

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXIX

2011

Núm. 113

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXIX

2011

Núm. 113



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; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Adela Arévalo Díaz del Río.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 312 44 27.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: segundo 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

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	7
<i>Reinar después de morir. Dos planos del Santísima Trinidad que prolongaron su vida después de Trafalgar</i> , por Francisco Fernández González	09
<i>Dos expediciones de altura al Pacífico septentrional (1788-1790) y sus protagonistas: Manuel Quimper y Gonzalo López de Haro</i> , por María Luisa Rodríguez-Sala Muro	45
<i>El Departamento Marítimo de Cartagena de Levante (1750-1753) y el teniente general Francisco Liaño y Arjona</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	6500
<i>Maruja y Aurora, un viejo vapor con mucha historia</i> , por Francisco Javier Álvarez Laita y María Luisa Medina Arnaiz	91
<i>La Estación Naval de Guinea y el gobierno de los brigadieres</i> , por José Cervera Pery	111
<i>La historia vivida: El viaje de Alfonso XIII en el Juan Sebastián de Elcano</i> , por José Cervera Pery	117
<i>Documento: Los francmasones en la Armada en el siglo XVIII. Penas</i>	121
<i>La Historia Marítima en el mundo: La primera cátedra de Historia Naval. Murcia (España)</i> , por José Antonio Ocampo	125
<i>Noticias generales:</i>	127
<i>Recensiones</i>	135

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Francisco Fernández González es doctor en Ingeniería Naval y catedrático de Construcciones Navales en la Escuela Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) (UPM). Ha impartido cursos y seminarios en las universidades de Cal-Berkeley, Texas A&M, T.U. Berlín y Caracas y dirigido asimismo proyectos de investigación de la Unión Europea y en la NATO, colaborando con centros de investigación de numerosos países. Organizó y dirigió el Congreso Internacional sobre la Tecnología de los Barcos de Trafalgar (2005) y actualmente dirige el Gabinete de Historia de la Ciencia y Tecnología Navales que ha creado en la UPM en colaboración con el Museo Naval de Madrid. Ha introducido y promovido en la ETSINavales (UPM) los estudios de la Historia de la Arquitectura y la Construcción Navales, sobre los que ha dirigido varias tesis doctorales. Entre otros trabajos históricos de la tecnología naval, ha publicado entre otros el estudio del *Arte de Fabricar Reales*, de A. de Gaztañeta (1993), *El Galeón Español*, (en Francia) y, más recientemente, *Structures under sail and under gunfire* (2006), *España cara al Mar: Ingenieros y técnicos de Marina en el siglo XIX* (IFC, 2007), *Aportación de Cataluña a la Arquitectura Naval* (MMB, 2008), *Spanish Regulations for Shipbuilding of the 17th century* (NHS'09) y *La Arquitectura Naval en el Examen Marítimo* (RAI, 2010).

María Luisa Rodríguez-Sala Muro es licenciada en Sociología, maestra y doctora en Historia por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), investigadora de la máxima categoría en el Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM; tiene una larga trayectoria como académica. Ha sido investigadora y profesora visitante en instituciones académicas mexicanas y españolas: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Departamento de Historia y Filosofía de la Ciencia y Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla), Universidad Castilla-La Mancha, Universidad Complutense y otras. Autora de numerosos libros sobre sociología de la ciencia y de historia de la ciencia y la tecnología, así como de más de 60 artículos científicos sobre los mismos temas, publicados en revistas académicas de diferentes países hispanohablantes, ha impartido e imparte cátedra en diversas escuelas y facultades mexicanas. Pertenece a sociedades científicas de reconocido prestigio internacional.

Juan Antonio Gómez Vizcaíno es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retirado y doctorando en Logística y Tecnologías para los Sistemas de Defensa por la Universidad Politécnica de Cartagena (Murcia). Actualmente dirige el Aula «Comandante Villamartín» así como los ciclos de Cultura de Defensa e Historia Militar que organiza anualmente. Es autor, entre otras obras, de *Aproximación a la Historia Militar de Cartagena. El Gobierno de la Plaza (1700-1996)*, *La Artillería en Cartagena (1503-2003)*, *Antonio de Escaño García de Cáceres (1752-1814)*, *Antonio Barceló y Pont de la Terra, de patrón de jabeque-correo a teniente general de la Real Armada, Juan López Pinto (1788-1831)*. *La romántica lucha por la libertad y La Guerra de la Independencia en Cartagena (1808-1814)*. Colabora en varias revistas nacionales relacionadas con la historia militar.

Francisco Javier Álvarez Laita es Ingeniero industrial por la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de la universidad Politécnica de Madrid. Ha centrado su labor profesional en empresas de consultoría, con más de veinte años de experiencia trabajando especialmente con la Administración Pública. También ha realizado y gestionado proyectos en Argentina, Perú y Marruecos. En la actualidad es colaborador habi-

tual de Infodefensa, Revista Española de Defensa y Marina Civil y colaborador asimismo de numerosas revistas de esta temática, como la *Revista General de Marina*, *Fuerza Naval*, *War Heat* y otras. Ha publicado más de un centenar de artículos sobre temas navales y de artillería de costa, tanto históricos como de actualidad. Es director del Archivo MDR Almirante de Castilla y autor de los informes «Necesidades de control del espacio marítimo español. Hacia un servicio de guardacostas» y «Perfiles IDS. Producción en España de buques y embarcaciones de vigilancia y patrulla», así como de varios monográficos sobre buques no militares al servicio del Estado y sobre la historia de la artillería de costa en España.

María Luisa Medina Arnaiz, realizó su formación en el Liceo Francés de Madrid, rama de estudios comerciales, complementándola con cursos y seminarios en Alemania, Austria y Francia. Comenzó su carrera profesional en organismos públicos franceses para pasar posteriormente a la empresa privada desarrollando funciones en los ámbitos de comercio internacional, importación y exportación y logística. En la actualidad compagina sus labores profesionales en una multinacional francesa de electrónica con la gestión en el Archivo MDR Almirante de Castilla y colabora habitualmente en la revista *Marina Civil*. Sus trabajos sobre historia naval y militar, y temas de actualidad sobre defensa, se han publicado en numerosas revistas de esta temática, como la *Revista General de Marina*, *Fuerza Naval*, *War Heat* y otras. Es una de los autores del informe «Perfiles IDS Producción en España de buques y embarcaciones de vigilancia y patrulla» y de los monográficos de la revista *Defensa* titulados «Artillería de Costa en la España del siglo XX». (Defensa, extra 76-77) y «Las otras Armas. Buques al servicio del Estado» (Defensa, extra 73).

José Cervera Pery es general auditor, periodista y diplomado en Tecnología de la Información y en Derecho Internacional, miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia y de numerosas academias hispanoamericanas. Conferenciante y articulista y exdirector de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, ha sido premio «Santa Cruz de Marcenado», del Ministerio de Defensa; premio «Elcano» de Periodismo; tres premios África de periodismo y otros tres premios «De Libros» «Virgen del Carmen», otorgados por la Armada (Instituto de Historia y Cultura Naval), de cuyo patronato fue secretario hasta su extinción. Especialista en Historia Naval, con 25 libros publicados, entre ellos *Alzamiento y Revolución en la Marina; La historiografía de la guerra española en el mar (1936-1939); Juan Bautista Topete: un almirante para una Revolución; La guerra Naval del 98*, y *El almirante Cervera, un marino ante la Historia*. Ha dirigido el diario *Ébano* de Fernando Poo, y las revistas *Proa a la Mar* y *de HISTORIA NAVAL*, ésta del Instituto de Historia y Cultura Naval.

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

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

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

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

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

NOTA EDITORIAL

Al hacerme cargo de la dirección de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, en primer lugar quisiera enviar un saludo y nuestro reconocimiento a nuestros suscriptores, a nuestros lectores y a nuestros colaboradores; a los suscriptores porque con su callado aliento constituyen un elemento imprescindible para poder editar número a número nuestra revista, especialmente en estos momentos de dificultades económicas; a nuestros lectores porque a ellos nos debemos, son nuestro objetivo y sabemos que están ahí, y finalmente a los colaboradores, porque con sus trabajos dan pleno sentido al cumplimiento de nuestro cometido de «ser un vehículo de expresión ágil para investigadores y estudiosos» como resaltaba el almirante Suanzes en el primer número de la REVISTA allá por el año 1983. En la Revista trabajamos con ilusión, dedicación y esfuerzo para tratar de incrementar su tirada y de que llegue al mayor número posible de lectores, tanto dentro como fuera de la Armada.

En la redacción queremos que nuestra REVISTA ocupe un lugar destacado entre las revistas de historia, tanto nacionales como extranjeras, para ello uno de los objetivos que tenemos es adaptarla a las tendencias actuales de las revistas de nuestro ámbito, para lo que es necesario acometer algunas modificaciones en su organización y funcionamiento, como la incorporación del concepto «factor de impacto», constituir un nuevo «Consejo de redacción externo», hacer un sumario de cada artículo, etc...

En este número contamos con unos interesantes trabajos: sobre construcción naval, los planos del *Santísima Trinidad*; sobre expediciones en el Pacífico septentrional; del Departamento de Cartagena de Levante, sobre un vapor que había estado en los Dardanelos; uno sobre la Estación Naval de Guinea, que esperamos sean de su agrado, y finalmente las secciones fijas de costumbre.

Por último, solo me cabe encomendarme a nuestra patrona la Virgen del Carmen solicitando su protección.

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

REINAR DESPUÉS DE MORIR

Dos planos del *Santísima Trinidad* que prolongaron su vida después de Trafalgar

Francisco FERNÁNDEZ GONZÁLEZ
Doctor en Ingeniería Naval

Introducción

Del navío *Santísima Trinidad* se ha escrito mucho, y por muy buenos autores, lo que no deja mucho campo sin roturar ni apenas ideas que no hayan sido expuestas. Por ello, en esta ocasión, no vamos a contribuir a la discusión de las cualidades del navío, por más que merezcan siempre nuestra atención para revisar muchas de las opiniones que se han vertido en contra de su arquitectura naval.

En esta contribución presentamos lo que consideramos una victoria de nuestro navío más afamado después de las naves colombinas. El interés que despierta este buque no ha decaído desde cuando era la presa más codiciada por los marinos británicos. Su leyenda militar y tecnológica incluso ha crecido con el atractivo del misterio de sus datos originales y, particularmente, con el reto de encontrar sus planos verdaderos.

Cuando el 24 de octubre de 1805 caía en su lecho de la mar gaditana, pudo decirse que el *Santísima Trinidad* había muerto y que, a partir de entonces, sólo viviría en la Historia. Pero la misma Historia se ha encargado de negar esta creencia. Como vamos a ver, el navío ha sobrevivido con los valores de su arquitectura naval más allá de 1805. En cualquier caso, podemos afirmar que continuó su existencia tecnológica después de su muerte física, una hazaña difícil en los años en que el hierro, el vapor y las bombas se asentaban sobre la madera, las velas y las balas.

Dos planos del *Santísima Trinidad*

Existen dos planos del navío que podemos considerar originales, como demostraremos en este trabajo, y que pueden consultarse para cualquier estudio de sus características y detalles.

El primero, y más conocido, es una copia original que conserva la NARA (National Archives and Record Administration) de Estados Unidos, en College Park, Maryland. En estos archivos, entonces National Archives 2, tuvimos

la oportunidad de obtener una buena copia en papel en 1993 y, más recientemente, una buena imagen digital rastreada con alta definición en la propia NARA.

El segundo, menos conocido en España hasta ahora, es una copia original que conserva el Archivo Central de la Marina de la Federación Rusa, en San Petersburgo. El Museo Naval ha conseguido recientemente una imagen digital rastreada con alta definición y donada por el mismo archivo.

El valor técnico e histórico de estos dos planos es incuestionable, por cuanto se trata de las dos únicas copias de los planos originales del navío que se conservan, o eso creemos. Pero a este valor se añaden otras facetas que agrandan el interés que suscitan ambos planos y el navío que describen, y que nos han sugerido el título de este artículo. Se trata de sendas copias que en su día buscaron y consiguieron las armadas de los jóvenes Estados Unidos y de la Rusia imperial con el objeto de orientar sus proyectos para construir navíos de la línea de combate con dimensiones y armamento similares al navío español.

Estas circunstancias han guiado nuestro estudio de ambos planos, cuya historia y características desarrollamos y comparamos a continuación.

El plano de los Estados Unidos

Este plano se ha venido citando como «plano del Antiguo Arsenal de Washington o de Filadelfia» por la mayoría de los autores que han tratado del *Santísima Trinidad*.

A la copia que hemos manejado nos dirigió el director del Museo de la Academia Naval de Annápolis en una visita de 1993. Por otra parte, este plano había sido estudiado en el Museo Naval de Madrid para trazar los que allí se compusieron.

El año 1977, el capitán de fragata José Ignacio González-Aller y Hierro, entonces destinado en Cartagena, recibió de Rafael Berenguer Moreno Guerra el relato de las incansables investigaciones que este modelista había llevado a cabo para determinar la verdadera figura del *Santísima Trinidad* con unas bases ciertas. Esta correspondencia se iniciaba el 2 de marzo de 1977 con una carta de Berenguer a González-Aller en la que le pedía ayuda en sus «pesquisas para encontrar un plano completo o parcial del navío *Santísima Trinidad* en Cartagena».

Hemos tenido el honor de recibir del almirante José Ignacio González-Aller y Hierro copia de varios de los escritos de Rafael Berenguer, cuyo contenido resumimos a continuación, tanto por la importancia que tienen para nuestra historia como por el reconocimiento que con ello mostramos a su autor.

En primer lugar, extraemos algunos párrafos de un artículo mecanografiado que su autor titulara «Cómo fue el navío *Santísima Trinidad*»:

«En los Archivos Nacionales de Francia encontré un plano esquemático de la semiforma de la maestra, del combés y del branque; según reza en el plano

corresponde a un navío español de 120 cañones, y no es desde luego ni del *Santa Ana* ni del *Concepción*, y por supuesto mucho menos del *Real Felipe*, mucho más antiguo. Entonces, por exclusión, no queda otra posibilidad de que sea el *Trinidad*.

»Por otro lado, como resultado de mis largas pesquisas encontré un plano del *Trinidad* entre los documentos de la colección Humphreys del Old Washington Navy Yard, de dudosa originalidad, en el cual aparece el *Trinidad* con cuatro cubiertas ya —esto hace suponer que el plano se calcó por alguien desconocido entre 1800 y 1805— y con un mascarón que es un Marte rampante con escudo, espada y celada, y una forma de branque y tajamar excesivamente lanzado, lo cual nos parece un tanto sospechoso. (...)

»Sin embargo, hay detalles positivos en este plano, cuales son la forma de numerar las distintas líneas correspondientes a las formas, con letras de la maestra hacia proa y con números de la maestra hacia popa —típicamente española— la caligrafía empleada, también española, y sobre todo las medidas de eslora, manga, puntal y calado, que son las mismas que las que se señalan en el cuadro [las iniciales del *Trinidad*].

»¿Cómo llegó este plano a manos de Humphreys? No he podido averiguarlo, por más gestiones que he llevado a cabo.

»Puesto a manejar el compás y la lupa, me he encontrado que el corte en la maestra coincide exactamente con las medidas que aparecen en el informe de De la Puente, lo cual lleva a suponer que quizás este plano salió de copiar por alguien el plano perdido al que se refiere el citado ingeniero, que acompañaba su informe».

Este informe fue escrito por el ingeniero De la Puente después del combate de San Vicente de 14 de febrero de 1797 y, según explicaba Berenguer:

«Mazarredo, entonces Capitán General de Cádiz, no tuvo nunca especial predilección por este buque, pues entendía que era malo y que, por otro lado, ya se había gastado demasiado en él y no valía la pena gastar más y dejarlo morir o utilizarlo como pontón.

»Pero la madera cubana original, era de una calidad tal, que el “vaso” seguía nuevo y por ello se adoptó la solución de embonarlo para mejorar su estabilidad y junto con ello adoptar otras mejoras.

»A este respecto hay dos informes de 1797 firmados por el ingeniero hidráulico De la Puente de los cuales uno se refiere al embono y posible forrado de la obra viva y otro, referente a la posibilidad de correrle la batería superior de proa a popa (...)

»Pero en estos informes puramente técnicos, no se contiene ninguna referencia a la popa y en ellos sí se habla de los planos anexos, los cuales han desaparecido».

La carta que Rafael Berenguer dirigió al capitán de fragata González-Aller en Cartagena, fechada el 29 de marzo de 1977, daba estos detalles sobre el plano americano:

«Sobre el *Trinidad* he recibido un plano grande del Old Washington Navy Yard, que tiene visos de ser auténtico, aunque está indudablemente manipulado en la parte de proa.

»Este plano tiene la misma caligrafía que la de Ignacio Mullan —delineante graduado de A. de Fragata— hijo de D. Mateo Mullan que dirigió la obra.

»Este plano «entró» en América en 1816, pedido por Humphreys, constructor del *Pennsylvania*, aunque este buque no se parecía mucho al *Trinidad*, salvo en que era un auténtico cuatro puentes».

Hemos de que hacer notar que la orden de construcción del *Pennsylvania* de la U.S. Navy a Samuel Humphreys data de ese mismo año de 1816, lo que explicaría que el constructor pidiera una copia del plano del *Trinidad*, si no fuera porque se ordenó para 74 cañones. Por otra parte, no es extraño que en la Marina norteamericana se conociera la existencia de alguna copia original en La Habana, dada la gran relación de Cuba con Estados Unidos y el apoyo de España en sus guerras revolucionarias. Y menos debe extrañarnos que La Habana recibiera copias de los nuevos planos de «sus navíos» cuando fueran trazados para la Real Armada.

Berenguer busca un plano original en todas partes: Cartagena, Ferrol, El Viso, La Carraca, Academia de la Historia, Greenwich, París, Buenos Aires, Instituto Hidrográfico de San Fernando... Finalmente, escribe:

«El único resultado positivo pero parcial que he conseguido es el de procedencia norteamericana, y digo parcial porque hay algún detalle como el del mascarón —un Marte de punta en blanco— que no concuerda con lo que se usaba en nuestro país en 1803 que es cuando se le corrió la cubierta superior al *Trinidad*; supongo que esto es una manipulación posterior.

»Este plano presenta los siguientes aspectos positivos:

1. La caligrafía
2. El número de formas de proa y de popa que es la empleada normalmente en España.
3. La numeración de las mismas.
4. La situación de los bitones de la 2ª y 3ª cubierta.
5. La forma de la botella de popa.
6. El número de obenques de la tabla de guarnición de trinquete-mayor y mesana.
7. La forma de los cadenotes de las tablas.
8. El signo que indica la maestra.
9. La distancia en pies entre cubiertas.
10. La inclinación del bauprés, típica del *Trinidad*.
11. Altura de la batería baja sobre la flotación.
12. Altura de los batiportes.
13. Disposición interior y número de baos por cubierta.

»Inspiran dudas:

1. El mascarón.
2. El número y disposición de los brazales y gambotas.
3. Disposición de los bitones del buque en proa.
4. Situación de los escobenes.
5. Situación de los palos.
6. El número de piezas por batería».

La carta de Berenguer de 06-05-1977 contiene su informe final del estudio del plano norteamericano. Transcribimos estos párrafos:

«Ayer por fin conseguí hacer una reducción fotográfica del Plano “gigante” del *Trinidad* que está en el Old Navy Yard de Washington.

»Este plano por pesquisa posterior sé que se envió a USA en 1810 en el “cutter” *Viper* de USN en manos del comisionado Mr. Marsh, el cual lo entregó en el Astillero del Distrito Federal y de allí pasó a manos del ingeniero Humphreys, el cual lo utilizó para estudios previos del USNS *Pennsylvania* de 120 cañones construido en 1832.

»Este plano y su procedencia nos ha dejado, a los que pudiéramos llamar “expertos” en la materia, llenos de dudas.

»Explico:

»Parece auténtico porque el delineado y rotulado es el típicamente español y la caligrafía es de Mullan.

»Nos resulta inexplicable cómo habiéndose construido el barco en La Habana como un tres puentes en 1769, y habiéndose remozado y variado a lo largo de 30 años, los planos enviados desde allí a USA fuesen los del barco tal y como quedó después de la última convertido en un 4 puentes. La caja de cuerdas, que debía estar enfrentada a la popa del plano, ha sido cortada y no existe su original. ¿Quién hizo este plano, en dónde, cómo es que se envió precisamente a La Habana?

»Y termina:

»Yo llego a la conclusión de que la información sobre la procedencia es equivocada o se refiere al plano original, que fue manipulado una vez en América calcando hasta la letra. Difícil problema».

Para completar esta información, existe en el Museo Naval de Madrid una copia de este plano realizada por Berenguer, reducida al 45 por 100 de su tamaño original, en la que se lee esta leyenda escrita de su mano:

«Este plano fue hallado tras múltiples pesquisas y de modo casual en los archivos que fueron del Old Washington Navy Yard dentro de los legajos de la colección Humphreys.

»Plano copia del original en tamaño natural traído de la Habana por el comisionado K. Marsh en 1810 a bordo del “cutter” *Viper* [h] a pedido de W. Doughty de Washington.

- »Pasó a poder de M. Humphreys en 1811 de Filadelfia.
- »Sirvió para el proyecto del navío *Pennsylvania* de 120 cañones.
- »0'45 el original».

En la referida copia se reproduce fotográficamente la caja de cuadernas pegada y alineada con el perfil, que se ha trazado por separado. La caja está positivada y reducida de la original, pero tanto ésta como el plano longitudinal con el perfil y las líneas de agua han sido trazados de nuevo, pues no reproducen ninguna de las manchas ni los trazos que tienen los originales de la NARA.

Personajes

Los nombres y fechas que cita esta nota constituyen otras tantas pistas para desentrañar el misterio, y sobre ellos hemos realizado la investigación cuyos resultados preliminares exponemos a continuación, a falta sólo de algunas consultas que tenemos pendientes en los archivos norteamericanos y rusos.

El apresamiento de marineros del *Chesapeake* por parte de una fragata británica y un impopular embargo económico como respuesta de Jefferson en 1807 llevaron a Estados Unidos a una nueva guerra con Gran Bretaña. En la crisis que precedió al conflicto bélico de 1812, el Congreso mejoró los seis astilleros de la Marina en la costa este y Joshua Humphreys obtuvo grandes contratos para los de Filadelfia.

La guerra de 1812 significó la prosperidad para Joshua y convirtió a su hijo Samuel en el primer constructor naval americano (1).

El *Viper*

Este barco estaba registrado en la US Navy como «brig» de 143 grt con dimensiones de 73' x 23' 8" x 7' 6" y una dotación de 64 para 12 cañones. Había sido botado en el Norfolk Navy Yard (Virginia), en 1806, como «cúter», proyectado por el arquitecto naval Josiah Fox. Tras patrullar las costas de las Carolinas y de Georgia durante el embargo de 1807, y ser aparejado de «brig» en el Washington Navy Yard en 1809, patrulló las costas del Golfo hasta la guerra de 1812, en la que no pudo competir con los barcos ingleses, mayores y mejor armados, y fue apresado en Belize en enero de 1813. Es el único *Viper* que puede citar Berenguer, pues el segundo de este nombre en la lista de la US Navy fue una galera construida en Vergennes (Vermont) a mediados de 1814, que sirvió con éxito en el corredor interior del lago Champlain-Hudson, donde permaneció tras acabar la guerra en 1815.

(1) DURWART, Jeffery M.: *The Philadelphia Navy Yard: from the birth of the US Navy to the nuclear age*. University of Pennsylvania Press, 2001, p. 55.

La nota sitúa a K. Marsh en el *Viper* y a W. Doughty en Washington en 1810, y a M. Humphreys en Filadelfia en 1811.

K. Marsh

Entre 1775 y 1777 el armador de Filadelfia Robert Morris financió el astillero de Wharton-Humphreys y organizó el primer establecimiento costero de la Marina norteamericana, que en 1801 se convirtió en el Filadelfia Navy Yard, siguiendo las recomendaciones de Joshua Humphreys al secretario de Marina, Benjamin Stoddert (2). Estaba situado en la Association Battery, al final de una larga cadena de instalaciones en el frente fluvial de la ciudad. Empezaba con el astillero de Penrose y se sucedían hacia el sur las factorías de Sherlock, Casdorp, Reynolds Mast Yard, Wharton, Joseph Marsh, Francis Grice, Humphreys, Dennis y Warwick Coates, hasta llegar al baluarte.

Joshua Humphreys tuvo que alquilar el dique de Joseph Marsh para poder atender los encargos de Stoddert a finales de 1800, tras la «cuasi-guerra» con Francia. Con el nivel del agua del Delaware limitado a 18 pies, el astillero se vio amenazado de cierre para mejorar las instalaciones en otros puertos, como Boston y York en Virginia; pero sobrevivió, y el 21 de agosto de 1815 Samuel Humphreys botaba allí con éxito el *Franklin*, de 74 cañones.

William Doughty (1773-1859)

Trabajó como delineante en el astillero de Wharton y fue el encargado de trazar los planos de las fragatas de 36 y de 44 cañones. Con la dirección de Joshua Humphreys y la supervisión de Josiah Fox, trazó los planos de las fragatas *United States*, *Constitution* y *President*. La primera fue botada por Humphreys en Filadelfia; la segunda, seis meses más tarde, en Boston, y la tercera, en Nueva York mucho después, en abril de 1800. La *President* resultó la más veloz, y conjugaba la visión de Humphreys con el conocimiento de Foz y la maestría de Doughty (3).

Entre 1801 y 1813 Doughty dirigió un astillero en Georgetown, Maryland, donde demostró una gran capacidad para supervisar construcciones, lo que le facilitó trabajar para el Washington Navy Yard durante muchos años.

En 1812 fue nombrado constructor naval del Washington Navy Yard. Anteriormente ya había sido recomendado por Joshua Humphreys al secretario de Guerra, Henry Knox, para trabajar en el astillero de Filadelfia, pues «tenía la sensación de que sería un trabajador dedicado y distinguido» (4).

(2) *Ibidem*, p. 53.

(3) AUSTIN, Paul: *Our Young Navy*. Dallas, Texas, en *Duckworks articles (web)*.

(4) Carta de Joshua Humphreys a Henry Knox en 22 Octubre 1794. En *Papers of the War Department*, en HUMPHREYS, Joshua: <http://wardepartmentpapers.org/person.php?id=2.1>

En 1815 la US Navy encargó el proyecto de cuatro grandes «ship-sloops» y Doughty diseñó el Peacock, inspirado en los «clipper schooners» de Baltimore, que admiraba y en los que se había especializado.

En 1826 constaba en la lista de personal del Washington Navy Yard con la categoría de *ship constructor* y un salario de 1.900 dólares al mes (5).

Los Humphreys

En el año 1811, el constructor jefe de Filadelfia era Joshua Humphreys (1751-1838), quien con catorce años dejó su familia cuáquera y se fue a Filadelfia para aprender la carpintería de ribera, primero con Jonathan Penrose y luego con su primo John Wharton, quien le dejó su astillero al morir, en 1771 (6). En el astillero Wharton-Humphreys, Joshua proyectó y construyó cuatro de los 13 barcos que aprobó el Congreso Continental en 1775, entre ellos los afamados *Raleigh* y *Hancock*, y sería reconocido como el primer arquitecto naval estadounidense. El encargo del Congreso de construir las primeras unidades navales de la República lo convirtieron en el padre de la Marina norteamericana (7). Sus ideas de barcos más fuertes y armados que los de su clase se plasmaron en seis fragatas, tan fuertes y armadas que los ingleses las consideraron «navíos de 74 disfrazados»: *Constitution*, *Chesapeake*, *Congress*, *Constellation*, *President* y *United States* (8).

Dos de ellas pueden visitarse hoy: la *Constitution*, en el arsenal de Charlestown (Boston), y la *Constellation*, amarrada a un muelle de Baltimore.

Fue nombrado por Henry Knox (28-06-1794) «Constructor» o «master builder» del puerto de Filadelfia para construir la fragata *United States* (44), cargo que conservó hasta ser depuesto por Jefferson (31-10-1801), cuyas preferencias por lo francés lo llevaron a abandonar los navíos de 74 y las fragatas y a construir cañoneras como las que se habían utilizado en las guerras napoleónicas. Muchas de estas unidades, aptas para el Delaware y el Chesapeake, fueron proyectadas por J. Fox y W. Doughty (9).

El hijo de Joshua, Samuel (1778-1746), a los dieciocho años fue encargado por el gobierno de seleccionar y comprar en Georgia troncos de *live-oak* para la Armada. Trabajó en el Arsenal de Filadelfia, donde construyó el USS *Filadelfia* (1798-1799) y el USS *Franklin* (1815). Nombrado maestro constructor de la US Navy en 1815, ejerció con ese grado hasta su muerte.

(5) HIBBEN, Henry B.: *Navy-Yard, Washington. History from Organization, 1799 to Present Time*. Washington Printing Office, 1890.

(6) <http://www.famousamericans.net/joshuahumphreys>

(7) Appointment of Joshua Humphreys as Constructor or Master Builder at the Port of Philadelphia. Carta de Henry Knox a J. Humphreys de 28 junio 1794. NARA, Navy Requisitions on Sec.Treas. RG45.

(8) Joshua Humphreys papers, Collection 0306. Historical Society of Pennsylvania.

(9) The PNY..., p. 54.

Sus proyectos y construcciones, entre ellas el USS *Pennsylvania* (1816-1837), despertaron el interés del zar Alejandro I de Rusia, quien en 1824 ofreció a Samuel Humphreys que se encargara de la construcción de la nueva armada rusa en San Petersburgo. El ofrecimiento del cargo, con un alto salario de 60.000 dólares, fue rechazado por Humphreys con estas palabras: «Ignoraba tener los méritos que se me atribuyen, pero, sean grandes o pequeños, todos se los debo a la bandera de mi país» (10).

El plano de Filadelfia hoy

El plano está catalogado en el Records of the Bureau of Ships, Record Group 19, en la National Archives and Records Administration, 8601 Adelphi Road, College Park, Maryland 20740, USA.

En un registro único se anota:

«RG-19: Dash Flat Ovsz: 81-12-1 (o) part 1: “Santisima Trinidad”, Profile, Half-Breadth, 1810 (?), red and black ink on cloth backed paper. Scale not noted. Size 25 inches by 52 inches. Note: this is an original plan and paper is quite yellow and may affect the quality of a reproduction».

«RG-19: Dash Flat Ovsz: 81-12-1 (o) part 2: “Santisima Trinidad”, Body Plan. A negative photostat of the original. Bar scale. Size 17 inches by 24 inches».

En la visita de 1993 pudimos tocar y medir el plano original antes de encargar copias en papel.

Está pegado sobre tela y sólo contiene el perfil y las líneas de agua.

No señala ninguna escala, pero las medidas corresponden a una de 1:48.

En un borde del dorso de la tela está escrito «Trinidad», de modo que se podía leer cuando se enrollaba el plano.

El transversal con la caja de cuadernas, que debía estar enfrentada con la popa del plano y en un mismo papel, ha sido cortado del resto del plano y no existe. En su lugar, existe en NARA una imagen fotostática de la caja y el espejo de popa, en negativo, con las mismas dimensiones del resto del plano.

No tiene ningún título, ni tampoco leyenda. Lo único escrito en cualquiera de las dos partes del plano es una anotación a mano:

Measurement English
Perpendicular 204 8/10
Maior Beam 54

Es llamativa la figura del mascarón de proa, que Berenguer identificara con «un Marte de punta en blanco». Parece claro que se trata de un ángel que

(10) <http://virtualology.com/virtualmuseumofhistory.com/>

muy bien puede ser el mismo arcángel Miguel, el «quién como Dios», cuyo papel de defensor de la Divinidad lo convertiría en una figura alternativa, idónea para evocar con su imagen un misterio cuya talla y representación habrían constituido para el artista cubano un serio problema, y para el navío, un excesivo empacho en la proa.

El plano de Rusia

Se trata del único plano verdaderamente original del *Santísima Trinidad* que conocemos y, además, se conserva en perfecto estado. La historia de cómo se descubrió y de cómo obtuvo una copia el Museo Naval merece ser contada aquí con algunos detalles.

En febrero de 2005 llegaba al Museo Naval noticia (11) de que GMS Model Building, una empresa de San Petersburgo (Rusia) especializada en modelos navales para particulares y museos, había encontrado en el Archivo Naval Central de aquella ciudad un plano original del *Santísima Trinidad*, fechado en 1796, cuando investigaba para publicar una serie de artículos sobre los barcos vendidos por el zar Alejandro I a Fernando VII por 13.600.000 rublos, según el acuerdo firmado en Madrid en 1817 por Eguía y Tatischev (12).

Esta empresa había cotejado dicho plano con las copias existentes en el Museo Naval y, habiendo encontrado importantes diferencias en la figura del navío, que era un ángel, y en las galerías, enviaba para su estudio imágenes de esos detalles, junto con una de la firma de Josef Romero y Landa, por si *esta información fuese de interés para el Museo Naval de Madrid*, el cual conocía desde que, en junio de 2003, pidiera información sobre los datos que hubiera en España de los ocho barcos rusos de 1817 (13).

Estas imágenes parecían acreditar que el plano de San Petersburgo podía ser el original del que se dibujara la copia de Estados Unidos, lo que añadía nuevas interrogantes al origen de este último.

Por la misma empresa citada se supo que en febrero de 2005 se estaba preparando la publicación de un libro sobre los navíos de Trafalgar en el que se incluirían copias de planos originales, entre ellos uno del *Santísima Trinidad* del Archivo Naval Central (14).

Con estos antecedentes, y tras la «botadura» del Gabinete de Historia de la Ciencia y la Tecnología Navales, en enero de 2010 iniciamos nuevas gestiones con vistas a conseguir para el Museo Naval una copia del plano de San Petersburgo digitalizada con alta resolución. Era un objetivo que justificaba hasta

(11) E-mails VRP y GMS 16/02/2005, DH 17/02/2005 y CZM 18/02/2005.

(12) *Alejandro I, España, Numancia I, Velasco, Fernando VII, M.^a Isabel, Mercurio y Astrolabio.*

(13) E-mails VRP 22/05/2003 y CZM. 04/06/2003.

(14) E-mails GMS y VRP 23/02/2005.

la posibilidad de una visita personal al Archivo Naval Central de aquella ciudad.

El primer resultado fue localizar el libro citado, que había sido publicado sólo en ruso por la historiadora Galina Grebenschchikova en San Petersburgo (15). El director de la empresa rusa GMS nos envió una copia fotográfica digital del plano del *Santísima Trinidad* que contiene el libro. Sin duda se trataba de un plano original, en perfecto estado de conservación, y había que conseguir una copia lo más fiel que se pudiera. La adquisición del libro, en ruso, a distancia y con una edición limitada de 500 ejemplares a 5.000 rublos, no era una tarea fácil ni se presumía rápida, y la imagen impresa no tendría la calidad deseada. Por tanto, iniciamos una gestión directa con el Archivo Naval Central, en Gatchina, a través de conocidos en San Petersburgo. En mayo de 2010 recibimos respuesta a nuestra carta de febrero a su director, remitida a través del Consulado de la Embajada de la Federación Rusa en Madrid, que incluía la traducción de nuestra carta del inglés al ruso y la contestación en ruso del capitán de navío del Archivo Naval Central, en la que nos remitía al Archivo Estatal de la Marina de Guerra de Rusia, en San Petersburgo (16).

Por suerte, no hubo que hacer nuevas gestiones porque el Sr. Andrey Gorbunov, director de la empresa GMS, consiguió una copia de la imagen del plano que había sido rastreada en el archivo, con una buena resolución, para su publicación en el libro de la Grebenschchikova en 2006.



Las características de la imagen son: TIFF, 16793 x 5136 *píxels*, 177 Mb. Firmado por Josef Romero y Landa, Madrid 3 Setiembre 1796. Sello de Registro del Archivo: 327-2-494.

(15) GREBENSCHIKOVA, G.A.: *Navíos de la línea de 100 cañones del tipo Victory en las guerras ruso-suecas y napoleónicas*, Ed. Ostrov, San Petersburgo, 2006 (392 p., en ruso).

(16) Carta de FFG a Igor Vladimirovich Shchekin, director del Archivo Naval Central, Gatchina.

Este plano está trazado en papel y contiene el plano de formas completo, con el transversal, el perfil longitudinal o alzado cortado por el diametral y la proyección horizontal de las líneas de agua.

Está rotulado en la parte superior con este título, en dos líneas:

NAVÍO LA SANTISIMA TRINIDAD, DEL PORTE DE 130 CAÑONES,
EN QUATRO BATERÍAS / CORRIDAS, DE LOS CALIBRES DE 36, 24,
12, Y 8 INCLUSOS 10 OBUSES DE 24, EN LOS PASAMANOS

En los Estados Generales de la Armada se lista el *Santísima Trinidad* con 112 cañones hasta 1796, con 130 de 1797 a 1803, y con 134 cañones en los de 1804 y 1805.

En el transversal solo se dibujan las líneas de trazado de las cuadernas, las vagras y las líneas de agua. No incluye ningún elemento de construcción, ni cubiertas ni galerías.

Debajo de la caja de cuadernas de armar incluye una escala numerada hasta 60 pies de Burgos, más un pie que divide en pulgadas entre seis líneas paralelas.

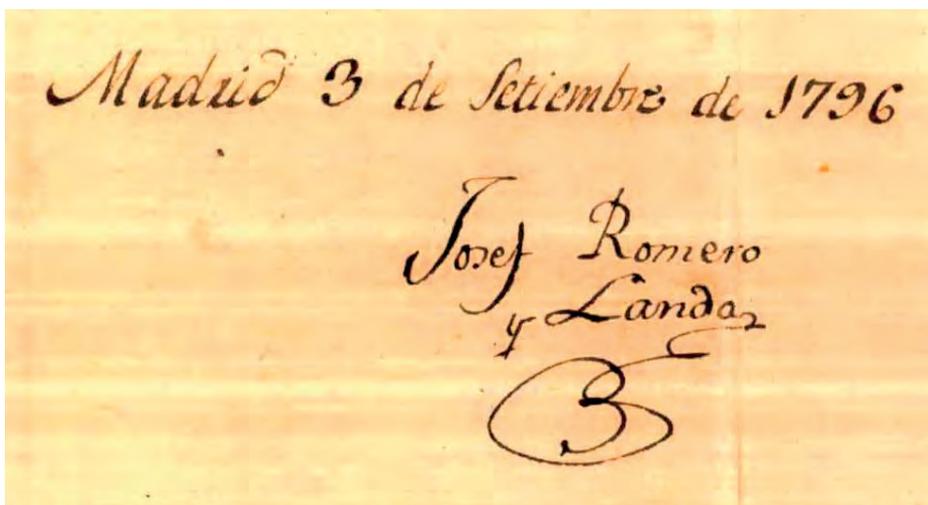
Bajo la escala se describen las características del navío en dos columnas:

Dimensiones principales	Pie-pul-lín
Eslora de Alefriz a Alefriz	220-6-6
Manga	58-1
Puntal	28-3-6
Línea de Agua	
Calado de Popa	29-6
Calado de Proa	27-6
Diferencia	2
Batería en medio	6
Desplazamiento	Tones.-librs.
Cuerpo de Proa	2830-527
Cuerpo de Popa	2601-1817
Diferencia	228-710
Desplazo Total	5432-344
En una pulg ^a de calado en la línea de flotación desplaza	23-1535
Centro de volumen	Pie-pul-lin
El centro de volumen está más a Proa de la mitad de la Eslora	3
Dicho centro se eleva sobre la Quilla	15
El Metacentro se eleva sobre el anterior centro	13-10-6

REINAR DESPUÉS DE MORIR. DOS PLANOS DEL SANTÍSIMA TRINIDAD...

Junto a estas características se halla la firma rubricada de quien aprueba el plano:

MADRID 3 DE SETIEMBRE DE 1796
JOSEF ROMERO
Y LANDA



Madrid 3 de Setiembre de 1796
Josef Romero
y Landa
B

Es un plano del *Santísima Trinidad* tal como quedó después de las reformas que se le practicaron entre 1795 y 1796, con las que se denominó de 130 cañones, artillado con el reglamento de 1793 para navíos de 112 y tres puentes. Por vez primera se montaban 10 obuses Rovira de 24 libras (17).

Como era habitual también en Inglaterra, en el plano de San Petersburgo se representan con tinta roja las aberturas que se hacen en las cubiertas, sean fognaduras, escalas o escotillas. Se destaca con toda claridad una abertura en la cubierta superior que se extiende desde la cuaderna 2 de popa a la 4 de proa, en cuyo través se abren cinco portas en cada costado de la cuarta batería para otros tantos obuses. Esta línea en rojo se aprecia también en las copias en gris del plano de Estados Unidos. Bajo cada una de estas portas hay dos baos y otro entre porta y porta, todos menos gruesos a la línea y más juntos que en el resto de las portas, lo que es coherente con que se añadieran después del resto, como baos de las plataformas laterales. Aquí, el *Trinidad* muestra los 130 cañones de la reforma de 1795-1796, en cuatro baterías, pero la cuarta no era un puente completo sino abierto en el centro, dejando las dos plataformas laterales apoyadas en puntales que descansaban sobre la cubierta de la tercera batería.

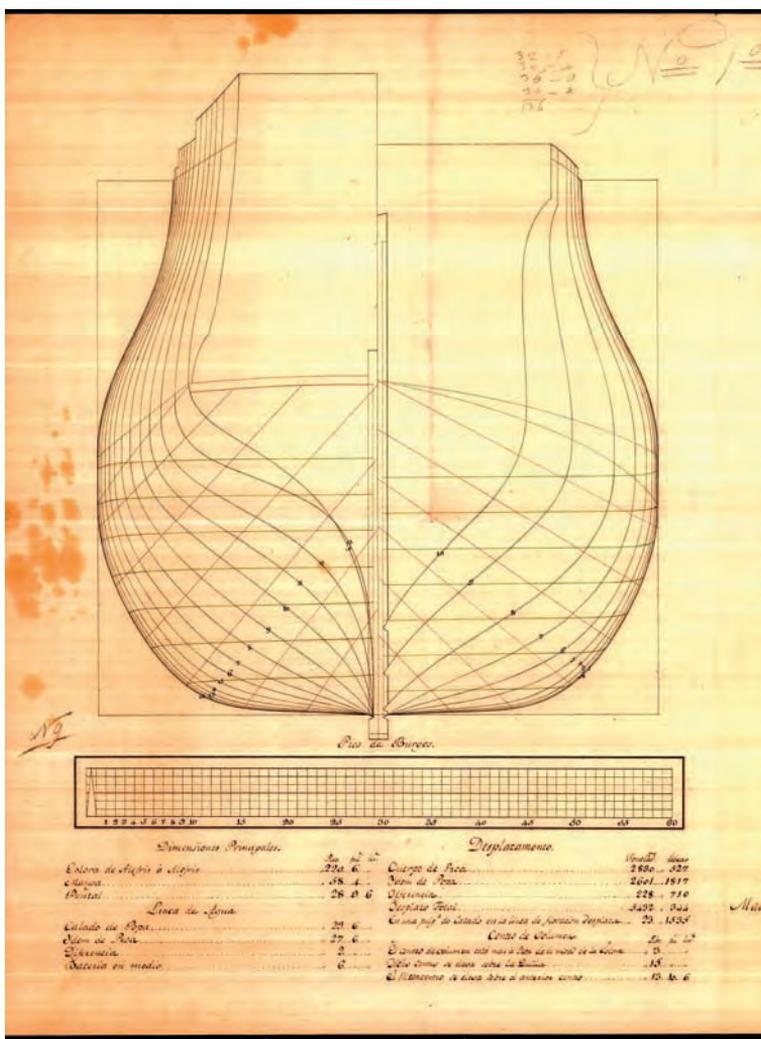
(17) GONZÁLEZ, Marcelino, y WOODS, Ken: *El Santísima Trinidad: un gigante de los mares regresa a La Habana*. Embajada de España en Cuba, 2009.

En una suma escrita con lápiz se cuentan 136 cañones, identificadas las baterías por sus iniciales en ruso, de abajo a arriba: 32 (T) + 34 (M) + 36 (O) + 34 (K) = 136.

En otro lugar se escribe: 130 «push. Ispanskago Korabl'», es decir, navío español de 130 cañones.

En la primera suma, el autor de la nota ha contado las ventanas de la toldilla a popa del palo de mesana, como preparadas para montar tres piezas menores en cada banda.

Por cortesía del Archivo Naval Central de la Marina de la Federación Rusa, se presenta anexo este plano completo de 1796, dividido en cinco trozos con solape, con proporciones DIN para su mejor reproducción.



Aclaración de algunas dudas

Este plano de San Petersburgo (SPb) permite contestar algunas de las cuestiones que se planteaba Rafael Berenguer a la vista del plano norteamericano y en alusión a él, que sacamos de sus escritos:

«De dudosa originalidad (...) Indudablemente manipulado». Es una copia prácticamente igual que la del plano de San Petersburgo.

«Con cuatro cubiertas (...) Se calcó entre 1800 y 1805». La cuarta batería ya estaba representada en 1796, aunque la cuarta cubierta no estuviera cerrada.

«Del informe de De la Puente, después de San Vicente». Es una representación anterior a 1797.

«El *Pennsylvania* no se parecía mucho al *Trinidad*». Hasta donde hemos investigado, conservaba bastantes similitudes externas.

«El mascarón es un Marte». Se comprueba que es un ángel o arcángel, igual en ambos planos. Esto podría confirmar que el *Trinidad* llevara este figurón algunos años, y no el león hispano.

«La caligrafía es de Mullan (...) El signo de la maestra». Las escasas letras que se leen en nuestra copia del plano de USA no nos permiten asegurarlo así y el signo de la maestra era ya utilizado en Inglaterra y en los EE.UU. En España, como en Francia, se utilizaba la M para marcar la maestra. No se puede determinar cuál de las dos copias que hemos manejado es anterior a la otra.

Comparación de ambos planos

En primer lugar, hemos cotejado los detalles de los dos planos y hemos encontrado las diferencias que presentamos en la lista siguiente:

<i>Detalles</i>	<i>Plano EE.UU.</i>	<i>Plano SPb</i>
<i>Caja de cuadernas</i>		
1. Escala de pies en el transversal, hasta	58	60
2. Caja de la manga alineada con la escala	sí	no
3. Líneas aparte cuadernas y vagras	sí	no
4. Vagras de popa y de proa	6, 10	6, 6
5. Galones, cubiertas altas	sí	no
6. Líneas entre la caja y la popa	8	no
<i>Perfil, tercio de popa</i>		
7. Galerías cerradas en el espejo de la popa	2	1
8. El león superior	más alto	más bajo
9. Ventanas laterales	menos caídas	más caídas
10. Cuarteles en cada ventana	12, 6, 6	16, 9, 6

11. Guirnalda debajo de galerías	sí	no
12. Aves debajo de las galerías	sí	no
13. Cadenotes de mesana	con gaza	sin gaza
14. Corte del palo de mesana	coronado	astillado
15. Cadenotes respecto a Baos 4. ^a batería	centrados	no centrados
16. Baos de 3. ^a batería respecto a portas	no alineados	alineados
17. Baos de 2. ^a batería respecto a portas	— diferentes alineaciones —	
18. Curva alta de popa	menos brazo	más brazo
19. Pletinas de machos del timón con pernos	sí	no
20. Bao 3 ^o de plataforma baja	alineado	no alineado
21. Trazo prolongando cadenotes mesana	sí	no
22. Trazos de aletas y cuadernas de reviro	11	1
23. Alefriz de popa en las líneas de agua	7	no
24. Horizontales en extremos de cubiertas	sí	no

Perfil, tercio central

25. Baos inferiores entre #3 y M y palo mayor	alineados	no
26. Marca de la maestra	inglesa (O)	española (M)
27. Corte del palo mayor	coronado	astillado
28. Vertical de la maestra hasta	arriba	falta 3. ^a batería
29. Trazo prolongando cadenotes mayor	sí	no
30. Trazo vertical pie de Bitas, entre #5 y #6	no	sí
31. Líneas de manga de cubiertas altas	sí	no

Perfil, tercio de proa

32. Elevación del Bauprés, $\text{tg}(\theta)$	0,538	0,529
33. Figura del lobo en los pies del figurón	— mejor dibujado en SPb —	
34. Figurón del Arcángel	— mejor dibujado en SPb —	
35. Corte del trinquete y del bauprés	coronado	astillado
36. Escobenes	sí	no

Las líneas de lápiz que se han trazado en el plano de EE.UU., en los lugares correspondientes a las posiciones 3, 4, 5, 6, 21, 22, 24, 28, 29 y 30 de esta lista, son señales inequívocas de que este plano fue estudiado en esos detalles por los constructores norteamericanos.

En las figuras que acompañan a este trabajo mostramos algunos de estos detalles, emparejando los de ambos planos e identificándolos con sus siglas y los números de la lista anterior.

Además del cotejo visual de los detalles precedentes, hemos comparado entre sí las medidas de las coordenadas de más de 300 puntos significativos de ambos planos, medidas que se han tomado en las imágenes digitales, leídas directamen-

te en pantalla. Estos puntos corresponden a las formas, la estructura del casco y la arboladura y su aparejo, como explicaremos a continuación.

El estudio de la copia en papel de plano EE.UU. permite asegurar que ambos planos se trazaron con escala de 1:48, habitual en España y en otros países, correspondiente a cuatro pies por pulgada. La medición de las imágenes digitales de ambos planos ha confirmado que el plano de SPb se había rastreado con 300 *píxels* por pulgada, y el de EE.UU., con 250. Estas resoluciones corresponden a unos 12 *píxels*/mm y 10 *píxels*/mm respectivamente.

Con las medidas reales del navío, que se mencionan en el plano de SPb, se ha podido comprobar que este plano se ha alargado en su dirección longitudinal 3:1000 respecto a la deformación que hubiera sufrido en la dirección transversal.

Las medidas de este plano de SPb se han utilizado como base para comparar con ellas las medidas tomadas en el plano de EE.UU.

Tomando como origen el pie de la perpendicular de popa, las medidas tomadas en *píxels* en los dos planos se han corregido en las dos coordenadas para mantener la misma proporción con las dimensiones conocidas del navío real.

Los puntos y cotas que se han elegido se corresponden con

- el pie y la cabeza de las dos perpendiculares
- los pies de las 25 secciones de trazado (cuadernas de armar)
- dos puntos del eje del palo Bauprés
- la eslora en la base
- el puntal en popa y en proa
- la eslora en la cubierta.

Con estas mediciones se han hallado las escalas del plano EE.UU./plano SPb en los dos ejes coordenados de los planos, con las cuales se han comparado las medidas de las coordenadas de los puntos siguientes, de ambos planos:

- 206 puntos: todos los baos, incluidos los inferiores
- 83 puntos: portas de las cuatro baterías
- 16 puntos: caras de encoframentar varengas y piques
- 13 puntos: timón y popa
- 30 puntos de diversos detalles

En total, 348 puntos de un plano y sus correspondientes en el otro plano.

Comprobación de las proporciones de los dos planos:

Escala SPb/USA de abscisas sobre la base	0,7853
Escala SPb/USA de abscisas sobre la cubierta	0,8575
Escala SPb/USA de alturas sobre la Ppopa	0,8666

Escala SPb/USA de abscisas sobre la Pproa	0,8505
Escala SPb/USA de abscisas, media en el puntal	0,7855
Escala SPb/USA de alturas, media en la eslora	0,7859

Análisis estadístico de las diferencias (SPb-USA) x factor de escala
Medidas calculadas en mm del navío real

Número de puntos medidos	348
Diferencia de abscisas mínima	= -79,6
Diferencia de abscisas máxima	= 93,2
Diferencia de ordenadas mínima	= -18,2
Diferencia de ordenadas máxima	= 21,2
Media de diferencias de abscisas	= -8,8
Media de diferencias de ordenadas	= 3,4
Desviación de diferencias de abscisas	= 28,0
Desviación de diferencias de ordenadas	= 13,7

Con el resultado del análisis estadístico, se puede defender que el plano de USA y el de SPb representan el mismo trazado y que lo más probable es que el de EE.UU. fuera copiado de una copia hermana del plano de SPb, o ambos de una misma madre, ya que se llevó a Estados Unidos años antes de la firma del acuerdo España-Rusia, fecha en la que se supone que viajó a San Petersburgo el otro plano.

Por otra parte, hemos comparado las líneas del trazado de las formas de las cuadernas en los dos planos transversales.

Sobre ambos planos se han medido las alturas de las cabezas de las vagras en crujía y las mangas y puntales de los pies de las mismas vagras en la base y los costados respectivamente.

En total, son seis vagras en el cuerpo de popa y otras seis en el cuerpo de proa, a las que se han aplicado las escalas correctoras correspondientes a las mangas y a los puntales.

Hemos podido comprobar así que la vagra núm. 5 de la popa del plano de USA tiene su punto de crujía 1 pie más arriba que la misma vagra del plano de SPb, una diferencia que bien pudiera deberse a un error en la medición del delineante, ya que es la única diferencia destacable en cuanto a las formas, pues la comparación estadística revela una coincidencia casi total en el resto de las líneas del transversal.

Finalmente, hemos medido la caída de los palos en ambos planos con los siguientes resultados, positivas hacia popa, así como la del trazo vertical de la maestra para referencia:

	Mesana	Mayor	Maestra	Trinquete	Bauprés
Plano SPb	1/1065	1/1820	-1/1610	-1/174	+1/1,86
Plano EE.UU.	1/23,3	1/171	0	-1/30,7	+1/1,89

REINAR DESPUÉS DE MORIR. DOS PLANOS DEL SANTÍSIMA TRINIDAD...

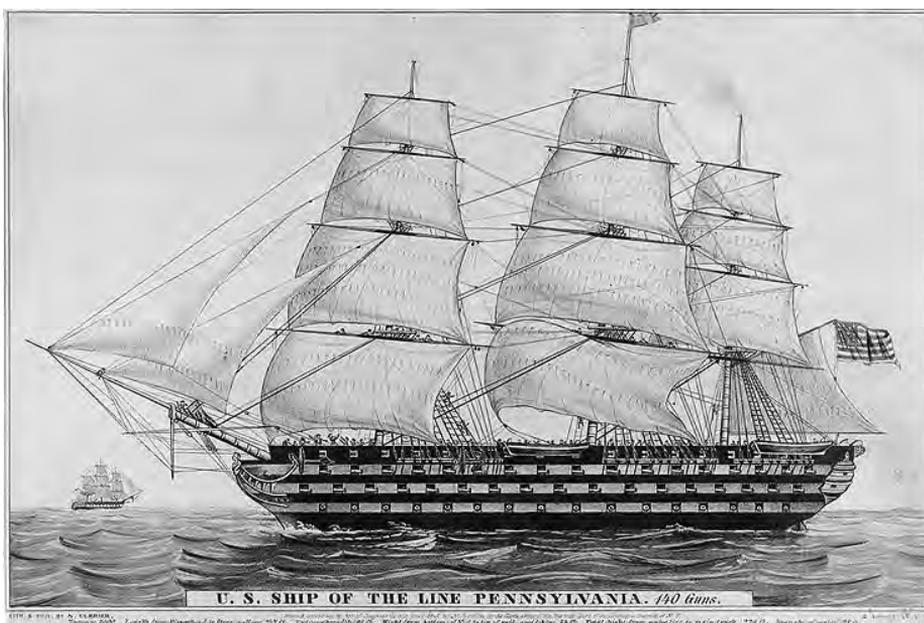
Estas medidas nos indican que en la copia del plano de USA se adoptaron caídas a popa de los palos de mesana y mayor que no tenía el plano de SPb, y se aumentó notablemente la caída del trinquete hacia proa. Debemos recordar que en España se arbolaban los navíos en candela.

En el grabado del USS *Pennsylvania* a flote que reproducimos hemos medido estos valores para las caídas de sus palos, de cubierta a perilla, y la subida del bauprés:

	Mesana	Mayor	Maestra	Trinquete	Bauprés
USS <i>Pennsylvania</i>	1/18,7	1/14,2	0	1/14,0	+1/2,12

Con las reservas que merece toda representación artística, en este mismo grabado —como también en otros— se observa que la disposición de las portas difiere del *Trinidad* en que abre las de la batería superior exactamente encima de las de la tercera batería. La posición relativa de los palos, tanto entre sí como en la eslora, es prácticamente igual que en el navío español.

El USS *Pennsylvania*



US *Pennsylvania*. Lithograph by N. Currier, 1846.

Los barcos norteamericanos diseñados por los personajes de esta historia, los Humphreys, Fox y Doughty, navegaron por el Mediterráneo en los mismos años en que los navíos de España, Francia e Inglaterra se enfrentaban en combate

con diversos resultados. Coincidieron, por tanto, con el *Santísima Trinidad* y los navíos británicos de primera clase que siguieron al *Royal Sovereign*, cuyos planos también aparecieron entre los papeles de Samuel Humphreys (18) (19).

Los ataques de los piratas berberiscos al comercio norteamericano terminan con la firma de un tratado de paz con Argelia en 1799, en el que Estados Unidos se obligaba a construir tres barcos para el Bey a cambio de que no molestase a sus mercantes. Se construyeron en Filadelfia la fragata *Crescent* (de 36), proyecto de Fox, el brig *Hassan Bashaw* (de 18), de Humphreys, y la goleta *Skjoldebrand*, de Hutton (20).

La guerra de 1812 había enseñado a los norteamericanos que necesitaban defender sus costas y bahías con barcos mayores. La botadura del *Franklin* (74 c; 2.243 t) el 21-08-1815, «graciosa, lenta, erguida, una de las más bellas botaduras que se puedan imaginar» (21), según la prensa local, fue la confirmación de la importancia del astillero de la Marina de Filadelfia. Amenazado de cierre, Joshua Humphreys lo había defendido ante el presidente Madison con energía: «Digo con verdad que hay más conocimiento científico y saber práctico de Arquitectura Naval en este puerto que en cualquiera de los Estados Unidos» (22).

El 29 de abril de 1816 firmaba James Madison la Naval Act por la que autorizaba la construcción de 12 fragatas de 44 y «nueve navíos de no menos de 74 cañones cada uno». La quilla del primero, el *Columbus*, la puso en mayo el astillero de Washington, donde los comisionados de la Navy podían supervisar la construcción de cerca.

El astillero de Filadelfia construiría el *North Carolina* (74) con planos de Samuel Humphreys y William Doughty; fue botado el 07-09-1820 después de varios retrasos por falta de dinero y de madera, y tuvo que ser completado en Norfolk porque el Delaware no tenía bastante nivel.

Las instalaciones del astillero se ampliaron con una «casa de navíos» y otra «casa de fragatas», para construir la fragata *Raritan* de 44 y el navío de 74 *Pennsylvania* (véase p. 31, cuya quilla se puso en septiembre de 1821 (23). La casa para el navío se construyó en madera, cuando ya se habían armado las primeras ligazones, y con unas medidas de 270x84x103 pies de altura (24). La «casa» del *Pennsylvania* lo conservó a cubierto durante los más de quince años que tardó en ser puesto a flote.

En el plano de la botadura se muestra la disposición de las imadas y la antegrada (25).

(18) CHAPELLE, Howard I.: *History of the American Sailing Navy*. Bonanza, N. York, 1935, p.117.

(19) Un plano de 1750 en el NMM de Greenwich (Ship plans HIL0085, J8189), representa los navíos de tres puentes y 100 cañones *Royal Sovereign* (1701), *Victory* (1738) y las *Establishment*, de 1745.

(20) CHAPELLE: *op. cit.*, p. 93.

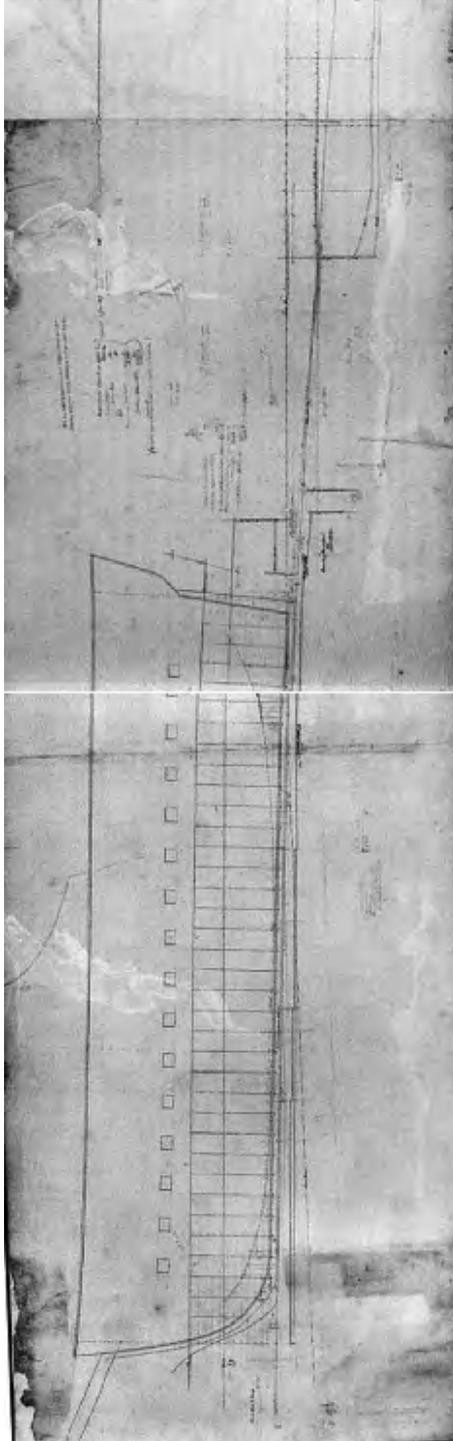
(21) DURWART: *op. cit.*, p. 61.

(22) *Ibidem*, p. 59.

(23) *Ibidem*, p. 63.

(24) *Ibidem*, p. 64.

(25) Colección Lenthall, en PNY, pp. 66-67.



USS *Pennsylvania* . Plano para la botadura, donde se muestra la disposición de las imadas y la antegrada (colección Lenthall).

Con la confianza de saber los cascos protegidos, la construcción del *Pennsylvania*, a cargo de un reducido número de carpinteros, se eternizaba hasta el punto de que entre 1823 y 1827 no se había puesto una sola tabla de la cubierta (26). Tan lentamente se avanzaba que cuando el Comité de Comisionados de la Marina decidió convertirlo en navío de 120 cañones, los de Filadelfia enviaron gustosos a Washington sus planos originales de casco y cubierta. Entretanto hubo que salar totalmente los picaderos e imadas, porque se habían desintegrado.

Después de lo que hemos relatado, tenemos que hacernos algunas preguntas.

¿Por qué decide la Marina construir el *Pennsylvania* con 120 cañones?

Representa un salto cualitativo que merece investigarse. Algunos autores lo justifican por la mala experiencia habida con el bloqueo ejercido por la flota británica y las pérdidas sufridas durante la guerra de 1812. Pero cuando se decide aumentarlo de 74 a 120 cañones han pasado más de quince años y el navío de 74 lleva más de seis en los picaderos.

¿Tuvieron Samuel Humphreys o su padre alguna parte en esta decisión de la Marina, tantos años después de tener el plano del *Trinidad*?

¿Alimentaban desde años antes el deseo de construir un navío como el *Trinidad*?

¿Hasta qué punto había trabajado S. Humphreys sobre el plano del *Santísima Trinidad* o del *Royal Sovereign* para defender con éxito una propuesta en ese sentido?

Contestar con certeza a estas cuestiones será el objetivo de otra investigación.

Mientras se armaba, se sustituyeron los cañones de bala sólida por otros de carga explosiva. Así, el Registro de Armamento de 1846 lo menciona con

- cubierta de abrigo superior: 2 de 9 libras y uno giratorio de bronce
- cubierta principal: 4 de 8 pulgadas con recámara y 32 de 32 libras
- cubierta intermedia: 4 de 8 pulgadas con recámara y 30 de 32 libras
- cubierta inferior: 4 de 8 pulgadas con recámara y 28 de 32 libras
- en total, 108 cañones más uno giratorio y sólo tres baterías completas.

Aunque fuera el navío más poderoso de su tiempo, y su proyecto fuera un éxito reconocido a su creador, Samuel Humphreys, en la mar mostraría los mismos defectos que su modelo español. En palabras de H.I. Chapelle, «ganó una mala reputación como velero, era lento, perdía barlovento, de mal gobierno e inestable», pero su mayor problema era que «los marinos americanos, que no tenían experiencia con un navío tan grande, esperaban que respondiera como una fragata» (27).

Son dos ejemplos de que la arquitectura naval de la época había agotado sus recursos para resolver con éxito los problemas que planteaba la combinación de las dimensiones, las formas y el aparejo de estos navíos de vela como

(26) DURWART: *op. cit.*, p. 64.

(27) CHAPELLE: *op. cit.*, p. 117.



Mascarón de proa del USS *Pennsylvania*.

resultado de la extrapolación extrema de los de 74 cañones. Habría que esperar a los «clípers» extremos que sucedieron a Samuel Humphreys para resolver aquellos problemas, libres de las exigencias de las plataformas de combate.

Como el *Trinidad* hiciera con el arcángel Miguel, se armó en su roda con el invencible y mítico Hércules para que lo defendiera. Pero, al contrario que su modelo español, el *Pennsylvania* nunca navegó en alta mar ni participó en combate alguno. Tras recibir su forro de cobre río abajo, en Newcastle, el 25 de diciembre de 1837, abandonaba el Delaware y ponía rumbo sur a los cabos de Virginia. Llegó a Norfolk el 2 de enero, y allí permaneció desarmado hasta 1842, cuando fue convertido en pontón o barco de alojamiento (*receiving ship*) del Astillero de la Marina en esta ciudad virginiana. En 1861, a las instalaciones del

astillero y al *Pennsylvania*, junto a todos los otros barcos fondeados en la bahía, se les prendió fuego, para evitar que cayeran en manos de la Confederación.

Miscelánea

Recogemos aquí algunas noticias y referencias al *Pennsylvania* extraídas del *Army and Navy Chronicle* (ANC) de los años 1835-1838, en que se finalizaba su construcción y entraba en servicio.

Un ancla del *Pennsylvania* que se manufacturó en el Washington Navy Yard pesaba 11.669 libras sin cepo. Se suponía que era la mayor del mundo y que su cable pesaría unas 25.500 libras (28).

Las medidas del *Pennsylvania* que propagaba la prensa eran tan equivocadas que el ANC quiso aclararlas publicando (29) estas dimensiones del buque como «las únicas correctas»:

Eslora de la cubierta inferior.....	210 pies
Eslora de la cubierta superior	220'8"
Manga de trazado	56'9"
Manga fuera de cintas.....	58'3"
Puntal de bodega.....	23'3"
Puntal en la maestra	45'10"
Arqueo para Aduanas	3.212 t

La construcción del *Pennsylvania* era discutida por muchos, y estando aún en grada en Filadelfia, se debatía sobre qué hacer con el buque. Alguno proponía dedicarlo a escuela de marinería y otro argumentaba que, «si bien era un navío noble y con formas bellas y simétricas, con los fondos invertidos en su construcción podrían haberse construido dos fragatas de dos cubiertas y 60 cañones cada una, que probablemente serían más valiosas para el país en caso de guerra que igual número de navíos tan enormes e inmanejables como el *Pennsylvania*» (30).

El tamaño del *Pennsylvania* despertaba tanta admiración como la que nos transmite Galdós cuando elogia el *Santísima Trinidad*, y la *National Gazette* publicaba un poema «al mayor navío del mundo, ahora en el Astillero de la Marina de Filadelfia», en el que le vaticinaba una gloriosa vida de combates que, sin embargo, no tendría (31).

En enero de 1836 se estimaba que el *Pennsylvania* podía terminarse en 120 días si se ponían los materiales y la mano de obra necesarios (32). En diciembre, el secretario de Marina anunciaba que se volvía a trabajar en el

(28) ANC, vol. 1.1835, p. 133.

(29) ANC, vol. 1.1835, p. 212.

(30) ANC, vol. 1.1835, p. 244.

(31) ANC, vol. 1.1835, p. 334.

(32) ANC, vol. 3.1836, p. 393.

navío y se programaba su botadura para el verano (33), pero hasta el 2 de marzo siguiente no asignó el Congreso los 100.000 dólares necesarios para botar y amarrar seguro el barco (34).

Conforme se acercaba el día de la botadura, crecía el interés público por el navío. Para no retrasarla más se ordenó botarlo sin forro de cobre, lo que molestó a los filadelfinos, al ver que su barco se completaba en otro puerto (35). El 8 de julio los ciudadanos se reunieron en la State House para «expresar sus sentimientos en favor de armar el gran navío de la línea *Pennsylvania* en su Estado y en sus aguas nativas, y oponerse al insulto implícito de que nuestros mecánicos no tienen formación en arquitectura naval» (36). Elevaron al Presidente una petición cargada de razones técnicas, pero sin éxito. Diez días después, el 18-07-1837, tenía lugar la botadura, dirigida por Samuel Humphreys, deslizándolo el navío sobre unos 1.000 pies² de anguilas.

El suceso mereció escritos y poemas a la «Novia del Océano» y «Reina de las Aguas», y también en alabanza de Samuel Humphreys y en reconocimiento de su talento y maestría (37).

Durante varios días después, se siguieron escritos en los que se esperaba «que el barco no fuera castigado a permanecer inactivo, pudriéndose en nuestros arsenales». Varios proponían pasear el *Pennsylvania* por el extranjero, «ya que era una muestra tan buena de la arquitectura naval», y se sugerían puertos importantes de los cinco continentes, entre ellos Cádiz, Barcelona y Mahón (38). Probablemente pesaba el precedente cercano del navío de la línea *Ohio*, que había sido botado en Nueva York en 1820 y se podría en la reserva en la fecha en que se botaba el *Pennsylvania*. Pero el *Ohio* fue renovado el año siguiente y entró en servicio con 106 portas, 198x54x16 pies y 2.542 toneladas de arqueo de construcción (39).

Ya sabemos cuál fue el final del *Pennsylvania*, triste destino para una obra tal de la arquitectura naval. Su única y accidentada travesía quedó poéticamente relatada por un reportero que lo acompañó embarcado (40). Como el *Santísima Trinidad*, fue un barco solitario, pero sin su historia.

En marzo de 1838, el *Pennsylvania* constaba en el Registro de la Marina con 120 cañones (41) y el arsenal de Washington entregó los tres cables de fondeo de 150 brazas y 2-1/2 pulgadas, con un peso total de 141.625 libras (42).

Por su relevancia en relación con el *Pennsylvania* y su tamaño, y también como muestra del interés de las armadas de esos años por navíos del porte del *Trinidad*, traduzco la curiosa descripción del gran navío *Mahmoud*, del sultán

(33) ANC, vol. 3, 1836, p. 369.

(34) ANC, vol. 4, 1837, p. 148.

(35) ANC, vol. 5, 1837, p. 8.

(36) ANC, vol. 5, 1837, p. 28.

(37) ANC, vol. 5, 1837, pp. 51-52.

(38) ANC, vol. 5, 1837, p. 87.

(39) ANC, vol. 6, 1838, pp. 1-2.

(40) ANC, vol. 6, 1838, pp. 3-4.

(41) ANC, vol. 6, 1838, p. 287.

(42) ANC, vol. 6, 1838, p. 410.

de Turquía. La publicaba en la prensa el comodoro Porter en 1835 y la recogía la *Army and Navy Chronicle* (43) con un relato que nos hace recordar la descripción que diera Atheneo el Naucratis del gran barco de Ptolomeo:

«Visité todas las partes del navío. Es mayor que el *Pennsylvania*. La carpintería y los materiales de los que está hecho no son como los de nuestros barcos, pero cuando digo que no hay un solo barco en nuestro servicio cuyas partes ornamentales y equipamiento se pueda comparar con los del *Mahmoud*, en cuanto a riqueza, elegancia, utilidad y coste, no digo más que la verdad. Sus baterías consisten en ciento cuarenta cañones, de calibres de cien libras para abajo. En su cubierta principal llevará cuatro de éstos y el resto serán de cuarenta y dos libras. Todos los cañones a bordo son tan brillantes como el oro bruñido; sus cureñas son totalmente de ebanistería y el hierro en ellas es como acero pulido, y todo lo de bronce, que hay mucho, en correspondencia. La belleza del pulido de las costosas maderas de las que se ha hecho el techo, los costados y los mamparos de su cámara, golpean la vista con su asombrosa magnificencia. Los suelos están cubiertos con las mismas maderas formando una especie de mosaico. Todo el resto de sus equipamientos, que están en un alto grado de avance en los almacenes, son de la misma calidad; y cuando los monten a bordo y el *Mahmoud* esté terminado, los turcos podrán presumir de que tiene el mayor barco del mundo y el más esplendoroso».

Otras referencias

<http://www.historycentral.com/navy/MISC/pennsylvania.html>
<http://www.history.navy.mil/photos/sh-usn/usnh-p/penna.htm>
<http://www.historycentral.com/navy/Brigatines/viper.html>

Galería de imágenes

Planos del *Santísima Trinidad* en EE.UU. y San Petersburgo
Detalles enfrentados de ambos planos
El USS *Pennsylvania*

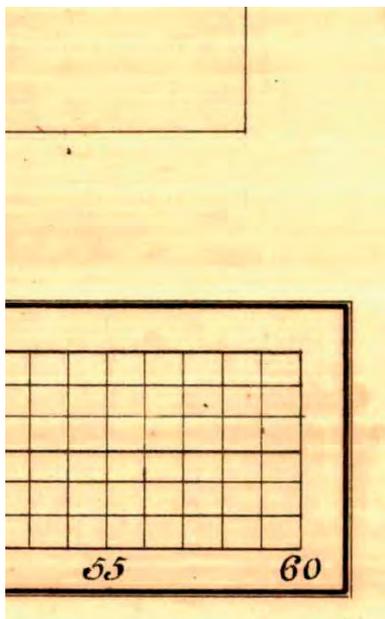
Agradecimiento

Este trabajo no hubiera sido posible sin la ayuda y la colaboración de los investigadores del Museo Naval de Madrid y, especialmente, sin la aportación de quienes son acreedores de mi reconocimiento: el almirante José Ignacio González-Aller, fuente imprescindible de información y datos sobre nuestra

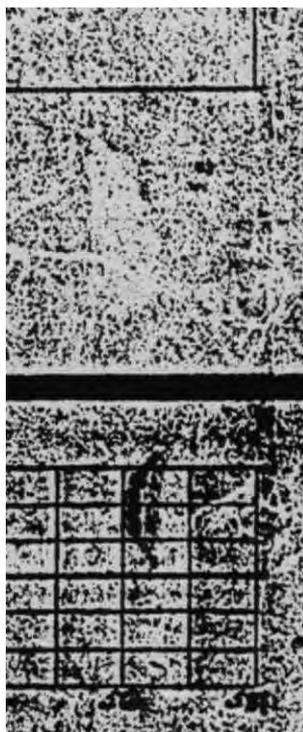
(43) ANC, vol. 1, 1835, p. 212.

REINAR DESPUÉS DE MORIR. DOS PLANOS DEL SANTÍSIMA TRINIDAD...

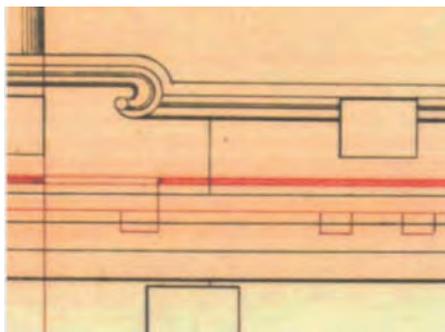
Armada, por su valiosa aportación documental; la conservadora, Carmen Zamarrón Moreno, referente inevitable para la documentación y la historia de la construcción naval española, que nos ha abierto el camino para llegar al plano de San Petersburgo; y el capitán de navío Marcelino González Fernández, quien ha prolongado también la vida de nuestra «reina muerta» con sus investigaciones y escritos. Añado a ellos un obligado reconocimiento al Archivo Central de la Marina de la Federación Rusa y a Andrei Gorbunov, en San Petersburgo, que regalaron al Museo Naval la copia digital del plano que presentamos aquí.



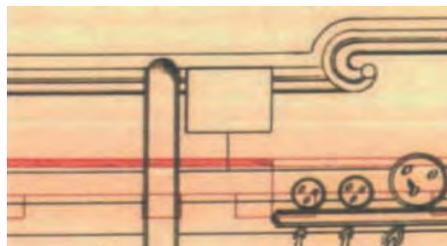
detSP-1-2.



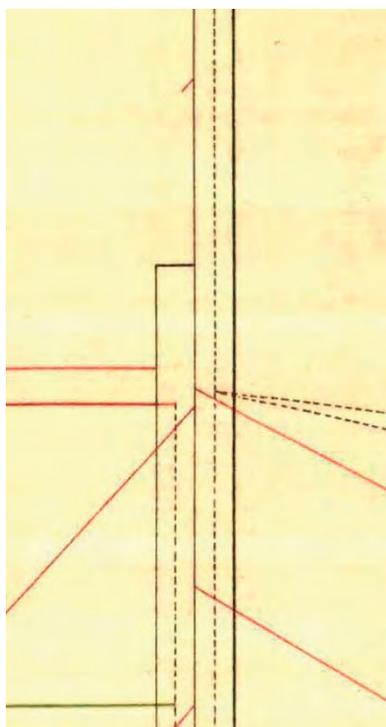
detUS-1-2.



det-4bat-popa-hueco.



det-4bat-proa-hueco.



detSP-3-4-5.



detUS-3-4-5.



detSP-7.



detUS-7



detSP-8.



detUS-8.



detSP-9-10.



detUS-9-10.



detSP-11-12.

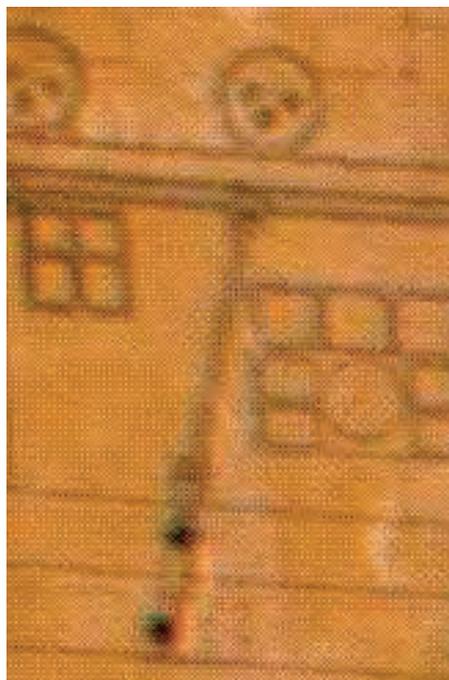
REINAR DESPUÉS DE MORIR. DOS PLANOS DEL SANTÍSIMA TRINIDAD...



detUS-11-12.



detSP-13-15.



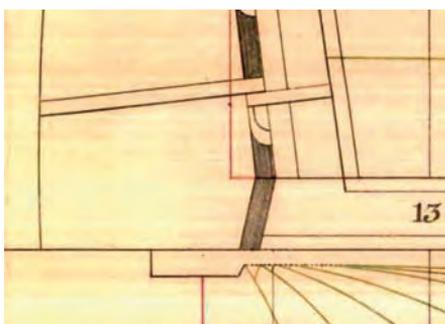
detUS-13-15.



detSP-18.



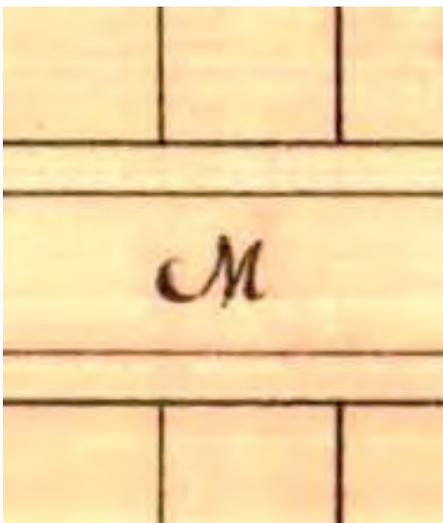
detUS-18.



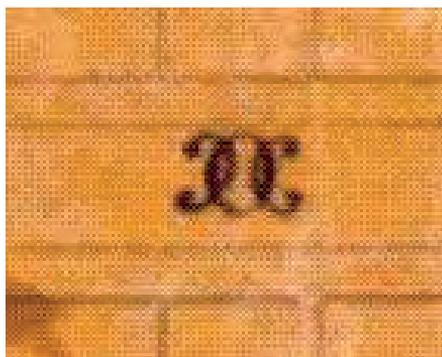
detSP-19-23.



detUS-19-23.



detSP-26.



detUS-26.



detSP-27.



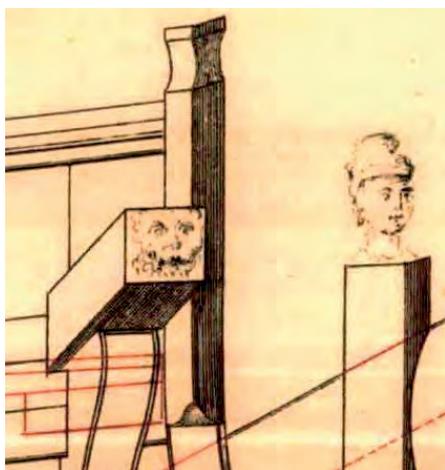
detUS-27.



detSP-34.



detUS-34.



detSP-37.



detUS-37.

DOS EXPEDICIONES DE ALTURA AL PACÍFICO SEPTENTRIONAL (1788-1790) Y SUS PROTAGONISTAS: MANUEL QUIMPER Y GONZALO LÓPEZ DE HARO (1)

María Luisa RODRÍGUEZ-SALA MURO
Doctora en Historia

Antecedentes y primera salida de Quimper

Las expediciones de reconocimiento a la Alta California, más allá del puerto de San Francisco, fueron una tarea constante de los navegantes españoles y novohispanos durante el último tercio del siglo XVIII. Si bien, ya a principios del XVII (1603), Sebastián Vizcaíno descubrió el abrigado y bello puerto de Monterrey y, en aquel momento, pasó de largo por el de San Francisco, no fue sino hasta 1769 cuando el gobernador de California Gaspar de Portolá y su gente reubicaron definitivamente el puerto, y poco después se estableció en él la misión fernandina. La expansión por los mares y las costas arriba de los 40° N, se inició oficialmente con los conocidos «viajes de Bucareli», auspiciados por el distinguido virrey bailío frey Antonio María Bucareli y Urzúa, respondiendo a las inquietudes de la corona española acerca de una posible colonización rusa de las costas septentrionales del Pacífico americano, cuyos antecedentes se remontan hasta mediados de los años cuarenta del siglo XVIII con las incursiones de Vitus Jonasses Bering y Alexis Tschirikov hasta la altura de 55 a 60° de latitud norte.

Pero, formalmente, fue en la primavera de 1773 cuando la corte, en Madrid, recibió los más apremiantes informes que le enviara su embajador en Rusia, Francisco Antonio de Lacy, conde de Lacy, en los cuales da por hecho que los rusos tienen establecidas colonias comerciales en las costas septentrionales (2). Dos años más tarde amplía sus informes, y en ellos afirma que «la zarina de todas las Rusias» ya había autorizado el establecimiento de una compañía de negociaciones en Kamtschatka a la altura de los 64° N. No sólo se buscaba la expansión comercial y pesquera a través del intercambio de pieles finas y de la pesca sistemática del *stockfish* y cabillao, sino que, al mismo tiempo, se hablaba ya de la colonización de esas costas y la perpetración de ataques navales a China y Japón partiendo de la península antedicha, y

(1) Este trabajo se desprende del proyecto...

(2) AGI, Estado 20, N. 5, exp. 6, «Carta de Lacy a Grimaldi del 7 de mayo de 1773».

para ello se construían navíos en los fuertes de San Pedro y San Pablo a cargo del inglés Lloyd (3). Lacy amplió sus datos al escribir que Rusia, una vez que terminara la guerra que entonces sostenía con el imperio turco, tenía proyectado que una de sus escuadras llegara a Kamtschatka a través de un largo viaje por el cabo de Buena Esperanza. La pretensión era establecer la posesión en el norte de la Alta California, sobre la cual los rusos consideraban tener derecho por la presencia de habitantes de Siberia en esos territorios (4).

La importante información de Lacy le fue comunicada a Bucareli a través de una primer orden real de abril de 1773, en la cual se le encarga *descubrir si pasan adelante estas exploraciones de los rusos* (5). La reacción del virrey de la Nueva España fue inmediata y dio lugar a los siguientes viajes exploratorios que aseguraron, cuando menos para el escenario temporal de los años de la década de los setenta, que no existían tales asentamientos rusos. Los resultados contribuyeron decisivamente a conocer y reconocer las costas hasta los 60 grados y determinar gran parte de aquella lejana geografía.

Se plasmaron en sucesivos viajes; los dos primeros, en 1773 y 1774, (6) al mando de Juan Joseph Pérez Hernández, desde las costas de San Blas en la Nueva Galicia mejicana. De tales viajes proceden las primeras noticias sobre lo que más tarde sería el puerto de San Lorenzo de Nutka. Al año siguiente, realizaron una travesía por el mismo rumbo Bruno de Heceta y Juan Francisco de la Bodega y Quadra, quienes llegaron hasta el archipiélago Alexander, aproximadamente entre los 54° y los 58° N y los 131° 06' y 134° 52' O. En 1779, salió una nueva expedición al mando de Ignacio de Arteaga, en la que también participó Bodega y Quadra, la cual llegó por el norte hasta la península de Kenai, en los 54° 40' en la costa central de Alaska. Dos expediciones más, las últimas de este período, estuvieron al mando de Esteban Joseph Martínez y Gonzalo López de Haro. La primera salió en 1788 para tocar la entrada de la isla Príncipe Guillermo, la mayor del archipiélago, situada desde los 58° 45' hasta los 56° 06' N y los 134° 40' O, recorrer la península de Alaska y las islas Aleutianas y comprobar la existencia de alguna colonia rusa en la isla Kodiak, entre los 56 y los 58° N y los 153° 52' O. La segunda, que se inició en febrero de 1789, visitó el puerto de Nutka en los 49°, y allí descubrió la presencia de navíos extranjeros.

Después de fallecido Bucareli, las travesías de altura por los mares del Pacífico septentrional quedaron suspendidas. Las dificultades entre la corona española y el naciente imperio inglés se reflejaron en amenazas y hechos de

(3) *Ibidem*, exp. 6, ff. 1r. y v.

(4) *Ibidem*, exp. 7, ff. 1r. y v.

(5) *Ibidem*, exp. 1, «Bucareli sobre las exploraciones de los rusos del 27 de julio de 1773».

(6) Sobre los dos primeros viajes, los de Juan Joseph Pérez Hernández, véase: María Luisa Rodríguez-Sala, editora y autora: *De San Blas hasta la Alta California, los viajes de Juan Joseph Pérez Hernández*, UNAM, Centro de Investigaciones sobre América del Norte (CISAN) y Centro de Enseñanza para Extranjeros (CEPE), México, 2006.

armas en el Seno Mexicano. La protección de los puertos de abastecimiento, Veracruz y La Habana, requirió del virrey Martín de Mayorga, sucesor del emprendedor andaluz Bucareli, que dedicara su atención a este escenario. Las batallas y escaramuzas en los territorios de Florida, Mobilia, Panzacola y la Luisiana atrajeron la atención del ejército novohispano, y al frente del mismo marchó el futuro virrey Matías de Gálvez. Cuando accedió al virreinato (abril de 1783), la guerra con Inglaterra llegó a su fin y, consecuentemente, las hostilidades en torno al Seno Mexicano cesaron de inmediato. Pero, poco después, durante el período de su hijo y sucesor, el joven y dinámico Bernardo de Gálvez, las hostilidades se reiniciaron, ahora con la naciente unión de las Trece Colonias, independizadas de Inglaterra. Algunos de los nuevos comisarios de Georgia pretendieron apoderarse del distrito de Natchez, por lo que el virreinato envió al gobernador español de la Luisiana armamentos y dinero para organizar una posible defensa.

De la misma forma que sucediera durante el gobierno de Bucareli en 1773, poco más de diez años después, los viajes de los rusos por las costas del noroeste americano volvieron a despertar la inquietud de la corona española. El detonador fueron las noticias que hicieron llegar a México los miembros de la malograda expedición del francés Jean François de Galaup, conde de La Pérouse. Como es conocido, las naves *La Boussole* y *L'Astrolabe* recorrieron el Pacífico norte y sur y se perdieron irremisiblemente en aguas cercanas a la isla Tikopia, del atolón Santa Cruz. Durante la primera parte de la expedición, cruzaron el Atlántico y pasaron al Pacífico por el cabo de Hornos, para subir por la larga costa de la América del Sur, Central y del Norte hasta la altura del monte San Elías, en la actual frontera de Alaska con Canadá. Durante el verano de 1787 siguieron su curso hacia el sur cartografiando la costa hasta llegar a la capital de la Alta California, el puerto de San Carlos Borromeo de Monterrey. Sin duda fue ahí cuando comunicaron al virreinato novohispano la noticia de haber avistado las cuatro colonias rusas en Alaska.

Como ya se ha dicho, éste fue el detonador de las nuevas incursiones marítimas septentrionales, las cuales continuaron en sucesivos viajes al mando de los pilotos y capitanes del apostadero de San Blas y en las que se inscriben los viajes de Gonzalo López de Haro (1788 y 1789) y los de Quimper-López de Haro (1790). El cometido central del primero fue el reconocimiento de los establecimientos rusos en las costas septentrionales; el segundo tuvo como finalidad proteger el puerto de Nutka y reafirmar la posesión española frente a las pretensiones inglesas. Si bien tal empresa se logró en ese momento, sabemos que, finalmente, debido al tratado de El Escorial de 1792, España cedió a Inglaterra la isla de Nutka, la actual Vancouver, y con ello concluyó, en 1795, la posesión española de esas regiones, fijándose además la frontera de los territorios españoles e ingleses. Pero, antes de que esto sucediera, los viajes se mantuvieron, y las aportaciones de estos al conocimiento geográfico y náutico fueron permanentes.

El tercero de los viajes que conjuntamente realizaron los dos marinos fue el de reconocimiento del estrecho de Anián, estrecho de Juan de Fuca o paso

de Ferrer Maldonado, en la búsqueda del supuesto y mítico canal de navegación entre el Pacífico y el Atlántico.

Estas travesías respondieron al ambicioso programa de reformas militares, económicas y administrativas borbónicas, que tuvo su base en el rearme y capacitación de la Real Armada y el Ejército. Estos organismos habían iniciado su modernización años atrás con la fundación de los Reales Colegios de Cirugía, el de Cádiz y el de Barcelona. Unas fuerzas armadas eficientes, restablecidas y sanas fueron necesarias para hacer posible el mantenimiento de la unidad, la comunicación y la defensa de los amplísimos dominios ultramarinos. Las expediciones bajo el reinado de Carlos III y Carlos IV fueron novedosas, por su carácter geoestratégico, comercial y científico. Pusieron en práctica los métodos más modernos, cubrieron una extensión territorial enorme (la América septentrional y austral en sus límites marginales y fronterizos y las islas Filipinas), dispusieron de un gran número de buenas embarcaciones (principalmente fragatas y paquebotes) y, muy particularmente, contaron con magníficos marinos. La fuerza real fue la que empujó las travesías, y los que les dieron las señaladas características de científicas fueron los pilotos y oficiales de la Real Armada. Éstos supieron aplicar su preparación ilustrada en el reconocimiento geográfico y en el levantamiento cartográfico de las costas, algunas previamente conocidas y otras hasta ese momento ignotas. Como resultado de esos viajes, se contaba ahora con exactos derroteros y escalas intermedias. A los avances náuticos se aunaron ricas observaciones etnográficas sobre los naturales de las nuevas costas e islas, se consignaron algunos de los enfrentamientos con ellos y se defendió, en todo momento, la presencia española a partir de las gestiones que desde San Blas se habían llevado a cabo y se seguían realizando.

Es en este contexto en el que destacan, entre muchas figuras, dos de excepcional talla: Gonzalo Antonio López de Haro, peninsular, y Manuel Quimper del Pino, limeño. Sin duda, podemos considerarlos ejemplos completos, por su trayectoria náutica, entre los miembros de la Real Armada durante la época de las grandes expediciones borbónicas. La designación que al primero le ha dado el historiador Enrique Cárdenas de la Peña, «un marino de altura» (7), es acertada y extensiva a Quimper, ya que uno y otro lo fueron, no sólo por sus numerosas participaciones en las travesías españolas, sino por haberse distinguido especialmente en la altura septentrional novohispana.

Las vidas de estos dos personajes se entrecruzan en el importante viaje de reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca, que se realizó partiendo del puerto de Nutka. En dicho viaje, López de Haro participó a las órdenes de Quimper, quien, como su compañero, reconoció el norte septentrional y

(7) CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique: «Gonzalo López de Haro, marino de altura», en *Entre Puebla de los Ángeles y Sevilla, estudios americanistas en homenaje al Dr. José Antonio Calderón Quijano*, edición de M.^a Justina Sarabia Viejo, Javier Ortiz de la Tabla Duchase, Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno y José Jesús Hernández Palomo, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1997, pp. 83-97.

también parte del Pacífico hasta Manila, pasando por las islas Sandwich, las actuales Hawai norteamericanas.

Nuestro trabajo rescata no sólo rasgos de las vidas de estos dos personajes sino también documentos hasta ahora escasamente manejados. De López de Haro, los concernientes a sus actividades como cartógrafo y los vinculados a lo que debieron de ser los últimos años de su vida, pero, al igual que Cárdenas de la Peña, no hemos podido hasta ahora dilucidar si falleció en Nueva España o regresó a su patria. Estos años están documentados en el Archivo General de la Nación de México y dan cuenta de algunas de sus actividades previas a la lucha armada por la independencia. Los mapas que de su mano conocemos corresponden en primer lugar, cronológicamente hablando, a los ocho de la expedición de 1790 realizada con Quimper, en el curso de la cual López de Haro levantó los planos del estrecho de Juan de Fuca y alrededores (8). En el Archivo General de la Nación de México contamos con dos mapas más de 1803, una «Carta esférica de la costa occidental de la Antigua California» y un «Mapa de la costa de la Antigua California». Sin duda trazó algunos más, especialmente los de Luisiana y Tejas, pero no tenemos noticia de ellos. Sobre este asunto volveremos más adelante.

De Quimper disponemos de sus escritos relacionados con el reconocimiento del estrecho de Fuca y las valiosas tomas de posesión de tres puntos de esa zona.

Veamos a continuación los rasgos esenciales de sus respectivas trayectorias de vida, divididas en tres partes. En la primera incluimos la parte introductoria y la trayectoria de Quimper hasta su llegada a Nueva España y, que si bien casi contemporáneos, el limeño es ligeramente mayor que el gaditano, los estudiamos conforme a su llegada a aquel mundo español y americano, con especial atención a su participación individual en las valiosísimas expediciones marítimas, para después conocer cómo se vincularon en torno al estrecho de Juan de Fuca y la valiosa documentación que sobre estas tareas nos legaron.

Manuel Quimper Benítez del Pino (9)

Fue natural de Lima, capital del virreinato del Perú, donde vio la luz por primera vez hacia 1757. La información sobre su familia es sumamente escasa, pero no hay duda de que fue criollo y que pronto, a los trece años, ingresó como cadete en la Real Marina española en El Callao. Poco después realizó

(8) El estrecho de Juan de Fuca, que aún hoy conserva ese nombre, separa la isla de Vancouver de la Columbia británica y la península Olímpica del Estado de Washington.

(9) Los datos de su vida proceden de biografiasyvidas.com y de la ponencia de Eric Beerman «Manuel Quimper, un marino limeño en la costa oeste del Canadá», presentada en el Coloquio Internacional sobre Juan Francisco de la Bodega y Quadra en Lima (17-19 agosto de 1994). Alguna información la hemos ampliado con fuentes primarias, en cada caso introduciendo la referencia correspondiente.

su primera travesía con destino a la isla de Chiloé, en 1770. A su regreso, se matriculó en la Universidad de San Marcos, en Lima, donde estudió matemáticas y náutica. Una vez titulado en 1774, regresó a sus tareas de marino y sirvió a bordo de la fragata *Águila*, al mando de Domingo Boenechea, que fue a confirmar la soberanía de España sobre la isla de Tahití. En julio de 1775 recibió su primer nombramiento oficial: el de meritorio en la Real Escuela de Navegación del Departamento de Cádiz. En diciembre de 1776 se embarcó como meritorio y regresó al Perú, desde donde, durante la primera mitad del siguiente año, realizó viajes entre los puertos de Guayaquil y El Callao, a bordo de la urca *Nuestra Señora de Montserrat*, conduciendo maderas para la construcción naval. Los siguientes años de las décadas de los setenta y los ochenta, hasta 1789, Quimper viajó por el Pacífico sur. En 1780 fue ascendido a alférez de fragata, y en sus travesías visitó la isla de Juan Fernández, en realidad el archipiélago de ese nombre, situado a 700 millas de Chile y ubicado en 33° 36' y 33° 46' S y 78° 47' y 80° 47' O, donde se sitúa la isla de Robinson Crusoe. Pasó también al puerto de Valparaíso, en el que demostró sus habilidades cartográficas, si bien desconocemos qué mapas dibujó. Durante 1785 y 1786 sirvió en la escuadra que defendía el Pacífico sur. En abril de ese último año salió de El Callao, rumbo a Cádiz, en el navío *Santiago la América* y llegó cuatro meses más tarde al puerto gaditano. Se trasladó a la corte española y allí recibió su ascenso a teniente de navío en abril de 1787.

Su estancia en la Península se prolongó hasta mayo de 1789, fecha en que recibió la orden de embarcar rumbo a Nueva España en compañía de otros destacados marinos destinados al departamento de Marina de San Blas, con la finalidad de realizar expediciones septentrionales para investigar las incursiones rusas e inglesas en el Pacífico norte. Fue así como Quimper se vincula ahora con la otra vertiente del Mar del Sur y con destacados marinos reales, entre ellos el que llegaría a ser su superior y amigo Juan Francisco de la Bodega y Quadra (que de nuevo queda como jefe del departamento de San Blas), Bruno de Heceta y otros más. Embarcan en Cádiz en el navío *San Ramón* que, además, lleva a Nueva España a su virrey, Juan Vicente de Güemes Pacheco y Padilla, segundo conde de Revillagigedo.

Quimper, en el septentrión de Nueva España. Trayectoria de López de Haro

Los marinos peninsulares, enviados a Nueva España desde Veracruz, recorren una gran extensión del territorio novohispano para trasladarse hasta San Blas, en la costa occidental de la entonces Nueva Galicia. La primera salida de Quimper lo llevará a vincularse con López de Haro, y este viaje es, precisamente, uno de los temas de este trabajo, al que regresaremos más adelante. Ahora tan sólo diremos que a su regreso a San Blas, en noviembre de 1790, Quimper conoció su ascenso a teniente de fragata.

En febrero de 1791, el marino limeño recibió el encargo de Revillagigedo de dirigirse a Macao y allí entregar la nave inglesa *Princesa Real*, que había sido apresada en Nutka y cuyo destino era la South Sea Company. En el trayecto debía detenerse a explorar las conocidas y visitadas por los ingleses islas Sandwich, las actuales Hawai. Éste fue su nuevo viaje, ahora por el centro del Pacífico norte, que lo condujo en marzo de 1791 a las costas occidentales de Hawai. En abril, las abandonó y se dirigió a la isla Maui, la entonces bautizada ensenada de Quadra; luego pasó a la isla de Oahu, a la que denominó ensenada de Quimper, ahora la famosa base naval norteamericana de Pearl Harbor. En este escenario geográfico levantó algunos planos que, según Beerman, se conservan en el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de Madrid, en el manuscrito correspondiente a Bodega y Quadra. Sobre el reconocimiento de estas islas el virrey Revillagigedo informó detalladamente a Madrid en carta fechada el 30 de diciembre de 1791 (10).

Finalmente, se dirigió a Manila, en cuyo puerto de Cavite fondeó el 5 de junio de 1791; la preciosa carga que llevaba, 3.000 pieles de nutria con destino a la Real Compañía de Filipinas, tuvo que ser desechada, ya que la *Princesa Real* sufrió serias averías provocadas por un huracán que afectó el estado de las pieles. En Manila entregó el mando de la nave a Vicente Llanos y Valdés, quien la condujo a Macao para su entrega, y allí, severamente dañada de nuevo por otro huracán, tuvo que ser subastada como casco inservible.

Quimper permaneció algún tiempo en Manila, desde donde solicitó permiso para contraer nupcias con doña Francisca Marques, viuda del intendente de la provincia de Camarines. Durante esta estancia recibió a los integrantes de la expedición Malaspina, a cuyo capitán entregó los trabajos cartográficos que había realizado en Hawai y éste solicitó que Quimper llevara a San Blas las dos anclas de bronce utilizadas por las corbetas *Sutil* y *Mejicana*. El 21 de mayo de 1792, partió de Filipinas al mando de la fragata *San José de las Ánimas* en convoy con la goleta *Valdés*, pero un nuevo huracán los separó y Quimper llegó en solitario a San Blas en octubre de ese mismo año.

Ya en San Blas, le correspondió ayudar en el mando a su comandante Bodega y Quadra, para esas fechas ya gravemente enfermo (11), y además obtuvo su permiso matrimonial y su ascenso a teniente de navío. Permaneció en el cargo portuario hasta febrero de 1794, cuando relevó definitivamente a Bodega, quien falleció un mes más tarde. Quimper tampoco gozaba de buena salud, ya que el inmisericorde clima de San Blas afectaba por lo general a todos los oficiales, quienes solían, por esa razón, residir durante largo tiempo en el cercano Tepic, alejado de la insalubre costa. En 1795 solicitó licencia para trasladarse a España a curarse de una vieja dolencia (12); el 26 de septiembre obtuvo el permiso, y el comandante de San Blas lo comunicó al virrey (13). En la autorización se le permitió llevar consigo alhajas,

(10) AGI, Estado 20, N. 96.

(11) AGNM, Provincias Internas, exp. 18, ff. 361-394.

(12) *Ibidem*, exp. 13, ff. 258-311.

(13) *Ibidem*, General de Parte, exp. 48, 1 f.

dinero y plata en pasta (14); adicionalmente envió desde Tepic sus libros, los cuales, como era usual, quedaron sujetos a revisión de la Inquisición y retenidos en la Real Aduana de México (15). Cuando esperaba en Veracruz su salida, recibió el nombramiento de comandante de la *Atrevida* (16), cuyo mando debía tomar en cuanto llegase a Cádiz, pero al parecer no llegó a asumirlo. De vuelta en la Península desde junio de 1796, pasó poco después a Madrid y en marzo de 1797 ingresó en la Orden Militar de Calatrava. Permaneció poco tiempo en el sur de España, en el apostadero de Algeciras, y de ahí fue destinado, de 1798 a 1802, a los Batallones de Marina fijos en Madrid.

Su siguiente nombramiento lo lleva de nuevo a México, al otorgársele, el 2 de mayo de 1802, el cargo de ministro tesorero de la Caja Real de Veracruz (17), y el 12 de diciembre solicitó la autorización para trasladarse a ocuparlo (18). Debió de llegar al puerto veracruzano en 1803, ya que durante ese año presentó a la Inquisición la lista de libros que había llevado consigo y que estaban retenidos en la Real Aduana (19).

El regreso a su patria, Perú, lo realizó en 1805 cuando fue nombrado gobernador de Huamanga, pero el virrey peruano le cambió esta designación por la de intendente de Puno, población cercana al lago Titicaca, adonde llegó en noviembre de 1806 (20). Dos años más tarde solicitó una merced real que no le fue concedida, pero que da cuenta de sus servicios durante algún tiempo (21). Que sepamos, permanecía en ese cargo cuando los movimientos de rebelión contra España, y no lo dejó hasta 1814, cuando pretendió asumir el gobierno de Huamanga, sin lograrlo. Figuró como militar activo durante todos esos años en el combate realista a las fuerzas independentistas y gobernó la jurisdicción de Huamanga durante tres años, para regresar a España hacia 1820 y recibir una nueva condecoración, la Cruz de San Hermenegildo. Durante esta estancia peninsular se destacó como literato: escribió y publicó una obra poética con sus experiencias militares de 1809 a 1818, y en 1822, en Madrid, vio la luz *Islas Sandwich, descripción sucinta de este archipiélago*, obra que había aparecido treinta años antes en su patria en *El Mercurio Peruano*. Regresó a Perú en 1822 y, según un autor, se pasó a los patriotas en 1823; lo que sí es un hecho, es que en 1827 la República lo nombró capitán de fragata y después de navío. Murió en su patria chica, Lima, en abril de 1844, ya como reconocido

(14) *Ibidem*, exp. 12, ff. 249-257.

(15) AGNM, Inquisición, exp. 7, ff. 93.

(16) *Ibidem*, Marina, exp. 21, 2 ff.

(17) *Ibidem*, Reales Cédulas Originales, vol. 183, exp. 141, 1 f.

(18) *Ibidem*, Correspondencia de diversas autoridades, exp. 67, 1 f.

(19) *Ibidem*, Inquisición, exp. 5, ff. 240-241.

(20) LUQUE TALACÓN, Miguel: «La Intendencia de Puno, de circunscripción colonial a Departamento de la República del Perú (1784-1824)», en *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 25, 1999, pp. 219-252.

(21) AGI, Estado 73, N. 122 de 14 de febrero de 1808.

peruano; uno de sus hijos del mismo nombre sirvió también como marino en el Perú independiente y, al parecer, la familia aún persiste.

Gonzalo López de Haro y Moreno

Cárdenas de la Peña proporciona valiosas noticias de los antecedentes familiares y profesionales de López de Haro, y si bien es poco lo que puede añadirse a ese valioso trabajo, algo hemos logrado. Rescatamos, específica e íntegramente, la genealogía que se elaboró para probar los méritos de uno de sus sobrinos; contamos con el expediente completo de sus servicios y aportamos todas las referencias que sobre López de Haro existen en el Archivo General de la Nación de México y el Archivo General de Indias de Sevilla. Los documentos dan cuenta precisa de sus antecedentes familiares y navales y complementan lo escrito por Cárdenas de la Peña, sin que busquemos con ello más que la natural ampliación e interpretación de esa información, tarea de todos los que se ocupan de un personaje ya conocido.

Gonzalo Antonio vio la luz de este mundo el 14 de marzo de 1760 en la Real Isla de León, cercana a Cádiz, en cuya parroquia fue bautizado el 26 de ese mismo mes por don Tadeo de Aragón Arbolado, vicario y párroco de esa localidad. Fue hijo de don Nicolás López de Haro y doña Juana Moreno Vega y Cardona. Sus padres habían contraído matrimonio el 5 de julio de 1756 en la misma parroquia. Don Nicolás era originario de Palermo, Italia, y para esa fecha había enviudado de María Parodi. La madre, natural de Ronda, había nacido el 24 de junio de 1739 y fue bautizada en la iglesia parroquial dos días más tarde. Los abuelos paternos fueron don Gonzalo Eugenio Bartolomé López de Haro y doña Salvadora Rovirosa y Garza; el primero originario de Cádiz, donde había nacido el 6 de octubre de 1687. Sobre la abuela paterna no tenemos información, pero sí sobre los ascendientes maternos. Doña Juana Moreno que era hija de Manuel José Moreno y de doña Juana María de Cardona, el primero natural y vecino de Ronda e hijo legítimo de Manuel Moreno y de María de la Vega, y la segunda natural de Teba e hija legítima de Juan Gómez Guillén y Gregoria Ruiz (22).

Don Gonzalo Antonio tuvo un hermano, Antonio Romualdo, quien nació tres años después que él, el 7 de febrero de 1763, y fue bautizado también en la Isla de León el 18 de ese mismo mes. Éste fue el padre de José López de Haro y Goñí, y el que solicitó la limpieza de sangre e hidalguía de su hijo, gracias a la cual conocemos los precisos antecedentes familiares de quien llegaría a ser teniente de navío y primer ayudante del Cuerpo de Pilotos del Departamento de Cádiz.

(22) Información procedente de la practicada a instancias de don Antonio López de Haro para acreditar la legítima limpieza de sangre e hidalguía por ambas líneas de don José López de Haro y Goñí, su hijo. Archivo del Museo Naval de Madrid, exp. 2527, ff. 1-54v.

El expediente referido contiene todos los detalles sobre la hidalguía a la cual pertenecía la familia López de Haro. Las prerrogativas de la misma las gozaron desde tiempos del bisabuelo paterno, don Miguel López de Haro, las mismas que constaban en la Sala de Hijosdalgo de la Real Chancillería de Granada y que fueron reconocidas para los descendientes (23). El propio Gonzalo Antonio recibió de manos de Fernando VII, en 1815, la recientemente creada por el mismo monarca, la Real y Militar Orden de San Hermenegildo; para entonces, López de Haro era capitán de fragata.

Su carrera la inició en 1775 como meritorio en la Real Escuela de Navegación del Departamento de Cádiz, y como tal embarcó hasta finales de 1779 cuando fue ascendido a tercer piloto habilitado. En marzo de 1777 realizó su primer viaje, desde el puerto de Cádiz con rumbo a las Islas Filipinas a bordo de la fragata *Astrea*, viaje que quedó truncado por enfermedad de la tripulación, pero se continuó en diciembre, y para julio de 1778 anclaron en el puerto de Cavite. En el viaje de regreso, que se inició en ese mismo sitio en enero de 1779, pasaron a la isla de Anobon en la costa africana de Guinea para arribar a Cádiz en septiembre.

Ya como tercer piloto habilitado hizo dos viajes al puerto francés de Brest a llevar alimentos a la escuadra española que estaba allí fondeada. Los años de 1780 a 1782 los pasó en travesías de vigilancia por el Atlántico, en el cabo de San Vicente y en frecuentes bloqueos a Gibraltar con motivo de la guerra con Inglaterra, tiempo durante el que apresaron algunas naves inglesas que condujeron a Cádiz. En diciembre de 1780 fue ascendido a tercer piloto de número y, una vez concluida la guerra, pasó a la fragata *Santa Bárbara*, con la que inició viaje a Montevideo en marzo de 1783 para llevar las noticias sobre el término de la guerra; en el viaje de regreso condujeron a Cádiz dos millones y medio de pesos fuertes en plata y oro acuñados. En septiembre de ese año ascendió a segundo piloto de número. Para este marino, el año de 1784 fue de continuos viajes por el Mediterráneo, especialmente desde Cartagena a Argel y a Orán, donde entraron en lucha con los corsarios argelinos. Su navío, el *Septentrión* naufragó frente a las costas de Málaga y López de Haro fue conducido a Cádiz en transporte, esto es, como viajero sin misión militar (24).

Su primer viaje a la Nueva España lo realizó desde La Habana, a cuya armadilla había sido destinado en 1785. Su misión era levantar un plano del puerto de San Juan de Puerto Rico, lo cual, que tengamos noticia, fue su primer trabajo cartográfico. Desde La Habana, y a bordo de la fragata *Matilde*, participó en el viaje a Veracruz únicamente para recoger el situado de tres millones en plata acuñada, que condujeron a La Habana y después a Puerto

(23) *Ibidem*, ff. 15 r. y v.

(24) Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid (AHMNM), N.R. 96/56, folleto caja 6/5, «Relación de servicios del Teniente de Navío de la Real Armada Don Gonzalo López de Haro a fines de diciembre de 1816», documento impreso obtenido gracias a la gentileza de la bibliotecaria doña Nieves Rodríguez Amusátegui, a quien agradezco su pronta respuesta a nuestra petición.

Rico. Su siguiente viaje, ya en 1787, tuvo la misma finalidad: llegar a Veracruz, recoger el situado y conducirlo a La Habana. Estos viajes de ida y vuelta los realizaron del 2 de marzo al 29 de mayo.

Fue en La Habana donde se recibió la petición del virrey de Nueva España, Manuel de Flores, de pilotos para realizar las expediciones y registros de las costas septentrionales de la Alta California en búsqueda de establecimientos rusos. Se comisionó a López de Haro, quien salió hacia Veracruz el 1 de diciembre de 1788 a bordo del bergantín correo *La Begoña*, que a los diez días echó anclas en el puerto. El ahora ya primer piloto habilitado se presentó ante el virrey en la ciudad de México y éste le entregó el mando del paquebote *San Carlos el Filipino*, surto en San Blas.

Las dos primeras travesías septentrionales de López de Haro

Al apostadero sanblaseño llegó el 25 de febrero de 1789, y muy pocos días después, el 9 de marzo, partió la expedición programada; iba al mando del alférez de navío y primer piloto don Esteban José Martínez, quien mandaba la fragata *Princesa*, en tanto López de Haro llevaba el mando del *San Carlos el Filipino*. La travesía, especialmente durante su primera parte, se realizó bajo un inclemente invierno que hizo que el comandante Martínez repartiera a la tripulación ropa gruesa de paño para las gorras y chaquetas. Para el 16 de mayo, descubrieron tierra a los 61°. Supusieron que se trataba del puerto de Santiago, pero no pudieron entrar en él debido a los fuertes vientos reinantes. La tierra estaba cubierta de nieve y no encontraron habitante alguno (25). Un poco más al sur tocaron la entrada del Príncipe Guillermo situada cerca de los 60° 12' N y 140° 30' O de Cádiz, donde tampoco encontraron establecimiento alguno. Bajo espesas nieblas, se dirigieron a las islas Trinidad y el 22 de junio el mal tiempo hizo que las dos embarcaciones se separaran. El *San Carlos* continuó el reconocimiento de la costa para levantar su plano y, al poco tiempo, a pesar de la niebla, la lluvia y los fuertes vientos, encontraron un establecimiento ruso en un puerto de la isla Kodiak, según el piloto, en los 57° 16' N y 147° 50' O. En el reconocimiento del puerto encontró dos galeotas y entró en contacto con su gobernador, quien le proporcionó valiosa información y le aseguró que había otros cinco establecimientos en esas costas, con cuatro galeotas y un total de 462 habitantes. Tomada nota de todo esto, informó al comandante Martínez, con quien se volvió a encontrar en las islas Trinidad, en los 55° 02' N y 132° 27' O. Desde este punto, las dos embarcaciones continuaron juntas y visitaron el establecimiento en la isla de Onalaska, compuesto de 120 rusos, con dos galeotas, y situado, según narra el piloto en su hoja de servicios, en los 53° 55' N y 160° 50' O (26), si bien regresaron a San Blas cada uno por su lado, pero adelantándose López de Haro. El motivo de esta nueva sepa-

(25) AGI, Estado, 43, N. 12, f. 27r.

(26) AHMNM, «Relación de servicios del teniente de navío...», p. 4.

ración radicó en las fuertes desavenencias que se habían dado entre ambos marinos; López de Haro acusó a Martínez de difícil, agresivo e injusto comportamiento con sus subordinados. Sobre esta animosidad entre ambos marinos ha hecho un magnífico resumen Cárdenas de la Peña (27). Nosotros nos limitamos a dar referencias primarias que dan cuenta exacta de la situación: los reclamos y acusaciones de López de Haro junto con tres subordinados más, los pilotos segundos Antonio Cervantes y José María Narváez y el pilotín José Antonio Yerdía (28). Los cuatro envían una comunicación conjunta y otra individual de López de Haro, al virrey Flores, quien las traslada a Madrid, donde se decide procesar a Martínez por conducta extrema, pero las informaciones sobre los establecimientos rusos en el septentrión novohispano hacen posponer el castigo y, por el contrario, encargarle un nuevo reconocimiento.

Con los mismos navíos y la misma tripulación se llevó a cabo la segunda salida; oficiales y marinos a bordo de sus respectivas embarcaciones abandonaron San Blas el 15 de febrero de 1789; su misión específica era ocupar y fortificar el puerto de Nutka, al que arribaron el 19 de mayo. Si bien desembarcaron en él, también, ya abiertamente, se enfrentaron a portugueses, norteamericanos e ingleses, presentes en esas costas. Todos ellos, a bordo de sus navíos, comerciaban con pieles con los naturales y soslayadamente intentaban hacerse con el puerto. Sin embargo, los españoles lograron ocuparlo y establecer en su punta sur un incipiente fuerte, el San Miguel, en el cual emplazaron 12 cañones de grueso calibre, «con lo que quedaba el indicado enteramente defendido» (29). Ante las intenciones de los extranjeros, especialmente del inglés Colenet, de establecerse en Nutka o en Clayuclá, en la parte este del puerto, el comandante Martínez decidió apresar al capitán inglés con sus dos barcos, el *Argonauta* y la balandra *Princesa Real*, y llevarlos de inmediato a San Blas. Fue esta última nave la que condujo Quimper, en 1791, para su entrega en Macao.

Antes de la salida se suscitó un grave incidente. Los extranjeros invitaron a todos los oficiales ingleses aprehendidos y a los españoles a una cena de acercamiento, cuya verdadera intención era aprovechar el momento para atacar el fuerte y hacerse con las naves. López de Haro se mostró renuente; tenía sospechas sobre el resultado de esa reunión y tomó las providencias debidas aprestando los cañones de las naves españoles y los del fuerte. Los ingleses intentaron asesinar al comandante español, acto que impidió el capitán norteamericano, quien ya había notado los preparativos españoles y temía las funestas consecuencias que se le vendrían encima. En cierta forma, López de Haro fue, cuando menos según su propio relato, quien tomó las debidas medidas que bloquearon las intenciones extranjeras.

(27) CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique: «Gonzalo López de Haro, Marino de Altura»..., pp. 88-89.

(28) AGI, Estado 20, N. 34, exps. 1, 2 y 4.

(29) AHMNM, «Relación de servicios del teniente de navío...», p. 5.

López de Haro continúa sus viajes. Quimper y López de Haro realizan un tercer viaje al septentrión

Después del frustrado atentado contra los oficiales españoles en la fortaleza de Nutka, López de Haro fue enviado a Monterrey, para llevar víveres y ganado con que abastecer al nuevo puerto y comunicar la noticia del virrey de retirarse de él y regresar a San Blas.

Sus siguientes viajes fueron todos de una enorme importancia. En el tercero, con Bodega y Quadra al mando, se participó activamente en aclarar, en Nutka, las inexactas informaciones inglesas sobre lo que pretendía imponer el capitán Meares, y con ello evitar, de momento, la entrega total del puerto a los ingleses. Una vez resueltas las fricciones, fue comisionado para reconocer la costa a bordo de la recién adquirida balandra *Horcasitas* y con ella regresar como voluntario desde Monterrey para llevar la noticia a Nutka de que debería mantenerse la ocupación y defensa. Este viaje, si bien corto, fue sumamente difícil debido a la rigurosa estación de invierno y a la pequeñez de la embarcación, «sólo 47 pies de quilla». Cumplida esta misión, en diciembre de 1792 regresaron en conserva a San Blas. Para esas fechas, López de Haro era ya primer piloto graduado y de número.

Los siguientes años, hasta 1803, los pasó entre reconocimientos y levantamiento de planos de las costas de la antigua California y Sonora, y en cortos viajes a Acapulco. En ocasiones, ejerció el cargo de segundo comandante y piloto de derrota, y como tal tuvo la misión de indagar sobre los puertos dignos de ser fortificados. Entre ellos, localizó el casi desconocido de San Quintín, actualmente con el mismo nombre, en la Baja California y posicionado en 30° 31' N y 115° 52' O, al que consideró «muy capaz de abrigar (...) fragatas del mayor porte». De estos reconocimientos, contamos con dos mapas en el Archivo General de la Nación de México (30).

Durante unos cuatro meses de 1802 tuvo a su cargo el apostadero de San Blas por enfermedad de sus comandantes. En febrero de 1807, su área geográfica de acción cambió radicalmente cuando el virrey José de Iturrigaray lo comisionó para levantar los planos de límites de las provincias de Tejas y Luisiana, y con vistas a esta tarea adquirió los utensilios indispensables (31) para, sin duda, realizar la cartografía, aunque carecemos de documentación sobre ella. Al año siguiente, también tuvo a su cargo levantar el plano general geográfico y corográfico de esas provincias, así como una descripción de la costa del Seno Mexicano desde el puerto de Veracruz hasta la comprendida en la provincia de Texas. Con motivo de la separación de Iturrigaray del mando, en 1808, López de Haro sirvió en la ciudad de México a las órdenes del comandante de la plaza, y una vez declarada la insurrección en 1810 proveyó

(30) AGNM, «Carta esférica de la costa occidental de la Antigua California» (1803) y «Mapa costa antigua California» (1803), ilustraciones 280 y 224 de mapas, planos e ilustraciones.

(31) AGN, Indiferente virreinal, cajas 4479, exp. 028, 1807.

al nuevo virrey, Francisco Xavier Venegas, de dos planos, el «Geográfico-Corográfico del Reyno», para instruirle sobre las distancias a las que se hallaban de la capital los pueblos donde se había declarado la insurrección, y una descripción de toda la costa del Seno Mexicano, desde Campeche hasta la entrada del río Misisipí, «con la nota de los puntos que debían fortificarse en el caso de sospecharse que alguna de las naciones enemigas intentase hacer desembarco de tropas» (32). Un mapa más de su mano, en esos años, fue el que corrigió y copió de nuevo sobre la isla de Arenas en la sonda de Campeche, actualmente inmediata al pueblo del mismo nombre; en 1804, lo había elaborado el capitán Ciriaco Cevallos, pero estaba ya totalmente destruido. En ese mismo año fue nombrado alférez de navío y en 1809 ascendió a teniente de fragata del Cuerpo General de la Armada y a ayudante del comandante en jefe de los pilotos de San Blas.

Durante los años de la lucha armada continuó su servicio a las órdenes de los sucesivos virreyes, e incluso tomó parte en las primeras batallas cercanas a la capital del reino y de Guadalajara. Durante esos años de lucha tuvo que requerir continuamente el pago de sus *goces*, ya que la situación económica de México era caótica (33). Para 1816, tenía directamente a su cargo continuar con el levantamiento de los planos de límites de Texas y Luisiana, los mismos que le habían sido encargados en abril de 1810 (34).

Las últimas noticias que sobre López de Haro tenemos registradas son las que corresponden a la solicitud y licencia de matrimonio; la primera la presentó en 1817, y en ella hace constar su antigüedad en Nueva España y proporciona el nombre de su prometida, doña Francisca de Paula Sánchez Garayo, de veinticinco años. El 7 de agosto de 1818 se le concedió la licencia de matrimonio y su consideración en el Monte Pío Militar (35).

De acuerdo con Cárdenas de la Peña, es muy probable que a mediados de 1818 se le hubiera nombrado en Cartagena para cubrir una comandancia de pilotos de esa plaza, y que hubiera podido estar en la Península, aunque, como ya hemos dicho, en agosto de ese mismo año recibió en México su licencia de matrimonio. ¿Se trasladó la recién unida pareja a la Península con el fin de que el teniente de fragata pasara a ocupar la nueva plaza? No tenemos documentación alguna sobre los años posteriores, pero, al igual que el historiador, descartamos una suposición biográfica que lo ubica en México durante los últimos años de la guerra armada y que establece que fue apresado de camino a Veracruz y encerrado en un calabozo de Puebla donde falleció. No hay, hasta ahora, constancia de ese hecho. Es mucho más probable que hubiese regresado a su patria con su mujer aprovechando el ascenso que iba implícito en su nuevo cargo. Por otro lado, la Relación de servicios era un documento que se

(32) AHMNM, «Relación de servicios del teniente de navío...», p. 11.

(33) AGNM, Marina, vol. 219, exp. 30 y vol. 262, exp. 10; Provincias Internas, vol. 2, exps. 58 y 86.

(34) AGNM, Reales Cédulas Duplicadas, vols. 145 y 146, exp. 67, ff. 145 y 146, y AHMNM, «Relación de servicios del teniente de navío...», p. 12.

(35) AGNM, Bienes Nacionales, vol. 72, exp. 56, y Reales Cédulas Duplicadas, vol. 219, exp. 56.

realizaba con el fin de solicitar una merced real u oficial, y la de López de Haro fue concluida en diciembre de 1816, tal vez como antecedente para su ascenso, y la nueva plaza fuera de la entonces turbulenta Nueva España.

En el marco del reconocimiento de las costas septentrionales del Pacífico, que se hizo necesario frente a los embates rusos e ingleses y la fortificación del puerto de Nutka, el segundo conde de Revillagigedo organizó en 1790 una tercera salida hacia esas altitudes. Asignó al teniente de navío Francisco de Eliza a la fragata *Concepción*, y con él, a López de Haro como oficial de guerra, contador y piloto de derrota. Les acompañó la *Princesa Real*, al mando de Quimper. Las dos embarcaciones salieron de San Blas el 3 de febrero de 1790.

Llevaron consigo, en la *Concepción*, además de a la tripulación usual, a los 80 componentes de la Compañía Franca de Voluntarios de Cataluña. Este cuerpo militar tenía su plaza en Guadalajara, y a finales de agosto de 1789 sus oficiales recibieron órdenes de la capital novohispana para que preparasen su marcha al Departamento de San Blas, con vistas a una expedición al Pacífico norte. Mandaba la primera compañía el capitán Pedro Alberni, quien tenía algunos hombres enfermos y el equipo en deficiente estado para acometer tal expedición. Finalmente rehecha la compañía, a falta de un oficial que quedó enfermo, partió hacia San Blas el 2 de enero de 1790. Embarcó en la fragata *Concepción*, que junto con el paquebote *San Carlos el Filipino* y la fragata *Princesa Real* salieron rumbo a Nutka. El 20 de marzo fondearon allí y los 80 hombres desembarcaron y comenzaron a trabajar en la reparación y mejora de los barracones, las empalizadas y las plataformas de los cañones que había construido Esteban José Martínez el año anterior. Hacia mediados de abril, una batería de artillería dominaba la entrada a la ensenada de Nutka desde una posición aventajada; se la llamó batería de San Miguel (36). Las fortificaciones fueron diligentemente mejoradas y, para el verano de 1792, los cañones de la batería estaban protegidos por troneras, al tiempo que se había construido una nueva residencia de paredes encaladas para los oficiales, mucho más confortable y que permaneció como habitación de la isla hasta la entrega del puerto a los ingleses en 1795. La permanencia de la compañía en Nutka fue muy dura, pues tuvo que soportar crudos inviernos. No todos los hombres se quedaron en el puerto; algunos fueron destinados a bordo de los navíos que partían de exploración o realizaban viajes a la antigua California. A pesar de las precauciones tomadas para el servicio en el Pacífico norte, donde se contó con un cirujano que atendía a los tripulantes y guarnición, muchos perecieron de enfermedad y otros desertaron. En marzo de 1793, la compañía había quedado reducida a 59 soldados, de los cuales sólo catorce permanecieron en Nutka; los demás estaban a bordo. Finalmente se redujo la guarnición a 10 hombres, bajo el mando del alférez Saavedra. En junio de 1794, fueron relevados por un contingente de 19 soldados, bajo el mando del sargento segundo Virueta, destacados de la compañía de guarnición de la base naval de San Blas. El servicio de guarnición en Nutka terminó el 23 de marzo de 1795, de acuerdo

(36) Quedó ubicada en los 49° 37' N y 126° 37' O.

con las formalidades previstas por los comisionados de España e Inglaterra. Las últimas tropas españolas embarcaron en la *Activa* y abandonaron el enclave español, ahora británico, a sus originarios habitantes (37).

Durante la estancia en el puerto de Nutka, el comandante Eliza consideró indispensable reconocer y cartografiar los planos del estrecho de Juan de Fuca y tomar posesión de sus costas. El 20 de mayo, comisionó para estas tareas a los dos marinos que aquí nos ocupan, quienes a bordo de la *Princesa Real* las acometieron con éxito. Después de alistar la nave y de recibir las instrucciones y el formulario para las posesiones, dejaron Nutka a las cinco de la mañana del 31 de ese mes. Al día siguiente, a las ocho de la tarde, anclaron frente al puerto de Clayucla, cuyo plano levantaron y donde los nativos les informaron de que el puerto había sido visitado por siete embarcaciones para comerciar con pieles, entre ellas la del norteamericano Kendric. Continuaron hasta el puerto de San Juan o Juan de Narváez, en la costa norte de la embocadura del estrecho, y allí subió a bordo el principal de los naturales, quien les repitió la noticia sobre la visita de los extranjeros. A partir de ese momento, se internaron en el estrecho llevando a remolque una lancha y dos grandes canoas que adquirieron del indígena a cambio de piezas de cobre. El día 19 de junio dieron con un puerto «abrigado de todo viento, buen fondo y fértil terreno» (38), donde Quimper pidió a López de Haro que levantara el oportuno plano y del que el día 23 se tomó posesión, nombrándolo puerto Revillagigedo, que corresponde al actual de Sooke (39), en 48° 19' N y 123° 42' O. Continuaron su travesía con rumbo este durante los siguientes días, y el 30 levantaron nueva cartografía en una rada «que podía admitir muchos buques a su abrigo, de buen fondo y manantiales de delicada agua dulce». En ella tomó la siguiente posesión, dándole el nombre de rada o puerto de Valdés y Bazán, actual Royal Roads, en 48° 25' N y 123° 25' O. En este punto, los viajeros recibieron información de los nativos de que «en la costa del Sur se abría una gran boca cuyo espacioso canal dilataba sus aguas hasta parar el curso en el océano». A este sitio se dirigieron de inmediato y encontraron una gran bahía, pero no dieron con su salida; sin embargo, sí localizaron dos puertos: al mayor lo nombraron puerto de Bodega y Quadra, la actual Discovery Bay, ya en el estado norteamericano de Washington y en 48° 07' N y 122° 50' O. A la gran bahía la nombraron bahía de Quimper y en ella tomaron posesión. La bahía y el puerto eran «abundantes de peces, abrigados, de buen fondo, fértiles terrenos y sus naturales de bella índole y buena disposición» (40).

Una vez que López de Haro concluyó los planos, el 15 de julio, Quimper reunió a sus pilotos para informarles de que tenía órdenes de regresar a Nutka

(37) «Conquista española del Canadá», en www.angefire.com/co2/muzarque/costas/malas/ [consultado el 27 de diciembre del 2008].

(38) AGI, Estado 43, N. 14, exp. 1, f. 3v., las referencias siguientes hasta nueva aparición corresponden al mismo documento sevillano.

(39) Los nombres actuales que hemos podido identificar proceden de «Biografía de Manuel Quimper», en www.personajes.bis/view.php?

(40) AGI, Estado 43, N. 14, exp. 1, ff. 5r. y v.

para el 15 de agosto. Dada la situación, con fuertes vientos del oeste, no consideró conveniente proseguir el reconocimiento del interior del estrecho, pero quiso conocer el parecer de los oficiales. Éstos le secundaron, y la travesía se continuó por la costa del sur, pero los fuertes vientos les obligaron a atracar al norte, en la rada que ya había reconocido, la conocida como de Valdés y Bazán. Quimper aprovechó esta arribada para reconocerla hasta la boca del canal y encontrar de nuevo un buen puerto, al que dio el nombre de Córdoba, actualmente Esquimalt, en la Columbia Británica, en posición 48° 25' N y 123° 09' O. Desde allí reconoció la costa del sur durante los siguientes días y finalizaron el 24 sin hallar otro buen puerto que la bahía en la embocadura del estrecho, que encontraron «de buen fondo y abrigada de los vientos, con abundantes peces, en particular salmón y con terrenos fértiles y en parte llanos con arroyos de exquisita agua». A la bahía se la nombró Núñez Gaona, actualmente se corresponde con Neah Bay, ya en el extremo norte del estado norteamericano de Washington, en 48° 22' N y 124° 36' O, y para entonces ya se encontraban en el mes de agosto. El día 4 se marcó rumbo hacia Nutka, después de que un miembro de la guarnición fuera duramente golpeado por los nativos cuando, junto con otros, había bajado a tierra a lavar su ropa. En ruta hacia el puerto principal, fueron desviados de su rumbo y llevados hacia el noroeste, hasta la bahía de Buena Esperanza, desde donde Quimper y los pilotos decidieron poner proa hacia Monterrey, ya que los víveres eran escasos y las corrientes contrarias. El 1 de septiembre anclaron en el puerto y solicitaron al gobernador los víveres que necesitaban para continuar viaje. Pocos días más tarde se les unió el *San Carlos*, que venía de realizar los reconocimientos del Príncipe Guillermo y Rivera de Cook, que ya hiciera el capitán Salvador Fidalgo, y ya en conserva se dirigieron a San Blas, adonde arribaron el 13 de noviembre (41).

En el puerto neogallego, Quimper y López de Haro entregaron los mapas y tomas de posesión de cuatro territorios. Los mapas que realizó López de Haro son los siguientes:

1.—Plano del estrecho de Fuca, reconocido por el alférez de navío de la Real Armada don Manuel Quimper en la expedición que hizo con la balandra de S.M. bajo su mando, nombrada *La Princesa Real*, en el año de 1790. Levantado por su primer piloto don Gonzalo López de Haro.

(Comprende desde 47° 49' a 49° 10' N y desde 16° 56' a 19° 10' de longitud occidental del meridiano de San Blas) (42).

2.—Plano del puerto de Cayuela o de Haro, situado en la latitud Norte de 49° 10' y en la longitud de 20° 50' al Oeste del puerto de San Blas. Acompañado de un expediente sobre el descubrimiento del estrecho de Fuca, por don Manuel Quimper (43).

(41) AGI, Estado 43, N. 14, exp. 1, ff. 7r.-8v.

(42) Se encuentra en AGI, MP-México, 428, 1790, y la signatura de procedencia es Estado 20, doc. 60.

(43) AGI, MP-México, 426, Fuca, Cayuela, Puertoy porcede de Estado 20, doc. 60.

3.—Plano del puerto de San Juan o de Narváez situado en la costa del norte del estrecho de Fuca, por la latitud Norte de 48° 37' y en la longitud de 13° 17' al Oeste del puerto de San Blas. Acompañado de un expediente sobre el descubrimiento del estrecho de Fuca, por don Manuel Quimper (44).

4.—Plano de la bahía de Núñez Gaona, situada en la costa sur (*sic*) del estrecho de Fuca, por la latitud Norte de 48° 27' y en la longitud de 19° 2' al Oeste del puerto de San Blas. Acompañado de un expediente sobre el descubrimiento del estrecho de Fuca, por don Manuel Quimper (45).

5.—Plano del puerto de Córdoba en la costa del norte del estrecho de Fuca, por la latitud Norte de 48° 27^{1/2}' y en la longitud de 18° al Oeste del puerto de San Blas. Acompañado de un expediente sobre el descubrimiento del estrecho de Fuca, por don Manuel Quimper.

Al dorso lleva el «n.º 8» (1). Los números indican las brazas de a 6 pies ingleses que tiene de fondo (46).

6.—Carta reducida que comprende parte de la costa septentrional de California, corregida y enmendada hasta la boca del estrecho de Fuca, levantado el plano de él en la expedición que se hizo con la balandra de S. M., llamada *La Princesa Real* al mando del alférez de navío de la Real Armada don Manuel Quimper en el año de 1790 (47).

7.—Plano del primero y segundo fondeadero del puerto de Revillagigedo, situado en la costa del norte del estrecho de Fuca por la latitud Norte de 48° 24' y 18° 21' de longitud al Oeste de San Blas» (48).

8.—Plano del puerto de la Bodega y Quadra situado en la costa del sur del estrecho de Fuca por la latitud Norte de 48° 4' y la longitud 17° 19' al Oeste del puerto de San Blas (49).

Las actas de las tomas de posesión se levantaron de acuerdo con el formato que llevaban para ello, y que se repite en cada caso. Consta fundamentalmente de una primera parte en la que se citan los nombramientos reales, se consigna la fecha y los antecedentes del viaje, para después pasar a describir el territorio, el desembarque de la tripulación, y posteriormente narrar la toma de posesión propiamente dicha: se bajaba una cruz, a la que adoraban de rodillas; se tomaba la posesión, dando el nombre a la tierra; y el comandante cortaba con su espada árboles, ramas y yerbas, mudaba piedras de lugar y se paseaba por la playa y el campo que la circundaba; se llevaba en procesión la cruz cantando una letanía,

(44) AGI, MP-México, 423 «San Juan, Puerto», y signatura de procedencia, Estado 20, doc. 60.

(45) AGI, MP-México, 424 «Núñez García, Bahía» y la misma signatura de procedencia de los anteriores.

(46) AGI, MP-México, 425, 1790, «Córdoba, Puerto» y la misma signatura de procedencia.

(47) AGI, MP-México, 427, 1790, «Carta reducida» y la misma signatura de procedencia.

(48) AGI, MP-México, 429, 1790, «Plano Fondeadero del Puerto de Revillagigedo» y la misma signatura de procedencia.

(49) AGI., MP-México, 430, 1790, «Puerto de Bodega y Quadra» y la misma signatura de procedencia.

el comandante plantaba la cruz, levantaba un mojón de piedras al pie de la misma y pronunciaba en voz alta el nombre del lugar y pedía que la fe católica fuera ensalzada y sembrada la palabra del Evangelio entre las «bárbaras naciones que hasta ahora han estado desviadas del verdadero conocimiento y doctrina para que las guarde y libre de engaños»; se mondaba un árbol con el que se formaba una cruz poniendo en ella el Santísimo Nombre de Nuestro Señor Jesús con estas cuatro letras, INRI, y al pie, el nombre del rey. El acta que levantaba el escribano real se firmaba por los oficiales de la embarcación.

Las actas o cartas de posesión que hemos localizado corresponden a la del puerto de Revillagigedo, que tuvo lugar el miércoles 23 de junio; a la rada de Valdés y Bazán, que se levantó exactamente una semana más tarde, el 30 de junio, y a la del puerto de Quimper, el 8 de julio (50).

En los informes que los dos navegantes anexaron hicieron constar que, si bien no habían encontrado embarcaciones extranjeras, sí tuvieron noticia, por boca de los naturales, de su presencia para comerciar con pieles, y que uno de los comandantes extranjeros había muerto a manos de los indios. En tanto que Fidalgo, quien llegó mucho más al norte, en su informe sí confirmó la presencia de los rusos en la Rivera de Cook, actual Cook Inlet, que se extiende 290 kilómetros a través del golfo de Alaska, al este de las islas Aleutianas, y con la isla Kodiak en su salida, se sitúa desde los 61° 10' N y 150° 06' O hasta los 59° 36' N, y 152° 26' O; la ciudad principal de esta zona es Anchorage, en el extremo norte de la rivera. Ahí tenían establecida una casa de madera con su patio en medio y las «armas de la Emperatriz en la puerta»; en la parte superior, disponían de una garita con centinela permanente; tenían cocina, herrería, un lugar para beneficiar el aceite de ballena y unos almacenes. El establecimiento estaba situado en una boca de mar cercana al puerto de Revillagigedo» (51).

La tarea conjunta que realizaron Quimper y López de Haro, pese a su brevedad, sirvió para demarcar perfecta y ampliamente el estrecho de Juan de Fuca, tomar posesión para la corona española de sus costas y territorios, y además dejar como legado cartográfico ocho bien trazados mapas. Si bien Quimper y su compañero no recorrieron totalmente el estrecho, sí fueron conscientes de que no se trataba de un brazo de mar que penetrara profundamente. Su viaje contribuyó decididamente a establecer las bases para que, poco después, los capitanes que los siguieron en estos reconocimientos, Eliza, Bodega y Quadra, George Vancouver, pero especialmente Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés a bordo de las goletas *Sutil* y *Mejicana*, pudieran descartar definitivamente la existencia del mítico estrecho de Anián o de Juan de Fuca, que se mantuvo en el imaginario geográfico de españoles e ingleses durante los dos siglos anteriores (52).

(50) Se localizan respectivamente en AGI, Estado 43, N. 14, exps. 3, 4 y 2.

(51) AGI, Estado, 43, N. 13, exp. 1, ff. 3v y 4r.

(52) Sobre este tema se puede consultar a Pedro Novo y Colson, «Sobre los viajes apócrifos de Juan de Fuca y Lorenzo Ferrer Maldonado», en Cuarto Congreso Internacional de Americanistas, Ramo Historia, Tema VI, en www.archive.org/stream/sobrelosviajes00novorich. [Consultado el 30 de diciembre de 2008], y «Alcalá Galiano», en www.enlamemoria.iespana.es/Padres/AlcalaGaliano/htm.22k [Consultado el 30 de diciembre de 2008].

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. .

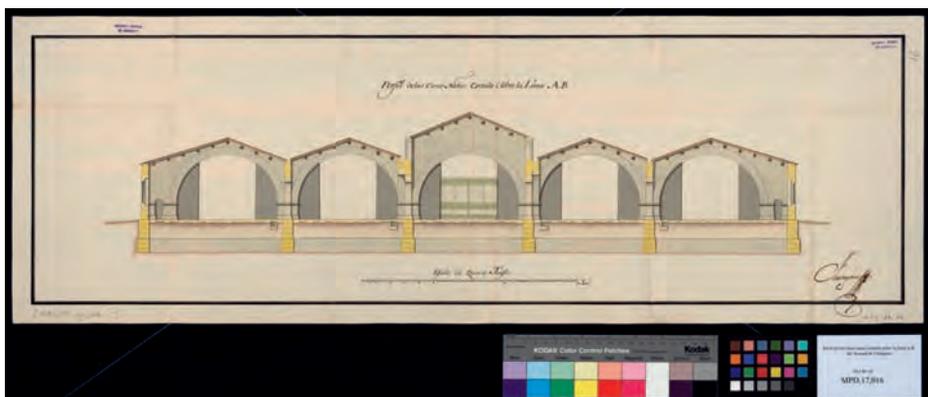
La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

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

EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE (1750-1753) Y EL TENIENTE GENERAL FRANCISCO LIAÑO Y ARJONA

Juan GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel de Artillería

Publicados con anterioridad los bosquejos biográficos del conde de Clavijo y del marqués de la Victoria, con especial referencia a su época de mando al frente de la comandancia general del Departamento Marítimo de Cartagena de Levante, abarcando los primeros años de creación y formación de proyectos para la construcción de su arsenal, me propongo, en este trabajo y en esa misma línea, exponer el del teniente general Francisco Liaño y Arjona que sucedió en el mando del departamento al último de los citados (1).



Perfil de las cinco naves en el arsenal de Cartagena. AGS: M. P. y D. XVII-16.

En efecto, encontrándose destinado en el departamento de Cádiz, el jefe de escuadra Francisco Liaño y Arjona fue nombrado, por real orden de 28 de febrero de 1750, comandante general del Departamento Marítimo de Cartagena de Levante, tomando posesión el 27 de abril siguiente por entrega del capitán de navío Carlos Regio y Gravina, que lo había venido desempeñando con carácter interino desde el 16 de marzo, tras la marcha a Cádiz del marqués de

(1) RGM: agosto/septiembre, 2003 y julio, 2007.

la Victoria (2). El tiempo de mando del general Liaño corresponde a los primeros años de lo que algunos autores han calificado, en el proceso de construcción de la base naval de Cartagena, como período Feringán - Vodopich, en que se construye dicha base para la Armada Real, pues suprimida la escuadra de galeras en 1748, servirá de apostadero para toda clase de buques de esa Armada Real.

En estos años, que corresponden al reinado de Fernando VI, serán principalmente el marqués de la Ensenada como secretario de Estado de los despachos de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, y el intendente del departamento Francisco Barrero y Peláez, los que siguiendo «... el ánimo del rey que en las obras de este puerto y arsenal se trabaje con la actividad posible...», quienes impulsen y faciliten, gestionando los caudales necesarios y proporcionando los medios adecuados, la incesante actividad que desplegarán el ingeniero militar Sebastián Feringán Cortés, como director de las obras, y sus ayudantes los también ingenieros José Dufresne, Mateo Vodopich y Pedro Torbe, que tendrán bajo su responsabilidad en torno a cinco mil hombres, de ellos 1.900 de maestranza y el resto esclavos y forzados, llegando a recorrer toda la región para disponer de los mejores materiales en una obra que, además de ser sólida y hermosa, debe aunar lo funcional con lo estético. Así lo manifiesta Feringán en un informe remitido al marqués de la Ensenada, exponiendo que los dos primeros trabajan con aplicación y buena voluntad, y el último que «... estaba en Orihuela he llamado para los reparos de la plaza; y aunque hubiera seis, no son bastantes en dando principio a las obras; así para que se instruyan, como para que estén asistidas, y porque Señor Excmo., yo puedo incurrir en alguna indisposición y es preciso tenga con quien manejarme» (3).

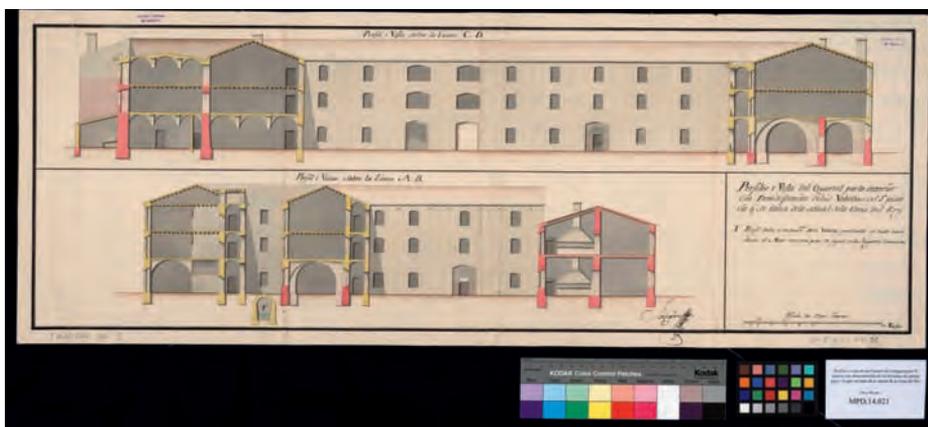
A finales del mes de enero de 1750 ya ha enviado Feringán a Ensenada los planos y el presupuesto, previstos en el proyecto general aprobado, de las cinco naves que se han de construir para conservar y fabricar la arboladura de los navíos de S.M., lo que nos da una idea no sólo de la grandeza de la obra comenzada, sino también que se debe atender «a la hermosura y mayor firmeza», pues además añade Feringán en su exposición que «toda esta fachada, de 280 toesas de largo, unida a un nivel, terminada arriba por una cornisa y tres frontones, la voy a poner en un papel para que unida se demuestre toda su construcción y decoración y ya se vea lo que ha de ser la obra, en la que causará toda satisfacción porque tendrá vista desde el puerto natural, del comercio, de la ciudad, de la entrada del Arsenal, y del paseo sobre el malecón, y la natural desde la dársena y muelles de ella», ascendiendo el presupuesto a 1.763.602 reales y 30 maravedíes de vellón. También trabajan en el canal para las avenidas «... continuando su ensanche y declibios las cuatro brigadas de operarios y una de moros...»; así mismo trabajan tres brigadas en rellenar los lodos secos que se habían vaciado al norte de los almacenes, «... y en el terreno de un baluarte que quiso ser en lo antiguo, trabajan dos brigadas,

(2) ANC: caja 193, 1.

(3) AGS: Marina, leg. 376.

y hoy se han puesto veinte peones más a destajo, y todos éstos concurren con la tierra que se remueve, a igualar el terreno del Arsenal, hacer fácil sus entradas, tener sitio, para poner materiales y disponer el terreno para la construcción de los muelles de la dársena»; y «... en la Casa del Rey las tres paredes que se levantan y pilares para los arcos, con la mira a que lo que ahora se hace pueda servir de cuartel, en esta semana quedan todas al nivel y altura de cuatro pies, y se dejaran descansar, ínterin se hacen, otros reparos precisos en uno de los almacenes de ella, que sirva para alojamiento» (4).

Respecto a las construcciones de carácter logístico, a finales de febrero, remite también los planos correspondientes al proyecto de cuartel para dos batallones de Marina y pabellón para sus oficiales que se levantará en terrenos de la antigua Casa del Rey aprovechando lo que de ella queda, según lo señalado en el proyecto general aprobado por S.M., dando frente su fachada principal a la calle Real, al arsenal y muro que lo encierra, cuyos presupuestos ascienden a 481.628 reales de vellón y 472.555 reales de vellón y 23 maravedís, respectivamente (5).



Perfil del cuartel de batallones en la Casa del Rey en la calle Real de Cartagena.
AGS: M. P. y D. XIV-21.

Y en la misma forma, en la primera decena del mes de marzo, remite los planos correspondientes a la herrería para fábrica de áncoras, herrajes y cerrajería, cuya «colocación la hago en el sitio que comprende el Proyecto General, arrimándola, más que en él se demuestra, al dique de las maderas de roble, para que por el canal, que con más fondo de agua ha de quedar en medio, puedan con pasa caballos, recibir en la misma puerta del sur de la herrería, las áncoras y hierros de peso que se fabricasen, y facilitar su conducción por

(4) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. XXI-12, XVII-16 y 18.

(5) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. XVII-15, IV-71, XIV-21 y VI-82.

agua...» adjuntando el presupuesto del coste de dichas obras por un importe de 250.000 reales de vellón (6).

Son tiempos difíciles, no sólo por la enorme complejidad de las obras ya comenzadas y los proyectos que han de seguir realizándose para la construcción del arsenal, así como la puesta en servicio y mantenimiento de las fortificaciones realizadas con anterioridad a levante y poniente de la dársena del puerto por el ingeniero Esteban de Panon; sino que además hay que atender a la seguridad en el tráfico marítimo, por lo que a la llegada del nuevo comandante general ya se está cumplimentando la orden recibida en cuanto a perseguir y apresar a las fragatas y jabeques argelinos que merodean por nuestras costas, para lo que «... â cargo del Jefe de escuadra dn. Pedro de la Cerda, los Navíos Sn. Phelipe, y Nueva-España y los quatro Javeques que aí se están construyendo, cuya habilitación, y armamento quiere S.M. se efectúe quanto antes sea posible.

»Estos dos Navíos deberán armarse, pertrecharse, y bastimentarse por tres meses de campaña en el puerto de Cádiz, â donde se espera lleguen mui en breve.

»A sus bordos conducirán todo el 6.º Batallón de Marina con sus oficiales, el qual â su arribo â esse Puerto debe desembarcarse, y subsistir de pie fixo en esse Departamento.

»Del 7.º Batallón que existe en él, se han de guarnecer los dos Navíos y quatro Javeques, poniéndose en el Sn. Phelipe 150 hombres, incluso Oficiales, Sargentos, Cabos y Tambores; en la Nueva-España una compañía completa con sus oficiales; y en cada uno de los Jabeques, un Oficial de Infantería, dos Sargentos, quatro Cabos, un Tambor y 60 Soldados.

»Además, se transportarán en los Navíos quatro Guardias-Marina, quatro 1ºs, Cabos, y 16 Artilleros de las Brigadas, para que sirvan en los Javeques, cuyos Comm.tes. deberá nombrar dn. Francisco de Liaño de acuerdo con dn. Pedro de la Cerda, teniendo presente, que convendrá, que sean Ten,tes sueltos de Navío, y de Fragata.

»Luego que Cerda aya desembarcado el 6.º Batallón, Guardias- Marina, y destacamento de Artillería, y recogido la guarnición de sus dos Navíos, debe hacer vela â Mallorca, y Barcelona para transportar â esse Puerto la Marinería Mallorquina, y Catalana, que tendrán prompta los Ministros respectivos, para el armamento de los Javeques, â cuyo efecto dará V.S. también sus providencias, como ya se le ha dicho, para juntar oportunamente la que debe sacarse de las Costas de Murcia, y Valencia.

»Guarnecidos, y tripulados en la forma que ya se ha dicho, los Navíos, y Javeques, bastimentados, y pertrechados para tres, ô quatro meses de campaña, y socorridos oficiales, tripulaciones, y guarniciones con tres pagas de sus sueldos, y los Comandantes con el equivalente â otras tres de gratificación de mesa, inclusa aquella cantidad que aun no huvieren devengado, de las pagas con que unos, y otros ayan sido socorridos en Cádiz, Mallorca, Cataluña y ese

(6) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. VI-81 y XIV-20.

Puerto; debe salir â la mar dn. Pedro de la Cerda â emplearse en el curso según las instrucciones que de aquí se le comunicarán.

»Esta escuadra debe entrar en esse Puerto a tomar víveres y pertrechos quando los necesite, y V.S. tenerlos promptos para que sin demora buelva este Oficial General a continuar el curso.

»Del caudal que se diere por essa tesorería de Marina para este socorro de pagas, deberá V.S. passar â mis manos una noticia para su reemplazo y expresar en relación separada lo que importa una paga, inclusa la mesa, de todos los oficiales, tripulación, y guarniciones de los 6 Buques, para que se consigne, y estén todos puntualmente pagados, rebajada aquella cantidad, que ya está considerada en la dotación ordinaria del Departamento.

»Y siendo mui conveniente se observe la remuda de los oficiales, guarniciones, y marinería de Navíos, y Javeques, para que assi se habilite mucha gente en esta pequeña esquadra, y no la sea gravoso el servicio en ella, deberán V.S., o dn. Francisco Liaño, y dn. Pedro de la Cerda convenir los tiempos, número, y classes en que aya de practicarse, con el menos gasto de la Rl. Hacienda que sea posible, sin perjuicio de la Marinería, ni atraso del servicio para cuyo logro se hace preciso concurra cada uno con las providencias que les pertenezcan.

»Todo lo cual participo â V.S. de ôrd de S.M. para su inteligencia, y puntual cumplimiento en la parte que le toca. Dios guarde a V.S. ms. as. como do. Madrid 28 de marzo de 1750. Marqués de la Ensenada. Sr. D. Francisco Barrero». Sin embargo la arribada a este puerto de de la Cerda no se producirá hasta el 24 de agosto (7).

Pero signifiquemos los servicios prestados a la Marina hasta este momento por el general Liaño, caballero de la Orden de San Juan en las encomiendas de Villa Escusa y Cañizar, nuevo comandante general del departamento. Nacido en Fuentes de León (Badajoz) en el año 1668 (8) empezó a servir muy joven en la Marina y cuando vino a España Felipe V le prestó vasallaje combatiendo en la guerra de Sucesión bajo sus banderas, tomando parte en el bloqueo de Barcelona embarcado en la escuadra del general Andrés del Pez (1714) y en la expedición que para recobrar Mallorca zarpó de Barcelona con la escuadra del general Pedro Gutiérrez de los Ríos, conde de Fernán Núñez (1715). Finalizada la guerra tomó parte en la expedición a Cerdeña (1717) embarcado en la escuadra del marqués de Mari y en la conquista de Sicilia con la escuadra de Antonio de Gaztañeta, combatiendo con esta última en la conquista de Palermo y Mesina; así como en el combate naval de cabo Passaro frente al almirante Bing al mando de la fragata *San Felipe* (1718), donde después de quedar herido fue hecho prisionero.

(7) ANC: PIIG caja 35 exps. 1 y 2.

(8) MORAGRIEGA CARVAJAL, Silverio: *Diccionario heráldico-genealógico de los principales apellidos*. Revista Hidalguía n.º 254, enero-febrero 1996, Madrid. En el archivo parroquial de Fuentes de León, libro de bautismos, tomo 3, folio 161 se encuentra la siguiente partida: al margen «Francisco, hijo de don Juan de Liaño Arjona Despinosa y de doña Isabel de Monroy,



Francisco de Liaño y Arjona. Museo Marítimo de la Torre del Oro, Sevilla.

Una vez canjeado y ascendido a capitán de fragata, desde el 23 enero de 1719, asistió al socorro de la plaza de Ceuta (1720); más tarde y ascendido a capitán de navío desde el 4 de diciembre de 1730 participa embarcado al mando del navío *San Isidro*, de la escuadra del general Francisco Cornejo, en la expedición que al mando del conde de Montemar desde Alicante se dirigió a Orán (1732), siendo elegido junto a los capitanes de navío Juan José Navarro y el conde de Bena-Masserano para formar el Estado Mayor que se ocupó del planeamiento y dirección de las operaciones de desembarco en la playa de las Aguadas, por cuyo comportamiento fue acreedor a una recomendación (9).

En el año 1733, al mando del navío *Real Felipe*, zarpa de Barcelona en el mes de noviembre para escoltar

un convoy de tropas a Nápoles, formando división con los navíos *Galicia* y *Santa Teresa*, en la escuadra al mando del conde de Clavijo, regresando a Cádiz el 18 de julio de 1734, quedando su navío en carena en el arsenal de La Carraca. En mayo de 1735, al mando del navío *El Conquistador*, zarpa de Cádiz con rumbo a Cartagena de Indias llevando a bordo al virrey del Perú, al obispo electo de Popayán y al oficial de Marina Jorge Juan, este último con objeto de incorporarse a la comisión científica para la que había sido designado. A su regreso asciende a jefe de escuadra y es designado para el mando del departamento de Ferrol que desempeñará entre los años 1737 y 1739. A mediados del año 1740, manda la escuadra de Cádiz y ante la amenaza que supone la posible llegada de una escuadra británica, el 20 de agosto reúne una junta en La Carraca disponiendo las medidas necesarias para su defensa y

en la villa de Fuentes de León, a treinta y un días del mes de octubre de mil seiscientos sesenta y ocho, yo don José M.^a de la Flor, caballero del Hábito de Santiago y cura propio de la parroquia de esta villa, puse los santos óleos y bauticé a un hijo de don Juan de Liaño Arjona Despinosa y de doña Isabel Monroy, su legítima mujer, a quien en caso de necesidad había echado agua el día catorce del mismo mes. Y lo llamé Francisco. Fue su padrino en ambas funciones don Juan de Liaño, su abuelo, a quien advertí el parentesco espiritual y demás obligaciones, siendo testigos don Lorenzo Despinosa, el licenciado Bigomar, Francisco Lozano y otros. Y por verdad lo firmo. José M.^a de la Flor Damasceno, rubricado».

(9) BLANCO NÚÑEZ, José M.^a: *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*. Barcelona, 2001: El análisis de cada una de las operaciones citadas anteriormente puede ser estudiado en esta obra.

entre ellas utilizar varios buques de los que se encuentran en carena como baterías flotantes (10).

Más tarde realizó importantes comisiones diplomáticas ante la Regencia de Túnez y transporte de tropas a las plazas de África e Islas Canarias (11), aunque su delicada salud le obligará a ser relevado en ocasiones por el de la misma clase Juan José Navarro de Viana, «... a cuyas órdenes, por enfermedad de don Francisco Liaño, se pusieron los nueve navíos que mandaba este jefe» (12).

A pesar de su avanzada edad y resentida salud, todavía en el año 1748 se le ordenará una nueva misión, escoltar una flota de azogues, zarpando de Cádiz el 14 de marzo al mando de una escuadra; pero atacado por buques británicos y sufriendo importantes pérdidas hubo de regresar a puerto, desembarcando definitivamente. En el año 1750 se le asigna el mando del departamento de Cartagena, que le es otorgado como relevo del marqués de la Victoria, esperando encontrar el deseado restablecimiento por las penalidades sufridas en los avatares del servicio en la mar. Su arribada a Cartagena ocurre en unos momentos de gran expectación, producida por el anuncio de la inminente llegada de los constructores ingleses contratados por Jorge Juan en Londres y a cuyo frente figura Edward Bryant (13), que comenzarán sus actividades en los astilleros desarrollándolas simultáneamente con las obras del arsenal,

(10) QUINTERO, José: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*.

(11) Biblioteca de la Universidad de Sevilla, signatura 330-125. Noticia de la escuadra de S.M que salió de Cádiz el 16 de abril de 1741, del cargo del jefe de escuadra don Francisco Liaño... La escuadra que mandaba Liaño en abril de 1741, y que partió de Cádiz, estaba compuesta por los navíos: *Santa Isabel* de 80 cañones; *San Fernando*, *Santa Teresa*, *Poder* y *Soberbio* de 60 cañones; *Neptuno* y *Brillante* de 56 cañones; *Alcón* de 52 cañones, y *San Xavier* de 50 cañones. Embarcaban en sus tripulaciones 4.653 hombres. Deben incorporársele los navíos *León* y *San Isidro* de 70 cañones; y *Galga* de 54 cañones.

(12) VARGAS PONCE, José: *Vida de D. Juan Josef Navarro, primer marqués de la Victoria*. Madrid, 1808.

(13) Sobre las peripecias y personalidad de este constructor nos ofrece una breve semblanza el viajero Christopher Hervey Esq., en sus *Letters from Portugal, Spain, Italy and Germany in the years 1759, 1760 y 1761*, publicada en Londres en 1785, a su paso por Cartagena en la primavera del año 1760: «Ayer llegué a esta ciudad, montado en la silla de un caballo, y he estado paseando todo el día para ver el puerto y las fortificaciones, acompañado por el Sr. Bryan, el principal armador de este puerto. Es un inglés que llegó a España atraído por la idea de enriquecerse. El abandono de su país de origen para servir a extranjeros es una acción reprochable, pero no obstante creo que su caso tiene disculpa.

»La Historia de esa atracción por otro país, según su propio relato, es como sigue: El era capataz para un tal Mr. Bird, en nuestros astilleros de Deptford. Un buen día notó que, a menudo, un tipo le seguía, y al encontrarse se quitaba el sombrero a modo de saludo. Por fin, un día, le preguntó que quería, y el desconocido respondió que el lugar era demasiado público para lo que quería decirle. Quedaron en verse aquella tarde en una taberna, y así lo hicieron. No obstante, nada quedó claro sino algunas vagas insinuaciones. Una segunda entrevista terminó en la misma forma y quedaron en verse por tercera vez, y así quedó la cosa: Finalmente el Sr. Bryan dijo que no concedería otra entrevista a aquel tipo extraño si no le decía claramente qué es lo que quería.

siguiendo a la serie de 4 jabeques, ya comenzada (14), la de 4 navíos, 6 fragatas (15) y 2 jabeques más, de los que algunos de ellos se botaron en este periodo (16). El constructor inglés y su oficial Guillermo Richards habían sido admitidos al real servicio de S.M. con sueldo y condiciones previamente estipuladas en convenio suscrito por ambas partes (17) y se han presentado en este departamento «... para encargarse en él de la Construcción de Navíos, según sus reglas y medidas, sin intervención de otro alguno constructor...» (18), ya que desde el mes de julio de 1750 se encontraban destinados en Cartagena siguiendo órdenes del marqués de la Ensenada (19), presentándose

»El fraile irlandés, pues eso es lo que era, le dijo que le había tenido tanto tiempo en suspense sólo para probar si él era idóneo para lo que le iba a proponer. Le hizo varias ofertas de parte del rey de España, que finalmente fueron aceptadas.

»Considere, dice el Sr. Bryan, mi jefe Mr. Bird, me pagaba solamente 600 libras al año. Vine a España siendo mi propio jefe y hoy por hoy gano más de seis veces esa suma. Pensaba que la ventaja de este trabajo era demasiado grande como para que mi familia no lo aceptara. Incluso nuestros gastos serían totalmente cubiertos, todos mis muebles y pertenencias serían enviados a España después de mi llegada”. En resumen, puso rumbo desde la isla de Wight hasta el Maure de Grace, y de allí a París.

»El embajador español en París, le proporcionó la cantidad de dinero que necesitó: Al pasar por casa de Lord Albemarle, nuestro entonces embajador británico en Francia, experimentó la sensación de traición a su patria; pero ya era demasiado tarde para volverse atrás y reanudó su viaje hacia la frontera española, sin parar en el camino.

»Ignorando cualquier otra lengua que el inglés, y no teniendo demasiado cuidado con el dinero del rey de España, solía ofrecer su bolsa abierta a merced de los poco escrupulosos poseedores. El primer lugar que pisó fue El Ferrol, cerca de La Coruña (The Groyne), pero más tarde fue trasladado hasta aquí.

»Sigue siendo un firme protestante, pese a todos los intentos e incluso grandes ofrecimientos que ha recibido. En los acuerdos que él formuló con la corte de España figuraba una cláusula por la que él nunca sería molestado en sus ideas religiosas, y tendría libertad para rescindir el contrato cuando quisiese. Aunque no se le ha impuesto nada en contrario a sus ideas religiosas, se queja bastante de lo antipático de sus insinuaciones y de las burlas de sus empleados. De todas formas, rescindir el contrato, no le es de ninguna utilidad puesto que él, no puede volver a Inglaterra.

»Nunca vi una persona lamentarse tanto por su patria; más la decisión de nuestro gobierno de perdonarle o no, tras sus muchas peticiones de clemencias, dependerá de personas de más alta jerarquía que yo». TORRES-FONTES SUÁREZ, Cristina: *Viajes de extranjeros por el reino de Murcia*, tomo II. Murcia, 1996.

(14) El 16 de octubre de 1750 el marqués de la Ensenada previene a Liaño «... que en este invierno se ejecuten en los cuatro jabeques las obras que ha proyectado D. Jorge Juan para que queden más desahogadas sus chazas y más fácil el manejo de su artillería». AMC: CH 2217-16.

(15) CVP: fol. 327, doc. 280, tomo XXXIV, VI: 1751-09-04 Carta del marqués de la Ensenada a Francisco Barrero para que sólo se construyan tres fragatas de las seis que se habían dicho anteriormente.

(16) AGS: M. P. y D. XXIV-1, Plano de construcción del jabeque *Liebre* en el arsenal de Cartagena y M. P. y D. XV-65, dibujos de distintas piezas de madera para la fabricación de los navíos del rey.

(17) Cuadro n.º 1.

(18) AMC: caja 4, exp. 5.

(19) CVP: fol. 220, doc. 173, tomo XXXIV, VI.

el día 23 (20), y para facilitar su trabajo se destinó también a este departamento al intérprete de lengua David Lawles, que se encontraba en San Sebastián, con un sueldo de 400 reales de vellón al mes (21).

Cuadro n.º 1

Artículos de convención plenamente recibidos hoy día 15 de marzo de 1750 entre Mr. Jogues en nombre de S.M. Católica y Mr. Eduardo Bryant.

Por cuanto el dicho Eduardo Bryant conviene con el dicho Mr. Jogues (debajo de las condiciones que se siguen) en ir a uno de los Astilleros de S.M. Católica en el Reino de España para ser y permanecer en dicho Astillero en el empleo de Maestro Constructor. El dicho Eduardo Bryant promete de su parte que se hubieren de hacer y reparar en dicho Astillero, según su mejor conocimiento y capacidad, y según el mejor y más nuevo método que se practica en Inglaterra en consideración de lo que convinieron.

1.º Que al dicho Eduardo Bryant se le dará el sueldo de trescientas libras esterlinas al año, y esto por todos los que él continuare en el empleo sobre dicho; cuya paga se hará en tales trescientas libras esterlinas o en moneda equivalente en España, pagándole lo correspondiente de ellas mensualmente, pero descontando cincuenta que quiere se satisfagan en Inglaterra (esto es veinte y cinco cada seis meses) a su hermano Guillermo Bryant, durante el mismo tiempo que se mantuviere en el empleo sobre dicho.

2.º Que al dicho Eduardo Bryant se le dará casa en que vivir con familia en el mismo Astillero libre de todas composiciones; y se le concederán los privilegios de criados, y demás que gozan los constructores, en los Astilleros de Inglaterra, corriendo su sueldo desde el primero día de marzo ya pasado estilo nuevo.

3.º Que al dicho Eduardo Bryant se le dará todo el dinero necesario para poder proveerse de los instrumentos y alhajas que hubiere menester, el cual se rebajará de su sueldo, descontando por esto cinco libras esterlinas al mes, empezando después de evacuado el primer año de servicio y paga.

4.º Que al dicho Eduardo Bryant se le pagarán todos los gastos de su viaje y los de su familia hasta que se pongan en el Astillero que S.M. Católica les destinará.

5.º Que la familia de dicho Eduardo Bryant, durante el tiempo que se mantuviere en Inglaterra, y camino hasta ponerla en el mismo Astillero, se le

(20) ANC: caja 756, 6, 8 y 11. En los libros de Contaduría de esta época consta Eduardo Bryant como constructor de bajeles de la Real Armada y ayudante de capitán de maestranza, destinado por real orden de 8 de julio al haberle admitido S.M. en su real servicio para construir navíos en este puerto y presentado el 23 de julio de 1750, con 2.258 reales y 28 maravedíes de vellón líquidos al mes. Todo ello bajo los pactos y condiciones que estipuló con él Mr. Jogues en nombre de S.M., efectivo desde el 1 de marzo del mismo año 1750.

(21) ANC: 1751 y 1752, caja 756, 8, y caja 34, exp. 9.

dará todo lo que necesitare para mantenerse, descontando estos gastos del sueldo de dicho Eduardo Bryant según se tiene dicho arriba.

6.º Que el dicho Eduardo Bryant tendrá libertad de gozar del dicho empleo de Constructor, y de su sueldo con todos los privilegios que le son anexos y gozan en el Reino de España los Constructores, por toda su vida, o por todo el tiempo que el dicho Bryant gustare.

7.º Que al dicho Bryant ni a su familia no se le podrá obligar ni compeler a que vaya a ninguno de los dominios del Rey fuera de la Península de España sin que preceda su libre consentimiento.

8.º Que el dicho Eduardo Bryant y su familia estarán en plena libertad para irse siempre y cuando convinieren a su Patria o cualquiera de los dominios del Rey de Inglaterra, sin que ninguno de los vasallos de S.M. Católica les ponga el menor impedimento en ello.

9.º Que el dicho Eduardo Bryant y su familia quedara [n] en toda libertad para profesar y ejercer la religión que gustare [n], sin que se le ponga en ello el menor embarazo, y sin ser por esto o cualquier otra cosa maltratado por ninguno de los vasallos de S.M. Católica, ni extranjeros.

Todos los cuales capítulos están convenidos entre el dicho Mr. Jogues, en nombre de S.M. Católica, y el dicho Eduardo Bryant, que prometen guardar fiel y legalmente.

Mr. Jogues, en nombre de S.M. Católica, y Guillermo Richards convienen también.

Que los antecedentes capítulos de convención entre aquel y el Mr. Eduardo Bryant corran y sirvan para entre los dos igualmente con las diferencias que al dicho Guillermo Richards se le dará empleo de Maestro de lo menudo en el mismo Astillero que estuviere Mr. Eduardo Bryant por ser voluntad de ambos el no separarse. Que se le darán ciento cincuenta libras esterlinas de sueldo al año, pagándole doce y media mensualmente y sin que de ellos se satisfaga cosa alguna en Inglaterra, y que lo que se habrá de descontar mensualmente, después de evacuado el primer año de servicio en satisfacción del dinero que aquí se le adelante, serán solas dos y media libras esterlinas (22).

La construcción naval había comenzado por real orden de 8 de julio de 1750, disponiendo que la «... construcción en esse Puerto de un Navio de 70 cañones, que deberá correr a cargo de Mter. Bryant, constructor inglés, que con esta mira passa â él, â fin de que en su inteligencia, y de lo que ademas se previene sobre el buen tratamiento de este sujeto, concorra V.S., y disponga lo conveniente en la parte que le toca...» (23). Y también por real orden de 22 de julio de 1750 se reglamenta el artillado de los navíos de la Real Armada según su porte (24), así como el 14 de noviembre se dispone que el primero de los

(22) AMC: caja 4, exp. 5.

(23) AMC: caja 4, exp. 5.

(24) ANC: caja 35, exp. 2.

navíos de 70 cañones que se construye en este puerto se nombre *Septentrión* y tenga por santo de su advocación a San Hermenegildo (25).



AGS: M. P. y D. XXI-10.

En tan corto espacio de tiempo han adelantado las obras de manera que a mediados de julio ya puede Feringán enviar a Ensenada un plano que demuestra el estado actual de las excavaciones efectuadas y el cierre de la dársena del arsenal por la parte de la ciudad, para impedir la entrada de las aguas de lluvia, pues «... después de haber igualado todo su suelo con las tierras que se han removido, que antes era impracticable y lleno de muladares, y hoy hace un hermoso plano cercado provisionalmente, con el foso y especie de parapeto, con su camino de rondas y garitas en los ángulos en la forma que se demuestra, y sólo con dos entradas una para los materiales y otra por la población, y la zanja o foso de agua, desde el mar al primer ángulo, es ya parte de la excavación para fundar la cerca del Arsenal que he proyectado y la bóveda que se ha de construir para los lugares comunes del Hospital y Cuartel». Las

(25) AMC: caja 4, exp. 39.

dificultades que se hacen presentes en los trabajos iniciales quedan reflejadas en la exacta exposición que hace Feringán ya que «... el estacado provisional que dispondré para cortar el mar y poder continuar la excavación de los muelles, por los diques, canal de los almacenes y línea del oeste; y en el ángulo del testero, la excavación en que ahora se trabaja, y palplanchado que se forma en lo hondo para contener las tierras y bajar a fundar a los 35 pies castellanos en el que trabajan los moros con más adelantamiento del que yo esperé, y sin embargo de la grande resistencia que hace el terreno, en los cinco a siete pies reales que les falta entrar a las estacas, para que queden sus cabezas de nivel. Con cada maza se clavan por lo regular doce piezas al día que a las dos corresponden, doce tablones y doce estacas, por lo que preveo que con las cuatro mazas se podrá correr dos toesas y media al día como en el siguiente terreno, no se halle tanta resistencia que no lo permita como sucedió el jueves de la semana pasada, que solas cinco piezas pudo clavar una maza...» (26).

Una importante noticia se produce el 16 de agosto de 1750 ordenando la presencia en Cartagena de un prestigioso marino (27), se trata del capitán de navío Jorge Juan Santacilia, que enviado por el marques de la Ensenada debe conferenciar con el ingeniero Sebastián Feringán sobre los diques de carenar en seco necesarios para incluir en el proyecto; así como convenir el paraje donde conviene establecerlos, acordándose finalmente que se situarán en el lado norte de la dársena (28). Se saldaban así los reparos que desde los primeros años el conde de Clavijo le ponía a Feringán «... de quien no disputo la ciencia, porque le contemplo muy hábil, lo que le niego es la práctica de trabajar en agua y pilotaje, lo que se adquiere con la experiencia, que no puede tener por ser esta la primera obra en que se ensaya; y siendo esta de tanta entidad, parece se debía buscar, a cualquier precio, quien fuera el más perito para perfeccionarla...» (29).

Las observaciones de Jorge Juan no sólo afectarán a la construcción de los diques, pues también en cuanto a la construcción de los cuatro jabeques redacta un plano que se le hace llegar a los constructores «... para que queden mas desahogadas sus chazas, y más fácil manejo de su Artillería...» (30), así como se le ha encargado que redacte una instrucción para el régimen de las fábricas, manufactura de la jarcia, y lonas en todas sus clases, dando mientras tanto reglas y experimentos para que la jarcia y las lonas se hagan con cuanta perfección sea posible y aunque no se dispone de edificios definitivos, en los

(26) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. XXI-10.

(27) CVP, vol. III, tomo 3B, doc. 56, fols. 224-226. Madrid, 16 de agosto de 1750. Despacho del marqués de la Ensenada a Jorge Juan para ordenarle que pase a Cartagena con José Solano y Pedro de Mora, alféreces de navío, para examinar con Francisco Barrero y Sebastián Feringán las obras del arsenal. José Solano y Bote y Pedro Mora y Salazar ya le acompañaron en la comisión reservada llevada a cabo en Inglaterra en el año 1749.

(28) ANC: PIIG, caja 35, exp. 2.

(29) AGS: Marina, leg. 379. Carta del conde de Clavijo a Somodevilla. Cartagena, 14. VIII.1737.

(30) ANC: PIIG caja 35, exp. 2.

provisionales se nombre director de la de lonas a D. Carlos Sanz y Vicent (31) y de la de jarcia a D. Juan Buxó (32). En cuanto a la construcción de bajeles se nombra al comisario de provincia Joaquín García para que atienda tan importante cometido para «... además de dar las providencias correspondientes a la mejor distribución de materiales y celar su conservación y consumo, llevar exacta cuenta y razón de todos ellos...» (33). El 1 de noviembre ya están redactados los reglamentos correspondientes y comienzan a funcionar por administración las fábricas de lonas y jarcia (34), habiéndose señalado las clases de operarios y sus sueldos, las normas para recepción del cáñamo, entrega de géneros fabricados y reconocimiento de lo manufacturado a cargo del capitán de la Maestranza (35).

Cuando finaliza el año ya se están efectuando en los cuatro jabeques las obras que ha recomendado Jorge Juan (36) y se han nombrado sus comandantes a Cristóbal de Loyde, Francisco Zarauz, Joaquín de Guimbarda y Martín de Iturralde (37); así como para que en ellos ejerzan sus funciones, ya que ha sido destinada parte de la marinería y estarse ejecutando su armamento, los contadores Pedro Montero y José del Castillo Negrete y los maestros de jarcia Francisco de Amezarri y José Martínez. Respecto al navío *Septentrión*, que se construye bajo la dirección de Edward Bryant siguiendo el sistema inglés recomendado por Jorge Juan, aunque con mayor capacidad artillera que los del sistema Gaztañeta, pero de estructura más débil, hay mucho retraso en su ejecución ya que las maderas estaban cortadas con las medidas del anterior sistema de construcción que dio Ciprian Autrán, resultando finalmente un barco más pequeño con porte de 64 cañones (38).

(31) Por real orden de 29 de octubre de 1750 manda S.M. se ponga por ahora este sujeto por director interino de la Real Fábrica de Lonas a Carlos Sanz y Vicent, con el sueldo que pareciere regular al intendente general, que lo estimó en 90 escudos de vellón al mes (ANC: caja 756, 8 y 11).

(32) ANC: PIIG caja 35 exp. 2. Juan Buxó, director y maestro mayor interino de la Real Fábrica de Jarcias. Por real orden de 29 de octubre de 1750 manda S.M. se ponga este sujeto por director de la Real Fábrica de Jarcia en todo como el anterior (ANC: Caja 756, 8 y 11).

(33) ANC: PIIL L1.

(34) CVP, vol. III, tomo 3B, doc. 57, fols. 227-230. Cartagena, 12 de diciembre de 1750. Reglamento de Jorge Juan para la fábrica y conservación de jarcias; y doc. 58, fols. 231 y 232. Cartagena, 20 de diciembre de 1750. Reglas de Jorge Juan para la fábrica de lonas.

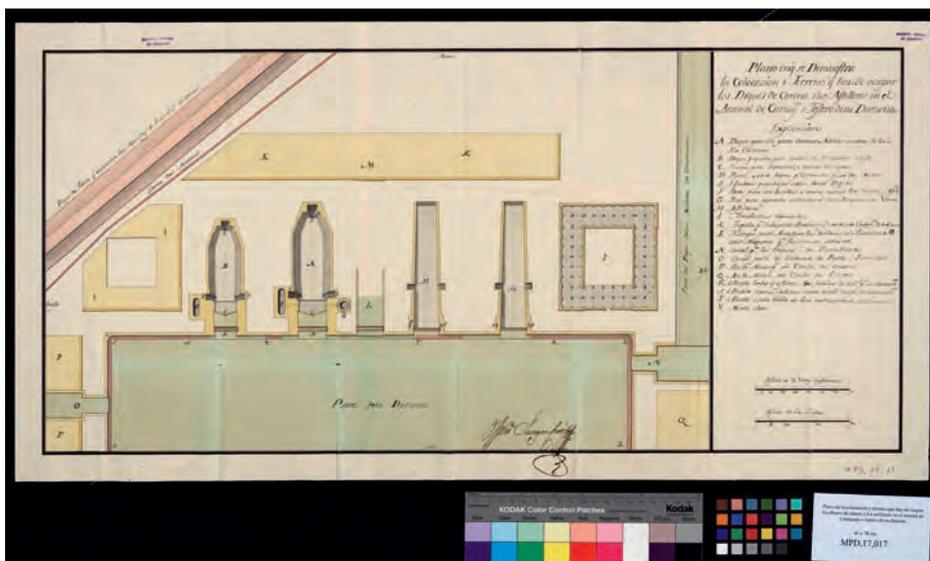
(35) ANC: PIIC caja 3 exp. 5 y PIIG caja 36, exp. 1. Es una instrucción muy completa, redactada según lo dispuesto por Jorge Juan en lo referente al método y reglas que se han de seguir, que fue aprobada por real orden de 2 de enero de 1751 y en la que se especifican todos estos extremos, incluso los sueldos de que han de gozar los rastrilladores, hiladores, labadores, encanilladotes, urdidores y tejedores para la de lonas, y capataces principales, espadadores, rastrilladores, hiladores, alquitranaadores y corchadotes, para la de jarcia.

(36) ANC: PIIG caja 35, exp. 2.

(37) ANC: PIIL L1.

(38) Bryant había sido con anterioridad director de uno de los principales astilleros del Támesis y uno de los constructores de mayor reputación en Inglaterra, dando principio a sus trabajos en España en los astilleros del arsenal de Cartagena, demostrando gran competencia y entusiasmo y abrazando finalmente la religión católica. El 5 de julio de 1752 se le expidió nombramiento de constructor de la Real Armada, asimilado al empleo de teniente de navío, con

Continúan las obras del futuro hospital que se llevan a cabo en la zona de Antiguones, aunque con ritmo muy pausado, pues los trabajos de desmonte, explanación y contención de tierras son muy laboriosos y para conseguirlo ha habido que destruir cuevas y algunos restos de edificaciones antiguas, ya que estaba contiguo al circo o anfiteatro romano (39). La atención sanitaria se sigue prestando de forma muy precaria, a pesar de la real orden de 9 de noviembre de 1750 que dispone se establezca el Hospital de Marina de esta plaza bajo el mismo pie y método que el de Cádiz (40), en el antiguo Hospital de Galeras de la Puerta de Murcia y el provisional establecido en el cuartel del Duque, prestando servicio en ellos como médico propietario Roque Vidal, que ha sustituido al fallecido Antonio Aguirre, y el ayudante de cirujano mayor Juan Chauvet (41). Y con respecto al servicio religioso se destina en calidad de teniente vicario general del departamento al capellán de Marina José Antonio Suárez, para que lo atienda en todo aquello que le sea peculiar (42).



Plano de situación en el testero de la dársena en el arsenal de Cartagena. M. P. y D. XVII-17.

60 escudos de vellón de sueldo al mes, no tardando en proponer modificaciones en el sistema de construcción, que aprobadas por Jorge Juan se le recompensó con el grado de capitán de fragata.

(39) CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *La trayectoria hospitalaria de la Armada española*. Madrid. 1944.

(40) ANC: PIIL, L1.

(41) ANC: PIIL, L1.

(42) ANC: PIIC, caja 4, exp. 4.

No había transcurrido un año desde que Feringán envió a Ensenada un plano con el estado de las obras, cuando con fecha 6 de abril de 1751 redactó un nuevo informe con el mismo destino en el que señalan los parajes y obras en que se trabaja e incluyendo una detallada explicación en relación con el hospital que se construye y sobre la necesidad de «... fabricar un pequeño muelle y abrigo sobre los bajos, peñas y cimientos antiguos que allí existen como se demuestra, para que los botes y lanchas desembarquen en él los enfermos que por una bóveda y puerta en la cortina se introduzcan por rampa suave a subir al Hospital...»; y en cuanto a los edificios que se han fijado en el lado norte de la dársena, por «... las abundantes aguas manantiales, no permiten bajar a fundar los diques para carenar, no queda más remedio que haciendo la prueba en el terreno de la banda del oeste donde están los actuales diques de madera de construcción, ver si allí se pueden construir...». Lo que se autoriza ya que lo propuesto no se opone a que se trabaje en la conclusión de la cerca, cuartel de tropa y desmonte de la capilla de las galeras (43). Dilema que se resolvió más adelante concretando en carta de 27 de octubre que «... el terreno que han de ocupar los diques de carena y los astilleros en el terreno de la dársena a la banda norte: el tinglado para las maestranzas en lo bajo y para los carpinteros en lo alto, y las dos tenedurías generales a los lados que formarán una fachada no menos vistosa y admirable que las demás...», pues reconocido el terreno donde se están haciendo los muelles «... se hallaba sólido para el dique grande donde se coloca, como ya lo hay para el pequeño: quedan ya establecidos los puntos, para que el testero de la dársena quede en la misma proporción que señala el plano, y se siga la obra de muelles como se está siguiendo en esta parte, bajo de esta regla y proporciones, y todas las demás providencias para dar principio en breve a los astilleros, y en el próximo marzo al dique grande, grande por su importancia costo y empresa, pero posible pues no reconozco ya más enemigo que el agua, que brazos, bombas y constancia lo han de superar» (44). Y con fecha 17 de agosto nuevamente da cuenta del estado de las obras, centrados principalmente en los muelles de la futura dársena, hospital y cuartel de batallones (45), no tardando en redactar y remitir igualmente los planos, perfiles y elevaciones de los tinglados que proyecta construir apoyados contra la cerca que rodea todo el arsenal y de los cuales «... se han principiado sus cimientos en la cerca que confronta a la calle Real desde la puerta de los materiales, y se viene caminando hacia el sur, y quedan ya hechos los correspondientes a ocho divisiones y fachada de ellas; y en esta semana se dará principio a las excavaciones para fundar la Teneduría General en el ángulo del este, y quedará hecha la distribución en el testero de la dársena para la colocación que han de tener los astilleros, dique de carena y aserrador...» (46).

(43) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. XXI-11.

(44) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. XVII-17.

(45) AGS: M. P. y D. XXIV-2.

(46) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. VI-84.

Preocupa mucho tanto la falta de operarios en las fábricas establecidas así como de tropa para el servicio, disponiéndose para mitigar lo primero el establecimiento en Cartagena de una casa de recogimiento para mujeres perdidas que se emplearán en las hilazas para las lonas, fábricas de esparto y limpieza de las ropas de hospitales (47); y para lo segundo, además que no ser necesario que los hombres que se admitan en la tropa de Marina tengan la talla que prescribe la ordenanza (48), se pone en conocimiento del comandante general la real orden dada «... para que por las Justicias se recojan todos los vagabundos y mal entretenidos, que hubiese en sus pueblos y se apliquen a las Tropas de Tierra y de Mar, y al servicio de los Arsenales de Marina...» correspondiendo a las autoridades departamentales «... que todos los Muchachos que se lleven a esse Departamento se pongan en esse Arsenal, y se les vaya enseñando y aplicando a los oficios de Carpintería, Calafatería, Tornero, Fábricas de Jarcía y de Lona, y â otros utiles, y tambien los irá V.S. embarcando de Pages en los Navios de Guerra, haciendo que â los que esten en los Arsenales se les mantenga..., hasta que sean capaces de trabajar y ganar jornal...» (49).

De esta época es muy ilustrativa la descripción que nos hace Ascencio de Morales en su «Representación o ynforme sobre las antigüedades de Cartagena» que dirige al ministro Carvajal en octubre de 1751: «Yo puedo decir a V.E. que para formar ese diseño que remito ha sido necesario habitar muchos días por casualidad en lo más alto de Cartagena y [desde] donde se descubriría plenamente todo el puerto y arzenal, e ir todas las más de las tardes un rato con el Director de Yngenieros y Intendente, que son los que tienen la idea de la obra, a que, reconocidos por mí el terreno, estacadas y cimientos, me explicasen lo que se iba a ejecutar. Y según lo que me han informado, he podido formar competente juicio para diseñar el proieto, que no ay duda sería más arreglado hecho en Carthagená, porque llevara las correcciones de los yngenieros.

»No obstante me parece que por él cualquiera se enterará bastantemente de lo que se va a hacer. Y que el ánimo es que el puerto antiguo que formó la naturaleza sea el comerciante con su muelle separado, y el moderno, en que ha entrado el arte, dividido con una cadena, que está en lo interior, sea del Rey, en el qual ha de estar el astillero, en la parte que se señala. Y ha de Haver un muelle en forma de canal que entre por en medio de 48 almahacenes, que se han de construir arrimados a él en la forma que se dibuxan para facilitar la carga y descarga de las embarcaciones, a su puerto de cada uno; haciéndolos el depósito, no sólo de los tesoros reales, si también de todos los pertrechos y municiones de Marina de que se han de establecer las correspondientes fábricas en la caja que va señalada de el arcenal, que hay algunas ya planteadas, aunque no en los sitios que han de estar, como son las gumenas, lona, fierro labrado; todo mucho más perfecto y especial, a lo que yo entiendo, por el cotexo hecho a mi presencia, de lo que se trahía de estas maniobras de reynos estraños.

(47) CVP: 1751-09-25, fol. 334, doc. 287, tomo XXXIV, vol. I.

(48) CVP: 1751-10-22, fol. 344, doc. 297, tomo XXXIV, vol. I.

(49) ANC: PIIG, caja 35, exp. 6.

»Para hazer completa esta obra, se construien otras dos, la primera un cuartel grande de Marina en el sitio que en el plan se denota con esta Q, a la parte interior de la muralla, en que estaban las casas llamadas de el Rey, el qual está ya tan adelantado que van a tomar las aguas. Es de mucha capacidad porque la idea es que lo alto sirva para la tropa, y la vaxo para recoger la gente forzada que siempre ha de haver en los trabajos y fábricas. Y en la segunda un hospital de Marina, detrás de el Castillo, en el lugar que se pone esta H, que es obra muy basta. Para que sobre su grande extención ay que allanar un monte de peña igual a el que van quitando y escarpando en el puerto de el Rey, a la parte que cae el astillero, en que se ha trabajado y trabaja a fuerza de barrenos.

»La obra verdaderamente tiene las qualidades de útil y magnífica; pues concluida, se supone será Cartagena el mejor puerto de la Europa, y resucitará su antigüo esplendor; pero en mi concepto, son menester muchos años y



Francisco de Liaño.
Dibujo de Nicomedes Gómez.

formidables gastos, que tal vez no fueran tantos si se huviesen tomado de otra suerte las medidas, y dado salida a las aguas, en que han trabajado y trabajan tantas bombas, y quiera Dios que basten para desaguar, porque la vecindad de el mar provee los depósitos y no faltan manantiales: Y entre ellos uno de agua dulce que por copioso que es se cree río. Y si assí es, ya se comvence la imposibilidad de darle deagüe con las bombas» (50).

Una real orden de 8 de septiembre había dispuesto que luego que se bote al agua el navío *Septentrión* se gratifique al constructor Bryant con «... 100 doblones de oro y a su esposa una alhaja del valor de 25 doblones sencillos...», lo que se lleva a efecto el 26 de diciembre cuando entra en las aguas el primer navío que se ha construido en el arsenal de Cartagena con el sistema inglés que aconsejó Jorge

Juan (51).

Pero siguen nuestras costas amenazadas por la piratería y es necesario promover el corso para contener sus hostilidades, evitando que algunos ciudadanos caigan en cautiverio y facilitar la seguridad al comercio, para ello una real orden dispone «... que todos los que quisieren armar puedan ejecutarlo,

(50) RUBIO PAREDES, José María: *El Cuaderno Arqueológico de Cartagena por Ascencio Morales*. Madrid, 1979.

(51) MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y fechos de Cartagena*, 1896.

desde luego, y en declarar que, además de que serán de los apresadores todas las embarcaciones, efectos y moros que apresaren, podrán venderlos libres de derechos, se les abonarán por la Real Hacienda por vía de gratificación quince pesos por cada uno de los moros que apresaren y 25 por cada turco, sin más examen ni detención que la de presentarlos a los Intendentes o Ministros de Marina de los puertos a donde condujeren la presa...» (52).

En los primeros días de febrero de 1752, para tratar y acordar «los puntos sobre la uniforme construcción sucesiva», asiste Bryant en Madrid a una junta en la que participan todos los constructores reales (53) y, además, se tiene conocimiento en Cartagena de los aumentos de personal relacionados con los astilleros, entre ellos los holandeses Florus Timens, maestro de lonas, acompañado de su hijo (54), y el de jaricia Jan van Graaf (55). A estos se une Francisco Valencia a quien el rey le ha reconocido el empleo de maestro de velas (56), el oficial de hacer velas de navíos y jabeques Bartolomé Minguet (57), los contraмаestres de construcción Miguel de Aizpurúa (58) y José del Águila (59). En el mes de mayo ya se encuentran en sus trabajos y, como ocurrió anteriormente con Bryant, a los extranjeros se les ha puesto como intérprete, pues ni entienden ni hablan español, a Pedro Paniza (60).

(52) ANC: PIIG, caja 36, exp. 2.

(53) CVP: 1752-01-29 fol. 372, doc. 325, tomo XXXIV (vol. I), no regresando hasta el 20 de julio (ANC: caja 756, 11).

(54) Florus Timens y su hijo Federico Florus, hijo de Florus y de Águeda Federico, natural de Witgest en el norte de Holanda, de catorce años de edad, se presentaron el 15 de abril de 1752 procedentes de Holanda para dirigir la Real Fábrica de lonas de este departamento por real orden de 21 de diciembre de 1751.

(55) Juan Graaf, se presentó el 17 de mayo de 1752 en este departamento, procedente de Holanda, para dirigir la fábrica de jaricia por real orden de 21 de diciembre de 1751, bajo las condiciones que previene su contrata remitida con otra real orden de 12 de mayo, de cuya traducción consta que no ha de pagar los gastos de su viaje ni los de su mujer e hijos, ni alquiler de casas, debiendo ser franco de toda contribución (ANC: Caja 756, 11).

(56) ANC: PIIG, caja 36, exp. 6.

(57) CVP: 1752-05-31, fol. 428, doc. 381, tomo XXXIV, vol. I.

(58) CVP: 1752-05-26, fol. 423, doc. 376, tomo XXXIV, vol. I. Miguel de Aizpurúa y Eche, contraмаestre de construcción, con 60 escudos de vellón de sueldo al mes. Servía en el departamento de Ferrol y habiéndose embarcado en la fragata *Galga* para pasar a este (Cartagena) en virtud de real orden se presentó aquí en 26 de abril de 1752 (ANC: caja 756, 11).

(59) CVP: 1752-05-31, fol. 430, doc. 383, tomo XXXIV, vol. I. José del Águila, hijo de Diego, por real orden de 31 de mayo de 1752 se le confiere el empleo de contraмаestre de construcción con un sueldo de 60 escudos de vellón al mes en atención a lo bien que ha desempeñado el encargo que tuvo en el Real Sitio de construir las embarcaciones que sirvieron para diversión de los reyes, debiendo trabajar bajo las órdenes de Eduardo Briant. Por real orden de 2 de diciembre, pasó a la Corte a fines del real servicio (ANC: caja 756, 11).

(60) ANC: PIIG, caja 36, exp. 2 y 5. 1749 y 1750: intérprete de lenguas de este puerto Pedro Paniza, con 25 escudos al mes. S.M., por real orden de 19 de abril de 1749, le concedió 25 escudos de vellón de sueldo al mes, en atención al mérito que ha contraído en este ejercicio por espacio de diecinueve años, y con la calidad de continuarle por la puntualidad que se requiere (ANC: caja 756, 6).

Cuadro n.º 2

Noticia de las condiciones bajo las cuales se ha convenido a venir a servir en España Floro Timonse, maestro de lonas holandés, y un hijo suyo del mismo oficio sacada de una carta de fecha de 2 de diciembre de 1751 del marqués del Puerto, embajador de S.M. en La Haya, a quien estaba encargada su solicitud y remisión.

Que en los dos primeros años ha de gozar Floro Timonse cincuenta sueldos al día (moneda de Holanda), en los dos segundos cincuenta y cinco y en el quinto año, que es el tiempo por que se obligó a servir en España y demás que quisiera continuar, tres florines al día (moneda de Holanda).

Que a cuenta de estos salarios o sueldos, ha recibido doscientos cincuenta florines.

Que si cumplidos los cinco años quisiere volverse a su país, se le han de dar quinientos pesos por una vez y, además, el importe del viaje y alimento necesario para él.

Que si antes de cumplir los cinco años falleciere, se han de dar los mismos quinientos pesos de gratificación a su mujer e hijos que, con el que le acompaña y otros que deja, son cinco.

Que el hijo que viene con él ha de gozar treinta sueldos al día y ha de tener por sí la misma gratificación de quinientos pesos luego que se cumplan los cinco años, siendo en esta condición igual a su padre pues si falleciere, antes de este término, ha de quedar la gratificación y satisfacerse a favor de su madre y hermanos.

Que sus hijos le han de suceder en la dirección de la fábrica de lonas conforme se fueren hallando capaces de este encargo, porque deben aprender todos su oficio.

Que a su mujer se le han de dar mensualmente en Holanda veinte florines, descontándose esta cantidad de la de su salario o sueldo.

Previénese que el marqués del Puerto no expresa el día desde que debe correr el cumplimiento de estas condiciones, pero entretanto que se sabe y avisa se tomará el de la fecha de su misma carta. Buen retiro, 21 de diciembre de 1751. Rubricada del marqués de la Ensenada (61).

Cuadro n.º 3

Noticia de las condiciones bajo las cuales se ha convenido a venir a servir en España Juan de Graaf, maestro de jarcia holandés, sacada de una carta de 2 de diciembre de 1751 del marqués del Puerto, embajador de S.M. en La Haya, a quien estaba encargada su solicitud y remisión.

Que en los dos primeros años ha de gozar cincuenta sueldos al día, moneda de Holanda, en los dos segundos años cincuenta y cinco y en el quinto, que

(61) ANC: caja 36, exp. 5.

es el tiempo por que se obligó a servir en España, y más que quiera continuar tres florines, también moneda de Holanda al día.

Que a cuenta de estos salarios o sueldos ha recibido doscientos y cincuenta florines.

Que si cumplidos los cinco años, quisiere volverse a Holanda se le han de dar quinientos pesos por una vez y, además, el importe del viaje y alimento necesario para él.

Que si falleciere antes de cumplir los cinco años, se ha de dar a su mujer y familia con que subsistir, hasta que alguno de sus hijos con su trabajo pueda reparar la pérdida.

Previénese, que el marqués del Puerto no expresa el día desde que debe entenderse el cumplimiento de estas condiciones, pero entretanto, que se sabe y avise, se tomará el de la fecha de su misma carta. Buen Retiro, 2 de diciembre de 1751. Rubricada del marqués de la Ensenada (62).

En el mes de febrero de 1752 sale de Cartagena, al mando del jefe de escuadra don Pedro Mesía de la Cerda, una escuadra compuesta por el navío *Septentrión*, la fragata *Galga*, el paquebote *Marte* y los jabeques *Cazador*, *Volante*, *Galgo* y *Liebre* poniendo rumbo a Orán para combatir a los corsarios argelinos (63). Finalizada la campaña regresa a Cartagena y se le ordena dirigirse a Cartagena de Indias con la secreta misión de hacer corso por el Caribe y combatir, sobre todo, a los corsarios holandeses (64), pero no zarpan hasta el día 26 de agosto a causa de la enfermedad de éste (65).

En cuanto a la construcción de buques se ha puesto a las órdenes de Bryant, al que en reconocimiento de sus «méritos y habilidades» se le ha concedido, por real patente de 5 de julio de 1752, el empleo de constructor de navíos de la Real Armada (66), para abordar la construcción de dos navíos, tres fragatas y dos jabeques (67), al ayudante de constructor Mister Laughtonn, que se encontraba en el departamento de Cádiz y el de la misma especialidad Juan Stewens (68). Y con respecto a los jabeques, además de haber llegado los cuatro comprados en Mallorca (69) (que en la Armada serán conocidos con los nombres de *El Mallorquín*, *El Ibicenco*, *El Valenciano* y *El Catalán*), se han puesto bajo las órdenes de Bryant los constructores mallorquines Juan del Real y Bartolomé Lluy, que se presentaron el 30 de julio (70).

(62) ANC: caja 36, exp. 5.

(63) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «Marinos ilustres en la Cartagena del siglo XVIII. El capitán general de la Armada don Francisco de Borja y Poyo», en *Revista de Historia Militar*, n.º 87, año 2004.

(64) AGS: Marina, 402, folio 65, «Instrucciones dadas al jefe de escuadra don Pedro Mesía de la Cerda», Madrid, El marqués de la Ensenada, 29 de junio de 1752.

(65) ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, 1984, tomo II, p. 290.

(66) ANC: PIIG, caja 37, exp. 1.

(67) CVP: 1752-05-26, fol. 420, doc. 373, tomo XXXIV, vol. I.

(68) ANC: PIIG, caja 36, exp. 6.

(69) CVP: 1752-05-26, fol. 422, doc 375, tomo XXXIV. vol. I.

(70) ANC: PIIG, caja 37, exp. 1.

Cuadro n.º 4

Otro personal que trabaja en el departamento marítimo y sus vicisitudes en estos años:

- *Juan Pedro Boyer es capitán de maestranza el graduado de navío, con 200 escudos de vellón de sueldo al mes. Por real orden de 9 de junio de 1752 pasa a Malta a las órdenes del gran maestre, embarcando el 9 de julio.*
- *Bernardo de Ochoa es ayudante de construcción, con 75 escudos de vellón de sueldo al mes. Hállase en los montes de Cataluña encargado de la corta de árboles para necesidades de construcción. Presentóse en esta plaza de vuelta de su comisión en 15 de febrero de 1750.*
- *Diego del Águila es contra maestre de construcción con 50 escudos de vellón al mes. Se halla en los montes de Cataluña entendiendo en el corte de maderas. Restituyese a esta plaza de la comisión de corte de maderas en 28 de enero de 1750.*
- *Joseph Maltés es maestro mayor de arboladura con 50 escudos. Hállase en los montes de Valencia entendiendo en la corta de maderas. Se presentó el 20 de julio de 1751. El 25 de enero de 1752, salió de esta plaza para las sierras de Segura y Alcaraz al corte de la madera para los edificios del arsenal.*
- *Guillermo Richards, Maestro carpintero de lo blanco o menudo del astillero, con 1.129 reales y 14 maravedies de vellón líquidos al mes. Presentóse en esta plaza el 23 de julio de 1750, y por real orden de 8 del mismo mes se previno haberle admitido el rey en su real servicio y destinándole a este departamento para carpintero de lo menudo del astillero de este puerto con el sueldo de 150 libras esterlinas al año, y las mismas condiciones que el constructor Eduardo Briant. Fue promovido por real orden de 2 de agosto de 1752 al empleo de ayudante de construcción, con el sueldo de 200 libras esterlinas al año.*
- *Esteban Richards, carpintero de lo blanco o menudo, con 45 escudos de vellón al mes.*
- *Domingo Liambre, maestro mayor de calafatería, con 50 escudos de vellón al mes.*
- *Bernardo Barriolo, maestro de anclas y herrería, con 40 escudos de vellón al mes.*
- *Antonio Barriolo, maestro mayor de herrería y cerrajería, con 20 reales de vellón diarios, y desde 1 de mayo de 1752 goza de 60 escudos de vellón al mes.*
- *Francisco Gallardo, maestro armero, con 20 escudos de vellón al mes.*
- *Francisco Cortés, maestro de barrenar y hacer bombas, con 3 escudos de vellón al mes.*
- *Alfonso Payan se presentó en 15 de marzo de 1752 ya que por real orden del día 8 en atención a sus méritos y habilidad ha venido el rey en promoverle a maestro mayor de calafatería del arsenal y astillero, con*

40 escudos de vellón al mes. Sirvió de primer calafate en el navío El Real desde 10 de julio de 1746 hasta 7 de marzo de 1748, y por real orden de 20 de enero de 1753 se le concedieron 50 escudos de vellón de sueldo al mes.

- *Bernardo Muñoz, carpintero de rivera, se presentó en el departamento el 4 de diciembre de 1752 destinado por real orden de 30 de septiembre para que se emplee en la construcción de bajeles, con los mismos 40 escudos de vellón que ha gozado, desde 31 de mayo de 1748 hasta 31 de mayo de 1752, en la comisión de que ha estado encargado en la Calabria del corte de maderas, en atención a la habilidad y al mérito que ha adquirido. Con anterioridad había servido de primer carpintero en el navío El Real desde julio de 1746 hasta 7 de marzo de 1748 que se le despidió.*
- *Antonio Muñoz, carpintero de rivera, comenzó a trabajar en este departamento el 4 de octubre de 1752 con 40 escudos de vellón de sueldo al mes, concedidos por real orden de 31 de mayo de 1750.*
- *Alfonso Mellado, maestro tintorero y fabricante de lanillas, comenzó a trabajar en este departamento el 11 de octubre de 1752, destinado por real orden del día 7 por la que se le conceden 90 escudos de vellón mensuales con el encargo de dirigir la fábrica de lanillas establecida en este puerto para servicio de los bajeles del rey.*
- *Marcos Bel, contraamaestre del arsenal, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes.*
- *Jaime Fui, contraamaestre del arsenal, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes.*
- *Manuel Pérez, primer contraamaestre de navío, con 20 escudos de vellón de sueldo al mes. Sirve en el arsenal de este puerto en consecuencia de real orden de 28 de febrero de 1749. El 21 de marzo de 1752 salió de esta plaza para el Real Sitio regresando el 8 de julio. Por real orden de 31 de mayo de 1752 es promovido a contraamaestre de este arsenal con el sueldo de 50 escudos en atención a su mérito y por el particular que ejecutó en el Real Sitio con el destino que tuvo en la fragatilla en que se embarcó la reina en el río Tajo desde el 11 de enero de 1753.*
- *Francisco González, primer contraamaestre del arsenal, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes en consecuencia de real orden de 1 de abril de 1752, en la que se dispone haberle conferido el empleo de 1.^{er} contraamaestre del arsenal de este puerto a dicho contraamaestre de navío, en atención a sus méritos y servicios. Se hallaba destinado en el navío Septentrión y desembarcó el 21 de abril de 1752.*
- *Thomas Orans, contraamaestre de navío, de nacionalidad inglesa, con 451 reales y 26 maravedíes de vellón líquidos al mes. Vino de Cádiz y se presentó en esta plaza el 27 de junio de 1752 a consecuencia de la real orden del día 9 por la que se le destinaba a servir la plaza de contraamaestre de navío, para tener a su cargo la inspección de la jarcia y motonería correspondiente para los aparejos de navíos y fragatas de la real*

Armada que existen en este puerto. En la revista de octubre de 1752 no se presentó y parece haberse dado a la fuga.

- *Luis Ruiz del Piélago, maestro de jarcia de la Real Armada, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Ascendió a oficial de la clase de segundos de esta Contaduría Principal de Marina en 4 de mayo de 1751.*
- *Juan del Castillo Negrete, maestro de jarcia, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Embarcado de contador y maestro en el jabeque del rey nombrado el Volante el 1 de enero de 1751. Desembarcó del referido jabeque el 1 de marzo de 1752. Embarcó en el jabeque Nuestra Señora del Rosario el 12 de mayo de 1752 y desembarcó por enfermo el 17 de agosto de 1752.*
- *Fernando Romero, maestro de jarcia, con 30 escudos de vellón al mes. Ascendió a oficial de la clase de segundos de esta Contaduría Principal de Marina el 4 de mayo de 1751.*
- *Francisco Antonio de Salas, maestro de jarcia, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Embarcó de contador y maestro del jabeque del rey nombrado Cazador el 1 de enero de 1751.*
- *Juan Ramírez de Arellano, maestro de jarcia, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Ascendió a guarda almacén de depósitos y excluido de la Real Armada el 4 de mayo de 1751.*
- *Juan Laughman, vino de Cádiz y se presentó el 27 de junio de 1752 en consecuencia de real orden de 12 de mayo para que sirva su empleo a las órdenes de Eduardo Briant con el sueldo de 50 escudos, que por real orden de 30 de noviembre pasaron a 75. Por real orden de 26 de agosto de 1752 se le concede el empleo de contramaestre de construcción de este departamento.*

Fuente: ANC: caja 756.

Una real orden de 15 de julio de 1752 dispone el nombre y las advocaciones con que han de ser denominados los buques que se construyen en este departamento: los navíos *Terrible*, *San Pablo Apóstol*, *Atlante* y *San Pedro Apóstol*, y las fragatas *Esmeralda*, *Santa Lucía mártir*; *Perla*, *Santa Isabel Reina*, *Dorada* y *Santa Ana* (71). También es reconocida por real orden la habilidad que concurre en el «maestro de obra de lo blanco» Guillermo Richards, especialmente en el diseño y construcción de quillas, codastes y yugos para los navíos (72), así como el acierto, celo y actividad con que ha sabido desempeñar los encargos de construcción en las ausencias de Bryant, por lo que se le confiere el empleo de ayudante de constructor con retención de la plaza de «maestro de lo blanco» (73).

(71) ANC: PIIG, caja 37, exp. 1.

(72) CVP: 152-03-11, fol. 391, doc. 344, tomo XXXIV, vol. I.

(73) ANC: PIIG, caja 37, exp. 1.

El trabajo es intensivo y como viene haciendo regularmente Feringán, envía en el mes de agosto el plano y explicación sobre el estado de las obras en que se halla el terreno y las obras del arsenal a fines de julio de 1752 (74), y no deja de seguir proyectando tanto las obras de carácter logístico, como es una Sala de Armas para poner a cubierto los pertrechos de artillería de la plaza en los terrenos de la antigua Casa del Rey (75). Las excavaciones que se llevan a cabo en la dársena del arsenal sacan a la luz numerosas piezas arqueológicas y numismáticas, las que debidamente embaladas serán trasladadas a la Corte (76), siendo ejemplo de ello los dos planos de Feringán que debidamente informados sobre su hallazgo las acompañan (77). El reconocimiento de toda esta labor, llevada a cabo bajo el mando de Liaño, queda plasmado en su ascenso a teniente general por real patente de 20 de septiembre de 1752.

Los proyectos continúan y en el mes de octubre ya están redactados y aprobados los correspondientes a las obras y edificios de la banda norte de la dársena relativos a los diques de carena, acompañados de sus presupuestos; así como los de situación de los pozos, bombas y molinos que deben agotar los diques, que han sido aprobados previo examen de Jorge Juan por expreso deseo de Ensenada. En efecto, la realización de los proyectos de molinos, pozos y bombas para extraer el agua de los diques de carenar ha estado precedida de un dictamen de Jorge Juan en el que manifiesta «... no encuentro más dificultad para que se pongan, ya sean los Molinos, o las Bombas, en la embocadura de los diques, que el grande embarazo que causarán en dicho sitio a el trabajo de los carpinteros, que, como V.E. sabe muy bien, deben manejarse en carena con palos de extraordinaria medida, a lo que se añade que ya el sitio no es más espacioso de lo que se necesita, por cuyo motivo han huido siempre los constructores de condescender en que se les embarace aquel paraje...», y en cuanto a las dificultades que pone Feringán a que los molinos se pongan fuera del arsenal «... por los accidentes de las rambladas, o avenidas de las aguas de los campos, y por tener que romperse el malecón y cerca...», opina Jorge Juan que «... de hacerse dentro del Arsenal, y detrás del tinglado de la carpintería será preciso elevarlos para que queden expuestos a todos los vientos...». De este modo se sigue la propuesta de Feringán ya que es su opinión que para que no se demoren los trabajos es preciso «... que lo accesorio, no detenga lo principal o lo menos lo atrase, a hacer estos molinos y cuanto V. E. e mande yo estoy pronto, pero no con esta sola mira se ha de trabajar; en nada se opone a la construcción del dique que en su macizo quede hecho el principio del conducto de atracción, y que después se continúe si convienen los molinos: Ni se opone, que en los macizos de las embocaduras se construyan al

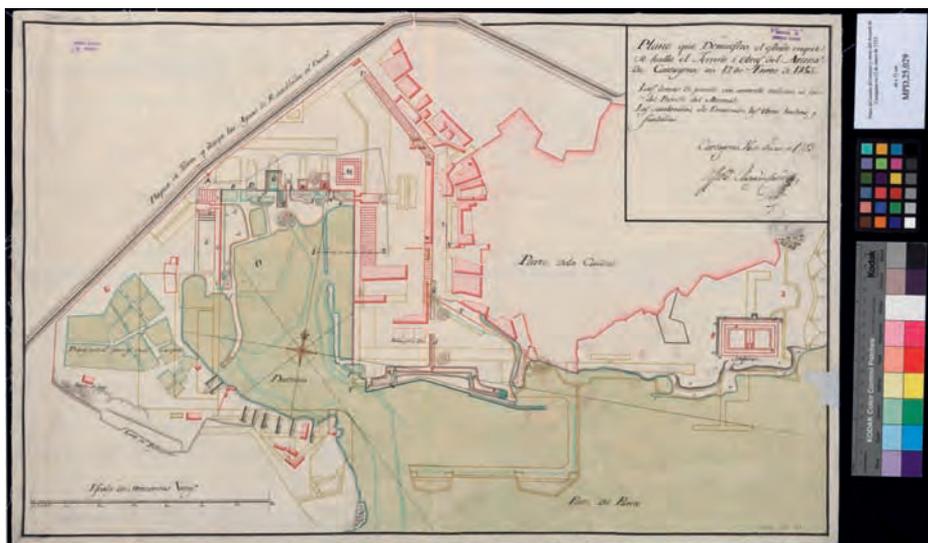
(74) AGS: Marina, leg. 322 y M. P. y D. XXIV-39.

(75) AGS: Marina, leg. 3481 y M. P. y D. VI-158, 159 y 160.

(76) MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: Fechas y fechos de Cartagena: El 19 de abril de 1752 se enviaron con el galerero Gabriel Mateos varios fragmentos y objetos antiguos y nuevamente el 26 de junio se enviaron con el galerero José Montesinos seis cajones con fragmentos de antigüedades arqueológicas y numismáticas.

(77) AGS: Marina, leg. 713 y M. P. y D. XX-11 y XX-48.

mismo tiempo los pozos, para que después se elija lo más conveniente y que más cuenta tenga; pues si estos no sirviesen con una bóveda se pueden cubrir y allí estarán para lo que en adelante se ofrezca...» (78). Otro edificio de gran interés para el arsenal es el almacén o teneduría general cuyos cimientos ya se están construyendo y cuyos planos de elevación y perfil bajo y piso alto queda formado a finales de año (79).



Plano del estado de la obras en el arsenal de Cartagena el 12 de enero de 1752.
AGS: M. P. y D. XXV-29.

Todo lo anterior, así como el estado de las obras, queda reflejado en el plano que, con fecha 16 de enero de 1753, remite Feringán al marqués de la Ensenada, acompañado de un minucioso informe relativo al testero y banda norte de la dársena, bandas del este y oeste, banda del sur y astillero provisional (en el que ya se construyen los jabeques, fragatas y navíos), y hospital de Marina (80). Y dos días después se produce el fallecimiento del comandante general del departamento, cuyas exequias se celebran con el ritual de costumbre al día siguiente, siendo enterrado en el convento de San Diego (81), donde su ataúd se cierra con tres candados, cuyas llaves quedan respectivamente en poder del gobernador militar de la plaza Juan Palafox y Centurión, del inten-

(78) AGS: Marina, leg. 321 y M. P. y D. XX- 49, 50, 51, 52 y VI-75.

(79) AGS: Marina, leg. 321 y M. P. y D. VI-76 y XI-82 y 83.

(80) AGS: Marina, leg. 322 y M. P. y D. XXV-29 y XXII-12.

(81) En algún momento que desconocemos, sus restos debieron ser trasladados a su ciudad natal, pues así figura en lápida que existe al lado del evangelio de la capilla de Buen Suceso en la iglesia del convento de San Diego de Alcalá en Fuentes de León.

dente del departamento Francisco Barrero y del marino caballero de la Orden de Malta Miguel de Sada (82).

Abreviaturas

- AGS. Archivo General de Simancas.
- AMC. Archivo Municipal de Cartagena.
- ANC. Archivo Naval de Cartagena.
- APSMGC. Archivo parroquial de Santamaría de Gracia en Cartagena.
- CVP. Colección Vargas Ponce.
- RGM. Revista General de Marina.

Bibliografía

- BAUDOT MONROY, María: *La campaña de corso (1748-1749) en el Mediterráneo. El intento del marqués de la Ensenada y Julián de Arriaga de destruir la flota argelina*. Actas del III Congreso de Historia Marítima de Cataluña. Barcelona, 2006.
- CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *Historia del Cuerpo de Sanidad de la Armada (génesis; perspectiva de siglos; ruta de libertad; sus celebridades)*. San Fernando, 1925. *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga. Barcelona, 1968.
- GÓMEZ, Nicomedes, y BALCAZAR, José Luis: *Calendario efemérico de Ejército y Armada*. Madrid, 1931.
- GUILLÉN, Julio F.: *Los tenientes de navío Jorge Juan, Santacilia, Antonio de Ulloa y de la Torre Guiral*. Madrid, 1973.
- LANUZA Y SOTELO, Eugenio: «Viaje ilustrado a los reinos del Perú». Lima. 1998. *Revista General de Marina*, año 1896.
- MERINO, José Patricio: «Cartagena: El arsenal ilustrado del Mediterráneo español». *Revista de Ciencias Sociales AREAS*. 1.º semestre. 1981. Murcia.
- MORENO DE GUERRA, Y ALONSO, Juan: *Relación de los Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias-Marinas (1717-1834)*. Madrid, 1913.
- OLIVAR, Alejandro: *Aportaciones del Diario de Navegación del navío Soberbio, ejecutada en el mes de marzo de 1748. Del mando del Sr. D. Francisco Liaño*. Catálogo de los manuscritos de la biblioteca del monasterio de Monserrat, 1977.
- PIÑERA Y RIVAS, Álvaro de la: «Los diques de carenar del Real Arsenal de Cartagena. Cien años de historia (1750-1850)». Coloquio Internacional de Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada. Madrid, 1988.
- RUBIO PAREDES, José M.^a, y PIÑERA Y RIVAS, Álvaro de la: *Los ingenieros militares en la Base Naval de Cartagena (siglo XVIII)*. Madrid, 1988.

(82) APSMGC: Libro de entierros, año 1753.

MARUJA Y AURORA, UN VIEJO VAPOR CON MUCHA HISTORIA

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
Ingeniero industrial

María Luisa MEDINA ARNAIZ
Estudios comerciales

Hay unos pocos barcos que hacen historia, otros que tienen historia, y algunos que tienen «historias». Sin embargo, son escasos los que pueden encuadrarse simultáneamente en los tres aspectos. Este trabajo está centrado en el SS (1) *River Clyde*, un viejo *tramp* (2) que cumple los tres puntos expuestos anteriormente.

Este buque tuvo una importante participación en la historia naval inglesa. Hizo historia porque fue utilizado por la Royal Navy para el primer asalto a las playas de la península de Gallípoli, en la parte europea de Turquía. Hay que resaltar la importancia de esta acción en la historia naval del Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda, donde todo lo relativo a Gallípoli y al *River Clyde* es calificado como mítico.

Sirviendo en la marina mercante española, durante la Guerra Civil, tuvo interesantes intervenciones en los dos bandos en conflicto, constituyendo lo que encuadramos en el segundo de los aspectos enumerados. Lo de tener «historias» lo dejamos para un poco más adelante en este texto, en el apartado de anécdotas.

En la tabla 1 se resumen los hitos de la vida operativa de este barco.

En la marina mercante inglesa

Comenzó la construcción del barco en el año 1904 y fue botado el jueves 23 de febrero de 1905, todo ello en las instalaciones del astillero Russell & Company situadas en el puerto de Glasgow (Escocia). Su nombre, que mantuvo durante todo el tiempo que estuvo bajo bandera del Reino Unido, rememora un notable río de Escocia en cuyas orillas se sitúan los conocidos puertos de Glasgow y Greenock. Las orillas del Clyde eran, y todavía son, una zona industrial y

(1) SS: *Steam Ship*, «buque de vapor».

(2) *Tramp*, «vagabundo». Denominación utilizada en inglés para identificar a buques de vapor que realizaban servicios de transporte no regulares, buscando fletes y cargas en los puertos adonde arribaban.

Tabla 1. Resumen de la vida operativa del *Maruja y Aurora*

Fecha	Acontecimiento
23 febrero 1905	Es botado en Glasgow con el nombre de <i>River Clyde</i> .
1905-15	River Clyde SS Co. Ltd. (Ormond, Cook & Co), Glasgow.
1915	Adquirido por Sefton SS Co. Ltd. (H.E Moss & Co), Glasgow.
1915	El <i>River Clyde</i> es incautado o adquirido por el almirantazgo británico que lo utiliza como carbonero, en el Mediterráneo, en apoyo a los buques de la Royal Navy.
25 abril 1915	Asalto a la playa de Sedd-el-Bahr en Gallípoli. Embarrancamiento del <i>River Clyde</i> .
9 enero 1916	Reembarco de las tropas y abandono del <i>River Clyde</i> , encallado en la costa.
1919	Desembarrancado de la playa y remolcado a Malta para ser reparado.
1919-1921 (¿?)	Adquirido por <i>Lloyd Mediterráneo, Società Italiana di Navigazione</i> .
	(Génova, Italia).
1921	Adquirido por Arturo Pardo Gil (Santander). Rebautizado <i>Ángela</i> .
20 marzo 1929	Adquirido por Gumersindo Junquera Blanco (Gijón).
1931	Rebautizado <i>Maruja y Aurora</i> .
10 octubre 1936	Incautado por el gobierno de la República.
27 agosto 1937	Apresado al entrar en la bahía de Santander.
21 octubre 1937	Captura los vapores <i>J. Bustamante</i> y <i>Margarita</i> frente a Gijón.
1937-1939	Utilizado por la Armada como transporte, auxiliar y buque base de la
	Comisión de la Armada para Salvamento de Buques.
1939-1965	Utilización por su armador como buque mercante.
1965	Comienzo de la suscripción pública en el Reino Unido para la adquisición
	del barco.
15 marzo 1966	Desguace del <i>Maruja y Aurora</i> en San Juan de Nieva, en la ría de Avilés.

portuaria de notable importancia en Escocia y en todo el Reino Unido, con una importante dedicación a la construcción naval que aún se mantiene.

En lo relativo a la propulsión disponía de una máquina de vapor alternativa de triple expansión, con tres cilindros. El cilindro de alta presión (HP) (3) tenía un diámetro de 64,96 cm, y los intermedios (IP) y de baja presión (LP), de 104,14 cm y 170,18 cm, respectivamente. La carrera de los cilindros (Stroke) era de 121,92 cm. Esta máquina daba una potencia de 1.400 caballos de vapor, movía una sola hélice y permitía que el barco alcanzase una velocidad de 9/10 nudos. Fue construida por J.G Kincaid & Co en Greenock — todo quedaba en casa —, y por supuesto, por la época en que fue construida, utilizaba el carbón como combustible.

Respecto a su tipología, se trataba de un buque de carga del tipo habitual en aquella época, con castillo de proa, alcázar en popa, puente y máquina situados en el centro de la eslora y cuatro bodegas. De estas últimas, las dos

(3) Conste mi agradecimiento al capitán de navío Manuel Ángel Martínez Prieto y a sus amigos *maquinistas* por la interpretación de estos datos, escritos originalmente con siglas inglesas. HP: High Pressure, IP: Intermediate Pressure, LP: Low Pressure.

Tabla 2. Características técnicas del *Maruja y Aurora (River Clyde)*

Astillero	Russell & Company (Puerto de Glasgow)
Número de construcción	537
Registro bruto	3.913 GRT
Tonelaje máximo	6.400 toneladas
Eslora	105,1 m (109,2 m según otras fuentes)
Manga	15,2 m
Calado	5,5 m
Puntal	7,9 m
Máquina	J.G Kincaid & Co (Greenock)
Tipo	Máquina de vapor alternativa de triple expansión
Características de la máquina (3)	Cilindro de alta (HP): 64,96 cm de diámetro Cilindro intermedio (IP): 104,14 cm de diámetro Cilindro de baja (LP): 170,18 cm de diámetro Carrera de los cilindros (Stroke): 121,92 cm
Potencia	1.400 CV
Hélices	Una de tres palas
Velocidad	9/10 nudos
Distintivo llamada	EAAU
N.º IMO	1121217 (En su última época)

situadas a proa contaban con entrepuente. El conjunto de características técnicas del *River Clyde* se ha resumido en la tabla 2.

El barco fue construido para la River Clyde Co. Ltd. (Ormond, Cook & Co), con sede en Glasgow. En 1911 la gestión del buque fue asumida directamente por la Ormond, Cook & Ferguson Co. Ltd. En 1915 fue vendido a la Sefton SS Co Ltd (H. E. Moss & Co.), con sedes en Glasgow y Londres. Durante estos años el *River Clyde* estuvo dedicado fundamentalmente al transporte de carbón entre puertos ingleses, funcionando en la modalidad de carguero *tramp*.

Con el Almirantazgo británico en Gallípoli

En 1915, segundo año de la primera guerra mundial, ante el estancamiento de los frentes en el occidente de Europa, y para aliviar la presión en la guerra de trincheras que se había establecido en las líneas de combate en Francia, se planteó la posibilidad de abrir otro frente que obligara a los imperios centrales a desviar fuerzas.

Hay que añadir el peligro que implicaba la escuadra alemana del Mediterráneo, que se había refugiado en los Dardanelos y, teóricamente, había sido vendida a los turcos, aunque mantenía sus dotaciones alemanas. Eran el crucero de combate *Goeben*, armado con ocho cañones de 280 mm y otros doce de 150 mm, y el crucero ligero *Breslau*, con 12 cañones de 105 mm, que conjuntamente con las fuerzas turcas podían producir situaciones peligrosas en la cuenca este del Mediterráneo.

Así se planteó que una flota combinada inglesa y francesa, con algunos buques añadidos de terceros países, forzase el paso del estrecho de los Dardanelos para situarse frente a Constantinopla, la actual Estambul y en ese momento capital de Turquía, y mediante bombardeos lograr la rendición del imperio turco. De esa forma, además, se podía obtener una mejora en la situación de las fuerzas rusas en su enfrentamiento con los turcos en los frentes asiáticos.

Sobre la base de la escuadra inglesa, estacionada ante los Dardanelos para evitar la salida de los buques ex-alemanes, se organizó una escuadra formada por buques ingleses, franceses y con una pequeña representación de buques de otros países.

El primer ataque fue llevado a cabo el 15 de febrero de 1915 y sus actores fueron un conjunto de acorazados *pre-dreadnought* ingleses y franceses con el apoyo de varios acorazados de diseño más moderno pertenecientes a la Royal Navy. Se silenciaron las primeras líneas de fuertes y baterías turcas, y la flota no sufrió daños de importancia, pero se vio obligada a retirarse para continuar el ataque otro día. La artillería de costa turca se había quedado sin munición, pero no había sido destruida.

Tras una serie de acciones de unidades menores, el 18 de marzo de 1915 tuvo lugar un segundo ataque que silenció de nuevo los fuertes bombardeados anteriormente y otros no atacados hasta el momento, pero supuso una derrota para la flota anglofrancesa. Las minas fondeadas por los turcos en las noches anteriores al ataque provocaron la pérdida de los acorazados ingleses HMS *Ocean* e HMS *Irresistible*, así como del francés *Bouvet*. También resultaron dañados el inglés HMS *Inflexible*, que pudo ser reparado posteriormente, y el francés *Gaulois*, que en cambio no pudo volver a estar listo para el combate.

Para poder valorar adecuadamente los resultados del combate del 18 de marzo es interesante revisar las características más relevantes de los acorazados hundidos o dañados. El HMS *Irresistible* era un *pre-dreadnought* perteneciente a la clase Formidable, construido en 1898, con 15.000 toneladas de desplazamiento y armado con cuatro cañones de 305 mm y doce de 152,4. El HMS *Ocean* también era un *pre-dreadnought* de la clase Canopus, construido en 1898, que desplazaba 13.150 toneladas y estaba armado con cuatro cañones de 305 mm y doce de 152,4. El HMS *Inflexible* era un *dreadnought* de la clase Invencible construido en 1907, con un desplazamiento de 17.250 toneladas y armado con ocho piezas de 305 mm y dieciséis de 101,6 mm. Respecto a los dos buques franceses hundidos, ambos eran *pre-dreadnoughts*. El *Bouvet* era único en su clase. Había sido construido en 1896, con un desplazamiento de 12.205 toneladas y estaba armado con dos cañones de 305 mm, dos de 274 y dieciocho de 138. Por su parte, el *Gaulois* se botó en 1896, pertenecía a la clase Charlemagne, desplazaba 11.100 toneladas y su armamento artillero lo componían cuatro cañones de 305mm y diez de 164.

Ante la magnitud de los daños sufridos —tres acorazados hundidos y dos gravemente dañados—, se consideró que el ataque puramente naval había

fracasado y que la acción de los acorazados debía combinarse con una intervención del ejército dirigida a atacar simultáneamente las baterías por tierra. En consecuencia se decidió llevar a cabo un desembarco en la zona del cabo Helles, punta inferior de la península de Gallípoli, en la parte europea de Turquía.

El problema con que se encontraba la Royal Navy era cómo concentrar en poco tiempo un número importante de tropas en un punto de la costa. En esa época los desembarcos se realizaban utilizando embarcaciones menores y auxiliares no específicamente diseñadas para operaciones anfibia. Ante esta situación, un oficial de la Royal Navy, el commander (4) Edward Unwin, propuso modificar un buque de transporte para facilitar el desembarco. Por otra parte, se consideraba que si el barco no parecía una unidad naval podría engañarse a los defensores turcos, que lo tomarían por un mercante con problemas.

El barco elegido para esta acción fue el *River Clyde*, y para facilitar el desembarco el diseño de Unwin incluía la construcción de portas en las planchas de la zona de las dos bodegas de proa, en ambas bandas, por las que se accedía a unas pasarelas exteriores, colgadas con cabos por ambos costados, que conducían hacia la proa (5). Allí estaba previsto que se colocaran por delante dos gabarras, que en el viaje debía remolcar el buque en sus costados, sobre las que se situarían planchadas para facilitar el paso hasta la costa. Para proteger el buque se instalaron planchas metálicas y parapetos de sacos de arena en aquellas partes que se consideraron más sensibles. También se emplazaron en el puente y en la proa ocho ametralladoras (6), pertenecientes al Real Servicio Aéreo de la Marina (*Royal Naval Air Service*), para cubrir el desembarco de las tropas. Como medida de camuflaje, se comenzó a pintar el casco del buque de color arena, aunque en el momento del desembarco esta labor no había sido terminada. Las transformaciones se llevaron a cabo en instalaciones de circunstancias, que hacían las veces de base naval, en islas griegas próximas al estrecho de los Dardanelos.

El desembarco estaba planteado en cinco playas, denominadas con las letras S, V, W, X e Y, que debían ser atacadas simultáneamente. El *River Clyde* estaba destinado a transportar la fuerza principal, encargada de ocupar la playa V.

Hay que aclarar que, en la época del desembarco en Gallípoli el Almirantazgo británico ya había comenzado la construcción de embarcaciones de desembarco, las X Lighters y K Lighters (7). No se utilizaron en los primeros

(4) Capitán de fragata.

(5) El sistema es similar al implantado en los buques de desembarco tipo LSI, construidos por EE.UU. en la segunda guerra mundial.

(6) Según otras fuentes, las ametralladoras instaladas fueron once.

(7) Veintiséis o veintiocho de estas embarcaciones fueron adquiridas por la Armada española y utilizadas el 8 de septiembre de 1925 en el desembarco de Alhucemas, en la costa de la parte occidental del Protectorado Español de Marruecos. Fueron conocidas en la Armada como Barcasas K y se denominaron con esa letra seguida de uno o dos números.

desembarcos de la campaña de Gallípoli. Winston Churchill, en esa época primer lord del Almirantazgo, las reservaba para un desembarco en Flandes, tras las líneas alemanas, y no quería que se hiciera pública su existencia. En acciones posteriores en la zona, una vez descartada una operación anfibia en Europa, sí fueron utilizadas.

A las 01:00 del 25 de abril de 1915 el *River Clyde* abandonó su fondeadero en la isla de Tenedos (Grecia) y a poca velocidad se fue acercando a su objetivo. Según lo previsto, a las 05:00 comenzó el oportuno bombardeo sobre las defensas turcas de la playa V, que fue llevado a cabo por los acorazados pre-dreadnoughts HMS *Albion*, HMS *Cornwallis* y HMS *Lord Nelson*, así como por el crucero ligero HMS *Dublin*.

Además de su dotación y de los sirvientes de las ametralladoras, el *River Clyde* transportaba unos 2.100 soldados, cada uno de los cuales portaba dos centenares de cartuchos y raciones de campaña para tres días, además de abrigo y capa de agua en un paquete.

Las unidades militares que transportaba el *River Clyde* para el asalto, y su disposición dentro de él, fueron las siguientes:

— Bodega 1:

Compañías X, Y y Z del regimiento de infantería Royal Munster Fusiliers. (Cubierta superior).

Compañía W del regimiento de infantería Royal Munster Fusiliers. (Cubierta inferior).

Una compañía del regimiento de infantería Royal Dublin Fusiliers. (Cubierta inferior).

— Bodega 2:

Dos compañías del regimiento de Hampshire.

Una compañía del regimiento de ingenieros del West Riding Field Engineers.

— Bodegas 3 y 4:

Dos destacamentos de camilleros (*Field Ambulance*).

Una sección del Batallón Anson, de la Real División Naval.

Una sección de señales.

Bajo el mando del commander Unwin, el *River Clyde* se dirigió hacia la costa con las tropas en las bodegas. La posición de la zona de desembarco obligó al buque a avanzar con el sol de frente. Este hecho, unido al fuego defensivo de los turcos y al humo producido por el bombardeo naval, no facilitó la tarea de localizar con exactitud la zona prevista para el desembarco. A las 06:25 el barco tocó fondo en la costa de Gallípoli, justo debajo de los restos de la fortaleza de Sedd-el-Bahr, que había sufrido el bombardeo inglés.

Finalizado el bombardeo naval, las tropas turcas salieron de sus refugios, ocupando sus trincheras y preparándose para hacer frente al desembarco. Se confiaba en la sorpresa, sin embargo, el plan falló y el *River Clyde* cayó bajo el fuego de los defensores turcos.

La colocación de las gabarras entre la proa del *River Clyde* y tierra estaba previsto que se pudiera llevar a cabo por la inercia. Al encallar el buque, la dotación debía dirigir las chalanas hacia adelante, colocarlas en posición, amarrarlas e instalar las pasarelas por encima, de manera que las tropas pudieran pasar sobre ellas hacia tierra y, desde allí, organizarse y llevar a cabo el ataque.

Esa era la teoría, pero la realidad fue distinta. Toda la maniobra con las gabarras y pasarelas se realizó bajo un infierno de proyectiles por parte de la defensa turca. Cuando las tropas empezaron a dirigirse a tierra, el fuego de los defensores turcos se incrementó abatiendo, heridos o muertos, a un elevado número de soldados. Una de las gabarras se partió y se hundió, hubo soldados que saltaron al agua con el propósito de alcanzar la costa, pero el peso de sus equipos provocó que muchos se ahogaran. Las tropas del *River Clyde* intentaron por tres veces el asalto a la playa con ataques sucesivos de las compañías de los Munsters, los Royal Dublins y el regimiento Hampshire. Todas las acometidas terminaron en costosos fracasos y, bajo la protección del barco, de momento, se abandonaron los intentos de llevar más tropas a tierra. Mientras tanto, la dotación del *River Clyde* mantuvo un esfuerzo constante para preservar las pasarelas desde el barco hasta la playa y recuperar a los heridos. Estas acciones fueron recompensadas con seis cruces Victoria para la dotación.

Durante la mayor parte del día, el *River Clyde* sufrió un fuerte ataque por parte de los defensores turcos. Alrededor de mil soldados se encontraban aún a bordo. A las 01:00 del 26 de abril, las tropas, amparadas en la oscuridad, realizaron un último asalto que les permitió llegar a la costa y establecer la cabeza de playa. La carnicería en la playa V fue espantosa. Todo el día las aguas se mantuvieron rojas por la sangre, con soldados heridos y muertos en la orilla.

Cuando el buque se clavó en la playa, Edward Unwin y la dotación del *River Clyde* casi habían terminado su intervención. Como había quedado una zona de paso imposible para las tropas, por encima de las gabarras, Unwin y sus hombres trabajaron duramente en el agua para establecer el paso hasta la playa. Posteriormente la dotación del *River Clyde* dedicó sus esfuerzos a resguardar a los soldados de las unidades de asalto que habían resultado heridos. Todas estas tareas se realizaron bajo el fuego de las tropas turcas y fueron el motivo claro de la concesión de las cinco cruces Victoria, otorgadas a los miembros de la dotación del buque carbonero.

Al final, la cabeza de playa quedó estabilizada con una pequeña zona en los alrededores de Sedd-el-Bahr en manos de las tropas inglesas. No es éste el lugar para relatar los hechos de la campaña de Gallípoli, solo queremos hacer notar que el *River Clyde* se mantuvo embarrancado de proa en la playa, utilizado como muelle y rompeolas del embarcadero que allí se instaló. El contingente francés desembarcado en aquella zona lo utilizó como base. Los condensadores de su máquina se usaron para destilar agua de mar y en su

casco se instalaron un almacén y un taller. Durante toda la campaña fue un objetivo continuado de la artillería turca instalada en la parte asiática de su territorio (Anatolia), siendo alcanzado en varias ocasiones.

Ante el desastre que supuso la campaña de Gallípoli, se decidió la retirada de las tropas. Esta operación, al contrario de lo acontecido en toda la campaña, se ejecutó de forma brillante: las tropas terminaron su retirada de todas las cabezas de playa la noche del 9 de enero de 1916, y las fuerzas turcas y sus asesores no advirtieron el reembarco hasta la madrugada del día siguiente, cuando ya no quedaban soldados ingleses en la zona. El *River Clyde* quedó allí, embarrancado en la costa y abandonado a su suerte.

Por la acción del 25 de abril de 1915, además de las condecoraciones que se concedieron a los miembros de la fuerza de asalto, se otorgaron cinco cruces Victoria a varios miembros de la dotación del *River Clyde*:

- capitán de fragata Edward Unwin (Royal Naval Reserve)
- guardiamarina George Drewry (Royal Naval Reserve)
- guardiamarina Wilfred Saint Aubyn Malleson (Royal Navy)
- marinero de primera William Charles Williams. Póstuma (Royal Navy)
- marinero George Mckenzie Samson (Royal Naval Reserve).

Una vez terminada la guerra, ya en 1919, la Royal Navy encargó los trabajos para la recuperación del barco que fue reflatado por la Ocean Salvage Co. y llevado hasta la isla de Mudros, donde se le realizaron las reparaciones de emergencia precisas para remolcarlo hasta uno de los diques de Malta, adonde llegó en julio de 1919. Los efectos de la campaña fueron duros sobre el *River Clyde*, la mayor parte de sus superestructuras habían desaparecido y también tenía grandes agujeros en todo el casco, incluida la popa, donde habían estado situadas la parte superior del timón y los mecanismos asociados a él.

¿Un interludio italiano?

Llegados a este momento de la historia surgen dos caminos distintos que nos limitamos a reflejar sin juzgar la veracidad de cada uno de ellos.

Según el primero, todas las reparaciones y puestas a punto fueron realizadas en las instalaciones de Malta. Tras su transformación, el buque fue vendido a Lloyd Mediterráneo, Società Italiana di Navegazione, empresa con sede en Génova (Italia). Nos ha sido imposible obtener información alguna sobre la actividad del buque durante el tiempo que perteneció a esta compañía ni comprobar si cambió su nombre. Lo que sí es cierto es que esta empresa lo mantuvo poco tiempo en su flota, ya que enseguida se deshizo de él vendiéndoselo a un armador español.

No podemos afirmar nada con exactitud sobre el tiempo que el *River Clyde* estuvo en manos italianas. Cabe la posibilidad de que fuera la compañía italiana la que adquiriera el buque en las condiciones en que se encontraba en la costa turca y que se encargara de su salvamento y reparación. Puede servir de

apoyo de esta teoría el que no aparezca indicio alguno de que el buque cambiara de nombre en el tiempo que estuvo en posesión de la empresa italiana. También es factible que, tras adquirir el barco, no acabara la reparación y lo cediera al naviero español Arturo Pardo Gil.

En España. Arturo Pardo Gil

En el segundo de los caminos citados, siguiendo lo escrito por González Echegaray, el *River Clyde* fue adquirido por Arturo Pardo Gil en Malta, en 1920, y remolcado a Palermo, en Sicilia (Italia), para acabar sus obras de reparación y transformación.

En el periódico londinense *The Times* de 20 de enero de 1920 se recoge una noticia sobre una interpelación parlamentaria relativa a la venta del *River Clyde* a una empresa intermediaria llamada Harris & Dixon, que adquirió el buque por cuenta de un armador español. Se consideraba que el precio de venta era inferior a los costes que el buque había acarreado al Reino Unido.

Siguiendo cualquiera de los dos caminos relatados, las obras de reparación fueron realizadas con gran calidad puesto que, no hay que olvidar que era un buque muy castigado en Gallípoli, el barco se pudo mantener en servicio durante casi otros cincuenta años sin que consten grandes problemas en su operación.

En cualquier caso, en 1921 el buque estaba ya operativo en la pequeña flota del naviero de Santander Arturo Pardo Gil. Este empresario comenzó su actividad en 1918, tenía sus oficinas en Santander y llegó a contar con dos cargueros en tráficos *tramp*: el *Ángela*, nuevo nombre asignado al *River Clyde*, y el *Chita*, un pequeño barco de cabotaje desguazado en 1934, momento en que cesó la actividad el empresario.

El *Ángela* fue utilizado en tráficos de cabotaje, gran cabotaje y, ocasionalmente, viajes trasatlánticos. Su primera travesía como *Ángela* se inició el 26 de febrero de 1921, cuando zarpó de Palermo en un viaje en lastre a Estados Unidos. Cargó fosfatos en el puerto de Tampa (Florida) y siguió singladura hasta Nueva York, donde completó la carga con pacas de tabaco que estibó en los entrepuentes. Culminó el viaje en Santander a finales del mes de agosto.

En noviembre de 1921 transportó desde Santander hasta Melilla los elementos constitutivos de unos barracones desmontables para alojar a las tropas españolas empuñadas, en aquella zona del Protectorado de Marruecos, en combates contra los rifeños de Abd-el-Krim. Asimismo efectuó varios viajes a Inglaterra, muy posiblemente transportando carbón.

En los años 1921 a 1923 consta su utilización en el transporte de inmigrantes españoles e italianos a Estados Unidos. Realizó un mínimo de seis viajes entre puertos españoles e italianos hasta el puerto de Nueva York. La información la hemos rastreado en las bases de datos de la Ellis Island Foundation, Inc. Los detalles sobre estos viajes se han incluido en la tabla 3.

La isla de Ellis está situada en la parte inferior de la bahía de Nueva York y en ella estuvieron, entre 1892 y 1954, las instalaciones de inmigración dedica-

das a la acogida de todas aquellas personas que viajaban por mar a EE.UU. con la intención de instalarse en aquel país. En las bases de datos de la Ellis Island Foundation, Inc. se recoge la relación de barcos que allí llegaron y los nombres de los inmigrantes que transportaban.

En 1927 fue fletado por la Compañía Trasatlántica, para la que realizó una serie de viajes entre puertos españoles y de Estados Unidos, complementando la capacidad de carga de los servicios regulares de la compañía. En uno de los viajes sufrió un abordaje con otro buque dentro del puerto de Norfolk sin que parezca que los daños fueran importantes.

También en el año 1927, ante una importante huelga de los mineros de Gales, el gobierno inglés fletó varios buques para importar carbón norteamericano desde el puerto de Newport News, a fin de paliar los efectos del paro sobre la población, la industria y la navegación. Como nota curiosa, reseñemos que uno de los barcos fletados fue el *Ángela* (ex *River Clyde*) que de alguna forma volvía a sus orígenes.

A pesar de haber dedicado bastante tiempo a investigar el historial del buque mientras fue propiedad de Arturo Pardo Gil, no ha sido posible obtener ninguna información complementaria de las ya expuestas. Posiblemente el buque fuera vendido en 1929 como consecuencia de la Gran Depresión.

Tabla 3. Viajes del *Ángela* con emigrantes a EE.UU.

Fecha de arribada	Puertos de origen del viaje
13 de julio de 1921	Barcelona
18 de diciembre de 1922	Huelva
6 de abril de 1923	Génova y Gibraltar
3 de julio de 1923	Palermo, Barcelona, Cádiz y otros
16 de septiembre de 1923	Palermo y Barcelona
19 de diciembre de 1923	Nápoles y Palermo
FUENTE: Bases de datos de la Ellis Island Foundation, Inc.	

En España. Gumersindo Junquera Blanco

El *Ángela* fue vendido el 7 de diciembre de 1928 por la cantidad de 600.000 pesetas al armador gijonés Gumersindo Junquera Blanco. Conservó su nombre y la matrícula de Santander hasta el 19 de marzo de 1929, en que se trasladó a Gijón. En 1931 cambió su nombre por el de *Maruja* y *Aurora*, que conservaría el resto de su vida.

Gumersindo Junquera Blanco comenzó su actividad en el sector del transporte naval a partir de 1918 como consignatario de buques, agente de aduanas y con negocio de estiba, todo ello en las instalaciones portuarias de Gijón. Su negocio estaba centrado en los transportes de mineral, hierro y carbón, segmento que conocía bien por ser ingeniero de minas y haber trabajado en diversas empresas asturianas de ese sector. En 1925 comenzó con el flete de

barcos de otras navieras para llevar a cabo los transportes. En los años 1928 y 1929 el naviero adquirió cinco vapores, todos ellos de construcción inglesa y con un número de años en sus cuadernas muy elevado, tres de ellos estaban próximos a los cuarenta años de vida, y el menos veterano, nuestro conocido *Maruja y Aurora*, frisaba los veinticinco.

En la tabla 4 se incluye la relación de todos los buques que pertenecieron a la naviera Gumersindo Junquera Blanco desde su creación hasta 1970. A la vista de este cuadro se puede afirmar sin temor a error que, en el momento de comenzar la Guerra Civil, el naviero disponía tan solo de dos vapores: el *Maruja y Aurora* que nos ocupa y el *Luis Adaro* (8).

En 1948 la empresa cambió su denominación por la de Gumersindo Junquera Blanco, S.A. En la actualidad continúa su actividad como G. Junquera Marítima, S.L., centrando su actividad sobre todo en los puertos de Gijón-El Musel y Avilés, donde actúa con distintas empresas como consignatarios, almacenistas, estibadores, armadores, fletadores y operadores de buques cargueros, armadores de remolcadores de puerto y altura, suministro de combustibles y operación de una pontona para transportes especiales.

Al comenzar la Guerra Civil, el *Maruja y Aurora* se encontraba amarrado en el puerto de El Musel. El 10 de octubre de 1936 el Gobierno General de Asturias y León, cuya presidencia ocupaba el sindicalista y político socialista Belarmino Tomás, ordenó la incautación de los buques propiedad de los armadores con sede en Asturias. En otro punto de este trabajo se incluye el texto del decreto de incautación, donde se cita al buque que nos ocupa. Hay que

Tabla 4. Buques de la naviera de Gumersindo Junquera Blanco

Buques	Astillero	Ton.	Const.	Adq.	Fecha de baja y causas
<i>Luis Adaro</i>	Richardson, Duck & Company (Stockton on Tees).	3.400 tons dw	1888	1928	Naufragado en el canal del puerto de Pasajes el 2 de febrero de 1946
<i>María Adaro</i>	T. Turnbull & Son (Whitby).	3.650 tons dw	1891	1928	Embarrancado el 22 de septiembre de 1933 el cabo San Adrián (La Coruña). Pérdida total.
<i>María Celina</i>	Joseph L. Thompson & Sons (Sunderland).	3.560 tons dw	1889	1928	Embarrancado el 25 de diciembre de 1931 en el cabo Perros (Almería). Terminado de desguazar 20 de octubre de 1933.
<i>Maruja y Aurora</i>	Rusell & Company (Glasgow).	6.400 tons dw	1905	1929	Desguazado en San Juan de Nieva (Avilés, Asturias) en 1966.
<i>Gumersindo Junquera</i>	Swan Hunter Limited (Newcastle).	5.832 tons dw	1896	1929	Embarrancado y hundido en el Cantábrico el 19 de mayo de 1935.
<i>Simancas</i>	Joseph L. Thompson & Sons (Sunderland).	4.500 tons dw	1892	1943	Comenzado su desguace en El Musel el 27 de octubre de 1967.
<i>El Molinón</i>	Juliana Constructora Gijonesa, S.A. (Gijón).	3.314 tons dw	1966	1966	Naufragó, por corrimiento de la carga, frente al cabo San Vicente (Portugal) el 17 de enero de 1970.

(8) Se encontraba en el puerto de Sevilla el 18 de julio de 1936. Utilizado como transporte por el bando republicano, fue capturado por el crucero *Almirante Cervera* el 9 de septiembre de 1937, a 18 millas del cabo Peñas, cuando transportaba un millar de evacuados. Conducido a Ribadeo, fue posteriormente utilizado como transporte por el bando nacional.

hacer notar que en la naviera Gumersindo Junquera incluye cuatro barcos: *Maruja* y *Aurora*, *Luis Adaro*, *Orueta e Ibrán e Inocencio Figaredo*. Como se puede deducir del análisis de los datos de la tabla de la flota Junquera, los dos vapores citados en último lugar no pertenecían a esa casa armadora. No parece que el Gobierno General de Asturias y León fuera muy cuidadoso con el contenido de sus decretos. Cabe la posibilidad de que en ese momento, aún siendo propiedad de otras navieras, los buques estuvieran fletados por Gumersindo Junquera.

Desde el momento de su incautación, el *Maruja* y *Aurora* fue utilizado como transporte de tropas y buque de carga entre los puertos de la cornisa cantábrica pertenecientes al bando republicano.

El 27 de agosto de 1937 el buque se dirigía de Gijón a Santander transportando a un grupo de guardias de asalto que debía colaborar en la defensa de esa ciudad o, quizá más probablemente, controlar la retirada de la misma. También debía asistir en las labores de transporte de refugiados. Al entrar en ese puerto de madrugada y fondear en la rada, se le aproximó la motora *Caritas*, perteneciente a las flotillas auxiliares de patrulleros y rastreadores de minas de la Marina nacional, la cual le indicó que la ciudad y el puerto hacía ya veintidós horas que habían sido ocupados (9). De inmediato el buque se rindió con las fuerzas que transportaba.

Tras su captura, el buque cambió su bandera y siguió llevando a cabo las mismas tareas que antes, pero a favor del bando nacional y entre puertos bajo su control. Además de su tripulación civil, se nombró un comandante militar, responsabilidad que recayó en el teniente de navío José María Mena y Ruiz del Portal, y se le dotó de una guardia militar formada por ocho infantes de Marina.

El 21 de octubre de 1937 las columnas navarras acometían los últimos ataques sobre Gijón. En la mar, las fuerzas navales del bando nacional apoyaban las acciones en tierra y controlaban los buques que zarpaban con refugiados del puerto.

Simultáneamente, el *Maruja* y *Aurora* había salido casi en lastre del puerto de Santander con destino a Ferrol. Al cruzar frente a la costa de Gijón, pocas horas antes de la rendición de la ciudad, observó cómo huían de aquel puerto varios barcos mercantes. Se dirigió al primero de ellos, que resultó ser el *J. Bustamante*, un pequeño vapor dependiente de la corporación de prácticos de Santander, que con 56 refugiados escapaba del puerto de Gijón, capturándolo e informando de la situación, a las 08:00 horas, mediante un radiograma dirigido al crucero *Almirante Cervera*.

Enseguida se avistó un segundo vapor. Se consideró que se acercaba en actitud hostil y los refugiados del *J. Bustamante* avisaron de que estaba armado con ametralladoras. En previsión de problemas, el *Maruja* y *Aurora* envió un segundo radiograma al crucero *Almirante Cervera* avisando de que todo su armamento estaba formado por ocho fusiles y que podía precisar ayuda.

(9) Santander fue ocupado por las fuerzas del bando nacional a mediodía del 26 de agosto de 1937.

Cuando el crucero llegó a la zona, a las 13:30; encontró al *Maruja* y *Aurora* 38 millas al norte de Llanes. Lo sobrevolaba un hidroavión Dornier que había venido en su ayuda. El segundo vapor ya había sido capturado y con ayuda del *Bustamante* se estaba procediendo al transbordo de los refugiados. Se trataba del costero *Margarita* (10), que huía de Gijón hacia Burdeos con 431 personas, muchas de ellas milicianos que todavía portaban su armamento.

Casi mientras se desarrollaban estos hechos, a primera hora de la tarde del 21 de octubre de 1937, las columnas navarras comenzaron a entrar en Gijón.

Tras la captura, el *Maruja* y *Aurora* transbordó a todos los refugiados y prisioneros, y siguiendo órdenes del comandante del crucero *Almirante Cervera*, capitán de navío Manuel Moréu, el 22 de octubre convoyó al *J. Bustamante* al puerto de Santoña y al *Margarita* hasta Santander.

Cabe la discusión sobre si la actuación del teniente de navío José María Mena

Tabla 5. Capturas del *Maruja* y *Aurora* el 27 de agosto de 1937

Buque	Tipo	Prisioneros
<i>J. Bustamante</i>	Remolcador	56
<i>Margarita</i>	Carguero	431
		Total: 487

y Ruiz del Portal con el *Maruja* y *Aurora* constituye una acción más allá del deber o un incumplimiento de las órdenes que tenía, haciendo correr al buque del que era comandante militar un riesgo innecesario. Por un lado, las flotillas de buques de patrulla de la marina del bando nacional ya vigilaban la costa, para evitar la huida de barcos y embarcaciones con refugiados y milicianos. Hay que considerar que el número de buques de guerra en el bloqueo del puerto de Gijón y de la costa de Asturias era muy bajo. Las tareas de vigilancia se desarrollaban en su mayor parte por pequeñas unidades de origen civil, pesqueros principalmente, armadas y adaptadas para complementar la acción de las unidades regulares de la Armada que habían quedado en el bando nacional. Por otro lado, a tenor de los partes de operaciones no parece que el *Bustamante* y el *Margarita* estuvieran siendo objeto de persecución por las unidades auxiliares citadas. Posiblemente hubieran escapado de su acción. Queda para el lector opinar, aquí sólo se exponen los hechos y cada cual es libre de, sobre ellos, hacer su propia interpretación.

Aparte de estas «acciones navales», el *Maruja* y *Aurora* fue utilizado como transporte entre puertos del norte de España, resultando muy útil su labor mientras las fuerzas del bando nacional no consiguieron la ocupación de todo el territorio asturiano, último reducto republicano en ser integrado en la zona nacional en esa parte de España. Volvemos a encontrar a nuestro buque el 27 de octubre de 1937 en el Cantábrico, transportando tropas hasta Bilbao convoyado por el minador *Vulcano*. Además, de acuerdo con la docu-

(10) *Margarita*: ex-*Anselmi*, ex-*Machrie*, de 510 toneladas. Buque costero con dos bodegas. Pertenecía a la naviera Ángel Álvarez, con sede en Avilés.

mentación examinada, nos consta que durante el período bélico realizó varios viajes entre Gijón y Pasajes. Su labor se centró en el transporte de tropas y cargas.

Según algunas fuentes, el buque fue utilizado como base flotante de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques en los trabajos de salvamento del destructor *Císcar* en el puerto de El Musel. En relación con este punto hay que resaltar que en el libro *Comisión de la Armada para Salvamento de Buques*, editado por el Estado Mayor de la Armada en 1941, que recoge la historia de la comisión, no se cita al *Maruja* y *Aurora* en ningún momento. Posiblemente el uso como buque base fuera ocasional.

Tras la Guerra Civil el buque fue devuelto a sus armadores, que siguieron utilizándolo en tráfico *tramp*. Es habitual encontrarlo en las páginas de las noticias marítimas de los periódicos de las ciudades costeras españolas, transportando todo tipo de cargas.

En esta época la vida del buque parece que fue bastante tranquila; sólo nos consta una actuación reseñable durante la segunda guerra mundial, cuando en 1940 rescató a tres aviadores ingleses cuyo aparato había sido derribado sobre el mar, acción que supuso al barco y a su dotación una distinción del gobierno británico. Juan Carlos Salgado, en su libro *Alas, hélices y botas*, relata que el 16 de agosto de 1943, por incendio de uno de sus motores, tuvo que amarrar frente a Oporto un avión de transporte Halifax. Llevaba a remolque un planeador Horsa que también cayó al mar. Tras ocho horas a flote, cinco de los seis tripulantes del avión y los dos del planeador fueron rescatados por el *Maruja* y *Aurora*, que los desembarcó en Bilbao tres días más tarde. No nos consta si se trata de dos salvamentos distintos, ya que no coinciden casi ninguno de los datos básicos (fecha, número de personas salvadas, el planeador, etc.) o si hay errores en los datos básicos (fecha, número de personas salvadas, el planeador, etc) o si hay errores en los datos del citado en primer lugar, tratándose de la misma acción.

En el tiempo que sirvió en la naviera Junquera, el barco tenía el casco pintado de color negro con las superestructuras en color blanco y la chimenea también negra portando a mitad de la misma una banda blanca con la divisa de la empresa.

Cuando, en 1965, la naviera Junquera tomó la decisión de deshacerse del buque, vendiéndolo para el desguace, en el Reino Unido comenzó una suscripción popular para intentar comprarlo y convertirlo en museo. El precio que se fijó, no muy alto para la época, fue 6.500 libras esterlinas. La idea era fondearlo en el Támesis con una exposición sobre el desembarco en Gallípoli. Hay que considerar que eran fechas próximas al quincuagésimo aniversario de aquella acción militar de la Primera Guerra Mundial. Lamentablemente la respuesta popular no fue suficiente y tampoco existió apoyo por parte de organismos oficiales. La dificultad real no era obtener el dinero para la compra del buque, fácilmente alcanzable, el problema principal era el coste de la puesta a punto de un barco con más de sesenta años y los gastos de mantenimiento para su conservación.

Ante la falta de respuesta por parte de los ingleses, la Junquera procedió a la venta del buque a la sociedad Desguaces y Salvamentos, S.A., situada en San Juan de Nieva, en la ría de Avilés, que comenzó el despiece del buque el 15 de marzo de 1966.

Dos anécdotas

No podemos terminar este trabajo sin comentar dos anécdotas. En 1936 el buque de pasaje *Lancastria*, de la compañía Cunard, volvía a Inglaterra tras un viaje a los Dardanelos y Gallípoli transportando a antiguos combatientes de aquellas campañas. Se cumplía el vigésimo aniversario del final de los combates en aquella parte del Mediterráneo. A bordo del trasatlántico viajaban numerosos veteranos, entre los que se encontraban Roger Keyes, jefe del estado mayor de la escuadra del mediterráneo en aquellas acciones, y varios altos oficiales del ejército.

Al aproximarse al estrecho de Gibraltar, el capitán del *Lancastria* avisó a los pasajeros de que se les acercaba navegando de vuelta encontrada el vapor español *Maruja y Aurora*. Debió de realizarse algún contacto vía TSH, puesto que los dos buques maniobraron para aproximarse, pasando lentamente uno al lado del otro.

No parece necesario expresar la emoción que pudieron sentir, al ver al viejo carbonero, los pasajeros del *Lancastria*, muchos de ellos veteranos de la acción en la playa V de Gallípoli con el *River Clyde*. Tras saludarse con las banderas, ambos buques siguieron sus rumbos dejando, posiblemente, una fuerte impresión en parte de los pasajeros del *Lancastria*.

La segunda anécdota es un tanto triste. En el Reino Unido existe la creencia de que el *River Clyde* no se encuentra en las aguas del Támesis porque España se negó a venderlo por unas poco claras razones de venganza ultramontana. Se han comentado anteriormente las causas por las que no se adquirió el buque a la naviera Junquera y creemos que no es preciso repetir las. Es lamentable seguir encontrando esta hipótesis en las obras pretendidamente serias de algunos autores ingleses.

El commander Edward Unwin

Edward Unwin nació el 20 de abril de 1864 en Fawley (Inglaterra). A los 16 años comenzó a navegar en los clíperes de la compañía Donald Currie, los famosos *castle*, para posteriormente pasar a otra de las principales navieras inglesas, la P & O (Peninsular and Oriental) ya con buques propulsados a vapor. En conjunto estuvo unos quince años entre las dos compañías.

Se unió a la *Royal Navy* (*Royal Naval Reserve*, RNR, Real Reserva Naval) el 16 de octubre de 1895 recibiendo formación específica en el HMS *Conway*.

Tras su estancia en el buque escuela, se le otorgó la graduación *lieutenant* (11). Sirvió en diversos buques en la costa africana, en la campaña de Benín (1897-1900) y en la segunda parte de la Guerra de los Bóers (1899-1902). En 1903 fue ascendido a *lieutenant commander* (12) y en 1909 se retiró de la Royal Navy con el grado de *commander*. Posiblemente fuera en el periodo entre 1909 y 1914 cuando sirvió en la Marina de Egipto, que nutría sus cuadros de mando con oficiales procedentes del Reino Unido.

Dado que pertenecía a la Royal Naval Reserve, Unwin fue movilizado al comienzo de la guerra, siendo nombrado el 29 julio de 1914 oficial de carbones de la Home Fleet, integrado en el estado mayor del almirante Jellicoe, y embarcado en el acorazado HMS *Iron Duke*. Este puesto, en apariencia meramente administrativo, revestía una gran importancia, puesto que gestionaba los suministros de combustible de todos los buques asignados a la Home Fleet y a él estaban sujetos los depósitos de carbón en los puertos y bases, así como los barcos carboneros para el abastecimiento en los fondeaderos.

En febrero de 1915 el capitán de fragata Unwin asumió el mando del HMS *Hussar* (13). Este buque, un cañonero torpedero perteneciente a la clase Dryad de la Royal Navy, fue utilizado en el Mediterráneo para posteriormente ser asignado a tareas de protección de pescas. En 1907 se convirtió en yate y buque de servicio (*dispacht vessel*) para el almirante de la Royal Navy en el Mediterráneo. Dadas las necesidades de la guerra, y teniendo en cuenta que los cañoneros torpederos eran un tipo de barco ya anticuado, en 1914 fue modificado como dragaminas. El capitán de fragata Edward Unwin tomó el mando del HMS *Hussar* en febrero de 1915, actuando en los combates librados en los Dardanelos. Cuando Unwin asumió el mando del *River Clyde*, para la operación anfibia de Gallípoli, parte de la dotación del cañonero pasó a servir con él en el nuevo buque. Dado que el desembarco ya se ha descrito anteriormente, lo omitimos en esta semblanza.

Tras la acción de Sedd-el-Bahr hay datos que indican que estuvo embarcado, posiblemente como primer oficial, en el crucero protegido HMS *Endymion*, de 7.700 toneladas de desplazamiento, perteneciente a la escuadra que apoyaba las cabezas de playa del cabo Helles.

En el mes de agosto de 1915 los ingleses organizaron un nuevo desembarco, esta vez en la bahía de Suvla, también en Gallípoli, dirigido a aliviar la presión sobre las otras cabezas de playa de la península. Unwin asumió el mando de las embarcaciones de desembarco de los tipos X-Lighter y K-Ligh-

(11) *Lieutenant*: Teniente de navío.

(12) *Lieutenant commander*: Capitán de corbeta.

(13) Botado en 1894 en el arsenal de Devenport, desplazaba 1.040 toneladas, con una eslora de 80 metros. Estaba propulsado por dos máquinas alternativas con cilindros verticales de triple expansión, con dos hélices, que le permitían alcanzar una velocidad algo superior a los 18 nudos. Estaba armado con un cañón de 120 mm y otros de menor calibre, así como con cinco tubos lanzatorpedos de 457mm. Desguazado en 1921.

ter (14), conocidas con el mote de «beetles» (15). En la cabeza de playa de Suvla el commander Unwin ocupó el puesto de *naval transport officer*, gestionando el transporte de suministros y personas. Se mantuvo en él hasta que esa cabeza de puente fue abandonada en diciembre de 1915. Evacuado en la última embarcación que salió de la playa, Unwin tuvo que lanzarse al agua para rescatar a un soldado que había caído por la borda.

En 1916 Edwin Unwin fue nombrado comandante del crucero HMS *Amethyst*, y el 6 de mayo de ese año partió con él desde Gibraltar hacia el sur del Atlántico, asignado al escuadrón naval que patrullaba las aguas de América del Sur ante posibles *raids* de cruceros auxiliares alemanes. Estuvo poco tiempo al mando del buque, puesto que el 23 de noviembre del mismo año cedía el mando estando fondeado en Viçosa Reef, frente a la costa de Brasil. El HMS *Amethyst* (16) era un crucero protegido de tercera clase perteneciente a la clase Topaz de la Royal Navy. Fue el primer buque de cierto tamaño con propulsión mediante turbinas de vapor, que hasta ese momento se habían utilizado como máximo en buques de tamaño destructor. Durante la primera guerra mundial sirvió en el Mediterráneo, los Dardanelos y Gallípoli, para posteriormente pasar, como ya hemos citado, al Atlántico sur.

Como capitán de navío, en enero de 1917, Unwin fue nombrado PNTD (Principal Naval Transport Officer) en Egipto, y en enero de 1919, de la zona este del Mediterráneo, ya con el rango de comodoro (*commodore*). Tras retirarse de la Royal Navy, Unwin falleció en su hogar en Hindhead, a los ochenta y seis años de edad, el 19 de abril de 1950 y está enterrado en el cementerio parroquial de la iglesia de Saint Luke, en Greyshott (Surrey).

Edward Unwin recibió varias recompensas y medallas, algunas de ellas anteriores a la Gran Guerra, pero tras la acción en la playa V de Gallípoli los honores se multiplicaron. Sus principales condecoraciones fueron: CB (Companion, Muy Honorable Orden del Baño), CMG (Companion, Muy Distinguida Orden de St Michael & St George), Medalla de África del Este y del Oeste. Benin 1897 (1887-1900), Medalla de la Reina. Campaña de África del Sur (1899-1902), Cruz Victoria (17), Estrella 1914-1915, Medalla Británica de Guerra (1914-20), Medalla de la Victoria (1914-1919), Caballero de la Legión de Honor (Francia) y Orden del Nilo de 3.^a clase (Egipto).

(14) Volvemos a recordar que algunas de estas embarcaciones fueron utilizadas posteriormente por la Armada en el desembarco de Alhucemas.

(15) *Beetle*: Escarabajo.

(16) Botado en 1904 en la factoría de Elswick Naval Work, desplazaba 3.000 toneladas con una eslora de 110 metros. Lo propulsaban tres turbinas Parsons con tres hélices que le permitían alcanzar una velocidad algo superior a los 22 nudos. Estaba armado con 12 cañones de 101,6mm y dos tubos lanzatorpedos de 457. Desguazado en 1920.

(17) La más prestigiosa recompensa del Reino Unido al valor demostrado frente al enemigo.

Anexo

**DECRETO DE INCAUTACIÓN DE BIENES DE LA ASOCIACIÓN
DE ARMADORES DE ASTURIAS**

Gobierno General de Asturias y León

Departamento Provincial de Marina Mercante y Pesca

Decretada por el Gobierno General de Asturias y León las incautaciones de todos los bienes pertenecientes a la Asociación de Armadores de Asturias, este Departamento de Marina Mercante y Pesca viene a disponer lo siguiente:

Artículo primero.- Se procede por este Departamento a la incautación de los buques que a continuación se relacionan, propiedad de los armadores que también se citan:

Armadores	Buques
Antonio Suardiáz	<i>Cervantes, Melchuca, Capricho, F. Goya, Zuloaga, Don Quijote de la Mancha, Sancho Panza, Mariano Benlliure.</i>
Joaquín Velasco Martín	<i>Mina Carrio, Mina Piquera, Mina Sorriego, Mina Coto.</i>
Sdad. Metal. Duro Felguera	<i>Sama, Llodio, Sotón, Ciaño y Valentín Ruiz Senén.</i>
Gumersindo Junquera	<i>Marija y Aurora, Luis Adaro, Orueta e Ibrán, Inocencio Figaredo.</i>
Ángel Álvarez (S. en C.)	<i>Covadonga, Lolina, Margarita, Porcía.</i>
Naviera Gijonesa	<i>Naranco y San Tirso.</i>
Fábrica Moreda	<i>Asunción.</i>
Amador Varela	<i>Amador.</i>
Fábrica de Mieres	<i>Mont Seny y Mieres.</i>
José Restegui	<i>María Amalia.</i>
Vicente Trelles	<i>Anciola nº 3.</i>
José Patac	<i>Electra.</i>
Nicanor Noval Hevia	<i>Concepción Hevia.</i>
Desiderio Martín	<i>Sebastián Martín.</i>
Antonio T. Vega	<i>San Eduardo y San Antonio.</i>
Viuda de López de Haro	<i>Gaditano y Auxiliar nº 2.</i>
Federico G. Fierro	<i>Monchu y Bodón.</i>
Vasco Asturiana	<i>José Tartiere, Santiago López y Antonio Satrústegui.</i>
Victoriano Fernández	<i>Caruso.</i>
Concepción Alas Pumarino	<i>Luis Caso de los Cobos</i>
David Fernández Flórez	<i>Belarmina.</i>
Sergio Suárez Fernández	<i>Asturias.</i>
José Fernández Suárez	<i>Fortunata.</i>
José Fernández Menéndez	<i>J.F.M.</i>
Antonio Martínez Alea	<i>Marina M.</i>
Gregorio Fernández	<i>Martínez Barrio.</i>

Artículo segundo.- Por el Departamento de Hacienda y con la cooperación de los peritos de este Departamento de Marina y Pesca, se procederá a la valoración de los buques que antes se relacionan.

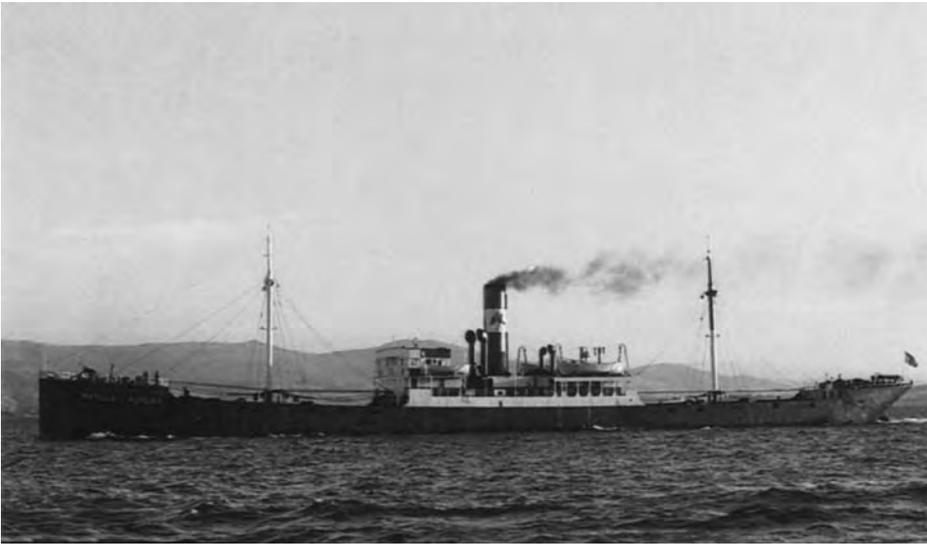
Artículo tercero.- Corriendo a cargo de este Departamento la atención, fletamento, etc., de los buques incautados, cesan en sus funciones los consignatarios.

Dado en Gijón, a 10 de octubre de 1936.

El director general del Departamento, E. Vázquez.

El gobernador general, Belarmino Tomás

Fotografías



El *Maruja y Aurora*. (Foto: Teo Dietrich).



El *Anselmi*. (Foto: Fernando Estrañi).

Bibliografía

- Autoridad Portuaria de Gijón: *Puerto de Gijón en la Guerra Civil*. Lunwerg Editores. Barcelona, 2004
- BURT, R.A.: *British Battleships 1889-1904*. Arms and Armour Press. Londres, 1988.
- BUSTO Y MANDALUNIZ, Luis María del: *Un siglo con la Marina Mercante*, t. II. Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante. Bilbao, 2010.
- EVANS, Michel: *Amphibious Operations. The projection of Sea Power Ashore*. Brassey's. Londres, 1990.
- Estado Mayor de la Armada: *Comisión de la Armada para Salvamento de Buques*. Estado Mayor de la Armada. Barcelona, 1941.
- GARDINER, Robert (ed.): *The eclipse of the Big Gun. The Warships 1906-1945. Conway's History of the Ship*. Conway Maritime Press. Londres, 1992.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*. Librería Editorial San Martín. Madrid, 1977.
- : *La Marina Cántabra*. Vol. III: *Desde el vapor*. Diputación Provincial de Santander. Santander, 1968.
- KEYES, Roger: *Des Bancs de Flandre aux Dardanelles*. Éditions de la Nouvelle Revue Critique. París, 1936.
- : *La Guerra Anfibia*. Editorial Naval. Madrid, 1945.
- MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando, y MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Salvador: *La Guerra silenciosa y silenciada. Historia de la Campaña Naval durante la Guerra 1936-39*. Volumen II. Edición de los autores. Madrid, 1998.
- MOOREHEAD, Alan: *Gallipoli*. Inédita Editores. Barcelona, 2010.
- POLMAR, Norman y MERSKY, Peter B.: *Amphibious Warfare. An Illustrated History*. Blandford Press. Londres, 1988.
- PRESTON, Antony: *Battleship of World War I*. Galahad Books. Nueva York, 1972

LA ESTACIÓN NAVAL DE GUINEA Y EL GOBIERNO DE LOS BRIGADIERES

José CERVERA PERY
General Auditor (R)

Una difícil consolidación

Tras la frustrada expedición Lerena (1843), que debía hacer valer los derechos de soberanía española en Fernando Poo, después de haber sido rechazados ante la indignación popular, el disparatado proyecto de venta de la colonia, se organiza otra bajo el mando militar del capitán de fragata Nicolás de Manterola (1845) y la dirección política y administrativa del cónsul español en Sierra Leona. Tampoco logró los objetivos deseados de asentamiento y consolidación, y habrá que esperarse para ello hasta 1859, cuando, con la llegada a la isla del capitán de fragata Carlos Chacón Michelena, se abre ya una serie ininterrumpida de gobernadores que van a regir en épocas de mayor o menor fortuna los destinos de la Guinea Española.

De aquí en adelante se abre un período ingrato que corresponde a la época más árida de la colonización, de amargos resultados o de experiencias desconsoladoras; un tiempo oscuro sin grandes glorias ni graves tragedias que aportar, pero donde hay que seguir el camino emprendido y en el que no han de faltar esperanzas y desilusiones, estacionamiento, interrupciones y retrocesos. Lógico es que en estas incómodas perspectivas la acción de la Marina como gestora de una incipiente colonización de aquellos territorios tropicales no tenga el relieve o proyección deseada. Serán, por tanto, años ingratos y difíciles en la búsqueda de la consolidación. La continuidad histórica de la presencia española en Guinea parece haberse logrado con el mandato del gobernador Chacón y la aplicación de sus primeras disposiciones. La sucesión en el ámbito gubernamental no ha de interrumpirse, pero a veces costará tanto y tan ímprobos esfuerzos mantener esta ligazón que el desaliento y el desánimo cunden y se apoderan de las voluntades más ilusionadas. Un nuevo giro de la política colonial propicia el relevo del marino Chacón por el brigadier José de la Gándara, quien, llegado a Fernando Poo a bordo de la goleta *Ferrolana*, asume el mando superior de las posesiones, mientras que el teniente de navío Ignacio García de Tudela, comandante de la goleta *Santa Teresa*, se hace cargo de la Estación Naval, siendo por tanto dicho barco el primer navío español que inicia la serie de estos adelantos centinelas que tanta historia hicieron (1).

(1) La abundante documentación que se conserva en el Archivo Histórico de la Armada de El Viso del Marqués es una fuente de primera mano para seguir las vicisitudes, en muchos casos admirables, de estos pequeños barcos, que soportaron sobre sus quillas todo el peso de una misión histórica.

Comienza entonces el gobierno de los brigadieres, que va a durar hasta 1869, ya que, tras la llamada «revolución gloriosa» del año anterior, se proclama un nuevo estatuto para los territorios. Diez años repartidos entre los gobernadores De la Gándara, López Ayllón, Gómez de Barreda y Souza Gallardo. Diez años en los que parece que la Marina va a quedar relegada a un segundo plano, aunque bien pronto se ha de ver que no es así, pues incluso en el primer mandato militar el brigadier De la Gándara eleva en 1861 una memoria al Ministerio de Ultramar en la que subraya la conveniencia de que la autoridad de gobernador y de comandante de la Estación Naval sean ejercidas por una misma persona, para obviar dificultades de mando y vencer obstáculos que frecuentemente crean embarazos perjudiciales al servicio (2).

La Estación Naval y sus precariedades

Diez años son, por tanto, los que, junto al gobierno honestamente ejercido por los brigadieres, permanecen hombres y buques de la Estación Naval en actitud subordinada, lealmente colaboradora y esforzadamente disciplinada. Pero ¿hubo realmente Estación Naval en Fernando Poo tal y como la preveía el estatuto orgánico de 1858 y alegremente vaticinaba la entusiasta *Crónica Naval*, que dirigía el marino Lasso de la Vega? Si se consultan los legajos del Archivo Histórico de la Armada relativos a las operaciones y estado de los buques en la Estación Naval fernandina durante la citada década, se verá que la fragata *Isabel II* bien pronto queda convertida en pontón, e igual suerte seguirá la *Perla*, que arriba a Santa Isabel transportando víveres y en la que son alojados los deportados políticos conducidos por la urca *Marigalante*. Su hermana, la *Santa María*, ha de ser habilitada como hospital al resultar insuficiente el emplazado en tierra. Las goletas *Ceres* y *Wad Ras* y el bergantín goleta *Constitución* desempeñan eficazmente activas comisiones, y a ellas se unirán en adiciones o relevos a lo largo de todos estos años las de igual clase *Caridad*, *Consuelo*, *Edetana* y *Concordia*, la urca *Pinta* y el bergantín *Alsedo*, convertido después igualmente en pontón. Pero de todos modos nunca se cumplió con efectividad plena lo informado al Ministerio de Ultramar por la Dirección de Armamentos del Ministerio de Marina, a efectos de la confección de presupuesto de que los buques destinados en aquella estación fueran dos fragatas pontón, un bergantín goleta de seis cañones, una goleta de hélice con 60 caballos y un vapor transporte de 120.

(2) Textualmente, la citada memoria, en uno de sus párrafos, expone: «La autoridad del Gobernador y Comandante de la Estación Naval debe ejercerla una misma persona. No hay mejor medio de obviar las dificultades de mando y vencer obstáculos que nacen del espíritu de cuerpo de los Institutos especiales que muchas veces crean embarazos perjudiciales a la convivencia del servicio a pretexto de la inviolabilidad de los arcanos de la ciencia velada a los profanos». A pesar de su retórica algo pedante, se trata del primer informe completo y sobre el terreno que existe de la neófita colonia. En su primer año de mandato, De la Gándara ya veía claro los inconvenientes de una duplicidad de mando y reclamaba para la Marina el papel que le correspondía. Tardaría todavía nueve años en alcanzar la efectividad deseada.

Nombres que hicieron historia

La Estación Naval asocia a esos años apellidos destacados, como los de García de Tudela, Francisco de Paula Navarro, Salvador y Francisco Moreno Eliza —entronque de una ilustre descendencia de marinos—, Andrés de Tosta, Luis Martínez de Arce, Ignacio Pintado, José María Tuero, Juan Martínez Illescas, Juan Flores Zanosa y Rafael Alonso Sanjurjo. Ninguno de ellos podrá escapar a la memoria de la gratitud patria. Ya las primeras víctimas de las fiebres, la disentería y demás dolencias del rigor climático avalan las iniciales páginas de este diario de navegación, signado con la dignidad y el esfuerzo, tan anónimo a veces, de quienes lo redactaron.

Ingrata y ardua tarea la de estos hombres y estos barcos, por la amplitud de menesteres encomendados y la escasez de medios para su desempeño. Lejos del ámbito oficial y del alcance de cualquier disposición protectora; atrasados siempre en los pagos de las consignaciones y presupuestos y sin ver un solo sueldo en muchos meses, en lucha contra la insalubridad, las epidemias, el aislamiento... La mínima y desasistida, casi olvidada, Estación Naval del golfo de Guinea habrá de hacer frente durante todos los años de este ciclo a las mayores estrecheces y sacrificios para poder subsistir y mantenerse siquiera dignamente. Los pequeños y no siempre bien acondicionados barcos habrán de atender a todo y ser empleados en los más dispares cometidos, sirviendo de depósito de víveres, de enfermería, de almacén de pertrechos y de alojamiento de convalecientes en demanda de zonas de mayor salubridad. Han de habilitar compartimientos y sollados para el alojamiento de tropas, colonos y deportados políticos. Sus máquinas jadearán a forzado ritmo en el desempeño de los servicios de vigilancia para la protección de un incipiente comercio que ha de tardar en fructificar; para el transporte de los necesarios y no siempre abundantes avituallamientos, medicinas y pertrechos a las más lejanas zonas de la isla y enclaves continentales; para el adiestramiento de las dotaciones en la práctica de ejercicios militares y marinos, y todavía se buscará tiempo para la hidrografía, con el levantamiento de las primeras cartas y mapas de un desconocido litoral. Las comisiones que continuamente se suceden, directamente encomendadas por el gobernador militar del territorio, se cumplen disciplinadamente y no pocas de ellas son dignas de destacarse por cómo se produjeron y cuánto significaron.

Echar una mano a Inglaterra y Francia

Así como suena, y aunque cueste trabajo creerlo. El conocimiento de algunas de estas interesantes comisiones nos dará cuenta de ello. Por ironías del destino, la primera vez que los cañones de un buque español resuenan en aquellas aguas en convincente ejercicio de autoridad, lo hacen para prestar un buen servicio a Inglaterra, la cual no se ha distinguido ni por su afecto ni por su colaboración en aquellas aguas. A requerimiento del cónsul inglés en

Camerún, que también lo era en Fernando Poo, la goleta *Santa Teresa*, al mando del teniente de navío García de Tudela, fue la encargada de dirimir un pleito entre los reyezuelos Akwa y Bell, ya que el primero de ellos, con insolencia y algo más, había puesto en serio apuro el pabellón inglés en sus dominios. El todavía gobernador español en Fernando Poo Carlos Chacón dictó la orden de operaciones y, tras la intimidación a los litigantes, el alférez de navío Martínez Perry consiguió como trofeo la bandera del levantisco reyezuelo, que claudicó y al que los marinos españoles le exigieron el cumplimiento del tratado que tenía concertado con los ingleses. Un año más tarde, en 1860, es la *Ceres* la que realiza con singular acierto la delicada comisión de hacer abandonar los Elobeyes a unos buques de guerra franceses, los cuales, rechazados en sus pretensiones de convertir en súbdito galo al rey de Corisco, Minga, con carta patente de nacionalidad española, pretenden imponerse por la fuerza en los cercanos islotes de la desembocadura del río Muni nombrando nuevo jefe a un nativo que ofrece su colaboración a Francia. En 1863, un bergantín fue saqueado ferozmente en Elebey, agravando así una serie de pequeñas raquerías que desde tiempo atrás venían sucediéndose con frecuencia. El gobernador, brigadier López Ayllón, dedicó a la represión de tan rastrero delito a la corbeta *Was Ras*, que al mando del teniente de navío Martínez de Arce castigó cumplidamente el desafuero, restableciendo el orden y la seguridad para las operaciones comerciales de los buques de cualquier pabellón que traficara en aquellas belicosas costas. Y, una vez tras otra, la diligente goleta española se presentaba rápidamente dondequiera que su presencia fuera necesaria para reparar entuertos y garantizar la pacífica libertad de navegación, de comercio o de respeto al pabellón, con lo que en estos años de sacrificado esfuerzo iba captando voluntades y afectos de los cobijados bajo el mismo. La Marina en esta década, humilde y casi inadvertida, ajena a las banderías de la metrópoli, en su escasa representación, suplida por el rápido alarde de sus movimientos, fue la más firme colaboradora de las tareas de una difícil colonización, preconizando así una mayor vinculación efectiva en la historia de la Guinea Española.

Hacia la unidad de mando

En 1861, la Dirección de Ultramar remite al Ministerio de Marina la memoria de fin de campaña, suscrita por el gobernador De la Gándara, acerca del estado y porvenir de Fernando Poo, solicitando que se informe al Almirantazgo sobre las reformas que en el mismo documento se proponen y que tienen relación con la Armada. Es de estimar por tanto que, desde el mismo arranque del gobierno de los brigadieres, su primer titular propugne la más completa preferencia de la acción marinera en Guinea sobre cualquier otra. Proposición serenamente razonada por un digno militar que antepone lealtad y patriotismo a intereses personales o a un falso orgullo de cuerpo. De la Gándara, tras la proposición de unicidad en las personas de gobernador y

jefe de la Estación Naval, insiste en el afianzamiento de ésta para que pueda ejercer una acción eficaz y cuya importancia, más que en la fuerza de sus buques, debe sustentarse en la política que se adopte y en las enérgicas instrucciones que deberán darse a sus comandantes, visto el modo ilegal que tienen los cruceros ingleses de perseguir el tráfico de negros con evidente mala fe, en perjuicio del comercio legítimo. El informe del Almirantazgo no se hace esperar y muestra su total conformidad con que el gobernador y el jefe de la Estación Naval sean una misma persona, supliendo la fuerza naval ventajosamente a la militar, con economía de vidas y dineros, porque la salud está tan asegurada en los buques como en peligro en tierra. Pero el proyectos no tendrá arraigo definitivo hasta años más tarde, cuando el más alto organismo consultivo de la nación, el Consejo de Estado, dictamine que las guarniciones y las tripulaciones de los tres buques de guerra con que la Estación Naval se halla dotada bastan para subvenir a cualquiera de las contingencias que allí puedan presentarse, y como quiera que la Armada cuenta también con sus correspondientes cuerpos sanitarios y administrativos, las necesidades públicas no quedarían desatendidas a causa de la supresión de gastos de guerra y se obtendría una importante economía de escudos. En términos claros, que la Marina cargue con todo. Pero debe señalarse que este dictamen tan terminante ha sido motivado por la redacción de otra memoria colonial: la del gobernador López Ayllón, que advierte en sus recomendaciones del frágil terreno que está pisando. Pero, siguiendo el informe del Consejo de Estado, en el documento invocado se define partidario de que en todo servicio que las fuerzas de tierra prestan a la sazón las sustituyan las de Marina, de lo que no puede temerse que resulte inconveniente alguno. Lo razona y justifica inspirándose en modelos franceses, donde el comandante de la División Naval de las costas del África occidental es el gobernador de los expresados establecimientos, asistido por el correspondiente personal subalterno, de manera que este sistema que se propone tiene, en cierto modo, a su favor el factor experiencia.

El resumen final del dictamen en sus conclusiones es también tajante. En la primera de ellas decreta que el gobierno de Fernando Poo y sus dependencias se organice de la manera que queda expuesta, reduciendo sus gastos en las proporciones que se han manifestado (3). Hay prisa por encomendar y atribuir a la Marina todas las funciones colonizadoras de gobierno y administración y, a todo ello, la Marina presta su anuencia más incondicional, pronunciándose en su informe incluso contra la abundancia de funcionarios, que en vez de resultar ventajosa es contraproducente, con una serie de razonamientos y consideraciones tan justos como desinteresados.

(3) El ejercicio económico de Fernando Poo en el año que se estudian las modificaciones por el Consejo de Estado, había sido: para Gracia y Justicia, 33.288 escudos; Guerra, 95.566; Hacienda, 21.566; Marina, 246.864; Gobernación, 34.000, y Fomento, 115.917, arrojando todos los conceptos una suma total de 547.481 escudos. En todos estos presupuestos se observaban acusadas reducciones, a excepción del consignado para Marina, ya que lógicamente muchas de las atribuciones suprimidas iban a converger en ella.

El embate es ya demasiado fuerte para el sostenimiento de un gobierno exclusivamente militar, y si bien es verdad que en cierto modo la revolución de 1868, en la que la Marina tiene un papel tan relevante, va a precipitar las cosas, no es menos evidente que la semilla había sido bien sembrada con anterioridad. Aunque no todo era ortodoxia patriótica en el contenido de las disposiciones innovadoras, la Marina queda emplazada durante un largo período de continuidad y vigencia a asumir la dura tarea de una responsabilidad histórica. A los diez años del gobierno de los brigadieres, junto a las órdenes de operaciones de los buques de la Estación Naval, se sucederán treinta y cinco años de gobernadores marinos que marcaron la dinámica de una época y de un protagonismo de primera línea. Sus semblanzas lo ponen de manifiesto. Pero esto ya es un nuevo capítulo de una vieja historia que merece ser rescatada de las cenizas del olvido.

Bibliografía

- AÑON FLOX, Luis: «La Marina y las expediciones en el reinado de Isabel II» (tesis doctoral), UNED, 1992.
- CERVERA PERY, José: *La Marina española en Guinea Ecuatorial. Sentido y grandeza de una proyección histórica*. Madrid, 1967.
- FRAILE, M.: *Legislación colonial*. Santa Isabel, 1963.

LA HISTORIA VIVIDA

José CERVERA PERY
General Auditor (R)

El viaje de Alfonso XIII en el *Juan Sebastián de Elcano*

Al final de enero de 1928, octogenario pero siempre joven, el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* prosigue sus cruceros anuales, consciente del valor de su misión docente. Por millones se cuentan las millas recorridas en sus prolongados viajes de instrucción, y su blanca silueta ha surcado todos los mares y océanos. Es una historia vivida y permanente plena de aconteceres y de encuentros.

El rey don Alfonso XIII, tan entusiasta de las cosas del mar, embarcó en el velero en su viaje inaugural, corto en tiempo y espacio pero largo en emociones compartidas. Las crónicas publicadas en los distintos periódicos de la época (entonces no había emisoras de radio ni canales de televisión) han servido de base para la redacción de esta verdadera historia vivida por el primero de los españoles.

Don Alfonso se trasladó de Sevilla a Cádiz para embarcar en este puerto en el velero, que cumplió en su viaje inaugural hasta Málaga una feliz travesía. En ambas ciudades recibió calurosos testimonios de adhesión. A su paso por San Fernando, la ciudad aparecía engalanada y el alcalde le dio la bienvenida en nombre de ella. Pero Cádiz tributó al monarca un recibimiento triunfal, y en su recorrido hasta el muelle, mientras repicaban las campanas de las iglesias, las sirenas de los buques empavesados se sumaban a las manifestaciones de entusiasmo.

Después de ser cumplimentado por las autoridades presentes en el embarcadero y de revistar la compañía del Regimiento de Cádiz que le tributó los honores reglamentarios, don Alfonso subió a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, en el que fue izado el pendón real. La dotación, formada en cubierta, fue también revistada por el rey, quien después de recorrer todas las dependencias del buque presenció desde el puente la maniobra de desatraque. El *Elcano* cambió de fondeadero, quedando en la entrada del canal, mientras el monarca, con el uniforme de capitán general de la Armada, saludaba expresivamente desde la cubierta a la multitud, que no cesaba de aclamarle.

Cuando se recibieron noticias de haber mejorado el temporal en el Estrecho, el barco salió con rumbo a Málaga haciendo uso del motor hasta alta mar, donde se alternó este sistema de propulsión con el de vela. Sobre el puente iba el rey, quien tomó el mando del buque acompañado del comandante del mismo. La batería de San Felipe disparó las salvas reglamentarias y todos los barcos del

puerto repitieron sus toques de sirenas; y la flota pesquera se situó en forma de calle, atravesándola el *Elcano*, que iba escoltado por el cañonero *Bonifaz* y el remolcador de guerra *Ferrolano*. Al cruzar el bergantín la bahía, los buques extranjeros también arriaron sus banderas, en señal de respeto a la regia presencia.

La travesía discurrió sin el menor incidente, acreditando una vez más la pericia de nuestros marinos. En el transcurso de la misma, y antes de ponerse en marcha el velero, se recibieron en el Ministerio de Marina los siguientes telegramas. «Día 18. Su Majestad el Rey, al ministro de Marina: *He embarcado en el Elcano. Estoy fondeado en bahía. Mañana si amaina el tiempo me haré a la mar. Saludos. Alfonso.* Día 19 a las 8:15. Del comandante del *Juan Sebastián de Elcano* al ministro de Marina: *Salgo a la mar rumbo al Estrecho con Su Majestad que sigue a bordo sin novedad*».

«Del *Elcano*, en la mar. Día 20 a las doce tarde. Comandante del *Elcano* al ministro de Marina: *Situado al mediodía al sureste de Málaga a veinte millas navegando a la vela con tiempo inmejorable y sin novedad a bordo. S.M. el Rey continúa muy complacido*».

Durante la travesía del buque escuela, el alcalde de Málaga dirigió al mayordomo mayor de Palacio un radiograma concebido en estos términos: «Ruego eleve a S.M. el Rey el testimonio que, como alcalde de esta ciudad expreso en nombre de ella y en el mío propio, la satisfacción de saberlo rumbo a este puerto, con el deseo de feliz término viaje y reiteración leal adhesión a su augusta persona».

Poco después, el alcalde recibía contestación al radiograma: «S.M. el Rey agradece sinceramente amable saludo que le dirige en nombre de esa ciudad y en el suyo propio, a los que corresponde muy satisfecho desembarcar en ese puerto. Calculo llegaremos entre cuatro y cinco tarde. Miranda».

Efectivamente a las cuatro y media de la tarde del día 20 entró en el puerto de Málaga el *Juan Sebastián de Elcano*, dirigiéndose al muelle de Cánovas, y allí se situó frente al embarcadero. Todos los vapores del puerto se hallaban empavesados y en el muelle se congregaban las autoridades y un numeroso público que vitoreaba al monarca, quien al saltar a tierra fue cumplimentado y saludado por las autoridades y el Ayuntamiento en pleno. Su Majestad montó en el automóvil del alcalde acompañado del duque de Miranda, siendo escoltado el coche por una sección de guardias municipales a caballo.

Don Alfonso se dirigió al hotel Príncipe de Asturias, y seguidamente cumplimentó a la princesa de Battemberg, su madre política, la cual salió al día siguiente para Algeciras con objeto de embarcar en Gibraltar rumbo a su país.

Por su parte, el monarca permaneció en Málaga igualmente hasta el día 21, en que emprendió en automóvil su regreso a Sevilla, siendo entusiásticamente despedido por toda la población. Una vez llegado a la urbe hispalense, y dando muestra de la asombrosa diligencia que le distinguía, visitó los contratorpederos italianos *Pentera* y *Nicetera*, anclados en el canal de Alfonso XII, donde las respectivas dotaciones le tributaron los honores correspondientes.

En esta visita el rey vestía el uniforme de capitán general de la Armada española.

Más tarde, se dirigió de nuevo al muelle y se trasladó al cañonero *Recalde* y al *Juan Sebastián de Elcano*, permaneciendo gran rato en este último, comentando animadamente la travesía efectuada.

La revista *Vida Marítima* de la que se ha extraído esta información, despojándola en lo posible de la ampulosidad de estilo, aunque respetando el sentido literal de la noticia, «se congratula sinceramente de la gallarda iniciativa de nuestro Rey, que al convivir en el *Elcano* con la bizarra oficialidad de nuestra Marina de guerra y con sus abnegada tripulación, demuestra el profundo interés que le inspiran los asuntos marítimos y el afecto que siente por nuestras instituciones navales militares.

Enero, 1928»



BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

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

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

Firma

DOCUMENTO

Los francmasones en la Armada en el siglo XVIII. Penas

Presentamos a la consideración de nuestros lectores una real orden de Fernando VI que establece las penas que se impondrán a cualquier oficial o individuo sujeto a la jurisdicción de los «Ejércitos y Armada Naval» que pertenezca a la masonería.

Archivo del Museo Naval de la Armada. Madrid. Colección Guillén, 1751-julio-2. Aranjuez. Ms. 2111, doc. 4, f. 6.

Hallandome informado de que la invencion de los q
se llaman Franc-Masones es lopechosa a la Relig^{on}
y al Estado, y que como tal esta prohibida p. la
Santa Sede de bajo de excomunion, y tambien
p. las leyes de estos Reynos, q. impiden las
Congregaciones de muchedumbre, no constando sus
fines y institutos a la soberano: he. Resuelto atafa
tan gran inconveniente en toda mi Autoridad,
y en la consecuencia prohibo en todas mis Reynos
las Congregaciones de los Franc-Masones de bajo de la
pena de mi Real indignacion, y de las demas q. tubiere
p. conveniente imponer a los q. incurrieren en esta
culpa; y mando al Consejo, q. haga publicar esta
prohibicion p. edicto en estos mis Reynos, encargan-
do en la observancia al celo de los Jueces
Corregidores, y Justicias aseguren a los Anteraventores,
y de me se cuenta de lo q. fueren p. medio del
mismo Consejo, para q. sufran las penas, q. merez-
ca el escarmiento, en inteligencia de que he preve-
nido a los Capitanes Generales, a los Gobernadores
de Plaza, Jefes Militares, e Intendentes de mis
exercitos, y Armada Naval hagan notoria, y celoso
la citada prohib. imponiendo a qualq. Oficial o
Individuo de su Jurisd. en Mercado o q. se mezclare
esta Congreg. en la pena de privarle, y arrojarse de su empleo
con ignominia. Tendrase entendido. En el Consejo y dupe-
diendo en su cumplimiento en la parte q. le toca = En el dia de la
Real Mano de S. M. en ovanja a 2. de Mayo de 1751 =
El Rey Con. Real Consejo



DOCUMENTO

Hallándome informado de que la invención de los que se llaman franc-masones es sospechosa a la Religión y al Estado, y que como tal está prohibida por la Santa Sede debajo de excomuni6n, y tambi6n por las leyes de estos Reinos, que impiden las congregaciones de muchedumbre no contando sus fines e institutos a su Soberano: he resuelto atajar tan graves inconvenientes con toda mi autoridad; y en su consecuencia prohíbo en todos mis Reinos las congregaciones de los franc-masones debajo de la pena de mi real indignaci6n, y de las dem6s que tuviere por conveniente imponer a los que incurrieren en esta culpa; y mando al Consejo que se haga publicar esta prohibici6n que edicto en estos mis reinos, encargando en su observancia al celo de los intendentes, corregidores y justicias aseguren a los contraventores y se me d6 cuenta de los que fueren por medio del mismo Consejo, para que sufran las penas que merezca el escarmiento, en inteligencia de que he prevenido a los Capitanes Generales, a los Gobernadores de Plazas, jefes militares e intendentes de mis ej6rcitos y Armada Naval hagan notoria y celen la citada prohibici6n imponiendo a cualquier oficial o individuo de su Jurisdicci6n mezclado o que se mezclase en esta Congregaci6n, la pena de privarle y arrojarle de su empleo con ignominia. Tendr6se entendido en el Consejo y supondr6 su cumplimiento en la parte que le toca: Se6alado de la Real Mano de S.M. en Aranjuez a 2 de julio de 1751. Al Obispo gobernador del Consejo.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

La primera cátedra de Historia Naval. Murcia, España

El 2 de diciembre de 2010 tuvo lugar en el Museo Naval de Madrid (Cuartel General de la Armada) el acto de la firma de un convenio específico de colaboración entre el Ministerio de Defensa (Armada) y la Universidad de Murcia para la creación de una cátedra de Historia Naval, la primera en España, lo que creemos que es un acontecimiento importante y trascendental y de gran interés para nuestros lectores.

En palabras del contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, director del Órgano de Historia y Cultura Naval, «el trabajo conjunto de ambas instituciones nos va a permitir disponer de unos cimientos sólidos, sobre los cuales se podrá realizar una revisión más certera de algunos de los acontecimientos de la Historia Naval. Al mismo tiempo, estamos seguros de que los objetivos de la cátedra van a contribuir a desarrollar el nuevo sistema de enseñanza militar, en los ámbitos histórico, documental y patrimonial, permitiendo trasladar el conocimiento de nuestro devenir histórico a la sociedad, tanto española como hispanoamericana, pues nuestra crónica común no se entiende sin la mar». Y, por su parte, el rector magnífico de la Universidad de Murcia, José Antonio Cobacho Gómez, se expresó así: «Consideramos que esta cátedra será una excelente plataforma para aprovechar el actual diseño del espacio europeo de Educación Superior y la nueva Ley de Enseñanza Militar, a través de la implantación de unos estudios universitarios de postgrado sobre Historia Naval. A su vez, permitirá a las dependencias que conservan el patrimonio histórico de la Marina participar en el desarrollo del *practicum* que deben superar los alumnos».

Recogemos a continuación, en un resumen funcional, los contenidos del convenio:

«Este Convenio pretende fomentar, desarrollar y difundir los conocimientos sobre historia, patrimonio y cultura marítima a través de la creación de la primera Cátedra Interinstitucional de Historia Naval, impulsada por la Armada y por la Universidad de Murcia.

»La cátedra, que es también resultado de tres proyectos I+D+i (HUM-2007-61093/HIST, del Ministerio de Ciencia e Innovación, 05724/PHCS/07 y 11936/PHCS/09, de la Fundación Séneca), tiene como objetivo prioritario la realización de actividades formativas, de investigación, desarrollo e innova-

ción sobre la historia y el patrimonio naval, además de su difusión a través de publicaciones, reuniones científicas, conferencias, seminarios, cursos, mesas redondas, exposiciones y otras actividades culturales.

»Uno de los propósitos específicos que se van a desarrollar en el marco de la cátedra es la preparación y puesta en marcha de un postgrado en Historia Naval, impartido por la Universidad de Murcia y en estrecha colaboración con la Armada. Además, llevará a cabo anualmente una programación, con la finalidad de desarrollar las siguientes actividades:

- »—Se impartirán seminarios o ciclos de conferencias relacionadas con la Historia, Cultura y Patrimonio Naval.
- »—Realizar investigaciones en el área de Historia, Documentación y Patrimonio Naval, así como estudiar, describir y difundir los fondos históricos que se conservan en los distintos archivos, museos y bibliotecas de la Armada.
- »—Promover la realización de tesis doctorales con los fondos históricos de la Armada.
- »—Potenciar y desarrollar todos aquellos aspectos relacionados con las ciencias auxiliares de la Historia Naval, a través de la realización de cursos de especialización.
- »—Difundir la Historia y el Patrimonio Naval a través de la creación y promoción de publicaciones en colecciones temáticas.
- »—Cualquier actuación que tenga cabida dentro de las líneas marcadas por los objetivos del Convenio».

En pocas palabras:

«La cátedra de Historia Naval es un espacio conjunto de la Armada y de la Universidad de Murcia para el desarrollo de actividades de temática naval, que está abierto a otras instituciones públicas o privadas que quieran colaborar o poner en marcha una línea de actuación vinculada con la Historia o con el patrimonio marítimo».

NOTICIAS GENERALES

CONGRESOS Y SIMPOSIOS

XLIII Jornadas de Historia Marítima. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 18, 19 y 20 de octubre de 2011, se celebrarán en Madrid las XLIII Jornadas de Historia Marítima dedicadas a la «Emancipación de América».

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

Martes 18 de octubre

Apertura de las jornadas por el contralmirante Gonzalo Rodríguez González- Aller, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

«España y la América española a comienzos del siglo XIX», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid.

Miércoles 19 de octubre

«Las causas y alcances de la emancipación», por Carlos Martínez Shaw, catedrático de Historia Moderna (UNED).

«La Marina española en América en el proceso de emancipación», por Hermenegildo Franco Castañón, capitán de navío (R), del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Jueves 20 de octubre

«De la emancipación a la independencia (1808-1812)», por Mario Hernández Sánchez-Barba, catedrático de Historia Contemporánea de América (UCM).

«Los marinos protagonistas de la emancipación», por José Cervera Pery, general auditor (R), del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Jornadas de Historia Marítima
Juan de Mena, 1. 28071 Madrid (España)
Teléfono 91 3795050. Fax: 91 379 59 45
C/e: ihnc@fn.mde.es

Homenaje a Gutiérrez de la Concha en Esles de Cayón. Santander, España

Organizados por la Agencia de desarrollo local de Santa María de Cayón, con la colaboración de la Asociación Bicentenario Gutiérrez de la Concha y con el apoyo del Parlamento y del Gobierno de Cantabria, el Ministerio de Defensa y la Posada Solar Montero de la Concha de Esles de Cayón, en el municipio de Santa María de Cayón (Santander). Durante el mes de agosto de 2010, tuvieron lugar unos actos para rendir homenaje a uno de sus hijos ilustres, Juan Antonio Gutiérrez de la Concha y Mazón, brigadier de la Real Armada Española, con motivo de cumplirse el bicentenario de su muerte.

Nacido en Esles de Cayón en 1760, sentó plaza de guardia marina en la Real Compañía de Cádiz en 1775 siguiendo el ejemplo de aquellos marinos ilustrados del siglo XVIII. Participó en varias de las campañas militares de su época, como la expedición al Brasil del marqués de Casa-Tilly y las campañas de Argel y Pensacola. También participó en importantes expediciones y comisiones científicas, y entre ellas destacamos aquí la que emprendieron Malaspina y Bustamente entre 1789 y 1794. Su presencia política y militar en el virreinato del Río de la Plata coincidió con dos invasiones británicas, destacándose en la reconquista y defensa de Buenos Aires en 1806 y 1807. Siendo gobernador intendente de Córdoba, encabezó, junto con el exvirrey Santiago de Liniers y Bremon, la oposición a la revolución iniciada en la capital del virreinato. En esta última acción probó su fidelidad a la corona, siendo apresado y fusilado por orden de la Junta de Buenos Aires el 26 de agosto de 1810.

Como justo homenaje a su figura, se organizaron diversos actos, tanto en Santander como en su pueblo natal, a los cuales asistieron las autoridades locales, los descendientes del ilustre marino y una comitiva del Instituto Histórico «Santiago de Liniers» de la República Argentina, que se trasladó a España para participar en estos eventos.

Relacionamos algunos de estos actos:

– *El martes 24 de agosto* se navegó a bordo de la goleta *Cantabria Infinita*, durante la cual las autoridades cántabras dieron la bienvenida a los integrantes de la comitiva argentina.

– *El miércoles 25 de agosto* tuvo lugar la recepción oficial en el Ayuntamiento de Santa María de Cayón, con asistencia a la conferencia del profesor Agustín Rodríguez González, de San Pablo-CEU, titulada «El aporte de Cantabria a la Real Armada Española».

– *El jueves 26 de agosto*, en el marco del acto central, las autoridades presentes colocaron una placa conmemorativa en una plazoleta de Esles, en homenaje al marino desaparecido.

Los actos continuaron ese mismo día en la ermita de San Antonio de Esles, donde se presentó formalmente el libro *Gutiérrez de la Concha. Una vida para el Rey*, de Carlos Pesado Ricardi, publicado por el Ministerio de Defensa

y el Instituto de Historia y Cultura Naval. Para terminar se pronunció la conferencia «Gutiérrez de la Concha ante la revolución rioplatense», impartida por el historiador argentino profesor Carlos Pesado Palmieri.

A lo largo de los tres días tomaron parte en los actos numerosas personalidades y representantes institucionales de España y de Argentina.

II Seminario de divulgación histórica de la Marina española y reconstrucción de buques emblemáticos. Cádiz, España

Organizado por la Facultad de Ciencias Náuticas de la Universidad de Cádiz (UCA), durante los días 7 y 8 de abril de 2011, tuvo lugar en Cádiz el «Segundo Seminario de divulgación histórica de la Marina española y reconstrucción de buques emblemáticos», siguiendo el programa que reproducimos a continuación.

Jueves 7 de abril de 2011

«Viaje del galeón *Andalucía* a la Expo de Shanghai», por Antonio Gonzalo de la Cruz Fernández, profesor de la Universidad de Cádiz.

«El galeón de Manila», por José María Silos, profesor de la Universidad de Cádiz.

«La nao *Santa María*: características generales, construcción y navegación», por Juan Manuel López Vázquez, piloto de primera de la Marina Civil y miembro de investigación de UCA.

«Varada y naufragio en aguas del Caribe de la nao *Santa María*, de Colón», por Luís Miguel Coín Cuenca, profesor de la Universidad de Cádiz.

Viernes 8 de abril de 2011

«La España de después de la batalla de Trafalgar. Enseñanzas para el presente», por Julio Terrón Pernía, profesor de la Universidad de Cádiz.

«Proyecto Museos: La carabela *La Niña*, de Cádiz, los instrumentos de navegación y el Planetario Astronómico en el campus del CASEM», por Carlos Mascareñas Pérez-Íñigo, profesor de la Universidad de Cádiz.

Presentación del libro *La batalla de Trafalgar y la Fundación Carabela La Niña, nao Santa María y navío Trinidad*, por Luís Miguel Coín Cuenca y Julio Terrón Pernía, profesores de la Universidad de Cádiz.

«Los combates verdaderos de los buques españoles *Santa Ana, Trinidad* y *Príncipe de Asturias*», por Luis Miguel Coín Cuenca, Julio Terrón Pernía (profesores de la Universidad de Cádiz) y José Manuel Prieto Villar, alumno colaborador.

Para más información dirigirse a:

Universidad de Cádiz
Facultad de Ciencias Náuticas

Edificio CASEM
Puerto Real (Cádiz)
C/e: seminario.marino@hotmail.com

EXPOSICIONES

Exposición «Cartagena, puerto de galeras». Cartagena, España

Organizada por el Museo Naval de Cartagena, durante los días del 14 de mayo al 18 de septiembre, estará abierta al público en la salas del museo (paseo de Alfonso XII, s/n), la exposición «Cartagena, puerto de galeras».

La gestión y administración de las escuadras requería un gran aparato logístico que ha dejado abundante documentación en los archivos. La Armada custodia 25 libros generales de galeras que suponen una fuente documental para el estudio histórico y sociológico del Mediterráneo occidental. En estos manuscritos se registraban las dotaciones que sirvieron en la Escuadra de Gale-
ras de España que tenía al puerto de Cartagena como base entre 1668 y 1748.

Con esta exposición se trata de mostrar la importancia de Cartagena como puerto base de la Escuadra de Galeras, así como la necesidad de preservar adecuadamente el patrimonio documental relativo a las dotaciones de estos buques.

El material que encontrará el visitante, y que relacionamos a continuación, proviene principalmente de los fondos del Museo Naval de la Armada en Madrid.

La exposición acoge asimismo obras de 16 escultores cartageneros.

- Libro número 24, general de forzados, 1708-1721.
- Libro general de esclavos (s/n), 1624-1651.
- Libro general de gente de cabo, 1654-1688.
- Libro número 15 general de forzados, 1660-1678.
- Libro número 17 general de forzados, 1687-1697.
- Libro número 25 general de forzados, 1722-1731.
- Libro número 9 de gente de cabo, 1669-1682.
- Fanal de la galera *La Loba*. (Reproducción).
- Combate naval entre cristianos y turcos. (óleo s/l, atribuido a Cornellis de Wael).
- Carta portulano del Mediterráneo (de Mateo Prunes, facsímil).
- Rodela turca, s. XVI y XVI. (reproducción).
- Casco turco, s. XVII.
- Medalla conmemorativa de la expedición contra Túnez, 1535 (reproducción del s. XIX).
- Medalla conmemorativa del socorro de la isla de Malta, 1565.
- Medalla conmemorativa de la batalla de Lepanto, 1571.
- Llegada de cautivos españoles a Argel, 1581 (estampa calcográfica. Aguafuerte, iluminada).

- Galera ordinaria de 24 bancos, de fines del s. XVII-ppio. XVIII (óleo s/l, atribuido a Manuel de Castro).
- Sección por la cuaderna maestra de una galera (modelo).
- Instrucción de galeras. Medidas y vocabulario, 1689-1886.
- Colección de herramientas de carpintería de ribera (conjunto de 12 piezas).
- Modelo de la galera *Real*.
- Modelo de la galera *Soledad*.
- Plano de la sección longitudinal de una galera capitana, con la denominación de sus partes, s. XVIII (una lámina manuscrita, col. *Álbum del marqués de la Victoria*).
- Esmeril, s. XVI.
- Ballesta bodoquera española, c. 1670.
- Espada de cazoleta o taza, s. XVIII.
- Mosquete de borda o muralla, calibre 21 mm, con llave de serpentín, mediados del s. XVI.
- Mosquete de borda de rueda.
- Capacete de Infantería, 1560-1590.
- Grilletes de condenado a galeras, 1500-1600.
- Llave de grilletes de condenado a galeras, 1500-1600.
- Grilletes de manos y pies, 1750 (Museo Naval de Cartagena).
- Real cédula de Felipe IV, rey de España, disponiendo la libertad de un esclavo de más de 70 años y con más de 24 de servicio al remo en la galera *Patrona*, dejando otro en su lugar. Aranjuez, 1642 (manuscrito s/papel. Una hoja tamaño folio).
- Relación de los cautivos cristianos de Argel que pueden ser canjeados por moros, 1751 (manuscrito sobre papel. Dos hojas tamaño folio).

Para más información dirigirse a:

Capitán de fragata José Jorge Madrid García
 Museo Naval de Cartagena
 Paseo de Alfonso XII s/n
 Tef: 968 12 71 38

Conferencia «Bombas sobre Cádiz». Cádiz, España

Dentro del ciclo de conferencias iniciado hace cuatro años (y que terminará en 2012), inserto en las actividades del Aula de Economía del Colegio de Economistas de Cádiz, dedicado a presentar los acontecimientos económicos y sociales de la Guerra de la Independencia en la bahía de Cádiz más destacados en la efeméride del bicentenario de la Constitución de 1812, el jueves 28 de abril de 2011 el doctor Juan Torrejón Chaves pronunció una conferencia titulada «1811, bombas sobre Cádiz». Juan Torrejón, colaborador de esta REVISTA DE HISTORIA NAVAL, es doctor en Historia y profesor de la Universidad de Cádiz.

NOTICIAS GENERALES

El Acto fue patrocinado por el Banco Sabadell, con la colaboración de Wolters Kluwer, A3 Software CISS y Faec. La sesión tuvo lugar en el Hotel Trip CALETA, de Cádiz.

Para más información dirigirse a:

info@economistascadiz.com

Teléfono/fax: 956 290029

CONVOCATORIAS

Cádiz y las expediciones científicas del siglo XVIII. Cádiz, España

Dentro del programa de los Cursos de Verano de la Universidad de Cádiz, en su 62.^a edición, el Vicerrectorado de Extensión Universitaria de dicha universidad organiza, para los días 7, 8 y 9 del mes de julio de 2011, un ciclo de conferencias bajo el título general «Cádiz y las expediciones científicas del siglo XVIII», cuyas sesiones tendrán lugar en el Edificio Constitución 1812 (antiguo cuartel de La Bomba) de esta ciudad.

Como se dice en la convocatoria, «Este curso plantea reflexionar sobre el papel de Cádiz y de los científicos españoles en la España del siglo XVIII, coincidiendo con la reforma de la Marina como instrumento de la Monarquía ilustrada, en una época caracterizada por grandes exploraciones geográficas y expediciones científicas. Además, coincide con el desarrollo del gran proyecto oceanográfico de la España actual, la Expedición Malaspina 2010, que zarpó de Cádiz el 15 de diciembre de 2010 y que volverá a España, después de circunnavegar el mundo, el 14 de julio de 2011».

En el programa se contemplan las siguientes ponencias:

Día 7 de julio de 2011

Como lección introductoria «La exploración científica de los océanos en el siglo XVIII», por Francisco José González González, director técnico de la Biblioteca y Archivo del Real Instituto del Observatorio de la Armada.

«Nuevos métodos y nuevos instrumentos: la navegación astronómica en la Edad Moderna», por Teodoro López Moratalla, jefe de la Sección de Efemérides del Real Instituto y Observatorio de la Armada.

Sesión de conclusiones.

Día 8 de julio de 2011

Sesión bibliográfica.

«El Almanaque Náutico: Una publicación científica para el navegante ilustrado», por Teodoro López Moratalla, capitán de navío, jefe de la Sección de Efemérides del Real Instituto y Observatorio de la Armada.

«La Expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794)», por Andrés Galera Gómez, investigador científico del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

«Para el adelantamiento de la hidrografía y el bien de la humanidad: El atlas de la América septentrional, 1792-1805», por Luisa Martín-Merás Verdejo, directora técnica del Museo Naval de la Armada, Madrid.

Sesión de conclusiones.

Día 9 de julio de 2011

«Los herbarios de las expediciones científicas de los siglos XVIII y XIX depositados en el Real Jardín Botánico de Madrid», por Paloma Blanco Fernández de Caleyá, conservadora del Real Jardín Botánico de Madrid.

«Expediciones científicas: Las colecciones y su documentación en el Museo de América», por Encarnación Hidalgo Cámara, conservadora jefe, Departamento de Documentación del Museo de América (Madrid).

«Cádiz y el mar en el siglo XVIII: Puerto, ciudad y negocio», por Guadalupe Carrasco González, profesora titular de la Universidad de Cádiz.

Sesión de conclusiones.

Son coordinadores del programa Francisco José González González y Teodoro López Moratalla, ya identificados más arriba.

Se ha solicitado al Consejo de Gobierno de la Universidad el reconocimiento de esta actividad como dos créditos de libre elección (pendiente de confirmación) y por tanto no se expedirán certificados de aprovechamiento hasta no recibir la aprobación. Para obtener el diploma de asistencia se requiere la asistencia al cien por cien de la actividad; para obtener el certificado de créditos se requiere la misma asistencia y la realización de la prueba que determine el coordinador.

El plazo previsto para inscribirse termina el 7 de julio de 2011.

Para más información dirigirse a

Vicerrectorado de Extensión Universitaria
Universidad de Cádiz
Edificio Constitución 1812 (antiguo cuartel de La Bomba)
Paseo Carlos III, 3. 11003 Cádiz
Tlf.: 956 015800. Fax: 956015891

J.A.O.

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 alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.

RECENSIONES

VINUESA, Arturo: *Gibraltar desde dentro*. Ed. Sial/Fugger Libros, Madrid, 2011, 294 pp., ilustraciones.

La palabra «Gibraltar» sigue teniendo un amplio eco en las conciencias españolas. Mucho es lo que se ha escrito sobre la impuesta colonia tras la felonía inglesa de su ilegítima ocupación y las continuas y prácticamente inútiles reclamaciones españolas, sin que sean tampoco menores las opiniones de propios y extraños sobre la pervivencia de este caduco reducto colonial.

Arturo Vinuesa, español nacido en Gibraltar, militar profesional de brillante currículum y doctor en Ciencias Políticas, en este libro, *Gibraltar desde dentro* (*Gibraltar from inside*), nos ofrece un testimonio documentado como base de un relato convincente sobre esta paradójica situación de que, en pleno siglo XXI democrático y progresista, un país, Gran Bretaña, mantenga una colonia en el territorio de otro al que sin embargo considera legal amigo y aliado militar. Un contrasentido a todas luces en cualquier escenario actual, pero el problema ofrece diversas complejidades y entresijos no fáciles de analizar o resolver.

El libro es ante todo un recorrido puntual y concluyente por la historia gibraltareña, árabe, cristiana, española y, desde el siglo XVIII, inglesa. Un relato bien conducido con amenidad y rigor histórico, con una serie de consideraciones políticas sobre los intentos de recuperación en diferentes épocas y el posicionamiento actual, que sin renunciar a su legítima pertenencia excluye la acción de las armas y concede amplio margen a la negociación diplomática. El problema estriba en que el «llanito» parece querer vivir más a la sombra de Su Graciosa Majestad que al sol de un régimen de provincia autónoma española.

La evolución política española, y la influencia que en significadas épocas haya podido tener en el devenir de la colonia, es uno de los aspectos fundamentales del ensayo, pero también contempla la política inglesa tras la toma del Peñón y sus diferentes alternativas; el impacto de la guerra civil española, la segunda guerra mundial y el posicionamiento español una vez consolidado el régimen del nuevo Estado surgido tras la contienda; el aislamiento internacional; las líneas generales de la política británica, y el problema de la verja. Proporciona al propio tiempo una visión local desde la España democrática, e incluye una serie de conversaciones y entrevistas con diferentes personalidades gibraltareñas y sus distintos puntos de vista, con el día a día de los problemas vecinales y otras reflexiones sobre la identidad de la Roca desde un punto de vista exclusivamente personal.

Libro frontal, valiente y bien hilvanado, que no estará exento desde luego de críticas o de ser objeto de controversias, pero que muestra sin vacilaciones o concesiones a la galería que el problema de Gibraltar no es ajeno a las circunstancias que lo determinan o condicionan.

RECENSIONES

MARTÍNEZ LAÍNEZ, Fernando: *La guerra del turco. España contra el Imperio Otomano. El choque de dos gigantes*. Ed. Edaf, Madrid, 2010, 256 pp., ilustraciones.

Durante una gran parte del siglo XVI, la pugna entre la Cruz y la Media Luna se muestra implacable y tenaz, sin que cristianos o musulmanes bajen la guardia, y se suceden los encuentros y combates tanto por tierra como en la mar.

Fernando Martínez Laínez, en este libro cuidadosamente editado por Edaf, dentro de su colección «Clío. Crónicas de la Historia», traza un panorama histórico de singulares connotaciones, combinando rigor y amenidad, junto a sugerencias interpretativas expuestas con notable acierto.

La prolongada lucha por el dominio del Mediterráneo, en la que turcos y cristianos tratan de imponer su hegemonía y que pareció resolverse tras la batalla de Lepanto, es el núcleo del tema; y así, desde que el autor sitúa los dos imperios frente a frente, contempla todas y cada una de las perspectivas del enfrentamiento: la ofensiva turca, la reacción imperial, el apogeo otomano, el contraataque y una situación final de tregua y desgaste, factores todos presentes en el capitulado de este fundamental estudio, enriquecido por la belleza de la edición y la alta calidad de sus ilustraciones.

La guerra del turco es un libro importante por lo que dice y por la claridad como lo dice. Un análisis de hechos y situaciones, cuyas valoraciones tuvieron altas vigencias en los destinos patrios. Una evocación histórica muy útil en los días presentes en los que vuelven a revivirse, desde otros campos de acción, los conflictos del pasado.

Con un lenguaje claro y buen estilo narrativo, el autor ha reconstruido sobre sólidos cimientos históricos, con fidelidad y claridad de juicio, unas páginas de historia con oportunidad y acierto.

CANALES, Carlos, y REY, Miguel del: *Las reglas del viento. Cara y cruz de la Armada española en el siglo XVI*. Ed. Edaf, Madrid, 2010, 326 pp., ilustraciones.

Cuando un libro «entra directamente por los ojos», tiene mucho ganado en el ánimo y disposición del eventual lector. Si a ello se le añaden interés temático, redacción correcta y acierto en la elección de las ilustraciones, el coeficiente de receptividad se incrementa hasta lograr una plena identificación entre libro y lector.

En *Las reglas del viento*, el protagonismo de la Armada es esencial. Las Armadas imperiales al comienzo del reinado de Felipe II están presentes en todos los mares; la defensa de Europa y la defensa de las Indias son objetivos concretos, pero hay que tener y emplear la herramienta adecuada en buques, velas y cañones y contar con el oro necesario que garantice el buen resultado de las campañas. Los autores analizan estos factores detenidamente, sobre todo a través de la campaña de Portugal y las de las Terceras y la empresa de Inglaterra. Los enemigos eran muchos; los amigos, pocos,

pero en las guerras españolas en la mar imponen sus señas de identidad, de calidad y valor —capitanes intrépidos se les han llamado—, en las victorias o en las derrotas.

Sin alardes eruditos, por otra parte innecesarios, pero con pluma ágil y estilo sencillo y directo, la cara y cruz de la Armada española en el siglo *xv* se ve perfectamente reflejada con sus contrastes de logros y frustraciones, en el devenir histórico de un siglo que marcó una impronta decisiva de luces y de sombras.

ALCALÁ ZAMORA, José: *Altos Hornos y poder naval en la España de la Edad Moderna*. Real Academia de la Historia, Madrid, 418 páginas.

El poder naval no consiste solamente en la posesión de una potente flota o unas privilegiadas instalaciones estratégicas. Tiene otras connotaciones sustanciales que lo determinan y condicionan. Existe además una correlación entre poder naval e intereses nacionales en un mundo en el cual la aparición de los conflictos es un fenómeno frecuente.

En este libro, el profesor y académico José Alcalá Zamora, cuya solvencia en este tema está más que acreditada, contempla la evolución de la siderurgia española y la importancia que para el país ha tenido el referente industrial aplicado a la Marina de guerra. Obviando otros antecedentes, en la política exterior desde la Armada de 1588 hasta la victoriosa defensa de América en el siglo *xviii*, el hierro dulce y el hierro colado del alto horno protagonizan con sus carencias o sus resultados positivos el itinerario histórico de una trayectoria bélica.

Las antiguas y desaparecidas fábricas de Liérganes y La Cavada marcaron un punto de inflexión en el desarrollo artillero de los buques de la Armada. Incapaces de responder a la competencia de los Altos Hornos surgidos en Sevilla, Asturias, León, Vascongadas y Navarra, las industrias pesadas de armamentos y artilleros imponen su hegemonía. Los progresos tecnológicos y las limitaciones productivas jugarán también un papel trascendente. El nuevo cañón, como producto de la Revolución industrial y los avances siderúrgicos, es el heraldo de una nueva época en la que el poder naval será la derivada del poder científico, tecnológico e industrial.

Libro denso, bien diseñado, fruto de prolijas investigaciones topográficas, metalúrgicas y documentales, fecundo vivero de propuestas firmes y acertadas.

J. C. P.

CUESTA DOMINGO, Mariano: *Tres cartógrafos portugueses en la corte de España. Ribeiro, Lavanha, Texeira*. Ed. Academia Portuguesa da História, Lisboa, 2010, 86 páginas.

La monografía *Tres cartógrafos portugueses en la corte de España. Ribeiro, Lavanha, Texeira*, de Mariano Cuesta Domingo nos permite adentrarnos en la vida y obra de estos grandes cartógrafos lusos.

En primer lugar, debemos hacer hincapié en explicar la división realizada por el autor en la estructura de la obra. Para comenzar se detiene en dar una visión general de la estrecha relación que une a las dos potencias peninsulares, a través del primer capítulo, que titula «El tema». En segundo lugar, vemos cómo el profesor Cuesta Domingo analiza de forma amplia la vida de los personajes, continuando con sus trabajos y mostrándonos el proceso de evolución que sufre la cartografía de la mano de ellos, incluyendo cada uno en sus propios proyectos las aportaciones del anterior. Estos últimos aspectos los encontramos reflejados en los capítulos titulados «Vidas paralelas», «La obra de los tres sabios» y «Del emperador a Felipe el Grande».

Con esta publicación no sólo se nos permite conocer a estos personajes sino que, a través de ellos, podemos adentrarnos en la estrecha relación existente en esos momentos, entre dos de las potencias, Portugal y España, más importantes en cuanto a cartografía de los siglos a los que se hace referencia, es decir, el XVI y el XVII. Ello es posible ya que cada uno de estos grandes personajes, a pesar de ser portugueses y por diferentes motivos, decidieron abandonar su país y marcharse a España, donde prestarían grandes servicios a la Corona. Más concretamente, Diogo Ribeiro estuvo bajo las órdenes de Carlos V de España; João Baptista Lavanha trabajó bajo el reinado de Felipe II y Felipe III de España, y Pedro Texeira Alvernaz sirvió a los reyes Felipe III y Felipe IV de España, al cual conoció también Lavanha, ya que le dio clases durante su niñez.

A continuación nos detendremos en explicar los elementos más significativos de cada uno de los cartógrafos expuestos.

Diogo Ribeiro (m. 1533) es uno de los personajes más importantes, en cuanto a cartografía se refiere, de la España del siglo XVI. Desde joven, a pesar de la poca información que tenemos, se puede apreciar su gran interés por la cartografía, cosmografía, incluso en la realización de instrumentos referentes al mundo naval. Todo ello, unido a la gran labor que estaba desempeñando en España, le llevaría a ser nombrado primer cosmógrafo de la Casa de Contratación, donde trazó gran número de cartas de navegación y fabricó diversos instrumentos. Durante sus años en la Casa contó con numerosas fuentes, tanto orales como escritas, que le permitieron conocer la geografía de gran parte del planeta y realizar gran cantidad de proyectos como el Mapamundi o Carta Universal de 1527, 1529 o el de 1532, en los cuales representó multitud de lugares tanto del viejo como del nuevo mundo, en los que se muestran los océanos Atlántico y Pacífico.

De João Baptista Lavanha (1555-1624), a diferencia del anterior, poseemos cierta información relacionada con su vida antes de comenzar a desempeñar plenamente sus labores de cartógrafo. Desde joven, al igual que Ribeiro, manifestó un gran interés por las matemáticas y la cosmografía, recibiendo una ilustrada educación, ya que era el paje del rey don Sebastián de Portugal. Sin embargo, sus mayores logros en este sector los llevaría a cabo en España donde sería nombrado profesor de la Academia de las Matemáticas, creada por Felipe II, y posteriormente nombrado cartógrafo mayor.

Este autor cuenta entre su amplia labor con un gran número de trabajos orientados hacia la realización de una cartografía de índole regional, la cual a diferencia de Ribeiro no sería una cartografía realizada a partir de fuentes escritas y orales sino que por el contrario decidió llevar a cabo una cartografía realizando las mediciones matemáticas correspondientes personalmente. Entre las más significativas encontramos obras tan importantes como el *Mapa de Aragón*, el *Novísima Arragoniae Regni Tabula* (1633)...

En último lugar, Pedro Teixeira Albernaz (1594-1662). A diferencia de los dos mencionados anteriormente, pertenecía a una prestigiosa familia de cartógrafos, lo que le permitió adentrarse en el mundo de la cartografía más fácilmente que a los dos personajes anteriores. Teixeira realizó grandes proyectos para la Corona, entre los que destaca el *Atlas del Rey Planeta*, en honor de Felipe IV, para cuya realización tuvo que llevar a cabo una gran labor de campo durante ocho largos años, recorriéndose las costas y el interior de la Península. Sin embargo, el trabajo más emblemático de Teixeira, y quizá el más conocido, es la *Topografía de la villa de Madrid* (1656), en el que podemos ver con gran precisión el Madrid de la época.

Para concluir debemos indicar que este ensayo es de gran importancia para conocer la vida y obra de estos magníficos cartógrafos. Al mismo tiempo hemos de mencionar que la misma presenta un formato de dimensiones reducidas, pero a la vez lo suficientemente cómodo para una lectura y consulta fácil, cómoda y agradable.

Las ilustraciones, la mayor parte de ellas a color, que encontramos referidas a los proyectos de estos ilustres personajes mejoran sustancialmente la publicación y por ende su comprensión. Por todo ello, no debemos desdeñar que a pesar de su reducido formato está cargada de conocimiento científico, ampliamente ilustrada, gracias a las abundantes notas a pie de página, y con un lenguaje llano, nada recargado, lo que la hace enormemente atractiva y sugestiva. En resumen, se trata de un estudio para ser tenido en consideración y de obligada consulta para los estudiosos de la cartografía.

I. M. D.

SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ, Manuel: *La Escuela de Máquinas del Cantón de Molins (crónica de 1939 a 1982)*. Editorial Visión Libros, Madrid, 2010, 262 pp., con numerosas ilustraciones.

Manuel Sánchez-Moraleda es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada. Ingresó en la promoción 15.^a del Cuerpo de Máquinas el año 1958. Su larga carrera profesional culminó con la dirección de la Escuela de Energía y Propulsión (1994-1997), inaugurada por S.M. el Rey el 17 de octubre de 1994. Posteriormente fue director de la Cátedra Jorge Juan. Sobre la ubicación de las Escuelas de Máquinas en sus 150 años de existencia, escribió en la *Revista General de Marina* (agosto-septiembre 2006).

RECENSIONES

En la Escuela de Máquinas que estuvo situada en Ferrol se formaba el personal dedicado al manejo, mantenimiento y reparación de las máquinas de la Armada, es decir, a la especialidad de Mecánica, los maquinistas en definitiva.

Se narran las vicisitudes de la Escuela en el período considerado, un período largo. Una conclusión importante del trabajo es la indudable progresión positiva de sus prestaciones, adaptándose a la continua modernización del material, un material cada vez más sofisticado.

En el texto se relatan las actividades de la Escuela en todos los aspectos posibles: enseñanza, organización, disciplina, régimen interno, ejercicios militares y deportivos, libros de texto, buques afectos, material didáctico, talleres, obras y... hasta numerosas anécdotas.

La Escuela de Máquinas forma parte de la historia de la ciudad de Ferrol y sus rías próximas, dada la cantidad de vecinos que pasaron por ella, bien como alumnos, bien como dotación. Según un cuadro final, estuvieron en la escuela como alumnos 18.260 personas.

El texto tiene abundantes notas a pie de página, relativas en su mayoría a disposiciones legales. Las referencias nominativas exponen los nombres y apellidos de las personas citadas de forma genérica (director, profesores, alumnos...)

El lector se interesa con facilidad; cada línea es un dato. Se trata de una auténtica y minuciosa crónica que agrada a todos los aficionados a estudios sobre nuestra Armada. En definitiva, una extraordinaria investigación en un tema casi desconocido, salvo lo publicado cuando se conmemoraron los 150 años de la existencia de la Escuela (1850-2000).

Aquellos que quieran investigar sobre la historia y las vicisitudes del desaparecido Cuerpo de Máquinas, ya tienen por fin varios textos importantes con los que documentar sus trabajos.

A.V. B.



GOBIERNO
DE ESPAÑA



MINISTERIO
DE DEFENSA



DIRECCIÓN GENERAL
DE RELACIONES
INSTITUCIONALES

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES



9 770212 467007

03013