantado en la plaza de las Cortes de Cádiz (hoy plaza de España), para depositar una corona de flores y continuar su camino (por las calles Alcalá Galiano, Columela, Eduardo Dato, Duque de Tetuán y San José) hacia el mencionado templo, en cuya puerta Emilio de Sola pronunció un

(48) Archivo Histórico Municipal de Cádiz, Actas del Ayuntamiento Pleno. Año de 1931, Libro núm. 10.402, Acta núm. 4, punto núm. 6, fols. 136 y 137.

(49) Después de sus nombres figuran, entre paréntesis, la representación por la que fueron Diputados y la fecha de sus respectivos fallecimientos.

emotivo discurso. Seguidamente, hizo entrega de los restos al prepósito de la Congregación del oratorio de San Felipe Neri, padre Francisco Serrano Romero, y al Delegado Provincial de Bellas Artes, Pelayo Quintero Aauri, quedando depositados en la cripta, en una urna funeraria de piedra sobre un pedestal de mármol blanco.

En el acta que se levantó de dicha entrega, firmada por las autoridades asistentes, el secretario del ayuntamiento anotó:

«La ciudad de Cádiz quiso honrar y enaltecer, con tan solemne acto y trascendental ceremonia, la memoria venerada de tan insignes patricios, depositando sus cenizas en el mismo lugar que tan honorablemente escogieron para templo de las Leyes y donde parece que su verbo fulgurante es repetido por los ecos de tan histórico recinto» (50).

Ilustraciones



Carimbo de la Compañía Gaditana de Negros para marcar a fuego a sus esclavos.

(50) Archivo Histórico Municipal de Cádiz, Actas del Ayuntamiento Pleno. Año 1931, Libro núm. 10.402, Acta núm. 8, punto núm. 30, fols. 255-259.



El salvamento del niño don Ramón Power. Pintura de José Campeche Jordán, fechada en 1790.

Se encuentra en la capilla de Belén de la que fue iglesia conventual de Santo Tomás de Aquino, una de las edificaciones más antiguas de Puerto Rico. El convento es, en la actualidad, la sede del Instituto de Cultura Portorriqueña.

Al pie del cuadro, se lee:

«Nafragio del que, por la intercesión de Nra. Sra. de Belén, se libró D. Ramón Power al querer saltar en la Costa de Cantabria de la Fragata *La Esperanza* en un (sic), lancha que de el Puerto de Castro salió a socorrerla de una furiosa tempestad.»

RAMÓN POWER, OFICIAL DE MARINA Y DIPUTADO POR PUERTO RICO...



Casa donde vivió Ramón Power en el Viejo San Juan. Calle Tetuán, núm. 155.
Actualmente, sede del Fideicomiso de Conservación de Puerto Rico.



Reproducción del retrato del diputado por Puerto Rico Ramón Power. Obra, del pintor Federico Godoy, efectuada en 1920. Museo de las Cortes. Cádiz, calle Santa Inés, núm. 9.

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.

EL PUERTO DE SANTA MARÍA Y LA ARMADA REAL DE GALERAS: NOTICIAS INÉDITAS

Esteban MIRA CABALLOS
Doctor en Historia de América

Introducción

Al tiempo del descubrimiento, varias villas y ciudades se disputaron la hegemonía en el comercio colonial. La corona no tardó en mostrar su interés por establecer un férreo monopolio comercial. No faltaban candidatas entre las que estaban bien situadas, localidades como Sevilla, Cádiz, Palos, el Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda. No era una cuestión baladí que la Casa de la Contratación se estableciese en una ciudad o en otra ni que la Armada Real de Galeras tuviese su base en el Puerto de Santa María, Sevilla, Cartagena o Cádiz. Los intereses en juego eran muchos, no sólo económicos sino también sociales, políticos, e incluso, culturales.

Como es bien sabido, el monopolio comercial indiano se inició con el establecimiento de la Casa de la Contratación en Sevilla, por decreto expedido el 14 de febrero de 1503 (1). El objetivo, al obligar a todos los barcos a partir y retornar al puerto de Sevilla, no era otro que blindar el comercio ultramarino, excluyendo del pacto colonial a los extranjeros. Asimismo, se pretendía un eficaz control del comercio colonial, con el objetivo de cobrar todos los impuestos de una empresa que pretendía ser básicamente privada. El sistema monopolístico sevillano funcionó razonablemente bien durante más de dos siglos; pero, obviamente, hubo necesariamente damnificados. Puertos emblemáticos en tiempos colombinos, como Cádiz, Palos o el Puerto de Santa María, se vieron relegados a un segundo plano. En el caso de Palos era obvio que no contaba con las infraestructuras suficientes, pero tanto el Puerto como Cádiz pertenecían al complejo portuario de la bahía y contaban con una larga tradición mercantil y con una capacidad suficiente para haberse erigido en sede del comercio indiano.

En lo que atañe a el Puerto, era éste a finales de la Edad Media una de las poblaciones portuarias más importantes de Andalucía. Poseía un puerto fácil-

(1) HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*. Fondo de Cultura Económica, México, 1979, p. 3. Con motivo del V Centenario de la fundación de la Casa de la Contratación se ha publicado un extenso volumen que analiza los más diversos aspectos de este importante organismo de la administración de las Indias. ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo, y VILA VILAR, Enriqueta (Coords.): *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Universidad, Sevilla, 2003.

mente defendible, astilleros y, además, residía allí una colonia importante de genoveses, siendo una de las escalas preferidas de las galeras italianas (2). Además, los buques que se aprestaban en su puerto contaban con importantes abastos de cereal y vino que se cultivaban en su propio término o se importaban de Antequera, de la campiña jerezana o del reino de Sevilla. En su término se ubicaba, asimismo, una de las mejores salinas de toda la Península, lo que unido a la existencia de una clase comercial considerable, así como de una colonia de genoveses le permitió mantener una intensa actividad (3).

Dada su importancia, jugó un papel destacado en tiempos colombinos, siendo lugar de apresto y partida de expediciones como la de Alonso de Ojeda (1499) y la de Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa (1504) (4). Con posterioridad, tras el establecimiento del monopolio sevillano, mantuvo una cierta pujanza mercantil a la sombra de Cádiz. Una actividad comercial, tanto legal como ilegal, que se desarrollaba bajo la interesada protección del duque de Medinaceli (5).

En cuanto a Cádiz, es obvio que fue la gran perjudicada con el monopolio sevillano. No olvidemos que de este puerto partieron dos de las cuatro expediciones colombinas. Cádiz podía haber sido desde un primer momento sede de la Casa de la Contratación, pues si bien el puerto sevillano era mucho más seguro, también es cierto que sortear la barra de Sanlúcar siempre fue un grave riesgo para la navegación. Sea como fuere, Sevilla fue la elegida. Y pudo ser peor, puesto que, dado el enorme tamaño del puerto de Cádiz y el elevado coste de su defensa, el Consejo de Guerra llegó a plantearse el abandono de la plaza y el traslado de sus habitantes a El Puerto (6). Obviamente, no sólo no cuajó la descabellada idea, sino que los gaditanos nunca se rindieron y mantuvieron una dura disputa con Sevilla hasta el siglo XVIII,

(2) LISS, Peggy K.: *Isabel la Católica*. Nerea, Madrid, 1998, p. 274. OTTE, Enrique: *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Universidad, Sevilla, 1996, pp. 212 y 213.

(3) OTTE: *Ob. cit.*, p. 54. El cronista fray Prudencio de Sandoval aludió a ellas, cuando afirmó que en 1535 se corrió el infundado rumor de que el marqués de Mondéjar pretendía despachar a Flandes 20 urcas con sal de el Puerto y de Cádiz. SANDOVAL, fray Prudencio: *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*. Bartolomé París, mercader de libros, Zaragoza, 1634, p. 216.

(4) Sobre la participación de la villa Condal en el descubrimiento de América, puede verse el clásico trabajo de SANCHO MAYI, Hipólito: *El Puerto de Santa María en el descubrimiento de América*. Cádiz, 1926. Y más reciente el de IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José: *El Puerto de Santa María en la época de los descubrimientos*. El Puerto de Santa María, 1993.

(5) Sobre la protección del duque de Medinaceli a los porteños, véase a DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: «Señores y vasallos en el reino de Sevilla (siglos XVI y XVII)», en *Osuna entre los tiempos medievales y modernos*. Osuna, Excmo. Ayuntamiento, 1995, p. 219. En la última década del siglo XVI se produjeron embargos en El Puerto de Santa María, así como en Cádiz, Jerez de la Frontera y Málaga, a compañías que comerciaban con ingleses y holandeses, burlando el pacto colonial. LORENZO SANZ, Eufemio: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, t. I. Institución Cultural Simancas, Valladolid, 1986, p. 81.

(6) FERNÁNDEZ CANO, Víctor: *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*. E.E.H.A., Sevilla, 1973, pp. 32 y 33.

cuando finalmente consiguieron el traslado de la Casa de la Contratación (7). Dado su volumen comercial, se dispuso que cada cuatro meses uno de los oficiales de la Casa de la Contratación residiese en Cádiz para que despachase directamente algunos navíos. Sin embargo, la teoría era una cosa y la práctica otra. Como era de esperar, los oficiales sevillanos no querían residir en Cádiz, por lo que enviaban un teniente suyo que además obligaba a los barcos a acudir a Sevilla, como denunciaron en 1535:

«Que no consienten que los tenientes que tienen allí despachen ningún navío que se carga en Cádiz y El Puerto de Santa María, sino que han de ir a Sevilla, el río arriba, que son veinte leguas, y otras tantas de vuelta, y pasan gran peligro en la barra de Sanlúcar, y en este tiempo se les pasa un mes (...) con el cual podrían navegar su viaje si de Cádiz se despachasen» (8).

No era el único agravio que soportaban, pues en 1561 se quejaron de las vejaciones que sufrían sus cargadores, así como de la negativa de los oficiales sevillanos de examinar a pilotos por el mero hecho de ser gaditanos (9). Pero, como ya hemos dicho, Cádiz nunca se rindió y terminó ganando su larga pugna con Sevilla. El traslado de la institución rectora del comercio indiano a Cádiz, por decreto del 8 de mayo de 1717, no se debió a la casualidad ni a un capricho personal de Felipe V, sino que fue el resultado de un largo enfrentamiento por el control del comercio indiano entre ambas urbes (10). De hecho, ya desde el último cuarto del siglo XVII, y especialmente desde 1680, Cádiz era de facto la ciudad que ostentaba el monopolio del comercio indiano. De hecho, habían ganado un pleito con la cofradía y hospital de los Mareantes de Sevilla para que la cofradía del Santísimo de Cádiz cobrase la cuarta parte de la soldada y colocase alcancías en los buques con el objeto de poder atender a los mareantes gaditanos en la enfermedad y en la muerte (11). Cuando el cambio de cabecera se consumó, tampoco Sevilla se quedó quieta; la presión, especialmente del Consulado, fue tal que en torno a 1720 hubo un intento de retornar la Casa de la Contratación a su antigua ubicación en la capital hispalense (12).

Pues bien, también se produjeron disputas por constituirse en sede si no oficial al menos oficiosa de la Armada Real de Galeras. Esta era sufragada por

(7) Prueba de que hubo dudas y presiones es la carta que el concejo de Sevilla escribió a Su Majestad, el 22 de mayo de 1509, pidiendo que la Casa de la Contratación permaneciese en Sevilla y no se trasladase a Cádiz. AGS, Estado-Castilla 1, pieza 2.^a, fol. 198.

(8) TRUEBA, Eduardo: *Sevilla marítima, siglo XVI*. Padilla Libros, Sevilla, 1990, p. 113.

(9) *Ibidem*, pp. 117 y 118

(10) Sobre el particular puede verse a GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*. Diputación Provincial, Cádiz, 1988, pp. 104-109.

(11) Véase MIRA CABALLOS, Esteban: «Las cofradías de mareantes de Sevilla y Cádiz: Disputas jurisdiccionales», en REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 99. Madrid, 2008, pp. 41-56.

(12) BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel: «El Consulado de Indias en Cádiz y sus hombres: el cambio de relaciones entre la institución y el cabildo municipal», en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. CSIC, Sevilla, 2003, p. 914.

la corona y constituía la única Armada Real que operaba en las costas españolas. Los intereses económicos eran muchos, pues dejaba mucho dinero, tanto en aprestos como en el pago de alojamientos para las tripulaciones.

En teoría, la Armada Real de Galeras nunca tuvo una sede oficial aunque en la práctica el Puerto de Santa María se convirtió durante más de siglo y medio en sede oficiosa de dicha escuadra, la más poderosa y mejor dotada económicamente de las que operaban en el occidente europeo. En este artículo, aportaremos datos inéditos sobre esta sede de la Armada de Galeras y las disputas entre los clérigos del Puerto de Santa María — dependientes del arzobispado hispalense — y el obispo de Cádiz.

La Armada Real de Galeras

El vasto imperio español, creado en el siglo XVI, requirió todo un organigrama de armadas para defenderlo. Tan sólo en la península Ibérica coexistieron en el siglo XVI, con más o menos continuidad, cinco escuadras, a saber: la de Vizcaya, la de Guardacostas de Andalucía, la de Levante, la de Portugal y la Real de Galeras (13). Estas escuadras tuvieron en esta centuria la exclusividad de la defensa de las costas y de las aguas peninsulares. La primera de ellas, la de Vizcaya, alternó como sede varios puertos vascos, cubriendo la defensa de la zona costera norte y noroeste de la Península. La segunda, es decir, la de Guardacostas de Andalucía custodiaba las costas del occidente peninsular, así como los trayectos del tráfico indiano: a la partida desde Sevilla a Canarias, y en el regreso desde las islas Azores al puerto de la capital hispalense (14). En cuanto a la de la Armada de Levante, tuvo una actividad muy discontinua en los siglos XVI y XVII y su zona de acción se movía en el triángulo Valencia, Barcelona e islas Baleares. La de la Armada de Portugal, que protegía las costas lusas y que mantuvo su actividad durante el período en el que el reino luso estuvo incorporado a España. Y, finalmente, la Real de Galeras, que era la única patrocinada y pagada íntegramente por la corona y que defendía básicamente las costas mediterráneas peninsulares, especialmente desde Gibraltar a Cartagena. En ocasiones, cuando no se aprestaba la de la Armada del Levante, se ocupaba también de la defensa de las costas valencianas y catalanas, así como de las islas Baleares. Una zona demasiado extensa como para conseguir la efectividad deseada, pero los medios eran los que eran y los territorios a defender, muchos.

(13) Sobre las armadas del Imperio en el siglo XVI véase mi trabajo: *Las Armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y de Felipe II*. Madrid, la Esfera de los Libros, 2005. En lo referente al siglo XVII, es interesante el trabajo de GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la Armada española en el siglo XVII*. Crítica, Barcelona, 2001.

(14) Sobre esta escuadra puede verse mi monografía: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Muñoz Moya, Sevilla, 1998.

Llama la atención que, tras la conquista de Granada, esta escuadra recibiese el nombre de Armada Real del Reino de Granada, poniendo de manifiesto que, tras la conquista del reino nazarí, perviviese su personalidad político-administrativa. Sin duda, su integración dentro del reino de Castilla y de España debió de ser lenta. Progresivamente, conforme avanzaba la centuria decimosexta, dejó de aparecer esta denominación para adoptar la de Armada Real de las Galeras de España. Una escuadra que estuvo muy bien dotada de recursos materiales, mucho más, por ejemplo, que la de Guardacostas de Andalucía, pese a que sobre ella recaía la defensa de las flotas de Indias en las costas del suroeste peninsular.

El que ostentaba la capacidad última de decisión sobre ella, era obviamente, el rey, quien delegaba su organización directamente en el capitán general, a través de un asiento que solía ser anual o bienal. En algunas ocasiones el rey facultaba al capitán general del reino de Granada para que supervisase los preparativos de la Armada. Eso ocurrió en 1542 cuando se ordenó al conde de Tendilla, capitán general del reino granadino, para que fuese a «Málaga a aprestar y juntar las cosas necesarias para la armada de diez mil hombres que mandamos hacer...» (15).

En cuanto al período anual de actividad era el mismo que el de otras Armadas de su tiempo, es decir, se aprestaba en primavera y verano, fondeando en puerto durante el invierno (16). En esta última estación no cesaba su actividad totalmente, pero sí disminuía considerablemente. La demarcación territorial que tenía asignada era muy variable. Realmente dependía de la frecuencia de los avistamientos de naves enemigas en el entorno, así como de los rumores que circulaban sobre la presencia de corsarios.

La Sede de la Escuadra

La presencia de galeras en el Puerto de Santa María para la defensa del litoral andaluz, y especialmente de la bahía de Cádiz, tiene lejanos precedentes bajomedievales. Ya a finales del siglo XIII, Sancho IV le concedió al genovés Benedetto Zaccarias el señorío de la villa y 6.000 doblas anuales a cambio de que mantuviese una armada de 12 galeras que defendiese la costa, desde la desembocadura del Guadalete a la del Guadalquivir (17). Como es bien sabido, con posterioridad, la localidad y su término quedarían vinculados al ducado de Medinaceli.

Con respecto a la sede de la Armada Real de Galeras, ya hemos comentado que oficialmente nunca hubo decreto alguno que la fijase en un puerto concreto. De hecho, a lo largo de los siglos XVI y XVII alternó, indistintamente, en

(15) Real Cédula a los contadores mayores de cuentas y sus lugartenientes, 1542. AGS, Guerra y Marina 1320, núm. 213.

(16) CARANDE, Ramón: *Carlos V y sus banqueros*, t. I. Crítica, Barcelona, 1989, p. 332.

(17) IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José: *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía. Estudios sobre el señorío de el Puerto (siglos XIII-XVIII)*. Universidad, Sevilla, 2003, pp. 23 y 49.

varios de ellos. En un primer momento, alternó diversas sedes como Cartagena, Málaga, Gibraltar y el Puerto de Santa María. De hecho, la documentación se muestra muy vaga en ese sentido. Por ejemplo, en el asiento tomado con Álvaro de Bazán, el 9 de abril de 1530, se indicó que todos los años por marzo estuviese la flota preparada «en uno de los puertos de estos reinos de Castilla y de Granada» (18). En otro documento de principios del siglo XVI se autorizaba a los capitanes generales a llevar la Armada a las atarazanas de Sevilla cuando fuese menester su reparación y carenado (19). Y finalmente, citaremos el caso de uno de los capitanes de la Armada, Mosen Berenguel de Olmos, que tan pronto fondeaba su flota en el Puerto de Santa María como lo hacía en Gibraltar, Málaga, Cartagena y, sobre todo, en Sevilla (20).

En los primeros años del siglo XVI el puerto más frecuentado por la Armada fue probablemente el de Málaga. Nada tenía de particular teniendo en cuenta que, durante todo el período de dominación musulmana, fue el puerto más importante de todo el Mediterráneo occidental, un verdadero emporio mercantil (21). Los marineros malagueños no sólo pescaban en el litoral, sino que también practicaban el corso con los barcos berberiscos y turcos (22). Incluso, avanzado el siglo XVI, Pedro Verdugo, proveedor general de las galeras de Su Majestad, residía en Málaga, donde custodiaba todos los víveres para el apresto de las armadas y para el aprovisionamiento de los presidios (23).

Sin embargo, pasados los primeros años del siglo XVI, la invernada de la Armada se hizo con frecuencia en Cartagena y, sobre todo, en Gibraltar. Y, ello tenía su razón de ser, sobre todo porque el principal cometido de la escuadra era la defensa y guarda del Estrecho (24). Sin embargo, a partir del saqueo de Gibraltar en 1540, por Alí Bajá, se tomó conciencia de la indefensión de este puerto y dejó de invernar allí para hacerlo con cierta asiduidad en

(18) Asiento firmado con Bazán, Madrid, 9 de abril de 1530. AGS, Guerra y Marina 1, núm. 143.

(19) Instrucciones sobre las cuatro galeras que andan en la costa del reino de Granada y de Andalucía, s/f. AGS, Guerra y Marina 1315, núm. 23.

(20) Un testigo llegó a decir que hacia 1513 estuvo nada menos que 13 meses fondeado en el puerto de Sevilla, sin salir. Información tomada contra Mosen Berenguel. AGS, Guerra y Marina 1, núm. 143.

(21) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio: *Historia marítima de Andalucía*. Algazara, Málaga, 1999, p. 221.

(22) PINO, Enrique del: *Esclavos y cautivos en Málaga*. Algazara, Málaga, 2001, pp. 116-117.

(23) El 21 de mayo de 1571, cumpliendo una orden real del 29 de abril de ese mismo año, Fernando de Sarriá, vecino de Málaga, con poder de Pedro Verdugo, se personó en Carmona (Sevilla) para verificar la entrega de trigo. En total se entregaron 70,5 fanegas de trigo, hecho harina, que trasladó Hernando de Cazalla desde Carmona al puerto de Málaga. Carta dada en Carmona el 31 de mayo de 1571. Archivo de Protocolos de Carmona, Escribanía de Gómez de Hoyos 1571.

(24) Todavía en la tardía fecha de 1564 se decía que el cometido de la Armada era la guardia del estrecho de Gibraltar y la navegación de Indias. Información hecha por Juan Gutiérrez Tello, juez de averías, sobre varios gastos hechos en la capitana de don Álvaro de Bazán, AGI, Justicia 1160, Sevilla, 1564, núm. 10.

el Puerto de Santa María (25). Pero, conviene insistir en dos aspectos: uno, que hasta donde nosotros sabemos nunca hubo una decisión oficial, si consideramos a esta localidad gaditana como sede de la Armada Real se debe simplemente a la frecuencia de las invernadas y de los aprestos en este puerto; y dos, que aunque solía invernar en El Puerto, también encontramos años en los que continuó haciéndolo en Málaga, Cartagena, Gibraltar, e incluso, Sevilla. Citaremos sólo algunos datos: el 17 de diciembre de 1530, Álvaro de Bazán *el Viejo*, recibió la orden de invernar en el Puerto de Santa María, «por no tener el de Cartagena condiciones de seguridad, ni haber en todas las costas otro a propósito» (26). El dato no deja de ser interesante: por un lado, se justifica el hecho de no hacerlo en Cartagena, dando a entender que hasta ese momento era la ciudad donde solía pasar el invierno la Armada. Pero por el otro, se pone de manifiesto que el más adecuado para tal fin era El Puerto. Desde entonces fue frecuente la invernada en el puerto gaditano, como lo hizo en varias ocasiones desde los años treinta. En los años cuarenta Bernardino de Mendoza solía fondearla en este puerto, al igual que Sancho de Leyva y Gil de Andrade en los setenta, y Álvaro de Bazán *el Mozo*, en los ochenta. Todavía en el primer tercio del siglo XVII frecuentaba la localidad gaditana, donde la solía fondear el duque de Fernandina. Así, por ejemplo, sabemos que en 1624 este aristócrata, siendo capitán general de la Armada, tras derrotar a una escuadra enemiga en la costa onubense de Arenas Gordas, invernaó en El Puerto de Santa María (27). Al año siguiente, también estaba fondeada en El Puerto cuando acudió con 12 galeras a la defensa de Cádiz (28). Y, nuevamente, nos consta que en 1632 el duque de Fernandina volvió a fondearla en el mismo puerto (29).

Queremos insistir que la Armada Real invernaba sin problema en otros puertos cada vez que las circunstancias así lo requirieran. Por ejemplo, nos consta que en 1602, tras una larga campaña, la misma se retiró a invernar nuevamente al puerto murciano de Cartagena (30). Ahora bien, en 1618 sabemos que con el objetivo de ir a Florencia y a Nápoles, la escuadra partió del Puerto de Santa María con destino a Cartagena (31). No sabemos si ese año había hibernado en El Puerto, pero lo que sí es seguro es que se encontraba

(25) SANCHO MAYI, Hipólito: *Historia del Puerto de Santa María. Desde su incorporación a los dominios cristianos en 1529 hasta el año de 1800*. Editorial Escélicer, Cádiz, 1943, pp. 202, 242 y 243.

(26) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. I. Museo Naval, Madrid, 1972, p. 409.

(27) *Ibidem*, t. IV, p. 458 y ss. También en *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval* (Comp. De V. Vicente Vela). Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1946, doc. 441.

(28) CASTRO, Adolfo de: *El conde-duque de Olivares y el rey Felipe IV*. Imprenta, librería y litografía de la *Revista Médica*, Cádiz, 1846, pp. 93 y ss.

(29) CAPMANY Y DE MOMPALAU, Antonio de: *Memorias históricas sobre la Marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Imprenta de Sancha, Madrid, 1792, p. 16.

(30) FERNÁNDEZ DURO: *Ob. cit.*, t. III, p. 243.

(31) *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval...*, doc. 420.

fondeada, al menos temporalmente, en ese puerto. La siguiente referencia data del 13 de octubre de 1656, cuando el Consejo de Galeras decidió ceder un centenar de galeotes de la Armada de Galeras, mientras durase su invernada para que trabajasen en las obras de las fortificaciones de Cádiz. Lo importante es que se especificaba que su entrega la haría el capitán general, el conde de Linares, en El Puerto de Santa María, donde la Armada «solía invernar» (32). Y, finalmente, nos consta documentalmente que en marzo de 1679, siendo capitán general Fernando Carrillo, marqués de Villafiel, abandonó su hibernada en El Puerto de Santa María para acudir al encuentro de seis carabelas de turcos que estaban hostigando los puertos españoles (33).

Por tanto, está claro que El Puerto nunca constituyó la base oficial de la Armada, pero sí una de sus sedes oficiosas, junto con Málaga y Cartagena. Cabría preguntarse el porqué, y la respuesta está bien clara: primero, por su cercanía a la zona del Estrecho, donde los problemas corsarios eran especialmente graves y su puerto estaba mejor preparado para defenderse de un eventual ataque que el de Gibraltar. Y segundo, por la buena acogida que tuvo en la localidad la presencia de la escuadra, debido a los intereses de la élite nobiliar y burguesa. Los comerciantes y los propietarios de El Puerto siempre fueron conscientes de que habían perdido para siempre el tren del comercio indiano, pero que no podían dejar escapar el último tren, nada más y nada menos que el de participar en los beneficios de los aprestos y los abastos de la Armada Real de Galeras. Hubo problemas con la marinería, como ocurría en todos los puertos, pero debieron pesar más los intereses económicos (34).

No ocurrió así en Málaga, donde residió con frecuencia desde finales del siglo xv, y sus ciudadanos se quejaron una y otra vez de las grandes molestias que la presencia de la Armada generaba (35). Al parecer, los malagueños no veían con buenos ojos su presencia porque, aunque atraían capitales a la ciudad, eran frecuentes los abusos de poder de los generales de la Armada, así como los altercados de los marineros. Hasta tal punto fue así que, en 1494, el

(32) Consulta del Consejo de Galeras, Madrid, 16 de enero de 1658. AGS, Guerra Antigua 1898.

(33) *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval...*, doc. 541.

(34) Al parecer, uno de los argumentos que esgrimía la villa de El Puerto para solicitar en el siglo xviii su paso a la jurisdicción real eran los problemas que causaban la chusma y marinería de las galeras. Sin embargo, parece que había otros problemas de fondo mucho más creíbles. IGLESIAS RODRÍGUEZ: *Monarquía y nobleza señorial...*, p. 135.

(35) En 1515 se reflejaba en las actas capitulares de Málaga un dato muy significativo: como de costumbre, se esperaba la llegada de la Armada «para se desarmar, porque ya es invierno». LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, José Enrique: «El reino de Granada como frontera: organización de su defensa durante el reinado de los Reyes Católicos (1492-1516)», en *La organización militar en los siglos xv y xvi*. Cátedra General Castaño, Málaga, 1993, p. 109. En otro documento, fechado en 1524, se compelió a Juan de Lira, vecino de Málaga, escribano de las galeras del reino de Granada y mayordomo de la artillería, a que renunciase a uno de los dos oficios. Se evidenciaba nuevamente la existencia de altos cargos de la escuadra en la ciudad de Málaga.

concejo de Málaga solicitó al arzobispo de Granada y al secretario real, Francisco de Zafra, que situase la Armada en otro sitio (36).



Foto antigua de la fuente de las Galeras Reales de El Puerto de Santa María.

No sería el único motivo de su traslado a El Puerto porque, entonces, jamás se supeditaban los intereses generales a la voluntad de unos pocos. Probablemente los mismos capitanes generales de la escuadra estimaron El Puerto de Santa María como un lugar más adecuado donde residir y preparar sus buques. De su estancia en este puerto disponemos de mucha más información. Durante más de un siglo y medio fondeó con cierta regularidad en El Puerto, abasteciéndose de vino procedente de Jerez de la Frontera, y de harina y de aceite de todo el valle del Guadalquivir (37). Nos han quedado pruebas documentales e incluso arquitectónicas de esa presencia, desde la todavía existente fuente de las galeras, que servía para aprovisionar a los buques de agua potable, a la existencia de un hospital propio de la Armada. También nos consta la existencia de otras instituciones ligadas a ella: primero, una capillita en el muelle porteño, en la que residía un capellán asalariado que se encargaba

(36) RUIZ POVEDANO, J. M.: *El primer gobierno municipal de Málaga (1489-1495)*. Universidad, Granada, 1991, p. 98.

(37) Sobre el papel jugado por Jerez en el aprovisionamiento de los barcos de Indias y de la Armada Real de Galeras véase el trabajo de BORREGO PLA, María del Carmen: «La Casa de la Contratación y Jerez durante el quinientos: el intento de romper un monopolio», en *La casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. CSIC, Sevilla, 2004, p. 417-432.

de administrar los sacramentos a los galeotes de la Armada Real (38). Segundo, un hospital Real de las Galeras para los tripulantes de la escuadra, fundado en 1512, con una capilla que, dos años después, obtuvo bula del papa León X por la que se la convirtió en basílica lateranense (39). El hospital era administrado por el capellán mayor, con la asistencia de un administrador nombrado por el general de las galeras (40). Y tercero, de una hermandad o cofradía aprobada en 1565 bajo los auspicios del comendador mayor de Castilla, Luis de Requesens, y que estaba formada tanto por los mandos como por los marineros de la escuadra real.

Al parecer, desde el tercer cuarto del siglo XVII, frecuentó más el puerto murciano de Cartagena (41). Sin embargo, continuó visitando e invernando en ocasiones en El Puerto, donde generales de escuadra, como Juan Francisco Roco de Castilla, tenían fijada su residencia (42).

El enfrentamiento entre el capellán mayor de las galeras y los presbíteros porteños

En el primer tercio del siglo XVII se produjo un agrio enfrentamiento entre los clérigos y presbíteros de El Puerto con el capellán mayor de las Galeras. Lo más interesante de este enfrentamiento es observar como un pequeño roce entre clérigos se convirtió en un gran enfrentamiento entre altas jerarquías civiles y religiosas. Ello denota los grandes intereses políticos y económicos que estaban en juego, así como las redes y estructuras de poder.

Originariamente, el enfrentamiento se produjo entre el licenciado Rodrigo de Cabrera, capellán mayor de las galeras de España, y el bachiller Francisco Núñez Negrete, clérigo presbítero y vicario de la prioral de El Puerto (43). Sin

(38) En 1674, pese a que la Armada real residía en Cartagena, el capellán porteño seguía cobrando 12 escudos al mes. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*, vol. II. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996, pp. 136-138.

(39) FERNÁNDEZ Duro, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas...*, t. III, pp. 224 y 225. Al parecer, los enfermos en galeras se cuidaban en el hospital de Santa Lucía hasta 1588, en que se documenta la existencia física del Hospital de Galeras. Se conservan documentos contables de la citada institución en el Archivo Municipal de el Puerto de Santa María. SANCHO MAYI: *Historia del Puerto de Santa María...*, pp. 248 y 258.

(40) SANCHO MAYI: *Historia del Puerto de Santa María...*, pp. 258 y 259.

(41) Eso ha llevado a afirmar a algunos historiadores que Cartagena se convirtió, desde 1667, en la base habitual de operaciones de la Armada real. GARCÍA RIVAS, Manuel: «Bases navales en el Mediterráneo occidental», en <http://www.aforca.org/gracia.htm> (consulta del 11 de febrero de 2010).

(42) En 1673 compró en Puerto Real una esclava de 17 años llamada Juliana de color membrillo cocho. IZCO REINA, Manuel Jesús: *Amos, esclavos y libertos. Estudios sobre la esclavitud en Puerto Real durante la Edad Moderna*. Universidad, Cádiz, 2002, p. 50.

(43) El proceso se conserva en el Archivo de la Chancillería de Granada (en adelante A.Ch.G.), leg. 1.805, pieza 9. Conocíamos los nombres de otros capellanes mayores anteriores, como Hernando de Chaves Saavedra que ostentó el cargo en los años finales del siglo XVI. SANCHO MAYI: *Historia del Puerto de Santa María...*, p. 253.

embargo, no tardaron en tomar partido las autoridades eclesiásticas de las que dependían estos religiosos. Por ello, terminó generándose un pleito entre el arzobispo de Sevilla (44), a través del licenciado Diego del Corral, presbítero fiscal general del arzobispado de Sevilla, y el obispo de Cádiz, fray Plácido Pacheco. A su vez, el obispo de Cádiz contó con el apoyo incondicional de don Pedro de Toledo, duque de Fernandina, marqués de Villafranca y capitán general de la Armada; mientras que el duque de Medina-Sidonia, Juan Manuel Domingo, capitán general del Mar Océano, lo hizo a favor del arzobispado hispalense. Obviamente, detrás de estas adhesiones se esconden enfrentamientos inmemoriales entre el ducado de Medina-Sidonia y el de Medinaceli, a cuya familia se encontraba vinculado tanto el ducado de Fernandina como el marquesado de Villafranca y el condado de El Puerto (45). El ducado de Medina-Sidonia tenía una fuerte implantación en Sevilla, pero tenía aspiraciones sobre Huelva, en poder del duque de Medinaceli, que también tenía importantes posesiones en Cádiz. Aunque se tratase de una disputa entre clérigos, cualquier excusa servía para alimentar el secular enfrentamiento de dos de las más importantes casas nobiliarias de España.

A continuación comentaremos los episodios más importantes de este enfrentamiento que hasta la fecha permanecía inédito. Los hechos se desencadenaron en 1624, cuando los presbíteros de las iglesias de El Puerto, encabezados por su vicario, se opusieron a la intención del capellán mayor de las Galeras de España que pretendía tener derecho para enterrar a los difuntos de las galeras en la prioral de El Puerto. Como es bien sabido, hasta el siglo XVIII las iglesias eran templos y cementerios, y, precisamente de los enterramientos, las parroquias obtenían una parte importante de sus ingresos. Las ventas de sepulturas constituían una parte fundamental en los ingresos de cualquier fábrica. Pues bien, el licenciado don Rodrigo de Cabrera, capellán mayor de las Galeras de España, pretendía enterrar en la prioral a los fallecidos en las galeras y llevarse él los beneficios. Los presbíteros porteños se oponían a lo que consideraban que era un abuso de autoridad y pretendían que se enterrasen en la capilla lateranense del Hospital de las Galeras. La reivindicación de los clérigos porteños no parecía excesiva; sin embargo, no lo vio así el capellán mayor de las galeras, quien buscó el apoyo de su superior el obispo de Cádiz, fray Plácido Pacheco (46).

(44) Aunque a lo largo del proceso no se cita el nombre del arzobispo de Sevilla, en el momento de iniciarse el mismo ocupaba la mitra hispalense don Luis Fernández de Córdoba (1624-1625), sucediéndole desde 1625 el cardenal Diego de Guzmán que debió continuar el proceso. ROS, Carlos (Coord.): *Historia de la iglesia de Sevilla*. Editorial Castillejo, Sevilla, 1992, p. 831.

(45) El primer conde de El Puerto de Santa María fue don Luis de la Cerda (1454-1501), que también ostentaba el ducado de Medinaceli. SANCHO MAYI: *Historia del Puerto de Santa María...*, p. 49.

(46) El capellán de las Galeras de España dependía del obispo de Cádiz. De hecho, conocemos varias ordenanzas otorgadas a los capellanes de la Armada Real, por el obispo de Cádiz. FERNÁNDEZ DURO: *Disquisiciones Náuticas...*, t. III, pp. 226-230.

La brusquedad con la que actuó el obispo gaditano junto con sus criados fue excesiva, excomulgándolos a todos y persiguiéndolos con un grupo de soldados que le proporcionó el duque de Fernandina, capitán general de la Armada. Consiguieron prender al vicario Francisco Núñez Negrete y al presbítero Juan Montero de Espinosa que pasaron más de dos meses en la cárcel del obispado. El propio Juan Montero, en el interrogatorio llevado a cabo en Cádiz, el 27 de junio de 1624, mostró su contrariedad por su encarcelamiento:

«Que al presente, este testigo está preso en la dicha su cárcel sin tener causa ninguna mas que defender la causa de su superior y el haber ido a notificar un mandamiento del provisor de la ciudad de Sevilla a el auditor y capitanes de las dichas galeras para detenerles no diesen favor a el dicho obispo por excusar los grandes daños e inconvenientes que del dicho favor se podían crecer y por esta causa le tiene preso por donde se conoce muy bien con la pasión y rigor que procede y que había necesidad que su majestad y señores de la chancillería lo remedien por el mejor camino que vieren es justicia...» (47).

Pero no se contentó con ello y persiguió a otros clérigos porteños que, temiendo las represalias, huyeron a Jerez de la Frontera. El testimonio de Francisco Núñez Negrete, en el interrogatorio llevado a cabo por el fiscal del arzobispado hispalense, no tiene desperdicio. A la pregunta cuarta del interrogatorio respondió lo siguiente:

«Dijo que sabe que el dicho obispo ha procedido y procede con tanta pasión en este negocio que por complacer a ciertas personas graves tiene presos a este testigo y a otro clérigo y ha pretendido con ayuda del duque de Fernandina apresar a otros clérigos que han andado ausentes de la ciudad del Puerto apasionándose en tanto que dio comisión a Hernando Martín Robles, notario, para hacer las diligencias que se ofrecieran en la causa y que dio más de cien soldados y capitanes que fueron por dos veces a la ciudad de Jerez de la Frontera a prender a los clérigos que allí estaban, llevando sus armas de fuego, con que escandalizaron tanto la ciudad que fue publico en ella haber escrito el caso el corregidor para quejarse al duque de Medina, como capitán general, y habiendo llegado a la casa donde estaban los dichos clérigos derribaron dos pares de puertas...» (48).

Lógicamente, los clérigos porteños acudieron a su superior, es decir, al arzobispo de Sevilla, a cuya jurisdicción eclesiástica pertenecían. El arzobispo, recién llegado a la sede hispalense, delegó poderes en el presbítero

(47) Interrogatorio llevado a cabo en Cádiz el 27 de junio de 1624. A.Ch.G., leg. 1.805, pieza 9.^a.

(48) Declaración de Francisco Núñez a la pregunta cuarta del interrogatorio. A.Ch.G., leg. 1.805, pieza 9.^a.

fiscal del arzobispado, Diego de Corrales, vecino de Triana, en la collación de Santa Ana. Estando en Sanlúcar de Barrameda, el 10 de mayo de 1624 dio poderes a Gerónimo de la Torre y Palca y a Pedro Sánchez Moreno, procuradores en la Chancillería de Granada, y al padre Gregorio de Morillo, presbítero de la parroquial de Santiago de la misma ciudad, para que se querellasen contra el obispo de Cádiz (49). Tan sólo cuatro días después, obtuvieron un mandamiento del tribunal granadino, dirigido al obispo de Cádiz, para que absolviese a los excomulgados en un plazo de doce días, y acudiese al tribunal por la apelación presentada por el fiscal del arzobispado hispalense (50).

Obtenida la apelación, fue comisionado un tal Marcos de Mesa Molina para que notificase a los interesados la real provisión (51). El 24 de mayo de ese mismo año, se personó en El Puerto y se la notificó, tanto al licenciado Fernando de Robles, notario mayor del obispado de Cádiz, como a Rodrigo de Cabrera, capellán mayor de las galeras. Ambos acataron o dijeron acatar la provisión. Los problemas más graves ocurrieron diez días después, cuando Marcos de Mesa en compañía del escribano gaditano, Alonso de Alba, y del alguacil de El Puerto, Juan Romero, acudieron al palacio episcopal de Cádiz a entregar la notificación al obispo. El mayordomo del obispo, Fernando Trujillo, y otros criados del prelado impidieron dicha notificación. Los sucesos los narró el propio Alonso de Alba, joven escribano que declaró tener más de veintiséis años, con las siguientes palabras:

«Yo Alonso de Alba notifiqué la provisión al obispo de Cádiz, a la casa episcopal en los altos donde estaba el obispo, y llegó a mí Fernando Trujillo, mayordomo del dicho obispo, clérigo presbítero, diciéndome “bajase de ahí que no ha de notificar nada”, dándome rempujones (*sic*) y golpes. Diciéndole que mirase lo que hacía como diciendo que mirase lo que hacía, y me empujó hasta la plaza para que no la notificase y vino tras de mí con mucha cólera amenazándome que me había de dar cien palos si la notificara, por lo cual y por no perderme y mirando que era sacerdote me obligó a volverme a la plaza lo cual sería a las tres horas de la tarde...»

Pero, el asunto no quedó ahí, a la salida del palacio, Alonso de Alba se encontró con su padre, el también escribano Pedro García Prieto. Conocido lo ocurrido, acudió de inmediato a quejarse al visitador del obispado quien le pidió disculpas y les pidió que retornaran a notificar la provisión. El testigo Juan Romero aclara con detalles este lance:

(49) Carta de poder otorgada por el licenciado Diego del Corral, Sanlúcar de Barrameda, 10 de mayo de 1624. A.Ch.G., leg. 1.805, pieza 9.^a

(50) Véase el apéndice I.

(51) El 12 de julio de 1624 Marcos de Mesa reclamaba 11.500 maravedís por los veintitrés días que llevaba ocupado en notificaciones, a razón de 500 maravedís diarios. A.Ch.G., leg. 1.805, pieza 9.^a

«A la tercera pregunta dijo que lo que de ella pasa es que Pedro García Prieto, escribano, padre del dicho Alonso de Alba, habiendo sabido los malos tratamientos que se le hicieron a el dicho su hijo por el dicho mayordomo al tiempo que fue a notificarle la dicha Real Provisión, acudió a quejarse a un fraile visitador del dicho obispado el cual le dijo que volviese a hacer la dicha notificación y que preguntasen por él y que él los llevaría a donde estaba el obispo y, por eso, volvieron a las casas obispales para hacer la dicha notificación y preguntado por el dicho visitador, para que les de la entrada a donde estaba el dicho obispo, volvió a salir de nuevo el dicho Fernando Trujillo, su mayordomo, y muy soberbio y volvió a perturbarlos llamando e invocando a los mozos criados del obispo y los echaron y les siguieron por la calle muchos criados del obispo con palos diciendo “el mayordomo aguarda pícaro” y otras muchas palabras injuriosas hasta que tuvieron por bien volverse corriendo y bien aprisa hacia la plaza de la dicha ciudad, y se quedó por notificar la dicha real provisión de lo cual causó muy gran escándalo».

Obviamente, los criados del obispo no debieron actuar por iniciativa propia, sino dirigidos por éste. Los sucesos fueron lo suficientemente graves como para que la parte contraria obtuviera, tan sólo dos semanas después, una nueva provisión en la que se apremiaba de nuevo al prelado gaditano. Además, consiguieron el embargo de los bienes de Fernando de Trujillo (52).

Conclusiones

El expediente de la Chancillería está inconcluso y en él no figura la sentencia. Tampoco es demasiado importante conocer si, finalmente, el capellán de las galeras de España pudo enterrar en la parroquial o no. Lo realmente importante de este proceso son los detalles que confirman varios aspectos:

— Primero, la presencia de la Armada en El Puerto; teníamos datos sueltos sobre su presencia, puesta de relieve hace ya tiempo por Hipólito Sancho Mayi. Sin embargo, este trabajo viene a aportar nuevos datos sobre esta presencia no demasiado documentada por la historiografía.

— Segundo, queda claro que la escuadra real podía traer y traía beneficios para El Puerto, pero también generaba problemas. Sobre todo, una duplicidad de autoridades que generaba roces y enfrentamientos. Los enfrentamientos entre las autoridades locales y las de la Armada debieron de ser continuos. Llama la atención ver a los soldados de la Armada atacando moradas de El Puerto de Santa María, e incluso de Jerez de la Frontera, con total impunidad.

(52) Los querellantes se presentaron en la ciudad de Tarifa, el 30 de junio de 1624, y tomaron juramento a Juan García Castillo, arrendatario de la Casa Mayor de Santa María. Pagaba por ella 300 ducados anuales, de los que 50 se los repartían los beneficiados. La sexta parte de esos 50 ducados correspondían a Fernando de Trujillo por lo que se le pidió juramento de que no se los entregaría por el embargo que, por sentencia, pesaba sobre los bienes del citado mayordomo. Y no se los debía pagar hasta que no se lo ordenaran los oidores de la Chancillería de Granada.

— Tercero, se percibe como la Armada y sus hombres constituían un mundo aparte dentro del Condado, con sus capellanes propios, su cofradía, su hospital, sus médicos, sus proveedores, etc. Todo ello debió de ser visto con recelo por muchos porteños.

— Cuarto, se entrevén los grandes intereses que estaban en juego, en los que participaban aristócratas, obispos, militares y marinos. Cualquier conflicto entre dos autoridades, por nimio que fuera, se podía convertir en la chispa que creara todo un incendio en la ciudad.

Apéndice Documental

Apéndice I Real Provisión dada en Granada a 21 de mayo de 1624

«Don Felipe por la gracia de Dios, rey de Castilla, de León, de Aragón..., a vos el reverendo n Cristo padre don fray Plácido Pacheco, obispo de Cádiz, nuestro vasallo y del nuestro Consejo, salud y gracia saben que en la nuestra corte y chancillería ante el presidente y oidores de la nuestra audiencia que reside en la ciudad de Granda, Gerónimo de la Torre y Palca, procurador en ella en nombre del licenciado Diego del Corral, presbítero, fiscal general del arzobispado de Sevilla, se querelló de vos diciendo que su parte trataba pleito con el capellán mayor y capellanes de las galeras de nuestra armada en razón del derecho que pertenece a las iglesias parroquiales de la ciudad del Puerto de Santa María que era distrito de la dignidad obispal de Sevilla en el cual habíais procedido y procedíais so olor de cierta comisión delegada que pretendíais tener de su Santidad y debiendo observar la forma de ella administrando con igualdad justicia a las partes no solo no lo habíais hecho pero excediendo de lo que por ella se os mandaba habíais procedido y procedíais contra el tenor de la dicha comisión y habíais proveído autos y sentencias en perjuicio del derecho de su parte, haciendo muchas molestias y agravios a las personas que trataban de su defensa y aunque había apelado de los dichos autos y de todo lo proveído en su perjuicio sin embargo habíais procedido y procedíais a ejecución de ellas y así en conocer y proceder y excediendo de la dicha vuestra comisión y en otorgar a su parte sus apelaciones hacíais y cometíais fuerza supliconos que alzándola y quitándola mandásemos darle a su parte nuestra provisión acordada para que revocaseis y repusieseis todo lo que excediendo de vuestra comisión hubieseis hecho, proveído y ejecutado y otorgaseis sus apelaciones y absolviereis los excomulgados y enviaseis los autos criminales a lo cual visto por los dichos nuestro presidente y oidores fue acordado dar esta nuestra carta por la cual os mandamos que si así el que por parte del dicho licenciado Diego del Corral ha sido de vos apelado legítimamente en tiempo y en forma debida de derecho le otorguéis las dichas sus apelaciones para que las pueda seguir y proseguir ante quien y como deba y si después de ellos o en el término que tuvo para poder apelar alguna cosa habéis hecho y proveído en su perjuicio lo revoquéis, repongáis y deis por *ninguno* y

de ningún valor y efecto y lo volváis todo al punto y estado en que estaba antes y al tiempo de las dichas apelaciones y absolváis los descomulgados dentro de doce días primeros siguientes ... Dada en Granada, a catorce días del mes de mayo de mil y seiscientos y veinticuatro años, yo Baltasar de Frías, escribano de cámara de la audiencia y chancillería del rey nuestro señor la hice escribir por su mandado con acuerdo del presidente y oidores de ella.»

(A.Ch.G., leg. 1805, pieza 9.^a).

Apéndice II Real Provisión dada en Granada a 18 de junio de 1624

«Don Felipe por la gracia de Dios rey de Castilla, de León de Aragón, de las Dos Sicilias, de Jerusalén, de Portugal, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla... a vos Marcos de Mesa Molina, receptor de la nuestra audiencia que reside en la ciudad de Granada, sabed que Gerónimo de la Torre de Palca, procurador en ella en nombre del licenciado Diego del Corral, presbítero fiscal y eclesiástico del arzobispado de Sevilla por una petición que presentó se querelló ante nos del licenciado Fernando de Robles, notario mayor del obispado de la ciudad de Cádiz y de Fernando de Trujillo, mayordomo del obispo de la dicha ciudad diciendo que a su parte se les dio nuestra Real provisión acordada para traer por vía de fuerza el pleito eclesiástico que el dicho obispo hacía contra el licenciado Francisco Núñez Negrete, su hermano, presbítero vecino de la ciudad del Puerto de Santa María y contra los demás clérigos de la dicha ciudad del Puerto a pedimento del capellán mayor y capellanes de nuestras galeras en razón del derecho que pretenden tener para enterrar los difuntos que murieren en las dichas galeras en la parroquial de la dicha ciudad y siendo lo demás en el dicho pleito contenido y habiéndose requerido dicho notario con la dicha real provisión para que enviase el proceso no lo había hecho y el dicho Fernando de Trujillo no había consentido se notificase al dicho obispo la dicha real provisión para que cumpliese lo que por ella se mandaba y había hecho muy malos tratamientos de obra y de palabras a Alonso de Alba, escribano, porque había entrado a notificar la dicha provisión al dicho obispo en sus casas el cual procedió con tanto rigor contra los dichos clérigos que algunos de ellos estaban presos y los demás ausentes temerosos del maltrato que el dicho obispo pretende hacerles en tanto grado que había enviado muchos de los soldados de las dichas galeras con sus ministros a prenderlos y habían derribado puertas y ventanas de las casas a donde habían ido a buscarlos para prenderlos. Suplicamos condenásemos a los dichos querellados en lo que conforme a derecho pueden y deben serlo mandando le dar nuestra real provisión sobrecarta cometida a receptor para que a costa de los dichos querellados apremiase al dicho notario a que enviase los autos y provisión sobrecarta cometida a receptor para que a costa de los dichos querellados apremiase al dicho notario a que enviase los autos y *notificase la dicha Real Provisión acordada al dicho*

obispo y pidió justicia. Lo cual visto por los dichos nuestro presidente y oidores fue acordado dar esta nuestra carta para vos por la cual vos mandamos que siendo con ella requerido por parte del dicho licenciado Diego del Corral, fiscal, vais a la dicha ciudad de Cádiz y donde más convenga y notificad la dicha nuestra real provisión acordada de que se ha hecho mención al dicho obispo de la dicha ciudad de Cádiz y notario con quien habla y a quien va dirigida para que la guarden y cumplan cada uno en lo que le toca como en ella se contiene lo cual cumplido con el salario y término y a costa de quien está mandado en otra nuestra Real provisión a vos cometida para haber información de la dicha querella que para lo hacer y cumplir os damos poder y comisión el que de derecho se requiere y no hagáis lo contrario. Dada en Granada a dieciocho días de junio de mil y seiscientos y veinticuatro años. Yo Baltasar de Frías, escribano de cámara de la audiencia y chancillería del rey nuestro señor la hice escribir por su mandado, con acuerdo del presidente y oidores de ella.»

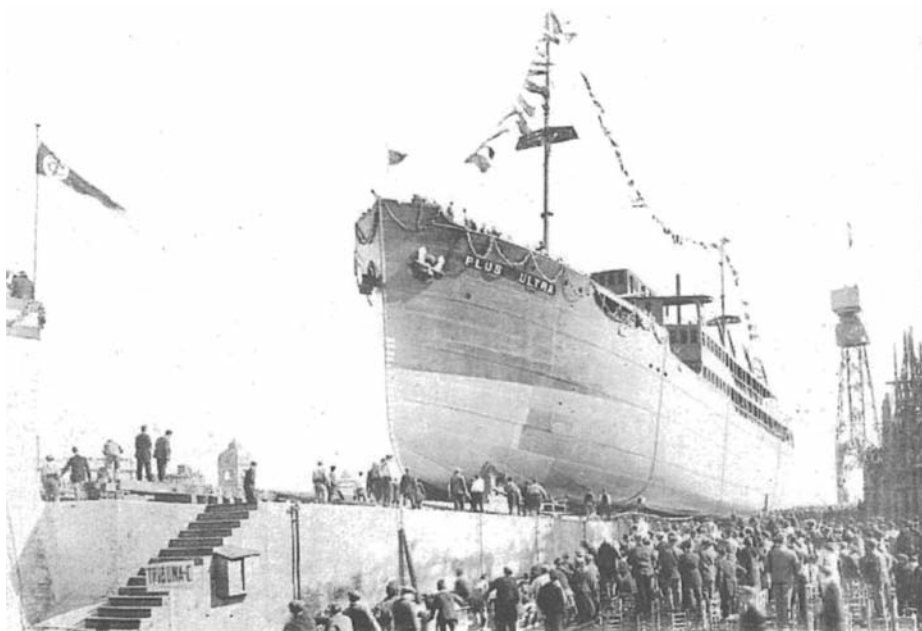
(A.Ch.G., leg. 1805, pieza 9.^a).

PLUS ULTRA, EL BUQUE VIAJERO

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Introducción

En los casi cien años de historia de la Compañía Trasmediterránea, muchos han sido los buques que lucieron el pabellón de la emblemática naviera; creemos no equivocarnos al afirmar que, de todos ellos, el *Plus Ultra* fue el más viajero. Y esto lo decimos matizando que la Compañía Trasmediterránea es una naviera cuyos servicios se circunscriben, casi exclusivamente, a los tráficos nacionales; desde el año 1917 hasta la actualidad, en todas las ocasiones resultó adjudicataria de los distintos concursos convocados para prestar los servicios de comunicaciones rápidas y regulares nacionales.

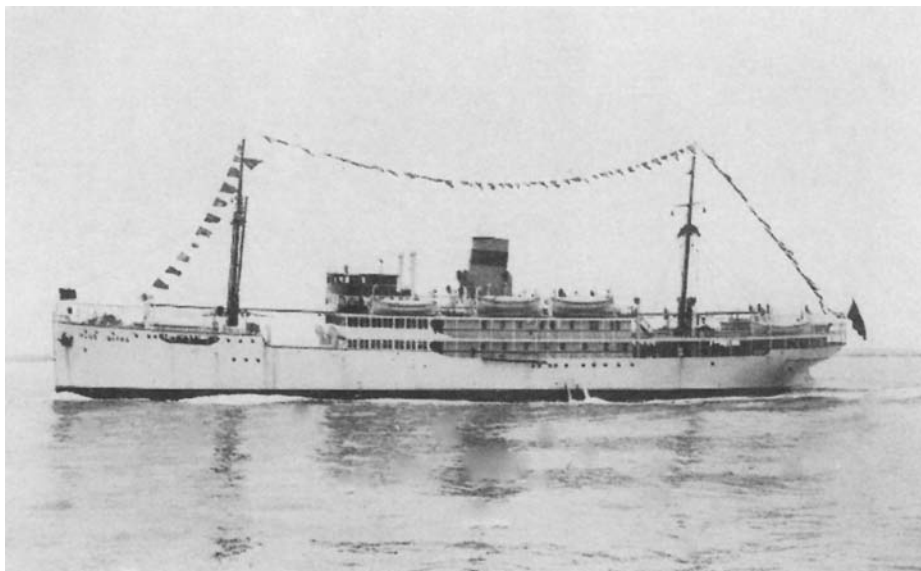


Botadura del *Plus Ultra Hespérides*, 15 de enero de 1928,

En cuanto al buque *Plus Ultra*, podemos decir que su construcción se contrató el 20 de junio de 1925 con los astilleros de la Unión Naval de Levante de Valencia. El 11 de noviembre de 1927 tuvo lugar la solemne ceremonia de botadura, estando presidido el acto por el comandante Ramón Franco

Bahamonde, tripulante del hidroavión *Plus Ultra*, que realizó la gesta de cruzar por primera vez el Atlántico; por esa hazaña, la Compañía Trasmediterránea había acordado bautizar al nuevo buque con el nombre del famoso hidroavión. La bendición del buque estuvo a cargo del arzobispo de Valencia, Prudencio Melo y Alcalde, siendo la madrina la esposa del gobernador civil de Valencia, quien fue obsequiada con una medalla de nácar unida a una cadena de platino con la efigie de la Virgen de los Desamparados.

Las características más importantes de este buque eran: registro bruto, 4.180 t; eslora, 98,79 m; manga, 14,53 m; puntal, 8,84 m; calado, 6,17 m; potencia de la máquina de vapor, 2.200 caballos; velocidad, 15 nudos. Esta unidad iba dotada con un timón sistema Oertz, cuya ventaja residía en que aumentaba considerablemente el rendimiento de la hélice al disminuir los remolinos perturbadores. El único inconveniente se presentaba en el gobierno con marcha atrás; era el primer buque español que contaba con esta importante innovación tecnológica. Como nota anecdótica podemos relatar que hasta que no se iniciaron las obras de armamento no se advirtió que faltaba una instalación tan vital y necesaria como la cocina; para solucionar el problema se habilitó una zona a popa, en la cubierta principal, entre dos escotillas.



Buque *Plus Ultra*. Archivo de la Compañía Trasmediterránea.

El 2 de mayo de 1928 realizaba el *Plus Ultra*, satisfactoriamente, las pruebas de mar y se entregaba oficialmente a sus armadores, la Compañía Trasmediterránea. El precio de esta unidad se elevaba a 4.398.500 pesetas, si bien la máquina la había aportado la casa armadora. La línea que inicialmente iba a realizar era Sevilla-Cádiz-Canarias.



Patente de navegación del Plus Ultra. Archivo de Dirección General de la Marina Mercante.

El 15 de mayo, antes de salir el buque de Valencia con destino a las islas Canarias, se celebró a bordo un almuerzo al que asistieron diversas autoridades y los medios informativos. Posteriormente, los invitados visitaron los astilleros donde se había construido el buque. Al día siguiente, el capitán, Francisco Mugartegui Tellechea, cursó en su viaje inaugural el siguiente telegrama: «Vapor *Plus Ultra*, cabo Palos. A la vista de la costa de Alicante, donde nos encontramos, navegando con tiempo espléndido, saludo a la prensa de Valencia. Capitán *Plus Ultra*». El 8 de junio entró por primera vez en Santa Cruz de Tenerife, y la naviera ofreció en el propio buque un té a las autoridades y prensa en general; idéntica atención se dispensó el día 10 en el puerto de Las Palmas. En el puerto tinerfeño coincidió con el buque escuela español *Juan Sebastián de Elcano*, que también se encontraba en su viaje inaugural y había estado durante cuarenta días realizando maniobras y preparándose para su primer viaje alrededor del mundo.

Actividad comercial

En los inicios de su vida marinera, el *Plus Ultra* sufrió numerosas averías en el elemento propulsor que impidieron el cumplimiento del itinerario fijado. Así, el 19 de mayo de 1928 zarpó de Cádiz rumbo a Sevilla, una vez reparadas algunas averías que se habían detectado en el viaje desde Valencia. Nuevamente, el 1 de junio realizó pruebas oficiales en aguas gaditanas tras reparar otras averías en el departamento de máquinas. El 7 de agosto, en el viaje de Las Palmas a Cádiz, vuelve a sufrir una avería cuando se encontraba en la mitad de la travesía; el buque quedó parado, y el *V. Puchol*, compañero de flota, tuvo que salir urgentemente de Málaga a toda máquina al objeto de prestarle auxilio y remolcarlo a Cádiz para ser reparado; no obstante, el *Plus Ultra* pudo continuar el viaje por sus propios medios, aunque demoró la llegada a puerto cuarenta y ocho horas al disminuir considerablemente su velocidad. A la llegada a Cádiz, quedó inmovilizado para una revisión y fue sustituido por el *V. Puchol*; posteriormente, salió para Valencia a fin de subsanar definitivamente las deficiencias observadas. Debemos recordar que el buque se encontraba en garantía. En el informe de la naviera se atribuía esta última avería a la rotura de un cilindro de baja presión.

El *Plus Ultra* continuaría en la línea Canarias-Cádiz-Sevilla, con prolongaciones a los puertos del norte de la Península, hasta el año 1932, en que se posicionaría en la línea de Guinea; este cambio de destino lo generó el naufragio del buque *Teide*, ocurrido a la tres de la madrugada del 8 de junio de 1932 cuando navegaba de San Carlos a Bata.

Al iniciarse la guerra civil española (1936-1939), el *Plus Ultra* quedó en la zona nacional, siendo transformado meses más tarde en buque prisión y fondeado en Ferrol; parte de la primitiva dotación del acorazado *España* estuvo allí recluida. A mediados de abril de 1937, la Compañía Trasmediterránea restablece la línea comercial entre La Coruña-Vilagarcía-Vigo-Cádiz-Las

Palmas-Tenerife a cargo del *Plus Ultra*; este servicio lo comparte con el *Roméu*, el *Río Francolí* y el *Aragón*. A finales del 1938 realizó varios viajes a Guinea española.

En la noche del lunes 9 de abril de 1945, el *Plus Ultra* se libró milagrosamente de ser pasto de las llamas cuando se encontraba atracado en el puerto de Cádiz; el buque había llegado la víspera procedente de Guinea. El fuego, iniciado en una caseta destinada a la construcción de pequeñas embarcaciones, se extendió rápidamente, debido al fuerte viento de levante, hasta un edificio propiedad de la Compañía Trasmediterránea, que quedó totalmente destruido. Tras dejar reducido a escombros el edificio de Sanidad Marítima, el fuego se extendió hasta las mercancías (harina, plátanos y tomates) depositadas en el muelle Marqués de Comillas, que habían sido descargadas por el *Plus Ultra* y el *Castillo Bellver*. El primero se encontraba descargando café, cacao y fruta, y ante la intensidad del incendio, las autoridades de Marina optaron por desatracarlo, al igual que hicieron con el *Castillo Bellver* y el *Villa de Madrid*. El práctico, Francisco Miranda, fondeó primeramente al *Plus Ultra* en el canal de acceso, para posteriormente trasladarlo a la bahía. Debemos puntualizar que cuando se tomó esa decisión ya habían caído algunas chispas sobre la toldilla de popa del *Plus Ultra*. A los pocos minutos de terminar la maniobra de salida, el fuego invadía el atraque que había ocupado el correo de la Compañía Trasmediterránea, a pesar de las labores de extinción que realizaba una compañía que desembarcó del Canarias; también colaboraban una compañía del regimiento de Cádiz, el servicio de bomberos, obreros portuarios y personal del arsenal de La Carraca. En cuanto al crucero *Canarias*, el práctico de puerto, Daniel Gómez, permaneció en el buque desde el inicio del siniestro por si era necesario desatracarlo, lo que no fue preciso. El fuego quedó extinguido sobre las siete de la mañana del martes día 10. El 22 de julio de 1945 arribaba a Barcelona el *Plus Ultra* (capitán, Augusto Dómine) de regreso de un viaje a Haifa y Alejandría efectuado para trasladar a Palestina a una expedición de judíos. Entre los pasajeros se encontraban las siguientes personalidades: el diplomático griego Marcos Nomikos, que procedía de Egipto; el asesor comercial de la legación de España en Turquía, Rafael Gaspari; el agregado militar español en Roma, Ángel Estadella; el diplomático Mario Urueña; el cónsul general de Estados Unidos en Egipto, Stuart Brown Martín; el ministro de Persia en París, Ebrahim Ghargozlou, así como varios comerciantes turcos. La mayor parte de los pasajeros eran judíos que proseguirían viaje a Norteamérica, vía Lisboa y Bilbao. Finalizado este viaje, el *Plus Ultra* saldría en el acto hacia Lisboa para tomar pasaje y carga con destino a Barcelona, de donde partiría nuevamente hacia Haifa y Alejandría en un nuevo periplo. En estas expediciones, la UNRA (Administración de las Naciones Unidas para la Reconstrucción) se hacía cargo de todos los gastos en el viaje de ida, y en el de vuelta, la Compañía Trasmediterránea podía ejercer la actividad que considerase oportuna, ya fuera de pasaje o de carga.

El 23 de noviembre de 1945, nuevamente el *Plus Ultra* zarpaba de Barcelona con 200 súbditos italianos que regresaban a su patria a través de

Génova; en el puerto italiano embarcarían 604 ciudadanos españoles procedentes de Europa central, entre los que se encontraban cuatro agregados militares de la última embajada española en Berlín, así como sus familiares; entre los repatriados también había ingenieros, arquitectos y numerosos obreros. El 1 de diciembre, a las siete de la mañana, atracó el buque de la Compañía Trasmediterránea en Barcelona con tres pasajeros más nacidos durante la travesía. Tras los trámites aduaneros y sanitarios, la primera medida tomada por las autoridades fue la entrega de una cartilla de racionamiento provisional y 25 pesetas diarias para los no residentes en la Ciudad Condal; para los repatriados que se quedarán a vivir en Barcelona, la cartilla entregada tendría el carácter de fija.

El 23 de junio de 1946 zarpaba el *Plus Ultra* de Barcelona con destino al Congo Belga y las colonias portuguesas, conduciendo una expedición de religiosos para ejercer su misión espiritual en aquellas tierras africanas, y de colonos belgas que viajaban con sus familias para trabajar en las factorías industriales allí existentes; en total eran 400 los pasajeros embarcados. Al frente de los religiosos figuraba el padre Van Stratum, S. J., siendo todos ellos despedidos por el cónsul general de Bélgica en Barcelona, M. Jottard, y el presidente de la colonia belga en la Ciudad Condal, M. Norbert Fontier. El 15 de agosto de 1946 llegaba a Las Palmas de Gran Canarias, de regreso, el buque de la Compañía Trasmediterránea; transportaba para Europa 364 súbditos belgas que retornaban a su país y que desembarcarían en Barcelona el día 21.

A las seis de la tarde del 16 de septiembre de 1946 zarpó de Barcelona rumbo a Puerto Cabello y escalas, con numerosos pasajeros que desembarcarían en diversos puertos de centroamérica; también había embarcado 32 toneladas de carga general. El buque había sido fletado por la legación de Venezuela en España para trasladar a ese país a 400 españoles residentes en las islas Canarias, que habían sido reclamados por sus familiares, afincados en el país sudamericano, para trabajar allí; por tanto, el buque haría escala en Las Palmas y Tenerife.

En el año 1949 se había aprovechado la reclasificación del *Plus Ultra* para habilitar sus entrepuentes con literas metálicas para el probable transporte de peregrinos. Se consiguió también una ampliación en la capacidad de pasaje en sus tres cámaras, pues de 51 plazas en primera clase, 32 en segunda y 36 en tercera, se pasó a 80 plazas en primera clase, 34 en segunda y 60 en tercera, consiguiéndose también una mayor capacidad de carga en los entrepuentes, una vez que se hubieron desmontado las literas instaladas circunstancialmente. También durante la estancia del buque en los astilleros de la Unión Naval de Levante de Valencia se le instalaron quemadores de combustible líquido en las calderas.

Varios fueron los viajes que hizo el *Plus Ultra* con peregrinos a La Meca; podemos citar el realizado en agosto de 1950 con salida desde Tánger y escalas en Ceuta, Melilla, Port Said, Suez y Jeddah. Los precios que rigieron en esta ocasión para el viaje de ida y vuelta fueron los siguientes: 16.000 pesetas en primera clase, 14.000 en segunda y 12.000 en tercera.

1930-31

LLOYD'S REGISTER. STEAMERS & MOTORSHIPS.

PLO-POC

No. in Lloyd's Register	Steamer's Name, Material, Sig. No.	Tonnage	Particulars of Classification	Built	Owners	Registry			Port of Registry	Engine	Speed
						Length	Breadth	Depth			
Class	Special Bureau, No. of Decks, etc.	Charter	When	By Whom	When	Length	Breadth	Depth	Flag	No. & Dia. of Cylinders—Stroke	Power
8148	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8149	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8150	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8151	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8152	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8153	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8154	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8155	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8156	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8157	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8158	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8159	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8160	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8161	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8162	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8163	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8164	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8165	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8166	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8167	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8168	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8169	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8170	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8171	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8172	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8173	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8174	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8175	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8176	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8177	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8178	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8179	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8180	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8181	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8182	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8183	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8184	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8185	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8186	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8187	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8188	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8189	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8190	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8191	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8192	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8193	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8194	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8195	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8196	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8197	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8198	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8199	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6
8200	Flow City	3300	Steel	1928	Submarine	624-0-42-23	39	6	France	DR General Steam Turbine	28 x 6

PLO-POC

Inscripción del Plus Ultra en el Lloyd's Register. 1929-1930.

En 1952 repitió el mismo itinerario en una nueva peregrinación con salidas el día 10 de agosto de Tánger, el 11 de Ceuta y el 12 de Melilla; los peregrinos embarcados en Ceuta procedían de las regiones de Lucus, Gomara y Yebala, y disponían de un completo equipo sanitario integrado por facultativos marroquíes, con moderno material, además de ambulancias y tiendas de campaña para atender las incidencias que pudieran surgir. Este nuevo viaje se realizaba gracias a las gestiones del alto comisario García Valiño, quien, en esta ocasión, remitía diversos presentes al rey de Arabia Saudí y a varios de sus ministros. Así, para el rey Ibn Saud enviaba una escopeta de caza de fabricación española, calibre 16, labrada, damasquinada y con una dedicatoria grabada en oro; iba acompañada con cien cartuchos. Para Nemir Faisul, ministro de Asuntos Exteriores, el obsequio consistía en un alfanje damasquinado con incrustaciones en oro, de la Fábrica Nacional de Armas, con su estuche de nogal y la inscripción en oro. Por último, el ministro de Hacienda era obsequiado con un trípico, en oro y plata, que reproducía la portada de la mezquita de Córdoba enmarcado de madera labrada y policromada con una dedicatoria en oro. El 2 de octubre recalaba el *Plus Ultra* en Ceuta de regreso de esta nueva peregrinación. Para verificar la organización, logística y desarrollo de estos viajes extraordinarios vamos a pormenorizar, más adelante, el tercer viaje del *Plus Ultra* a La Meca, efectuado en 1953.

En noviembre de 1952, el *Plus Ultra* volvió nuevamente a los astilleros de la Unión Naval de Levante, para sustituir el sistema de propulsión primitivo, máquina alternativa de vapor de triple expansión, por un motor diésel MAN. Asimismo, se electrificaron todos los servicios auxiliares del buque, como las maquinillas de carga y descarga del buque.

El 2 de agosto de 1964, cuando el *Plus Ultra* navegaba hacia el puerto de Las Palmas procedente de Sevilla y Cádiz, un grupo de reclutas legionarios ebrios que había embarcado en el puerto gaditano intentó apoderarse del buque para trasladarse a Israel, donde, según manifestaron posteriormente los militares, esperaban hacerse rápidamente millonarios. Entre la tripulación y la conducción de la Guardia Civil, que viajaba a bordo, pudieron ser reducidos sin necesidad de usar las armas; el buque llegó a su destino a la hora prevista y sin novedad. Los incidentes fueron puestos en conocimiento de la autoridad de Marina, que inició el preceptivo expediente judicial.

Dos sucesos similares ocurridos en enero de 1963 y septiembre de 1965 tuvieron una gran repercusión mediática por el halo de misterio que los envolvió. Dos pasajeras jóvenes, de poco más de veinte años, que viajaban a Las Palmas de Gran Canaria desaparecieron del *Plus Ultra* cuando realizaban la misma travesía, Santa Cruz de La Palma-Santa Cruz de Tenerife. En ambos casos los cuerpos no fueron encontrados.

En la noche del 27 de octubre de 1972, el *Plus Ultra* (capitán, José M.^a González Romero) y el *Ignacio Toro* (capitán, Daniel Álvarez Pérez) se abordaban a la altura de Coria del Río cuando el primero navegaba por el Guadalquivir rumbo a Sanlúcar y el segundo remontaba el río camino de Sevilla. El *Plus Ultra*, con 86 tripulantes y 106 pasajeros, había salido de la

capital sevillana a las seis de la tarde. El *Ignacio Toro* —matriculado en Bilbao, de 361 toneladas de desplazamiento, 11 tripulantes y perteneciente a la Naviera Murueta— se hundió rápidamente, aunque ni en este buque ni en el correo de la Compañía Trasmediterránea hubo que lamentar víctimas; sólo dos tripulantes del carguero sufrieron heridas leves al abandonar el buque y fueron atendidos, en principio, por el médico del *Plus Ultra*. El *Ignacio Toro* procedía de Kenitra, en donde había cargado 474 toneladas de habas forrajeras. Una brecha en el costado de babor de dos por tres metros fue la causa de que el buque se hundiera; el *Plus Ultra* sufrió ligeras averías en la proa, por lo que regresó al puerto sevillano para que fueran reparadas.

A finales de 1976 le correspondía al *Plus Ultra* pasar la revisión especial, siendo los astilleros de ASTANO en Ferrol los que la iban a ejecutar; sin embargo, el 15 de diciembre el delegado del Estado en la Compañía Trasmediterránea ordena su suspensión. Tras el acuerdo del Consejo de Administración de la naviera, se desafecta el buque de los servicios contractuales con el Estado y queda a la espera de que la Administración autorice su venta, lo que se produce el 19 de febrero de 1977. El 23 de marzo, el empresario Bernardino Sánchez Riesgo recibe el *Plus Ultra* después de abonar 9.600.000 pesetas; en San Esteban de Pravia, la piqueta y el soplete acabaron con este buque después de cincuenta años de batirse con toda clase de mares y vientos.

El viaje a Filipinas del *Plus Ultra*

Entre los viajes que el *Plus Ultra* realizó al exterior debemos destacar el efectuado a Filipinas. Al mando del capitán Francisco Serra, partió de Barcelona el 23 de enero de 1946 y regresó el 5 de junio, repatriando a su regreso a numerosos españoles que habían sido desposeídos de sus bienes y eran objetivo de las represalias de las tropas japonesas de ocupación al sentirse perseguidas y derrotadas por las fuerzas norteamericanas. El motivo de este viaje, realizado a instancia del gobierno español, fue el traslado de cuatrocientos diplomáticos japoneses y sus familiares que procedían de Europa y Oriente Medio.

El día 21 de enero, a las 23.50, llegaba a Barcelona el tren especial número 802 procedente de Madrid, conduciendo una expedición de diplomáticos japoneses que iban a ser repatriados a su país vía Filipinas. Entre ellos figuraban los ex embajadores en España y Portugal, Yakishiro Suma y M. Morishima, respectivamente; también viajaban el señor Tamura, que fue secretario de la embajada de Madrid y jefe de la expedición, y 15 periodistas que representaban a distintas agencias y periódicos japoneses; completaban la expedición algunas mujeres y menores de edad; en total, eran 400 los pasajeros que viajaban, y muchos de ellos desembarcarían en Italia. Otras personalidades embarcadas eran el nuevo cónsul general de España en Mani-

la, Federico Gabaldón; el agregado del Ministerio de Industria y Comercio, Sagredo; agregado argentino a la embajada de Roma, Drago Mitre; el vicario general de la Orden de Predicadores, padre Manuel Montoto, y los escritores Juan Ramón Masoliver y Julián Cortés Cavanillas.



El *Plus Ultra* a su regreso de Filipinas. La *Vanguardia Española*, 6 de junio de 1946. (Foto, Pérez de Rozas.)

En las bodegas del *Plus Ultra* se habían cargado 1.400 toneladas de carga general (víveres, medicamentos, ropa, etc.) y cincuenta cajas que contenían libros, donados por el Ministerio de Educación Nacional y la Junta de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, que iban destinados a la biblioteca de la Universidad de Santo Tomás de Manila, que había sido medio destruida por la guerra; también transportaba el buque numerosas sacas de correspondencia.

A mediodía se había celebrado en el buque una recepción en honor de las autoridades locales, a la que asistieron, entre otras, las siguientes personalidades: gobernador civil, Bartolomé Barba; alcalde de Barcelona, barón de Terrades; contralmirante González-Aller; delegado del Estado en el Puerto Franco, Luis de Galinsoga; presidente de la Audiencia Nacional, Fournier, y segundo comandante de Marina, Ángel Gamboa. Las autoridades e invitados visitaron detenidamente el buque, siendo obsequiados por la Compañía Trasmediterránea. En el Ministerio de Asuntos Exteriores se habían recibido numerosos donativos particulares que iban destinados a todos los compatriotas que residían en Filipinas.



Diplomáticos japoneses embarcados en el *Plus Ultra*. Fuente: Archivos *La Vanguardia* (Revista), 17 de febrero de 2002.

Como ya hemos indicado, el *Plus Ultra* salió de Barcelona el 23 de enero y ya el primer día tuvo que capear un duro temporal del nordeste que le produjo diversas averías, así como la entrada de agua en las bodegas. Juan Bernia, en *Viaje a Nueva Castilla*, nos detalla de una manera muy gráfica las inclemencias meteorológicas que tuvo que soportar el buque hasta que llegó a Nápoles:

«Hasta tres días más tarde no logramos descubrir la costa de Nápoles; pero en ese periodo, ¡qué duro bautizo marino para los tripulantes! El golfo de León se agita procelosamente, las aguas se transforman en montañas de hirviente espuma y el barco danza desde las crestas de las olas hasta abismos que nos parecen insondables y pavorosos. Un cielo implacable y gris lanza sobre el enfurecido mar su plomiza cortina de agua. Y el *Plus Ultra*, zarandeado por los elementos desatados, por las fuerzas elementales, corre el temporal, afronta la situación como buenamente puede y pierde el rumbo en diversas ocasiones para recobrarlo nuevamente. A veces, los fuertes bandazos repercuten en su interior con un desgarramiento profundo. Un ruido casi ensordecedor de platos rotos, de muebles arrancados y baúles errantes por camarotes y pasillos, nos estremece. Silba el viento entre las jarcias y palos de cubierta, y el paso recio de los hombres de la dotación repercute sonoramente en las cámaras, reflejando la intensidad dramática del momento».

En su periplo, el *Plus Ultra* hizo escalas en Nápoles, Haifa, Port Said y Suez. El 22 de febrero llegaba a Colombo y era visitado por algunas de las personalidades que componían la colonia española, siendo agasajadas con un vino español; el día 25 se hacía a la mar rumbo a Singapur, arribando a Manila el 13 de marzo a las 10.30.

El viaje fue enormemente accidentado, ya que, además de los tiempos duros que hubo que soportar, la existencia de minas a la deriva en las aguas de Italia y Filipinas hizo que el viaje se realizase bajo una fuerte presión y ejerciendo una extrema vigilancia en la derrota del buque, ante la posibilidad de una catástrofe. El viaje en sí resultaba sumamente emotivo, ya que desde el año 1930 no había arribado a Filipinas ningún buque español; en ese año lo hizo el vapor *León XIII*, de la Compañía Trasatlántica. Tampoco había surcado sus aguas ningún buque de la Compañía Trasmediterránea, por lo que el *Plus Ultra* era el primero que ondeaba el gallardete de la naviera por esas latitudes. La salida de Filipinas hacia España se efectuó el 16 de abril, escalando en los puertos de Singapur, Madrás y Port Said. Pocos días antes de arribar el *Plus Ultra* a puerto español, el ministro de Asuntos Exteriores, Martín Artajo, recibía del capitán del buque el siguiente telegrama:

«Los repatriados de Filipinas me encargan curse a V.E. el siguiente texto: Rogamos a V. E. transmita al Jefe del Estado el profundo agradecimiento de los repatriados españoles. Ante próxima llegada saludamos cariñosamente a la madre Patria con un ¡Viva España! Capitán Serra».

El día 6 de junio de 1946, a las 08.30, fondeaba el *Plus Ultra* en la rada de Barcelona al objeto de cumplimentar las formalidades pertinentes; una vez finalizadas, hacia las 12.30 el buque levaba ancla y atracaba en el muelle de Barcelona, paramento sur. Todas las autoridades estaban presentes y subieron al buque una vez finalizada la maniobra; el cortejo lo encabezaba el capitán general, Solchaga. El primero en dirigirse a los repatriados españoles fue el gobernador civil, Barba Hernández:

«Ahora que se abre ante vosotros la gran esperanza de la Patria, es tiempo de ir olvidando lo pasado en medio de esta paz que, entre tantos beneficios como le debemos, es uno de los grandes bienes que con todas las potencias del alma tenemos que agradecer al Caudillo. En su nombre os doy la bienvenida. Os la dan también estas montañas que defienden el puerto, avanzadas de la tierra materna que os recibe y esta noble y gran ciudad que ha suspendido un instante su tarea para saludar desde lo más profundo de su corazón a sus hermanos, y estas banderas, ¡las sagradas Banderas de la Patria!, que vibran al aire con el esplendor vivo y brillante de sus hermosos colores, bajo un cielo que para recibirlos ha querido estar muy limpio de nubes, como en adelante todos queremos que esté vuestra vida en nuestra compañía».

En el *Plus Ultra* habían viajado 411 pasajeros, de los que 287 eran españoles; entre ellos venían dos obispos misioneros y 34 empleados de la

Compañía de Tabacos de Filipinas; también había sido repatriado el periodista José María Masip Irazábal, que había sido diputado por el Frente Popular y director del periódico *L'Humanitat*. En cuanto a las provincias que encabezaban la relación de expedicionarios, estaban Madrid con 61 y Barcelona con 57. Durante la travesía había fallecido Manuel Pérez Rosales, alto funcionario de la Compañía de Tabacos de Filipinas, que viajaba junto a su esposa, Natalia de Ortembach, y una sobrina.

El día 27 de septiembre de 1946, a bordo de la motonave *Ciudad de Sevilla*, Benigno González Aller imponía la Cruz del Mérito Naval de segunda clase con distintivo blanco al capitán de la Marina mercante Francisco Serra Serra por el éxito obtenido en el viaje a Filipinas al mando del buque *Plus Ultra*. La orden ministerial estaba fechada el 13 de julio de 1946, firmada por el ministro de Marina, Francisco Regalado Rodríguez.

El 12 de abril de 1947, el *Haleakala*, buque con pabellón filipino, atracaba en el puerto de Barcelona para desembarcar a otro grupo de españoles.

Peregrinación a La Meca del año 1953

En este viaje se atendieron muy escrupulosamente las órdenes e instrucciones cursadas por S.E. el alto comisario del Protectorado español de Marruecos, Rafael García Valiño, y la Delegación de Asuntos Indígenas, a fin de que la peregrinación resultase exitosa. De todos los viajes que el *Plus Ultra* hizo a La Meca, el realizado en 1953 fue el que transportó mayor número de viajeros (532) de los que 121 procedían de Tánger; también se caracterizó este periplo por la cantidad de mujeres que se desplazaron a la ciudad santa del Islam, cuyo número se elevó a 120.

Antes del inicio del viaje se acometieron diversas reformas en el buque para mejorar la habilitación y confort; el coste de estas obras se elevó a 1.200.000 pesetas, y consistieron en aumentar el número de duchas y lavatorios y la creación de mezquitas. Los comedores estaban instalados en las bodegas, lo que provocó numerosas críticas, ya que los peregrinos preferían permanecer en cubierta, donde sobrellevaban mejor el mareo; se acordó que para futuras peregrinaciones se ubicarían los comedores en la cubierta de paseo y a popa del comedor de primera clase.

El equipo musulmán y religioso de la expedición estaba integrado por un jefe musulmán, Cadí Musulmán, imán 1.º, imán 2.º, imán 3.º, aadel 1.º y aadel 2.º. El equipo de prensa y propaganda lo componían un fotógrafo y operador de cine y un lector del Corán. El equipo sanitario estaba compuesto por un médico, un practicante, una enfermera y un conductor de ambulancia, si bien este último desertó a la llegada de la peregrinación a Medina. También viajaban a bordo notarios, para dejar constancia de las últimas voluntades en caso de fallecimiento. En cuanto al gasto que cada peregrino tenía que soportar en el presente viaje, podemos decir que se elevaba, aproximadamente, a 5.424 pesetas, equivalentes a 339 riales saudíes; estaban incluidos en esa

cantidad los servicios de guías, autobuses para los traslados, transporte de los equipajes y demás atenciones en tierra.

El 3 de agosto de 1953 se inició el viaje en Tánger, haciendo escala en Ceuta, Melilla, Port Said, Suez y Jeddah. El 18 arribó el buque a este último puerto, donde desembarcaron los peregrinos; el *Plus Ultra* procedió a continuación hacia Suez, para esperar allí a los peregrinos e iniciar el viaje de regreso. Los puertos en el viaje de retorno fueron Jeddah, Tor, Suez, Port Said, Melilla, Ceuta y Tánger. El 23 de septiembre llegó el buque a Melilla, y el 24, a 10.30 arribó a Ceuta en la penúltima escala de la peregrinación, siendo recibido por una enorme multitud de musulmanes. El alto comisario de España en Marruecos y gobernador general de las plazas de soberanía, teniente general García Valiño, después de saludar a la totalidad del gobierno jalfiano y a las autoridades españolas accedió al *Plus Ultra*, siendo cumplimentado por el coronel Bermejo, jefe de la expedición a La Meca y por el bajá de Tetuán, Sidi Liazid Ben Taieb Ben Salah, jefe de la expedición musulmana, quien le comunicó que de todos los buques que coincidieron en Jeddah con la motonave *Plus Ultra* era ésta la que más llamó la atención de los árabes. García Valiño saludó a los concentrados con las siguientes palabras:

«Peregrinos de la zona: Os doy a todos mi cariño y mi más afectuosa bienvenida. Acabáis de cumplir uno de vuestros más fundamentales preceptos religiosos, y lo habéis hecho con la ayuda fraterna de España, que, en esto como en todo, os presta siempre su apoyo más decidido y completo. Habéis cumplido también la alta finalidad, que os encargué, de ser una embajada espiritual de la zona de Marruecos protegida por España, en los países árabes del Oriente próximo, por los que sentimos especial simpatía y cuyos problemas tanto nos interesan. Cuando llegaban a todos los rincones del mundo las noticias graves de lo que estaba sucediendo en una parte del Imperio marroquí, llegaban también, en ejemplar contraste, las que reflejaban el más completo y absoluto orden de la zona protegida por España. Presumo que no sentisteis, en ningún momento, la menor inquietud, porque sabíais que España velaba por vosotros y que España sería para Marruecos lo que siempre fue: quien la guió, noble y fraternalmente, en su evolución. Yo he querido venir personalmente a recibirlos para daros la bienvenida y para celebrar con vosotros vuestra propia y justa alegría».

El 25 de septiembre de 1953 terminaba el periplo en el mismo puerto en el que se inició. Como incidencias podemos señalar que en el puerto de Ceuta se introdujeron en el buque ocho polizones, y en el de Jeddah fueron veintiséis los embarcados ilegalmente. De estos últimos, hubo uno que accedió a abonar su billete (25.000 francos) y otro que entregó cinco libras egipcias, 500 pesetas y un dólar, por lo que ambos fueron autorizados a continuar la travesía. También hay que señalar que durante el viaje fallecieron nueve pasajeros.

En el informe general emitido por el subdelegado de Asuntos Indígenas y jefe político de la expedición, José Bermejo López, se valoraba sobremanera la

calidad de la alimentación dispensada durante el viaje a los pasajeros, si bien se hacían algunas observaciones que se debían tener en cuenta para futuras expediciones, como la necesidad de que la comida de los peregrinos debía ser elaborada por personal europeo, asesorado por un mínimo de personal musulmán; también se aconsejaba que los víveres se adquiriesen en los puertos de Ceuta y Melilla, ya que en el extranjero había muchas dificultades para los aprovisionamientos. Asimismo, se sugería que viajaran dos matarifes, para que cuidaran el ganado vivo que transportaba.

En cuanto a la actuación y actitud de la tripulación del buque, esta era su apreciación: «Magnífica la de todo el personal que componía la tripulación, y el deseo del capitán y oficialidad del buque de colaborar por todos los medios a la consecución del éxito de la Peregrinación. Entre todos cabe destacar, quizá por lo directo de su misión, al 1.º oficial del buque D. Joaquín Vilanova Vilanova». En el informe se aconsejaba hacer las propuestas correspondientes para que los tripulantes que aún no pertenecieran ingresasen en ella a la Orden de la Mehdauia.

Participación del *Plus Ultra* en la operación Golondrina

Próximo al fin de su historia marinera, el *Plus Ultra* participó, junto con otros cuatro buques de la Compañía Trasmediterránea, en el dispositivo de evacuación del personal civil y militar de los territorios del Sahara español, que se denominó operación Golondrina y en la que intervinieron buques de transporte (3 transportes de ataque, 2 buques de desembarco, 8 barcasas de desembarco, 1 transporte auxiliar, 2 remolcadores de altura y 5 buques de la Compañía Trasmediterránea) y buques de protección y apoyo (2 fragatas portamisiles, 3 corbetas y 6 destructores). En el transcurso de la operación se transportaron 10.000 hombres, 2.500 vehículos, 20 helicópteros, 1 avión, 200 carros y piezas de artillería, así como 40.000 toneladas de carga general.

La primera fase se inició el 3 de noviembre de 1975 con la evacuación de La Güera por el buque de la Compañía Trasmediterránea *Ciudad de Huesca*. Fue una operación arriesgada y peligrosa, ya que tuvo que realizarse de noche y con unas condiciones meteorológicas adversas, llevándose a cabo las labores de embarque de personal y material con el buque fondeado. Las restantes operaciones de evacuación se realizaron a través de Villa Cisneros y El Aaiún, siendo por este último puerto por donde tuvo que salir la mayor parte del personal y material, lo que supuso una gran dificultad dada la precariedad de las instalaciones portuarias. Las malas condiciones meteorológicas y la total falta de abrigo para los buques hicieron que la evacuación final de El Aaiún se tuviera que retrasar del 7 al 9 de enero. La evacuación de Villa Cisneros finalizó en la mañana del 12 de enero de 1976. Una parte importante de la operación, por lo emotivo, consistió en el transporte hasta el puerto de Las Palmas de Gran Canaria —en los buques *Plus Ultra*, *Isla de*

Formentera y Ciudad de Huesca— de los restos mortales de civiles y militares enterrados en los cementerios de El Aaiún y La Güera. La distancia media entre los puntos de salida y destino fue de 250 millas, y el número de millas recorridas en total por todos los buques que participaron en las operaciones fue de 110.000. La Compañía Trasmediterránea aportó, además del *Plus Ultra*, los buques *Ciudad de Huesca*, *Villa de Agaete*, *Ciudad de La Laguna* e *Isla de Formentera*; en total, estos buques realizaron 23 viajes.

El 17 de enero de 1976, en el arsenal de la Zona Marítima de Canarias en Las Palmas, se celebró un acto de homenaje a las fuerzas marítimas que tuvieron una decisiva intervención en la evacuación de las tropas españolas del Sahara. El acto estuvo presidido por el vicealmirante-comandante general, Vicente Alberto Lloveres, y contó con la asistencia del gobernador civil, Escandell Cortes, y la del jefe del Sector Aéreo, general Kindelán Núñez del Pino, junto al gobernador militar accidental, Villar de Villacián. En el discurso que pronunció, el vicealmirante Alberto Lloveres hizo alusión a la actuación de las tripulaciones de los buques de la Compañía Trasmediterránea:

«Nos hemos reunido hoy en este acto sencillo, como corresponde a nuestra condición castrense, para hacer un breve resumen de la Operación Golondrina en su parte naval y porque quiero agradecer a todos, muy especialmente a las tripulaciones de los barcos de la Compañía Trasmediterránea que participaron en ella, precisamente por no ser ellos militares, el alto, eficaz y esforzado servicio prestado a la Patria».

Y continuaba:

«Terminada la evacuación recuerdo con todo cariño a la Fuerza del Sector del Sahara que vivió con más intensidad los momentos críticos. A las Fuerzas Aéreas y a todo el personal que, codo a codo con los buques de la Compañía Trasmediterránea que estuvieron a mis órdenes, hicieron posible llevar a buen término esta Operación Golondrina que hoy ya puede ser considerada historia».

Meses más tarde, a un buen número de capitanes, oficiales y personal subalterno de los buques de la Compañía Trasmediterránea les fueron concedidas las medallas al Mérito Naval y del Sahara.

Bibliografía

- BERMEJO LÓPEZ, José: Alta Comisaría de España en Marruecos. Delegación de Asuntos Indígenas. Informe general sobre la peregrinación a *La Meca*. Tetuán, 1953.
- BERNIA, Juan: *Viaje a Nueva Castilla*. Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1947.
- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Historia de la Flota*. Compañía Trasmediterránea, Madrid, 1998.
- FONT BETANZOS, Francisco: *Orígenes y constitución de la Compañía Trasméditerránea: Evolución económica y comercial en el siglo xx*. Tesis Doctoral, Cádiz, 2009.
- GÓMEZ SANTOS, M.: *Todo avante*. Edit. Compañía Trasméditerránea, Madrid, 1991.
- Archivo Compañía Trasméditerránea. Madrid.
- Archivo Manuel Rodríguez Barrientos.
- Archivo *Revista General de Marina*.
- Archivo *Lloyd's Register of Shipping*.
- Biblioteca Virtual de Prensa Histórica.
- Hemeroteca ABC. Madrid y Sevilla.
- Hemeroteca *La Vanguardia Española*. Barcelona.
- Hemeroteca *Diario de Cádiz*. Cádiz.
- Hemeroteca digital Biblioteca Nacional de España.
- Jable. Archivo de prensa digital. ULPGC <http://jable.ulpgc.es>
www.trasmeships.es



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 Funcación, 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 VIVIDA

Fernando de la GUARDIA
Capitán de Navío (R)

Latécoere 521: el trasatlántico de los mares

Jamás en la historia de la navegación se había visto un hidroavión de tal envergadura cruzar el Atlántico sin hacer ninguna escala.

En efecto, a primera hora del viernes 14 de julio de 1939, cuando la ciudad de Nueva York aún está adormecida, el Latécoere 521 (1) se dispone a realizar la hazaña. A las 04.49 el comandante de la aeronave, Henri Guillaumet, pone en marcha los seis potentes motores hispano-suiza del Latécoere 521 *Liutenant de Vaisseau París*. A bordo viajan, además de la tripulación (ocho hombres en total) dos invitados de excepción: Antonie de Saint-Exupery (escritor y aviador francés) y Luis Couhe, director general de la Compañía Trasatlántica Air France.

Comienza la maniobra. El coloso metálico se desliza sobre las olas durante cerca de 40 segundo, antes de despegar de la bahía de Hudson con destino a Irlanda (Europa). Guillaumet y su tripulación deciden celebrar el 14 de julio, la fiesta nacional francesa, sobrevolando el océano Atlántico de una tirada de Nueva York a Foynes en Irlanda.

Con anterioridad, en 1927, el aviador estadounidense Lindbergh había llevado a cabo la primera travesía atlántica sin escalas, demostrando que los 6.000 kilómetros entre Nueva York y París no eran infranqueables; solamente era necesario construir y poner a punto los aparatos y equipos capaces de transportar un numero determinado de pasajeros.

El Latécoere 521 tenía capacidad para transportar hasta 72 pasajeros confortablemente. La cubierta inferior estaba equipada de un lujoso salón con 20 sofás, seis cabinas también de lujo, provistas cada una de ellas de cuarto de baño, una cabina para 22 pasajeros, una cocina y un bar reservado a la tripulación embarcada. El puente de mando se encontraba en la cubierta superior. Sus dimensiones eran de 31 metros de eslora por 9 de alto y 50 metros de envergadura, siendo considerado en su momento el hidroavión más grande jamás construido por una compañía trasatlántica.

Concebido en 1935 para vuelos sobre el mediterráneo, apareció como el único aparato apto para cruzar el océano Atlántico. Con sus seis motores hispano-suiza y una potencia de 5760 CV, el Latécoere 521 disponía de un

(1) Pierre-Georges Latécoere (1883-1943). Ingeniero y empresario de la aviación francesa. Fundador en 1919 de la Compañía General Aeroespacial, considerada una de las precursoras de Air France.

radio de acción de más 5.500 kilómetros a una velocidad de crucero de 210 km/h. Meses antes el hidroavión había batido el récord del mundo de distancia en línea recta: 5.771 kilómetros entre Marruecos y Brasil.

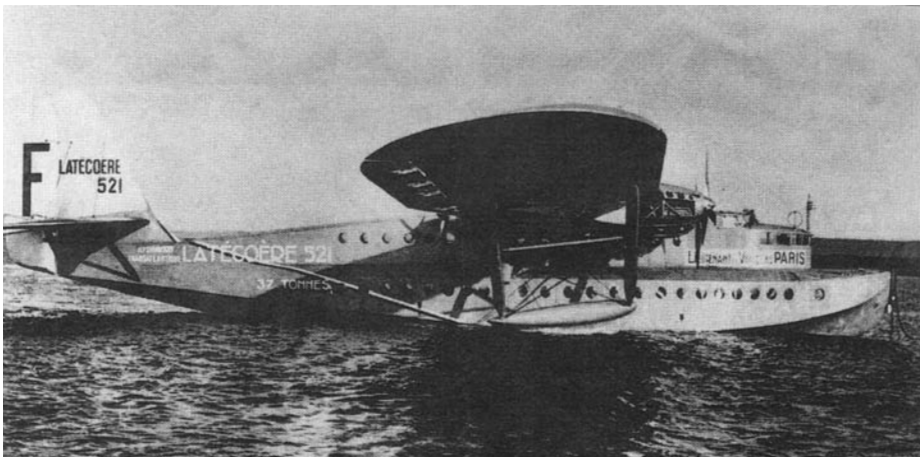
Pero el 14 de julio de 1939, en pleno vuelo después de siete horas sobrevolando el Atlántico, un fallo en la bomba de agua obliga a parar uno de los motores. Parece que la hazaña se va a trancar pero el comandante persiste en su empeño. Un fuerte viento de cola ayuda al hidroavión a mantener una buena velocidad media. Después de trece horas de vuelo, el consumo de gasolina es favorable. De repente, el comandante Guillaumet cambia de idea: decide no ir a Irlanda ni hacer ninguna parada en la mar, sus órdenes son poner rumbo directo a Francia.

Al alba del 15 de julio, la tripulación, maravillada, descubre una densa línea en el horizonte: la costa bretona. El hidroavión pasa a lo largo de d'Ouessant, costea la fachada atlántica y al fin se posa, después de veintiocho horas y veintisiete minutos de vuelo, sobre el lago Fetiche en Biscarrouse. Había recorrido 5.875 kilómetros a una velocidad media de 206 km/h, 2.300 de los km con un motor parado.

Es la primera vez que un hidroavión cruza el Atlántico de Nueva York al continente europeo sin hacer ninguna escala. Desafortunadamente, esta fue su primera y última proeza. En efecto, el Latécoere 521 no era lo suficientemente apto para asegurar una línea regular entre Estados Unidos y Europa. Carecía de rapidez bastante para luchar contra los fuertes vientos provenientes del Atlántico, y no estaba preparado para las frecuentes heladas en la zona, de manera que sólo podía transportar pasajeros en condiciones meteorológicas favorables.

La segunda guerra mundial selló su destino. Movilizado como patrullero en el Mar del Norte, fue relegado a un hangar, cerca del estanque de Berre, tras una serie de averías crónicas, causadas por la tripulación para hacer más difícil la vida a bordo a los ocupantes alemanes.

El Latécoere 521 *Lieutenant de Vaisseau París* fue dinamitado en agosto de 1944 por las tropas alemanas que se batían en retirada.

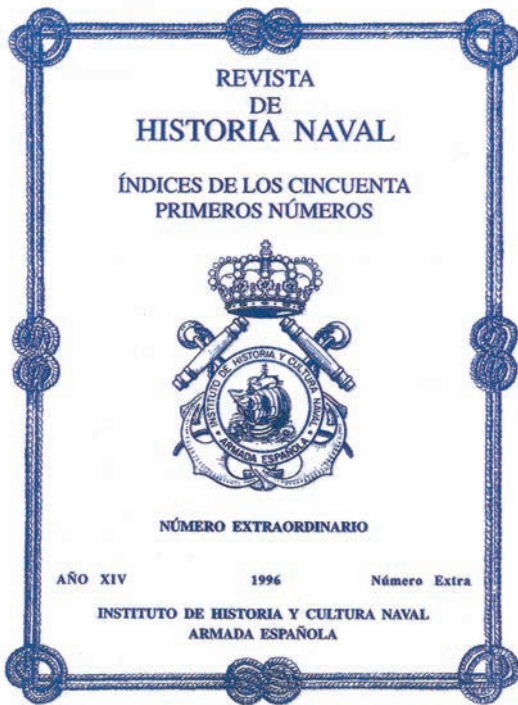




Esta fotografía y la anterior del Latécoere están sacadas de la revista *Air France*.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 76 al 100 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 76 al 100.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

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

También están a disposición del público los índices de los setenta y cinco anteriores, en dos tomos, actualizados, al precio de 9 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Tef: 91 31 44 27 y 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

DOCUMENTO

El mando de los vapores de ruedas

Durante la primera guerra carlista, en el primer tercio del siglo XIX, el acontecimiento más destacable en España es el encargo del ministro de Hacienda, Mendizábal, al embajador especial en Londres, marqués de Miraflores. Al diplomático se le encomendaba, en 1834, la compra o alquiler en Inglaterra de algunos buques de vapor de ruedas, con el fin de vigilar la costa cántabra, especialmente Guetaria y Bermeo, dentro de un plan de operaciones de bloqueo para evitar la llegada de armas al bando carlista. El segundo buque, que llegó a Santander el 24 de septiembre de 1834, fue el *Royal Tar* (luego *Reina Gobernadora*), el cual venía, como el anterior, *Royal Williams* (luego *Isabel II*), con mando y dotación ingleses. Otro *Reina Gobernadora*, el inglés *City of Edinburg*, entró en Santander el 5 de mayo de 1835 en relevo del anterior de su nombre, el cual hubo que devolver a sus armadores por inútil.

El hecho de que las dotaciones fuesen inglesas, sobre todo los mandos, fue causa de polémica y de recursos a la reina a instancias de los jefes y oficiales del Cuerpo General, uno de los cuales traemos hoy a las páginas de la REVISTA, conscientes de la gravedad de este problema en su tiempo, sobre el que merecería la pena abordar un amplio estudio. Este que presentamos hoy es el segundo que elevaban a S.M. los oficiales que lo firman, cuando ya estaba embarcado por orden superior en el *Reina Gobernadora* el alférez de navío Patricio Montojo, desde febrero 1835, «para instruirse en el manejo de esta clase de buques».

Archivo del Museo Naval, Madrid.
Expediente de José María Chacón y Sarraoa
Minuta. Ms. 2134, p. 117.

Los Oficiales que fiaman, á nombre de todos los que dotan los buques de la Armada de bloqueo de esta costa, exponen nuevamente á V. M. y á su honrada corte con el mayor pesar en el boquete de 7 del corriente un artículo en que después de referir el aprensamiento de una balandra hecho por el Vapor Reyna Gobernadora, se venen algunas faltas y expresiones desagravantes contra los buques de esta Armada, que tienen muy exactamente la delicadeza de los que se escriben.

Estaba Señora este nuevo reconocimiento á unos oficiales llenos de honor, que arrostran quince años de fatigas sobre el duro ejercicio de su profesión en esta costa, y que merecen satisfacciones de honor al aprecio de sus conciudadanos, única recompensa á que aspiraban; verdad es Señora que se honraron de servir al R. M. y que se consideraron dignos de merecerlo, pero perdieron hasta este punto y apreciado premio de sus servicios, si insensible á la ofensa que se les hace en aquel periódico no elevaran su voz hasta el trono de V. M. para hallar en él los medios de una justa vindicación, exponiéndole al mismo tiempo el origen de tan manifiesta injuria.

Permitame V. M. recordar á su Honrada Corte de su presentación de 10. de Octubre de 1834, cuando por primera vez se presentaron en este puerto vapores mandados y tripulados por extranjeros. El jefe y oficiales de estas fuerzas recurrieron desde luego á V. M., manifestándole la pena que se hacía á todo el Cuerpo de la Armada, privándole del mando de sus buques y por su naturaliza con los que debían llevarse toda la gloria en los trabajos del bloqueo; bien presentaban entonces los representantes que eran parte de la nación pero ineficaces en el arte de la mar, y muchos miembros del Cuerpo de la Armada hallaban en el tratado preciso de las operaciones de los vapores, un espejo protestado por la boca de su persona contra los oficiales de la Armada de V. M., que se ven en el punto y manifiesto de la malicia ó la ignorancia, no por ello desahucio de servir en punto por llevarlos á tray si la opinión de otros muchos incautos que ven al crimen donde solo hay la imposibilidad de cumplir como se desea.

Estaba ya llegado ya Señora; los buques de Vapor se van á servir en la mar cuando los banderos y demas de la Armada

na Real Deben tomarse puestas por el viento una pérdida segunda,
previendo á q. se declare un tiempo en una bocha en que las co-
sas acompañan inmediatamente á la mar y viento, pues carecen
medios p. contrarrestarlos, siendo evidente con acompañamiento de
gambos con dirección é viento una noche amanecieron totalmente
de la mala bocha de S. Sebastian (sinio puestas que tienen,
orilladas,) al paso que los vapores, buques de buques muy pronto y
tenida, aguantan p. mayor tiempo la impetuosidad de los tem-
pales con muy facilidad y sin peligro, contrarrestan el viento y pa-
se con las mareas, están ciertos de tomar el puerto en el punto y
les acomode y tienen p. viento medio la facilidad de volver á
mar cuando los temporales declinan; una ventaja igual á
fructan en la prosecucion de las embarcaciones, pues que en e-
sta tienen un mayor andar, que navegan en contra del viento
y que hay muy pocas barcos en que no anden mas que el mar,
de los buques de guerra. Esta ventaja no es debida en á los co-
cimientos en á los esfuerzos de los hombres que los dirigen, sino
vapor p. medio del cual se dá impulso á la máquina que
mueve, la culpa está de estos oficiales de buques que
son, muy débiles y tan inferiores, en propiedad de á los que
ha entregado á los extranjeros, no pueden hacer los esfuerzos
de aquellos? he visto los que se reposaban, he visto
veces han visto con dolor el laurel que llevaban y la im-
presa de disputarcelo, mas á pesar de esto los oficiales de esta
cion, tienen la gloria de que de los aprensamientos que ha habido
de buques con auxilio p. los enemigos, uno ha sido hecho p.
con solo cañonero y en el otro haciendo la principal parte
Goberna Nueva España

Debenidas ya las razones que perdieron en el asunto
de V. M. á creer que el mando y direccion de los vapores era
ciencia que les estaba negada á los oficiales de la armada, y
tas los que manifestaban á V. M. la critica y dolorosa situacion
en que se hallan los de esta division, los que suscriben se
en la precision de recurrir p. segunda vez á V. M., p. que
de se digna mandar se confiera el mando de los vapores á
quien es lo digno y capaz y oficiales que tiene V. M. en la marina
segunda que tienen acompañados con la inteligencia, celo, y
de la causa de creación de esta escala heia que caracterizaran á esta
de un humilde y modesto buque. de si. que en los 40. y 45. años.

con mayor gusto que cualquier individuo por sostener los Derechos de
su Reyna y de su Patria 118

Presumiendo lo que subscriben de que nadie pueda haber mayor
inecridad y P. M. en que el decoro del nombre español se con-
serve intacto (sin fureca), venitan exponer muy raras y p. incli-
nar a P. M. a su favor; honcen su amor a la justicia y modo
que alcanzaria de su bondad p. producir al mundo entero que
saben agradecer.

Quiza que de dilatado años la importante vida de P. M. San-
tando. 25 de Nov. de 1805. Senora ab. J. R. P. de P. M. = p. la
ciudad de Carit. de fragata. Levillerna de Rubaredo = p. la de tend
de Navio. P. M. = p. la de Mto. de Navio. Luis Toraneda

Señora

Los oficiales que firman a nombre de todos los que dotan los buques de la Real Armada destinados al bloqueo de esta costa [cantábrica] exponen reverentemente a V. M. que han visto con el mayor pesar en el [diario] *Eco del Comercio* de 7 del corriente un artículo en [el] que, después de referirse al apresamiento de una balandra hecho por el vapor *Reyna Gobernadora*, se vierten algunas falsedades y expresiones denigrantes contra los buques de esta División, que hieren muy directamente la delicadeza de los que suscriben.

Faltaba, Señora, este nuevo sufrimiento a unos oficiales llenos de honor que arrostran gustosos cuantas fatigas ofrece el duro ejercicio de su profesión en estas costas y que vivían satisfechos de merecer el aprecio de sus conciudadanos, única recompensa a que aspiraban; verdad es, Señora, que se lisonjean de considerar el de V. M. y que se consideran dignos de merecerlos, pero perderían hasta este único y apreciado premio de sus servicios si, insensibles a la ofensa que se les hace en aquel periódico no elevasen su voz hasta el trono de S. M. para hallar en él los medios de su justa vindicación exponiéndole al mismo tiempo el origen de tamañas injurias.

Permítanos V. M. recordarle nuestra sumisa y desgraciada representación de 10 de octubre de 1834, cuando por primera vez se presentaron en este puerto vapores mandados y tripulados por extranjeros. El jefe y oficiales de estas fuerzas recurrieron desde luego a V. M. manifestándole la ofensa que se hacía a todo el Cuerpo de la Armada privándoles del mando de unos buques que por su naturaleza eran los que debían llevarse toda la gloria en los trabajos de bloqueo; bien presentían entonces los representantes que una gran parte de la nación, poco instruida en el arte de la mar, y muchos émulos del Cuerpo de la Armada, hallarían en el resultado preciso de las operaciones de los vapores un especioso pretexto para cebar su encono contra los oficiales de la Marina de V. M., que si bien es injusto y nacido de la malignidad o de la ignorancia, no por eso dejaría de herir su pundonor llevándose tras [de] si la opinión de otros muchos incautos que ven el crimen donde solo hay la imposibilidad de cumplir como se desea.

Este caso es llegado ya, Señora; los buques de vapor se conservan en la mar cuando los cañoneros y demás [buques] de la Marina Real deben tomar puerto para evitar una pérdida segura, esperando a que se declare un tiempo en una costa en que las corrientes acompañan inmediatamente a la mar y al viento, pues carecen de medios para contrarrestarlos, siendo evidente un naufragio, segándoles con dureza durante una noche, amanecen sotaventeados de la mala Concha de San Sebastián (único puerto que tienen para arribar), al paso que los vapores, buques de mucho más porte y resistencia, aguantan por más tiempo la impetuosidad de los temporales con facilidad y sin peligro, contrarrestan el viento y la corriente con las ruedas, están ciertos de tomar el puerto en el punto que les acomode y tienen por dicho medio la facilidad de volverse a la mar cuando los temporales declinan; una ventaja igual disfrutaban en la persecución de las embarcaciones, pues que en calma tienen su mayor

andar, que navegan en contra del viento y que hay muy pocos casos en que no anden más que el mejor de los buques de aparejo. Esta ventaja no es debida pues, ni a los conocimientos ni a los esfuerzos de los hombres que los dirigen, sino al vapor, por medio del cual se da impulso a la máquina que los mueve. ¿Es culpa Señora, de estos oficiales si con los buques que disfrutaban, más débiles y tan inferiores en propiedades a los que se han entregado a los extranjeros, no pueden hacer los esfuerzos de aquéllos? Harto lo sienten los que representan, bastantes veces han visto con dolor el lauro que llevaban y la imposibilidad de disputárselo, mas, a pesar de esto, los oficiales de esta División tienen la gloria de que de tres apresamientos que ha habido de buques con auxilio para los enemigos, uno ha sido hecho por un solo cañonero y el otro ha tenido la principal parte la goleta *Nueva María*.

Desvanecidas ya las razones que pudieran inducir el ánimo de V. M. a creer que el mando y dirección de los vapores eran una ciencia que les estaba negada a los oficiales de la Armada, y expuestas las que manifiestan a V. M. la crítica y dolorosa situación, en que se hallan los de esta División, los que suscriben se ven en la posición de recurrir por segunda vez a V. M. para suplicarle se digne mandar se confiera el mando de los vapores a alguno de los dignos jefes y oficiales que tiene V. M. en la Marina, seguros que serán desempeñados con la inteligencia, celo y amor a la causa de vuestra excelsa hija que caracterizan a este distinguido y pundonoroso cuerpo, y de que nadie se sacrificará con más gusto que sus individuos por sostener los derechos de su Reyna y de su Patria.

Persuadidos los que suscriben de que nadie puede haber más interesada que V. M. en que el decoro del nombre español se conserve en toda su pureza, omiten exponer más razones para inclinar a V.M. a su favor; conocen su amor a la justicia y no dudan alcanzarla de su bondad para probar al mundo entero que saben agradecerlo.

Dios guarde dilatados años la importante vida de V. M. Santander 23 de noviembre de 1835. Señora, A. L. R. P. de V. M. = Por la clase de capitanes de fragata: Guillermo Aubarede = Por la de tenientes de navío: Ramón Acha = Por la de alféreces de navío: Luís Jorganes.

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) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

El Archivo General Militar de Segovia

Conscientes de que la importancia del Archivo General Militar instalado en el Alcázar de Segovia en 1898, por orden de la reina María Cristina, es de conocimiento general, no lo es tanto el que entre sus voluminosos fondos, procedentes prioritariamente del Ejército de Tierra, se esconde una valiosa información para los investigadores de la cosa marítima, información que se echa de menos al confeccionar trabajos de índole naval, especialmente cuando se trata de biografías de personajes de la Armada o de acciones de guerra que tuvieron lugar en los virreinos americanos. La experiencia nos aconseja insistir en la divulgación de este magnífico archivo como un servicio más que prestamos a nuestros lectores.

Conviene, por esto, recordar la procedencia de estos fondos como un indicador más de lo que debemos esperar encontrar en ellos. Desde el inicio, la idea fue acoger toda la documentación procedente de los archivos de Guadalajara, Alcalá de Henares, Aranjuez y demás dependencias del ramo de guerra, añadiéndolos a los ya conservados en este edificio por el arma de artillería. Meses más tarde, este Archivo recibía también los fondos documentales de Cuba y Puerto Rico, y, en enero del año siguiente, los procedentes de las islas Filipinas. Además, estos fondos vienen siendo incrementados en la actualidad con la documentación procedente del Cuartel General del Ejército de Tierra.

El Archivo General Militar ocupa 20 salas del Alcázar de Segovia, un edificio empezado a construir en tiempos de Alfonso VII, «el de las Navas de Tolosa», y comparte el edificio con el Museo creado por su patronato y la Casa de la Química.

Clasificación de los fondos

Significamos, para empezar, que los fondos están constituidos por 71.930 legajos, que ocupan unos 14 kilómetros de estanterías, distribuidos en 9 secciones y un apartado de circulares. El documento más antiguo es del siglo XV. Veámoslos:

Sección 1. ^a (Personal)	Unidades
1.1 Primera	44.515
1.1 Primera bis	1.302

	Unidades
1.2 Célebres	99
1.3 Guadalajara	3.787
1.4 Cuartel General (militares)	3.106
1.5 Cuartel General (paisanos)	240
1.6 Gobiernos Militares	1.164
1.7 Moros	5
1.8 IPS 1	521
1.9 IPS 2	577
1.10 IPS 3	4.000
1.11 Expedientes matrimoniales	368
1.12 Pensiones y pagos de toca	1.222
1.13 Pensiones	1.087
1.14 Hojas de calificación	142
 Sección 2. ^a (Asuntos)	
2.1 División 1. ^a , Armamento	164
2.2 División 2. ^a , Ascensos	91
2.3 División 3. ^a , Asuntos generales	188
2.4 División 4. ^a , Campañas (216 en SHM)	0
2.5 División 5. ^a , Contabilidad	1.563
2.6 División 6. ^a , Destinos	110
2.7 División 7. ^a , Estadística	34
2.8 División 8. ^a , Justicia	65
2.9 División 9. ^a , Organización	322
2.10 División 10. ^a , Reclutamiento	57
2.11 División 11. ^a , Recompensas	87
2.12 División 12. ^a , Remonta	26
2.13 División 13. ^a , Sanidad	117
2.14 División 14. ^a , Servicios administrativos	215
2.15 División 15. ^a , Uniformidad	73
 Sección 3. ^a (Material)	
3.1 División 1. ^a , Administración militar	44
3.2 División 2. ^a , Artillería	185
3.3 División 3. ^a , Ingenieros	1.044
3.4 División 4. ^a , Cuerpos	50
3.5 División 5. ^a , Oficinas	2
3.6 División 6. ^a , Sanidad	40
 Sección 4. ^a (Ultramar), (En el Servicio Histórico Militar).	
Sección 5. ^a Consejo Supremo de Guerra y Marina. Vicariato. General Castrense (no existe).	

Unidades

Secciones 6ª y 8ª (Ultramar. Capitanías y Gobiernos Militares).

6.1	9-J, Subinspección de Infantería, Caballería y Milicias de Cuba	522
6.2	10-K, Cuba y Puerto Rico	51
6.3	11-L, Gobierno militar de Salamanca	15
6.4	12-LL, Gobierno Militar de Zamora	3
6.5	13-M, Capitanía General de la 7.ª R. M. (Valladolid).	3
6.6	14-N, Cuerpos de bomberos de Cuba	20
6.7	15-O, Guardia Civil de Cuba y Puerto Rico	8
6.8	16-P, Asuntos de ingenieros de La Habana, Matanzas, Pinar del Río y Puerto Príncipe	20
6.9	17-Q, Guerrillas volantes y locales de Cuba	32
6.10	18-R, Guerra de Cuba. Guerrillas, bandolerismo. Claves de generales	580
6.11	19-S, Instituto de voluntarios de Cuba	149
6.12	20-T, Subinspección de Sanidad de Cuba	10
6.13	21-U, Varios	26
6.14	22, Depósitos de bandera y embarque para ultramar.	70
6.15	23, Vides	8

Sección 7ª (Personal de Tropa). En el Archivo General de Guadalajara.

Sección 9ª (Justicia).

9.1	Causas	2.897
9.2	Pleitos	2.113
9.3	Causas sin reo	54
9.4	Moros	17

Circulares

1	Circulares 1598 a 1816	43
2	Circulares 1817 a 1887	

Los servicios de este Archivo son excelentes y comprenden todos los fondos existentes inventariados y los índices. Se puede contactar con él por los medios de comunicación que se ponen a disposición de los investigadores en horario de 9 a 13.30 horas, de lunes a viernes:

Tel.: 921 460 758.
Fax: 921 460 757.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

La dirección postal del Archivo es:

Archivo General Militar-Alcázar de Segovia
Plaza Reina Victoria Eugenia, s/n.
40071 Segovia.

Catálogos de este Archivo

De personas célebres

Los investigadores disponen de un magnífico y práctico catálogo que, con el título *Catálogo de personas célebres del Archivo General Militar de Segovia* elaboró el coronel de artillería Gregorio Vázquez Jimeno, y publicó en 1999 el Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Militar.

Esta obra se refiere a una parte de los fondos propios del archivo de que tratamos. El autor ha querido poner a disposición de los investigadores, para facilitar su trabajo, la información contenida en la sección individualizada de «Personajes célebres» integrada en la Sección 1.^a (1.3), que es la más general del archivo y que contiene varios millones de expedientes personales.

Los documentos que se detallan en este catálogo corresponden a militares destacados en acciones de guerra o en el mando del Ejército (tenientes generales y capitanes generales, especialmente de los siglos XVIII y XIX). Sobresalen los referidos a inspectores y directores generales de las distintas armas. También se recoge la práctica totalidad de los ministros del Ramo de Guerra y otros asuntos relativos a Marina, Fomento, Estado, etc. Asimismo, comprende a los miembros de la familia real española, a la de algunas casas europeas, que fueron distinguidas con títulos honoríficos de nuestro Ejército, y a algunos personajes sobresalientes en las artes (Diego Velázquez) y en las letras (Blasco Ibáñez).

Los expedientes personales contienen las hojas de servicios que, como es sabido, son una síntesis de la historia personal que registra los ascensos, destinos, nombramientos, recompensas y otros de los militares profesionales.

El motivo por el que se nos ha ocurrido recordar este catálogo a nuestros lectores es porque en él se contiene valiosa información sobre destacados personajes de la Armada: los capitanes generales Guillermo Bete y Francisco Armero; los almirantes Álvaro de Bazán y José María Beránger; el vicealmirante Víctor Concas; los brigadieres Gutiérrez de la Concha y Casto Méndez Núñez; el capitán de navío Olegario de los Cuetos, y otros.

Aquellos de estos personajes que tienen algún título nobiliario son relacionados en un índice aparte.

Guía de Archivos Militares españoles

La Guía de Archivos Militares españoles editada por el Ministerio de Defensa en 1995, dentro del resumen obligado, dedica 17 páginas al Archivo

General Militar de Segovia. En ellas se detalla la clasificación de los fondos según su procedencia. Así:

1. Fondos de la Secretaría del Despacho de Guerra y del Ministerio de la Guerra.
2. Fondos de Capitanías Generales, Comandancias Generales exentas, Subinspecciones Generales y Comandancias Generales. Fondos de la Caja General de Ultramar y Depósitos de Bandera y de Embarque.
3. Fondos Judiciales.
4. Fondos no incluidos en las nueve secciones originarias del Archivo.

Guía del Archivo General de Segovia

El autor de esta guía, de 240 páginas, es José Ignacio Vázquez Montón, y fue editada por el Ministerio de Defensa en 1997. Recogemos aquí un extracto del Índice General.

1. Datos prácticos de interés general.
2. El Servicio de Archivo y sus fondos.
3. Descripción de los fondos.

3.1 Cuadro de clasificación.

3.2 Sección 1.^a Personal.

3.2.1 Serie Expedientes Personales.

3.2.1.1 Subserie 1.^a Personal profesional.

(Abarca desde el siglo XV al siglo XX. El tipo documental que contiene son expedientes personales. Signatura S1.^a/1.^aS).

- a) El militar profesional.
- b) Interés genealógico.
(Aquí aparece frecuentemente la partida de bautismo, datos de las hojas de servicios y los expedientes matrimoniales).
- c) Interés nobiliario.
(La probanza de hidalguía desapareció definitivamente en 1836. La limpieza de sangre en 1865).
- d) Interés heráldico.
(Al expediente personal pueden acompañar pasaportes, órdenes, nombramientos, distinciones y otras, en las que suelen aparecer escudos y las

armas de los interesados o de la autoridad que lo firma u otorga).

- e) Interés estadístico.
(Referencias cronológicas, geográficas, nobiliarias demográficas, culturales, onomásticas, empleos, cuerpos de procedencia, destinos...).
- f) Interés administrativo.
- g) Expediente Personal.

3.2.1.2 Subserie 1.^a bis.

3.2.1.3 Subseries célebres.

(Queda dicho que contiene personajes destacados de Marina, entre otros).

3.2.2 Serie Expedientes de pensiones y retiros.

(De los siglos XVIII y XIX. El tipo de documento es el de expediente personal. Contiene varias subseries dedicadas a las distintas clases de pensiones).

3.2.3 Serie Expedientes matrimoniales.

(Siglos XVI al XIX. La clase de documento es expedientes matrimoniales. El autor reproduce los trece artículos del capítulo VI del Reglamento del año 1761 que trata «De las condiciones con que se ha de permitir a los oficiales militares para contraer matrimonio»).

3.6.2 Pleitos.

(Esta serie, que contiene 22.109 expedientes, es de un valor realmente importante. Son documentos similares a las causas, pero al ser de los siglos XV al XIX tienen el valor añadido de su antigüedad. Se ha observado la existencia de gran cantidad de autos referentes a la Armada, principalmente relacionados con apresamientos, hundimientos, motines, etc., de buques de todo tipo, tanto en aguas próximas como en ultramar).

Nota final.—Entre los inventarios, índices y catálogos, que pone este Archivo a disposición de los investigadores, existe un Catálogo de documentos sobre la Real Armada y Marina de Guerra.

NOTICIAS GENERALES

CONFERENCIAS

Ciclo «Las guerras de la Independencia en Hispanoamérica». Gijón, España

Organizado por el Ateneo Jovellanos de Gijón, Asturias, durante los días del 3 al 14 de febrero de 2011 tuvo lugar en la ciudad del Principado el ciclo de conferencias «Las guerras de la independencia en Hispanoamérica», según el siguiente programa:

Jueves 3 de febrero

«El significado estratégico de la América española», por Emilio de Diego, historiador, miembro de la Real Academia de la Historia y de la Academia de Doctores.

Viernes 4 de febrero

«El Ejército español en América», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna, Universidad Complutense de Madrid.

Martes 8 de febrero

«La Armada española en las guerras de independencia americanas», por José Manuel Blanco Núñez, capitán de navío.

Viernes 11 de febrero

«Las batallas principales: del Grito de Dolores a Ayacucho», por Francisco M. Ramos Oliver, general de División del Ejército de Tierra (DEM) y director del Instituto de Historia y Cultura Militar.

Lunes 14 de febrero

«La cultura de Defensa en el primer tercio del siglo XIX», por Rafael González Crespo, coronel del Ejército y ex delegado de Defensa en Asturias.

Las conferencias se impartieron en el Ateneo, a razón de una diaria, en sesiones de tarde a partir de las 19.00 horas.

Para más información dirigirse a:

NOTICIAS GENERALES

Ateneo de Jovellanos.
Tomás y Valiente, 1. 33206 Gijón, España.
Teléfono: 985 34 42 74. Fax: 984 34 09 70.
C/e: info@ateneojovellanos.com

XLII Jornadas de Historia Marítima. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, con la colaboración de la Asamblea Española de la Orden de Malta, durante los días 22, 23 y 24 de marzo de 2011 se celebraron en Madrid las XLII Jornadas de Historia Marítima con el tema central «La Orden de Malta, la mar y la Armada (III)».

Con este título «La Orden de Malta, la Mar y la Armada», han tenido lugar sendas Jornadas en 1994 y 2000, recogidas en sus correspondientes cuadernos monográficos que, junto con el dedicado a los fondos documentales, constituyen las publicaciones disponibles. Estas manifestaciones académicas y culturales se vieron completadas con el ciclo organizado por el Instituto Padre Sarmiento en su sede compostelana y con el que las citadas instituciones colaboraron.

Las jornadas que resumimos aquí pretenden continuar y completar la tarea iniciada y comenzar una nueva etapa de colaboración en beneficio de la historia.

Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena, 7), según el programa que exponemos a continuación:

Martes, 22 de marzo

Apertura de las jornadas a cargo del almirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

«La Orden de San Juan en las jornadas del Instituto de Historia y Cultura Naval», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Real Academia de la Historia.

Miércoles, 23 de marzo

«La Orden de San Juan y las distintas etapas de su actuación naval en la Edad Media», por Jaime de Salazar y de Acha, director de la Academia Matritense de Heráldica y Genealogía.

«Las galeras de Malta en la segunda mitad del siglo XVIII», por Pedro Fondevila Silva, capitán de navío (R).

Jueves, 24 de marzo

«Los buques-hospital de la Orden de Malta. Pasado y futuro», por Manuel Gracia Rivas, teniente coronel médico (R).

«Los marinos de la Orden. Perfiles y exigencias», por José Cervera Pery, general auditor (R).

Para más información pueden dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1. 28014 Madrid, España.
Teléfono: 91 3795050. Fax: 91 3795945
C/e: ihcn@fn.mde.es

Gabriel Císcar y Císcar. Actos conmemorativos. Oliva, España

Organizados por la Asociación Cultural Centelles y Riusech y la Universidad de Valencia-Estudio General, con la colaboración del Ayuntamiento de Oliva, Valencia, durante los días del 18 al 21 de noviembre de 2010 tuvieron lugar unos actos conmemorativos del 250.º aniversario del nacimiento en esa ciudad de Gabriel Císcar Císcar con objeto de dar a conocer los últimos hallazgos de los investigadores sobre esta figura y sus aportaciones a la náutica, la ciencia y la democracia españolas.

En palabras de los redactores del texto, «En primer lugar, con estas jornadas la asociación Cultural Centelles y Riusech quiere reivindicar y dar a conocer la figura de Gabriel Císcar en todas y cada una de sus facetas, y a la vez, brindar a los investigadores la oportunidad de poder exponer públicamente los resultados de sus pesquisas sobre Císcar y su mundo. En segundo lugar, queremos reunir en un solo volumen las actas de las jornadas, todos los estudios, sobre todo los más actuales y no publicados o publicados en medios poco asequibles, sobre don Gabriel, para que formen un todo y que los investigadores que se interesen puedan tener un conocimiento más nítido de la figura de Gabriel Císcar Císcar».

Las jornadas, cuyas sesiones se desarrollaron en el IES Gregori Mayans, se estructuraron en dos partes. Una, coordinada por Emilio La Parra, que trató de los aspectos de la vida de Gabriel Císcar y de su papel como marino y político. La segunda estuvo coordinada por José Luis Peset y se dedicó a destacar la faceta científica de la figura de Císcar. Al término de cada parte se abrió una mesa redonda en la que participaron todos los profesores y los alumnos, y en la que también se dio al público ocasión para intervenir y plantear cuestiones sobre los temas tratados.

La jornadas se ajustaron al siguiente programa, según se expone a continuación:

Jueves, 18 de noviembre

«Císcar, los guerrilleros y los bandoleros de su tiempo», por el profesor Manuel Arcos, licenciado en comunicación audiovisual, Universidad de Valencia.

«Gabriel Císcar, entre la Ilustración y el liberalismo», por Antonio Mestre Sanchis, catedrático emérito de la Universidad de Valencia-Estudio General.

NOTICIAS GENERALES

Viernes, 19 de noviembre

«Dos marinos y científicos valencianos en la España ilustrada, de Jorge Juan a Gabriel Císcar», por el profesor Armando Alberola Romá y Rosario Die Maculet, Universidad de Alicante, Departamento de Historia Moderna.

«Actuación y planteamientos políticos de Gabriel Císcar», por Emilio La Parra López, catedrático de Historia Moderna, Universidad de Alicante.

«La Marina que vivió Císcar: logros y frustraciones», por Hermenegildo Franco Castañón, capitán de navío, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

«El compromiso político de Gabriel Císcar: de la Junta Central al exilio (1809-1829)», por el profesor Germán Ramírez, catedrático del Instituto de Geografía e Historia del Centro Específico de la Educación a Distancia, Universidad de Valencia-Estudio General.

Mesa redonda: «El marino y el político».

Sábado, 20 de noviembre de 2010

«Císcar y Lucrecio: dos momentos de una misma pasión», por la profesora Ana María Diz, Universidad de la Ciudad de Nueva York.

«Císcar, la geografía y la reforma de los estudios náuticos en la segunda mitad del siglo XVIII», por el profesor Horacio Capel Sáez, Departamento de Geografía Humana, Universidad de Barcelona.

«Gabriel Císcar, matemático», por la profesora Elena Ausejo Martínez, Facultad de Matemáticas, Universidad de Zaragoza.

«El nuevo Sistema Métrico Decimal», por el profesor José Luis Peset Reig, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CCHS, Madrid.

«El cálculo de longitud en el mar», por Juan Francisco López Sánchez, Departamento de Física Aplicada, Universidad Politécnica de Cartagena.

Mesa redonda: «El científico».

Domingo, 21 de noviembre de 2010

La mañana del domingo, se empleó en la presentación del libro *Poema físico-astronómico*, de Ángeles Gregori y Ana Diz, y una visita guiada por el centro histórico de Oliva y, a continuación, el acto de clausura por la vicerrectora de la Universidad de Valencia-Estudio General, María Vicente Mestre.

La dirección de la Comisión Organizadora corrió a cargo de Joan Francesc Pi i Aparici, y la elaboración del programa y la coordinación de los actos son obra de Antoni Esteve y de José Martínez.

Notas

A) Estas jornadas se ajustaban a las «Actividades puntuales de extensión universitaria» de la Universidad de Valencia y, por tanto, se reconocieron los

créditos de libre opción mediante la convalidación, en los términos establecidos en la normativa correspondiente. Este curso vale por dos (2) créditos.

B) Previamente a las jornadas, sobre el 15 de octubre, se inauguró una exposición en el Museo Arqueológico y Etnológico de Oliva, en el que se desarrollaban tres líneas expositivas en cuanto a la vida de Gabriel Císcar: *La caída del Antiguo Régimen*, *La guerra de la Independencia* y *las Cortes de Cádiz*. Se editó una guía didáctica de unas treinta páginas a color, donde, entre otras cosas, figura una breve reseña biográfica de Císcar.

C) La Asociación Cultural Centelles i Riusech nacida en 1995 en la Casa de la Cultura de Oliva, estableciendo como objetivos básicos la recuperación y protección del patrimonio cultural aceituna. Tiene establecida la beca «Serafín Centelles» para aquellos investigadores que deseen realizar aportaciones al conocimiento de la historia de Oliva. Publica la revista *Cabdells*, que recoge todos aquellos trabajos históricos de la ciudad que no alcanzan la extensión de un libro. Ha creado también una «Distinción Honorífica» para reconocer la tarea desarrollada por una persona o grupo de personas o entidad en pro del patrimonio de Oliva. La Asociación está integrada en la Federación de Institutos de Estudios Comarcales del País Valenciano.

Para más información dirigirse a

Internet: www.uv.es/viceext

Página web: centellesiriusech.com

Jornadas sobre Alejandro Malaspina. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días del 7 al 9 de junio de 2011, tendrán lugar en Madrid unas jornadas sobre la figura de Alejandro Malaspina y su tiempo. Estas jornadas extraordinarias tienen como objetivo recordar la figura de Alejandro Malaspina en el 200.º aniversario de su muerte, y evocar la conocida expedición científica que dirigió a bordo de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* entre los años 1789 y 1794.

Las sesiones se desarrollarán en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena, 7) según el programa que sigue:

Martes, 7 de junio de 2011

Apertura de las jornadas por el almirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, director del Instituto de Historia y Cultura Naval; «Las expediciones científicas españolas del siglo XVIII», por Pilar San Pío, investigadora del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Miércoles, 8 de junio de 2011

«Entre las luces del *Mezzogiorno* y el azul de los Mares del Sur. Alejandro Malaspina, 1754-1810», por Juan Pimentel, investigador, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

NOTICIAS GENERALES

«El control de los espacios enormes: Hidrografía y Cartografía», por Luisa Martín Merás, directora técnica del Museo Naval de la Armada, Madrid.

Jueves, 9 de junio de 2011

«Las ciencias naturales en la segunda mitad del siglo XVIII. Zoología, Mineralogía y Botánica en la Expedición Malaspina-Bustamante», por Gerardo García-Castrillo, subdirector del Museo Marítimo del Cantábrico, Santander.

«La peripecia de los papeles y materiales de la expedición durante dos centurias», por Lola Higuera, ex conservadora del Museo Naval de la Armada, Madrid.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Jornadas sobre Alejandro Malaspina.
Juan de Mena, 1. 28074. Madrid, España.
Teléfono: 91 379 50 50. Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

PREMIOS

Premios «Virgen del Carmen» de la Armada. Madrid, España

La Armada española, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y los asuntos navales, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones navales, y difunde la cultura naval en todo el ámbito nacional, convoca los premios «Virgen del Carmen» correspondientes a 2011, con arreglo a las siguientes bases:

«De libros», dotado con seis mil quinientos euros (6.500 €), y diploma para el mejor trabajo que en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y a la Armada, en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. En el caso de tratarse de un trabajo ya publicado, no podrá ser de una antigüedad superior a dos años, contados desde la fecha de publicación de la convocatoria anual de los premios.

«De juventud», para los mejores trabajos sobre lo que significa la Armada para España, presentados por alumnos del sistema educativo español, para el centro escolar al que pertenezca el alumno y para el profesor que dirija la realización del trabajo, con las siguientes modalidades:

- Premio para alumnos de la Enseñanza Secundaria (doce a dieciséis años) o diploma Formación Profesional de Grado Medio, dotado con mil quinientos euros (1.500 €) repartidos como sigue:

1.000 euros, un viaje Marín-Cádiz en el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* para el alumno autor del trabajo.

500 euros, un viaje Marín-Cádiz en el buque escuela *Juan Sebastián Elcano* y diploma para el profesor que dirija al alumno en la realización del trabajo.

Diploma para el centro escolar.

- Premio para alumnos de Educación Primaria (seis a doce años), dotado con mil euros (1.000 €), con el reparto siguiente:

600 euros y diploma para el alumno autor del trabajo.

400 euros y diploma para el profesor que dirija al alumno en la realización del trabajo.

Diploma para el centro escolar.

«De poesía», dotado con dos mil euros (2.000 €) y diploma, para el mejor trabajo poético de exaltación del mar, de las gentes de la mar o de la vinculación de la sociedad con la Armada y la actividad marinera en todos sus aspectos. En el caso de tratarse de un trabajo ya publicado no deberá ser anterior a 2009.

«Diploma de Honor», para la persona o entidad que se haya destacado por sus actividades de contribución a la Armada española en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses navales españoles.

«De pintura», dotado con cinco mil euros (5.000 €) y diploma. Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos.

Accésit y diploma a las obras que posean un valor artístico digno de ser destacado.

«De fotografía», dotado con dos mil quinientos (2.500 €) y diploma, para las fotografías que mejor plasmen la vinculación de la Armada y su entorno, sugiriendo motivos que reflejen los aspectos de sus múltiples facetas y actividades.

Accésit y diploma a las fotografías que por su calidad y contenido se hagan merecedoras de ser destacadas.

«De modelismo naval». Debido a su carácter bienal, este premio fue convocado el 22 de diciembre de 2009 para los premios «Virgen del Carmen» de 2010 (*BOE*. núm. 7, de 8.01.2010), cuyas bases se exponen a continuación.

Con este premio se persigue fomentar el acercamiento de la sociedad a la Armada a través de la representación por un medio tan artístico y creativo como el modelismo.

- Premio modelo de embarcación mayor, dotado con cinco mil euros (5.000 €) y diploma.

NOTICIAS GENERALES

- Premio maquetas/dioramas/embarcación menor, dotado con tres mil euros (3.000 €) y diploma.
- Accésit y diploma a la obra que posea un valor artístico y de trabajo técnico digno de ser destacado.

A propósito de este premio, se entenderá por modelo la representación de tipos de naves, embarcaciones o buques significativos por su protagonismo en la historia naval española o cuyo diseño marcó un hito en el desarrollo de la construcción naval.

Se entenderá por maqueta la reproducción de instalaciones, artilugios o diseños de marcado interés dentro de la evolución de la construcción naval.

Por diorama se entenderá la representación escénica en la que la ambientación es significativa en relación al conjunto.

Este año la embarcación mayor deberá ser una galeota, una galera o un galeón. La embarcación menor, una pinaza, una polacra, una urca o una lancha cañonera (fuerzas sutiles durante el sitio de Cádiz de 1810). La maqueta y el diorama serán de tema libre relacionado con la guerra de la Independencia.

Las normas para participar en la convocatoria podrán encontrarse en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 325 de 28 de diciembre de 2010. Y para cualquier otra información podrán dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Premios «Virgen del Carmen» para 2011.
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 Madrid.
Teléfono: 91 379 50 50.
C/e: ihcm@fn.mde.es

J.A.O.

RECENSIONES

O'DONNELL, Hugo (director), y LAREDO, Miguel (coordinador): *Historia militar de España. Edad Media*. Ministerio de Defensa y Ed. Laberinto, Madrid, 2010, 496 pp., ilustraciones.

La *Historia militar de España* dirigida por Hugo O'Donnell y editada bajo los auspicios del Ministerio de Defensa, la Real Academia de la Historia y la Comisión Española de Historia Militar, culmina felizmente su segunda entrega con el estudio de los medios castrenses españoles durante la Edad Media. El ámbito cronológico recorre desde la Hispania visigoda (siglos V al VII) hasta los sistemas de armamento y fortificación (siglos XI al XV), y el temático atraviesa por el ejército de Al-Ándalus, la España del Norte, la Reconquista y formación de la España medieval y la Baja Edad Media; todo un conjunto de referencias históricas sobre el carácter militar de una época, en permanente transformación, quizá no estudiada y valorada hasta ahora en su justa dimensión.

En el número 107 de esta REVISTA, correspondiente al último trimestre de 2009, se publicó la reseña del primer tomo de esta *Historia militar*, situada en el difícil marco de la Prehistoria y en la que podrían ya aventurarse los indudables frutos a cosechar de ese ambicioso proyecto, bien dirigido, coordinado y planificado. Predicción cumplida en todos sus términos, no sólo por la acogida que el mundo investigador y lector dispensó a la primera entrega, sino por las expectativas que se abren ante este segundo tomo, en el que la solvente conjunción del plantel encargado de darle vida ha trabajado con empeño para ofrecer una visión rectilínea y clara de la historia militar en el periodo propuesto, manejando con acierto y soltura las fuentes bibliográficas y haciendo buen uso de las documentales y manuscritas de los archivos, tarea nada fácil, pero siempre alentador en su trayectoria.

Especial interés nos proporciona el estudio de la Marina medieval, cuya responsabilidad ha asumido el propio director de la obra, bien coadyuvado por el capitán de navío José María Blanco Núñez, prestando una especial atención a las coronas de Aragón y de Castilla con sus diferentes posicionamientos sobre la actitud naval.

Con el lujo editorial acostumbrado, y una espléndida orientación bibliográfica y documental, este segundo tomo de la *Historia militar de España* prosigue su camino —o singladura— fiel al compromiso adquirido de autenticidad histórica.

GONZÁLEZ DE CANALES, Fernando, y GUARDIA SALVETTI, Fernando de la: *Iconografía de batallas y combates navales españoles*. Navantia, Cartagena, 2010, 256 pp., ilustraciones propias del tema.

RECENSIONES

La colección Bazán que puntualmente acude a su cita de cada año, bajo el patrocinio y tutela de Navantia, nos ofrece su última entrega, exponente como todas de una meritoria aportación histórica, pero en este caso portadora de un auténtico regalo visual, que este repertorio iconográfico ofrece para deleite de sus lectores.

Los capitanes de navío Fernando González de Canales y Fernando de la Guardia Salvetti, perfectamente coordinados y armonizados en la tarea emprendida, consiguen que la iconografía de batallas y combates españoles sea algo más que una recopilación o catalogación de buenos cuadros de excelentes pintores. El itinerario histórico que recorren con amenidad, soltura y probada capacidad de síntesis les permite un maridaje de texto e ilustraciones en perfecto encuadre de un valor excepcional, cualitativa y cuantitativamente, desde que inician el trazado de una pormenorizada guía, no sólo expositiva, sino interpretativa de hechos y situaciones plasmadas por los pinceles de quienes la afrontan.

Imágenes de trascendentes evocaciones, de glorias o angustias, situadas todas en el marco de nuestra historia naval, que conforman el rico legado de las artes plásticas adquiriendo su máxima notoriedad. Partiendo de esta base racional y metódica, los autores realizan un trabajo pulcro, claro y bien ordenado, cuyo resultado es un libro sumamente útil para el estudioso de nuestro comportamiento náutico, para el amante de las Bellas Artes o para el simple lector al que de hecho ha de sorprender la belleza de la edición. Un libro de fácil, grata y provechosa contemplación o lectura, en el que, además de su sentido de equilibrio, surgen otros valores de una relevancia especial, ya que además de su valor intrínseco como estudio pictórico, existe una fecunda interrelación entre arte e historia naval, enriquecido en lienzos, oleos o acuarelas como expresión y testimonio de venturas o desventuras de nuestra Historia

CODINA BONET, Ramón: *Don Antonio Barceló. Almirante de la Real Armada y corsario del Rey*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2010, 360 pp., ilustraciones.

Don Antonio Barceló y don Blas de Lezo son personajes que han despertado una singular atracción en investigadores y biógrafos de nuestro acontecer naval. Expertos y aguerridos marinos, hombres de acción y esforzados patriotas, sus vidas transcurren entre fragorosos combates, furiosos temporales, defensas costeras y caza de buenas presas. Vidas de auténtica proyección e impulso en los avatares patrios.

Pero el libro de Ramón Codina no es una biografía más que añadir al nutrido catálogo de los biógrafos. Es un estudio distinto, trazado desde distintas perspectivas que engrandecen al personaje, desde una dimensión poco explorada, desde los parámetros de una reflexión profunda y bien medida, con un logrado ensamblaje del hombre y su circunstancia, desde aspectos de inédita

originalidad, como el estudio de la meteorología –vientos, mareas, oleajes, temporales— en las aguas navegadas por «el capitán Toni» en su actividad corsaria o estatal, acuñadas siempre en monedas de lealtad y servidumbre.

Interesante y bien logrado libro, en el que el autor ha penetrado a fondo en la mentalidad del personaje, descubriéndonos facetas poco conocidas, de organizador minucioso y metódico, y hábil estratega, sin perjuicio de sus ya conocidos valores de pericia y pujanza.

Es por tanto la biografía de un hombre realmente singular; de un corsario que llegará a ser teniente general de la Armada, lo que era prácticamente imposible sin pertenecer a la nobleza en aquellos tiempos, y que no desmerecerá de aquella pléyade de marinos ilustrados, científicos y diplomáticos que alumbraron el siglo XVIII. Distintas vidas, idénticos afanes; y sobre todo sabor de victoria en las hazañas del marino mallorquín. Y, como para muestra basta un botón, no estaría mal recordar aquella coplilla de «Si el rey de España tuviera / cuatro como Barceló / Gibraltar de España fuera / que de los ingleses no.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El bergantín Portillo de Nueva España al Perú*. Editorial Noray, Barcelona, 2010, 396 páginas.

Desde el comienzo de esta saga marinera española que alcanza ya su decimoctava singladura, los Leñanza, en sucesivas generaciones nos brinda sus alegrías y sinsabores de nuestra historia naval, que en su desarrollo deja de ser sectorial y se convierte en historia plena; y no es fácil separar el trigo de la paja si no se aborda la empresa con rigurosidad objetiva y respeto histórico; factores muy presentes a lo largo de este amplio recorrido.

En esta nueva entrega, el disfrute del lector está asegurado; se amplían los horizontes; se descubren nuevas sensaciones; se encaran distintas perspectivas. Luis Delgado, con el indudable peso de madurez que le otorga su admirable conjunción de valores históricos y su dominio narrativo, tiene la destacada virtud de ser obra viva, capaz de generar inéditos enfoques, de alertar impacientes miradas, de ampliar los ámbitos del conocimiento y la reflexión.

Situado en los difíciles años (1814-1816) en que España se afanaba en mantener su soberanía en sus territorios ultramarinos, en abierta guerra independentista, el jefe de escuadra Santiago Leñanza vuelve al escenario americano, donde ha vivido no pocas aventuras, a bordo de la fragata *Venganza*, transportista de una expedición de tropas que permitió un pequeño incremento de fuerzas con el que pudo atenderse al bloqueo de Valparaíso. Sorprendentemente recibe el mando de una división naval, y con su insignia izada sucesivamente a bordo de la fragata *María Cecilia* y del bergantín *Portillo*, deberá realizar una importante comisión de transporte de tropas y material. Y es precisamente en este último en el que contornea toda la América del Sur, cruzando el cabo de Hornos, con recaladas en Concepción, El Callao y Acapulco, hasta llegar a San Blas, en las costas de Nueva España. Apasio-

RECENSIONES

nante periplo, que propicia nuevos avatares personales y donde aparecen nuevos y relevantes protagonistas, como Apodaca, virrey de Nueva España, el general Pablo Morillo y el virrey del Perú, Abascal, cuando el volcán de la emancipación arroja su mayor cantidad de lava.

Luis Delgado continúa, con este libro, ejerciendo de relator privilegiado de hechos y circunstancias en los que se juega el futuro de España y América, y en los que la Marina, a través de hombres como los de su saga marinera, cumple un penoso deber entre la ingratitud y el desaliento.

J.C.P.

**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 PUNTALEA. LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA INSTAURACIÓN 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

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 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 donde figure el título del mismo, un breve resumen, 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. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser **ineditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. 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. Podrán enviarse por correo ordinario o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATIS, 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.
- 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 alfabeticará 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.

