

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXX

2012

Núm. 116

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXX

2012

Núm. 116



CONSEJO RECTOR:

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

Vicepresidente y Director: Pedro Contreras Fernández, Coronel de Intendencia, Departamento de Historia.

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

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

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

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre de 2012.

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: 083-12-037-5 (edición en papel).

NIPO: 083-12-038-0 (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>El combate de isla Flores (8 de septiembre de 1591)</i> , por José Ignacio González-Aller Hierro.....	9
<i>Los arsenales y el mantenimiento de los buques de la Real Armada. Un ejemplo: la fragata Perla 2.^a</i> , por Enrique García Torralba-Pérez	25
<i>La política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII</i> , por Rafael Torres Sánchez	47
<i>Juan Ignacio de Madariaga Aróstegui: una vida al servicio de la Real Armada</i> , por María Dolores Herrero Gil	73
<i>Un título nobiliario nonato: el del conde de Ferrol</i> , por Alfonso de Ceballos-Escalera y Gila.....	93
<i>La historia vivida: Don Juan de Estrada y Berdier, primer piloto práctico de la Armada del arsenal militar de Cartagena</i> , por Fernando de la Guardia Salvetti.....	103
<i>Documento: Guerra de la Independencia, una petición forzada</i>	107
<i>La Historia Marítima en el mundo, El Galeón de Manila. Instrucciones para el viaje a Acapulco</i> , por José Antonio Ocampo	111
<i>Noticias generales</i>	115
<i>Recensiones</i>	123

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José I. González-Aller Hierro es contralmirante especialista en Submarinos, Artillería y Tiro Naval y diplomado en Guerra Naval. ex director del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Museo Naval y activo articulista y conferenciante, ha publicado numerosas obras de temas navales, de las que citaremos aquí, *El buque en la Armada española* (VV.AA.), 1981; *Submarinos republicanos en la guerra civil española*, en colaboración con G. Martín Granizo, 1982, *La batalla del Mar Océano, 1568-1604* (VV.AA.), 1988-1993, *Catálogo Guía del Museo Naval de Madrid*, 3.^{er} vol. 1996-2001, y *España en la mar: una historia milenaria*. Su importante trabajo *La campaña de Trafalgar (1804-1805)* corpus documental (Madrid, 2000) fue premio «Virgen del Carmen» 2005. Es vocal de varias instituciones relacionadas con el ámbito naval, y está en posesión de numerosas condecoraciones españolas y extranjeras, entre ellas, la Gran Cruz de Alfonso X el Sabio.

Enrique García-Torrallba Pérez es abogado de empresa y, desde 1971, se dedica al ejercicio libre de la Abogacía, adscrito al Colegio de Abogados de Madrid. Actúa así mismo, como asesor independiente de diversas empresas relacionadas con la construcción naval y de transporte marítimo o de la Energía y está especialmente dedicado al Derecho Mercantil, de la Competencia y Derecho Comunitario. Ha publicado un gran número de artículos profesionales en *Crónica Tributaria* del Instituto de Estudios Fiscales y de carácter histórico. Desde el año 2007, está retirado de la Abogacía y se dedica en exclusiva a la investigación histórica, habiendo concluido, desde entonces, el libro *La artillería naval española en el siglo XVIII*, así como parte de un libro, en colaboración, sobre las fuerzas sutiles de la Armada española, centrado en el período 1779-1815.

Rafael Torres Sánchez es profesor titular de Historia Moderna de la Universidad de Navarra. Ha publicado numerosos trabajos, algunos de los cuales recogemos aquí. *The spending of the States. Military expenditure during the long Eighteenth Century: patterns, organisation and consequences, 1650-1815*, Conway, S. and Torres, R. (eds), VDM Verlag, Saarbrücken, Germany, 2011, ISBN: 978-3-639-36623-5. «Guerra y Economía. La Guerra de África de 1774-75 vista por los ingleses», en Díaz Benítez, J. J. y otros, *Conflictos bélicos y relaciones internacionales (1739-1927). Canarias en la encrucijada de la Guerra de la Independencia*, Idea, Las Palmas, 2011, pp. 89-144. «El abastecimiento de víveres al ejército expedicionario de Crillón en Menorca (1781-1782)», en Manuel-Reyes García Hurtado, *El mar en los siglos modernos*, Xunta de Galicia: Santiago de Compostela, 2009, pp. 413-426.

María Dolores Herrero Gil es diplomada en Arquitectura Técnica, licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales y en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla. Se doctoró en dicho centro con la calificación de sobresaliente *cum laude*. Su labor de investigación se ha centrado en aspectos relacionados con la Carrera de Indias. Es autora de los libros: *Cuentas Saldadas* (1999) y *La Villa de Rota en la corriente de la Ilustración* (2006) y coautora del volumen de Estudios de Historia Moderna en homenaje al Profesor Antonio García Baquero (2009). Ha publicado artículos en las Revistas *Archivo Hispalense*, *Aparejadores*, *Trocadero* y *Espacio, Tiempo y Forma*, así como numerosas comunicaciones aportadas a congresos internacionales y reuniones científicas.

No: este número

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

Alfonso Ceballos-Escalera y Gila, marqués de la Floresta. Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y en Ciencias Políticas por la Universidad Pública do Minho (Portugal), así como cronista de Armas de Castilla y León. Antiguo profesor de Historia de Derecho en la Universidad de Valladolid, correspondiente de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, de la Real Academia de la Historia del Instituto de España y miembro de la Academia de Marina de Portugal. Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III, este especialista de historia marítima es autor de más de 25 libros y de más de un centenar y medio de monografías y artículos.

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

No podemos menos que mostrar nuestra satisfacción por la resolución favorable a España dictada por el Tribunal de Apelaciones de Atlanta (EE.UU.), desestimando el recurso interpuesto por la empresa «cazatesoros» Odyssey Marine Exploration contra la sentencia dictada por un tribunal de Tampa, Florida, en el caso, de todos conocido, de la posesión del pecio de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*. No vamos a extendernos aquí en contar una vez más el desgraciado combate —inesperado por las cuatro fragatas españolas en tiempo de paz—, que terminó apenas empezado con la pérdida de las naves a manos de una flota inglesa superior. Nuestra REVISTA ha tratado de este asunto en distintas ocasiones.

Dada la importancia de estos hechos, podemos resumir los datos diciendo que esta flota de cuatro fragatas salió el 9 de agosto de 1804 desde Montevideo, donde se había reunido, para Cádiz al mando de José de Bustamante y Guerra, exgobernador de Montevideo, con caudales procedentes de Perú y del Río de la Plata pertenecientes a la Corona y a particulares. La acompañaba el mayor general Diego de Alvear y su familia, uno de cuyos hijos, Carlos María, se destacaría como líder de la independencia argentina. El 5 de octubre, a la altura del cabo Santa María, en la costa del Algarve, a 25 millas de Cádiz, fueron interceptadas por otras cuatro fragatas inglesas mandadas por el comodoro Moore, que habían zarpado del mismo Cádiz, donde sus dotaciones fueron bien recibidas. La orden fue seguir aguas a sus captores hasta arribar a puerto inglés, donde habían de entregar el caudal íntegro que transportaban. (Más tarde, un capitán inglés les diría que no eran prisioneros de guerra; que el único propósito británico era evitar que el tesoro americano llegara a manos de Napoleón.) Al negarse Bustamante a las exigencias inglesas y ordenar izar la señal de «peligro en la derrota», se cometió un error en la transmisión de la orden que sembró la incertidumbre en las otras fragatas. Los ingleses no lo pensaron más y abrieron fuego. Durante quince minutos hubo una fuerte resistencia por parte española, hasta que las balas rojas disparadas por el *Amphion* hicieron volar a la *Mercedes*, donde iban la mujer y siete hijos de Alvear. Como consecuencia de estos hechos, España declaró la guerra a Inglaterra el 12 de diciembre de 1804.

Ahora, después de doscientos años, esta empresa pretende quedarse con unos caudales de forma artera, pero la abundante y contundente documentación aportada por el gobierno español, a la que no es ajena la colaboración de este Instituto de Historia y Cultura Naval, ha dado al traste con sus maniobras, desbaratadas por tribunales norteamericanos, a los que hacemos constar nuestro más sincero agradecimiento por su buen hacer, agradecimiento que hacemos extensivo al gobierno de Estados Unidos, que se puso de parte de los intereses de España en virtud de principios jurídicos inalienables.

Este número 116 de la REVISTA ofrece a nuestros lectores una interesante panoplia de trabajos de investigación histórica naval que a buen seguro tendrá el beneplácito general, y cuyo despliegue se muestra en el Sumario que se ofrece en página aparte.

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 COMBATE DE ISLA FLORES (8 DE SEPTIEMBRE DE 1591)

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

Bien es sabido que el fracaso de la Gran Armada, organizada por Felipe II para invadir Inglaterra en 1588, no supuso a corto plazo la quiebra del poder naval ibérico y menos aún provocó su repliegue en Europa —eso vendrá parcialmente tras el combate de Las Dunas (1639) y la separación definitiva de Portugal (1640)— al desaparecer la hegemonía hispánica, como lo demostraron las sucesivas armadas puestas en la mar contra Inglaterra, Holanda y Francia, o para mantener abiertas las rutas marítimas del Imperio. Las calamidades que asolaron los campos yermos de España durante la década de 1590, la disminución de la población por las continuas levas, la miseria general ocasionada por la elevación de impuestos, entre otros males, no fueron suficientes para doblegar la firme voluntad del rey Felipe; este siguió constituyendo la gran amenaza que pesaba sobre la reina Isabel y sus súbditos.

Inglaterra, por su parte, persistía en la idea de yugular el poder español mediante ataques a las flotas de Indias, para hostigar el comercio marítimo, pieza capital para mantener la hegemonía española en Europa. Pasado el riesgo que para España había supuesto la incursión inglesa sobre La Coruña y Lisboa (1589), la armada del Océano reunida en Santander desde el regreso de la jornada de Inglaterra en septiembre y octubre de 1588, tras ser rehabilitada, salió a la mar el 22 de julio de 1589 al mando de Alonso de Bazán para proteger la llegada de los navíos que regresaban a la Península. En noviembre del mismo año pasó a Ferrol para efectuar reparaciones.

Las obras de rehabilitación de la armada del Océano avanzaban lentamente, cuando en 1590 llegaron a oídos de Felipe II las noticias de los preparativos ingleses para asestar un nuevo golpe a España, esta vez a cargo de lord Thomas Howard, con la idea de interceptar las flotas de Indias en su recalada en las Azores. En efecto, el inglés partió de Plymouth a principios de abril de 1591 con 22 navíos (1), y alcanzó las Azores un mes más tarde. Para hacer

(1) Los principales navíos y mandos ingleses a la órdenes de lord Thomas Howard eran los siguientes:

Navíos	Toneladas	Comandantes
<i>Defiance</i>	550	lord Thomas Howard, comandante y almirante
<i>Revenge</i>	500	sir Richard Greynvile, vicealmirante
<i>Nonpareil</i>	500	sir Edward Denny
<i>Bonaventure</i>	600	capitán de navío Robert Crosse
<i>Golden Lion</i>	500	capitán de navío George Fenner
<i>Foresight</i>	300	capitán de navío Thomas Vavasour
<i>Crane</i>	250	capitán de navío Duffield

frente a esta amenaza, el monarca designó a la armada del Océano al mando de Alonso de Bazán. Salió de Ferrol el 12 de agosto con 63 navíos (2) y fondeó en Angra el 20 siguiente. El 8 de septiembre sorprendió a Howard a la altura de la isla Flores, forzándole al abandono precipitado de las aguas del archipiélago, con lo que salvó las flotas (3) como podrá comprobar el lector mediante la documentación que sigue.

La armada de Alonso de Bazán arribó a Lisboa el 10 de octubre muy maltratada por los temporales, e inmediatamente Marcos de Aramburu fue destacado hacia el golfo de Cádiz para escoltar las flotas fondeadas en Lisboa (4).

DOCUMENTO 1

1591, julio-27, Ferrol.

RELACIÓN. Anónima. Navíos que van en el armada del general Alonso de Bazán, las toneladas que tienen de porte, y la gente de guerra y mar que van en ellos.

SIGNATURA: MN, Col. SB, ms. 391-1112, fols. 147-147v.

OBSERVACIONES: Parcial. Copiada por Juan Sans y de Barutell en 2 de abril de 1806 del documento original conservado en el Archivo General de Simancas, Sala de Guerra, Inventario 1.º, legajo 328. En la transcripción se han omitido los bastimentos pormenorizados correspondientes a cada navío.

Relación de los navíos que van en el Armada de Su Majestad este año de 1591, de que va por general don Alonso de Bazán, y las toneladas que tienen de porte, y de la gente de guerra y mar que van en ellos.

	Escuadra del capitán general	Toneladas	Gente de guerra	Gente de mar	Número de todo
De Su Magestad	Galeón <i>San Pablo</i> , capitana general	1.480	320	200	520
	Galeón <i>San Martín</i>	1.100	276	154	430
	Galeón <i>San Felipe</i>	1.480	223	110	333

Galeones de la Corona de Castilla, del cargo de Marcos de Aramburu					
De Su Magestad	Galeón <i>San Cristóbal</i> , capitana	700	166	90	256
	Galeón <i>San Phelipe y Santiago</i>	530	92	79	171
	Galeón <i>San Juan</i>				

- (2) Documento 1.
 (3) Documentos 3 y 4.
 (4) Documento 2.

EL COMBATE DE ISLA FLORES (8 DE SEPTIEMBRE DE 1591)

Escuadra del capitán general	Toneladas	Gente de guerra	Gente de mar	Número de todo
<i>Colorado</i>	530	100	79	179
Galeón <i>Santiago, el Mayor</i>	530	117	72	189
Galeón <i>San Medel</i>	530	107	68	175
Galeón <i>San Pedro</i>	530	105	69	164 (<i>sic</i>)
Galeón <i>Ascensión</i>	530	111	69	180

Escuadra de Antonio de Urquiola				
La nao <i>Nuestra Sra. del Juncal</i>	773	123	133	256
Nave <i>María Rosa</i>	503	98	109	207
La <i>Concepción</i> , de Lazón	684	104	100	204
La <i>Magdalena</i>	530	100	95	295 (<i>sic</i>)
Navío <i>Santa Bárbara</i>	525	109	84	193
Nao <i>Spiritu Santo</i>	384	72	81	153

Escuadra de don Bartolomé de Villavicencio					
De Su Magestad	Galeón <i>Santo Thomás</i>	776	167	152	319
	Nave <i>Begoña Spínola</i>	300	108	91	199
	Galeón <i>Santiago</i> , de Portugal	520	117	83	200
	Galeón <i>San Cristóbal</i> , de Portugal	250 (<i>sic</i>)	81	51	132
	Galeón <i>San Bernabé</i> , de Portugal	352	100	99	199
	Filibote <i>León Rojo</i>	200	65	22	87

Escuadra de Sancho Pardo					
De Su Magestad	Galeón <i>San Andrés</i>	1.056	175	148	323
	Nave <i>Santa María la Blanca</i>	720	99	92	191
	Nave <i>Begoña</i> , la menor	750	85	80	165

Escuadra del capitán general	Toneladas	Gente de guerra	Gente de mar	Número de todo
Nave <i>Acensión</i> , gallega	531	99	74	173
Filibote <i>Caballero de la Mar</i>	190	53	34	87

Escuadra de Martín de Bretendona (<i>sic</i>)				
Galeón <i>San Bernavé</i>	876	150	95	245
Nave <i>Begoña</i> , de Landecho	1.001	133	100	233
Nave <i>Ntra. Sra. del Pilar de Zaragoza</i>	305	69	47	116
Nave <i>San Juan</i> , de Carasa	300	60	55	115

Navíos sueltos					
De Su Magestad	Galeón <i>San Francisco</i> , de la Presa	200	35	21	56
	<i>La Caridad</i> , inglesa	200	60	43	103
	<i>San Jorge</i>	80	26	19	45
	<i>El Matolín</i>	80	20	18	38
	<i>San Clemente</i>	80	25	26	51

Pataches y zabras que por ser pequeños no están arqueados					
	Patache <i>San Bernavé</i>	—	20	15	35
	Patache <i>San Salvador</i>	—	15	21	36
	Patache <i>San Pedro</i>	—	15	20	35
	Patache <i>Ntra. Sra. del Puerto</i>	—	20	21	51 (<i>sic</i>)
	Patache <i>La Concepción</i>	—	20	18	38
	Patache gallego nombrado <i>Santiago</i>	—	20	20	40
	Zabra <i>Santa Ana</i> (<i>sic</i>)	—	—	—	—
De Su Magestad	Zabra <i>Santa Catalina</i>	—	—	15	15
	Zabra <i>Santa Clara</i>	—	—	18	18

EL COMBATE DE ISLA FLORES (8 DE SEPTIEMBRE DE 1591)

Escuadra del capitán general	Toneladas	Gente de guerra	Gente de mar	Número de todo
Zabra <i>Esperanza</i>	—	—	11	11
Zabra <i>Ntra. Sra. de Gracia</i>	—	—	14	14
Zabra <i>Santa Ana de Solórzano</i>	—	—	20	20
Carabela <i>Santiago</i>	—	—	14	14
Carabela <i>Santiago</i>	—	—	10	10
Carabela <i>Buenaventura</i>	—	—	6	6
Carabela <i>San Esteban</i>	—	—	6	6
Carabela <i>Ntra. Sra. de Ayuda</i>	—	—	7	7
Carabela <i>La Anunciada</i>	—	—	6	6
Carabela <i>San Antonio</i>	—	—	7	7
Carabela <i>Santa Ana</i>	—	—	6	6
	20.709	4.060	3.197	7.257

Que son por todos 55 navíos los que van en la dicha armada, los 36 dellos con quien se cuenta tienen de porte 20.709 toneladas, y los 19 pataches y carabelas y zabras, que por ser pequeños no se arquean, y con 4.060 soldados y 3.197 personas de mar, que todos hacen el número 7.257 personas a quien se dan los vestimentos contenidos en esta relación, en que habrán en ellos de cada género que entre partida yrán a razón de lo por consumo, por las mermas y corrección que pueden, en esta manera:

De vizcocho habrá en los 19.652 quintales para 160 días.

Vino, hay en las 3.150 pipas para 170 días.

De tocino, queso y pescado hay lo siguiente:

Tocino2.738 quintales.
 Queso 515 quintales.
 Pescado cecial 628 quintales.
 Bacallao 701 quintales.
 4.782 quintales.

[...]

Fecha en Ferrol, a 27 de julio de 1591.

Después de hecha esta relación y aprestada la dicha armada, estando para hacerse a la vela, se le han agregado ocho filibotes que ha traído a su cargo de la ciudad de Lisboa don Luis Cousinho, en que hay ochocientos hombres de mar y guerra, a los cuales se les ha hecho su provisión al respecto que a la demás gente.

DOCUMENTO 2

1591. Octubre, 10, Lisboa.

CARTA. Marcos de Aramburu a Felipe II. Llegada a Lisboa. Recibe orden de llevar las flotas hasta el cabo de San Vicente con cinco naos de la Armada.

SIGNATURA: MN, Col. SB, ms. 391-1122, fol. 169.

OBSERVACIONES: Copiada por Juan Sans y de Barutell en 13 marzo de 1806 del documento original conservado en el Archivo General de Simancas, Sala de Guerra, Inventario 1.º, legajo 315.

Señor.

Porque don Alonso de Bazán enviará a Vuestra Magestad relación del suceso deste viaje, me remito a ella, que por andar ocupado en dar cobro a estas naos y dar el príncipe Cardenal prisa al correo, no he podido enviar la particular mía.

Han llegado estas naos casi cada una por su cabo con las lástimas que se avisan a Vuestra Magestad respecto los temporales que han corrido; y por parecer que no pueden salir todas a la mar, don Alonso de Bazán, habiéndolo comunicado con el conde de Fuentes y los generales de escuadras y dado cuenta al príncipe Cardenal, ha acordado que con cinco naos de armada lleve yo hasta el cabo de San Vicente y Santa María todas las naos de las flotas que hay aquí, que son las de más importancia de las que han quedado, que yo voy a hacer con la buena voluntad que debo y procuraré trabajar en su apresto; como de aquí a cuatro días si hiciese tiempo saldré sin duda a la mar, y habiendo dejado las naos de la flota en salvo con la ayuda de Dios procuraré hacer el servicio que pudiere en mi vuelta. Y porque con el primero escribiré a Vuestra Magestad más largo dando cuenta de lo que me ha sucedido en el viaje y la buena voluntad que mostré de servir a Vuestra Magestad cuando se peleó con el enemigo, le guarde Dios y acreciente como desea y la Cristiandad ha menester. De Lisboa, a 10 de octubre 1591. Marcos de Aramburu.

DOCUMENTO 3

1591, octubre, c. 11.

RELACIÓN. Anónima. Lo sucedido a la armada de Indias sobre la isla de Flores, en 9 de septiembre de 1591.

SIGNATURA: MN, Col. SB, ms. 391-1121, fols. 165-168.

OBSERVACIONES: Con carta de Juan de Maldonado de 11 de octubre de 1591. Copiada por Juan Sanz y de Barutell en 17 de abril de 1806, del documento original conservado en el Archivo General de Simancas, Sala de Guerra, Inventario 1.º, legajo 344.

Relación de lo sucedido a la armada de Indias sobre las Islas de Flores en 9 de septiembre de 1591

Habiendo don Alonso de Bazán (5) entendido en la Ysla Tercera, a donde llegó a los 30 de agosto, por loa avisos que tenía el maese de campo Juan de Uribe, que en las islas de Cuervo y Flores había cantidad de navíos ingleses que podían ser más de quarenta, se fue luego la vuelta dellos, y por la contrariedad de los tiempos anduvo de una y otra vuelta entre *San Jorge* y *La Graciosa* hasta los siete de septiembre en la tarde, que teniendo viento en popa navegó en seguimiento de su viage.

Ya en este interin había tenido relación más cierta de fr. Cristóbal Ortiz, fraile francisco, y Gonzalo García, piloto, que viniendo de La Habana los habían tomado en un navío de aviso de un Diego Marqués, y habiendo estado muchos días en la capitana de los enemigos, los quales dijeron no ser los navíos que había más de veinte y dos, y entre ellos seys galeones de la Reyna grandes y uno pequeño, cuyo general es el Conde Thomas Eiber (Howard), hijo segundo del duque de Norfolk (6), hombre moço y no marinero, y almirante, Ricardo de Campoverde (Richard Greynvile o Grenville) (7) gran cosario y de mucha estimación entre ellos.

A los ocho, día de Nuestra Señora, en la tarde, se hallaron los pilotos quince leguas de la Yslas en su misma altura, y habiendo don Alonso de Bazán tratado y conferido lo que convendría hacer, pues se tenían avisos tanciertos del enemigo, se acordó que se cargase de vela y se hiciese diligencia por amanecer sobre ellos, pues el viento era fresco y ayudaba para ello, y que entrasen unas esquadras por medio y otras por ambos lados de las Yslas, de manera que se pudiese cercar el enemigo por todas partes.

Y habiéndose navegado algunas leguas en esta conformidad, el general Sancho Pardo envió a decir a don Alonso que llevaba rendido el bauprés de su galeón, que es uno de los de Santander, y no podía hacer fuerza de vela, y así combino templar todas las de la armada por hacerle buena compañía y no dexarlo solo donde andaban cruzando de una parte y otra navíos enemigos, que fue causa de no poder amanecer sobre las Yslas sino a cosa de ocho

(5) Alonso de Bazán (?-1604). Hermano de don Álvaro, primer marqués de Santa Cruz. Participó en el bloqueo de la ría de Tetuán (1564), en Lepanto (1571) y en el socorro de Malta (1574). En 1588 mandaba la escuadra de galeras de Lisboa; con ellas contribuyó a rechazar la incursión de Norris y Drake en 1589. Tomó el mando de la escuadra del Mar Océano en Santander (1589) y con ella atacó a Howard en las Azores (1591).

(6) Thomas Howard (1561-1626). Se distinguió en el combate de Gravelinas (8 de agosto de 1588) contra la armada española del duque de Medina Sidonia, y fue armado caballero. Mandó la expedición enviada a las Azores en 1591 para interceptar las flotas de Indias, donde fracasó. Tomó parte en la expedición inglesa en Cádiz (1596), y al año siguiente fue vicealmirante de una nueva incursión en las Azores, donde tampoco sería afortunado.

(7) Richard Grenville (¿1541?-1591). En 1585 mandó un escuadrón de sir Walter Raleigh que planeaba la fundación de la primera colonia en Virginia, pero no prosperó. Su heroico e incomprensible comportamiento al mando del *Revenge* constituye toda una leyenda para la Royal Navy.

leguas dellas, con viento leste fresco. Luego envió don Alonso de Baçán una çabra que fuese a reconocer lo que había en ellas y orden al general Marcos de Aramburu que con los 7 galeones de Castilla de su cargo entrase por medio, y con el capitán Garibay con la capitana de los pataches y *San Francisco*, de la Presa, y los philibotes *León Rojo* y *Caballero de la Mar*, que por todos eran once navíos, yendo él al mismo tiempo con el resto de la armada por el lado izquierdo de la de Flores a fin de coger en medio los enemigos que se entendía habían de estar surtos en ella. Yban al lado del viento *San Pablo*, *San Martín* y *San Phelipe* (8), y más al viento don Luis Cuitiño (Luís Coutinho) con los ocho felibotes de su cargo; a la parte de sotaviento iban los generales Martín de Bertendona (9), Sancho Pardo y Antonio de Urquiola; a la retaguardia, don Bartolomé de Villaviçencio que le tocaba hacer oficio de almirante general aquel día y semana. En esta orden iba navegando don Alonso de Baçán quando la çabra que había ido a reconocer, desde lejos hizo señal de haber visto enemigos con içar y amaynar quatro vezes la vela de gavia y tirar dos piezas. Lo mismo y al mismo tiempo hizo Marcos de Aramburu que, viendo yr saliendo la armada enemiga de la ysla de Flores la vuelta de la del Cuerdo, tiró dos piezas, embiando a decir a don Alonso cómo la había visto y cargase en vela y le siguiese porque él iba la vuelta dellos. Luego embió don Alonso a avisar a don Luis Cousinho de lo que había y orden de que le siguiese dejando la primera derrota que se llevaba, y él se fue la vuelta de los

(8) Los galeones *San Pablo* y *San Phelipe* montaban 58 piezas de artillería cada uno y eran de gran porte con 1.480 toneladas. Una vez de regreso a España la armada del duque de Medina Sidonia, tras la campaña contra Inglaterra de 1588, el rey ordenó el 22 de noviembre de 1588 a Juan de Cardona la construcción urgente de 12 galeones, «los doce apóstoles», cuatro en Guipúzcoa, cuatro en Vizcaya y otros cuatro en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, por cuenta de la Real Hacienda; entre ellos estaban los dos citados. El *San Pablo* era capitana general en relevo del veterano galeón *San Martín* o *São Martinho*, construido en Portugal en lugar desconocido antes de 1574; de porte tenía unas 1.000 toneladas españolas de sueldo, 600 toneladas de Portugal; al parecer montaba 45 piezas de artillería de bronce desde el 1 de enero de 1591. Entre sus numerosos servicios, en 1574 había llevado al rey don Sebastián de Portugal en la infructuosa operación dirigida contra Marruecos, así como en la de 1578 que finalizó en Alcazarquivir. Al producirse la unión peninsular, pasó al servicio de Felipe II en 1581. Fue insignia de don Álvaro de Bazán en las campañas de 1582 y 1583 en las Azores, y en la de 1586 en seguimiento de Drake. Intervino señaladamente en la jornada de Inglaterra, siendo capitana general del duque de Medina Sidonia. Una vez de regreso a Santander, como capitana de la armada del general Alonso de Bazán tomó parte en la jornada de 1589 para proteger la llegada de los navíos que regresaban a la Península. En la de las Azores de 1591, ya sin la insignia de Bazán, iba al mando de Martín de la Serna y llevaba a bordo al maestre de campo Gaspar de Sousa. Fue devuelto a la corona de Portugal el 28 de enero de 1592, cuando se encontraba en Sevilla, y regresó a Lisboa ese mismo año. Sería desguazado en 1593 por su mal estado (Véase el vol. V de la *Batalla del Mar Océano*, en redacción).

(9) Martín de Bertendona (?-1607). Tomó parte en el socorro de Middelburg (1574) y en la guarda de las costas de Portugal (1581). Se distinguió en la jornada de Inglaterra al mando de la escuadra de Levante (1588), en la defensa de La Coruña (1589) y en la campaña de las Azores (1591). Reforzó la guarnición española de Bretaña (1594) y después mantuvo las comunicaciones con la Península. Intervino en la fracasada expedición del conde de Santa Gadea contra Inglaterra (1597).

enemigos, y la esquadra de don Luis Cousinho que antes iba sobre viento de toda la Armada, vino a quedar de retaguardia.

Los enemigos estaban surtos aquella mañana en la ysla de Flores haciendo aguada, quando tuvieron aviso de un patache de la venida de la Armada y, según después se entendió, pensaron ser las flotas, porque don Alonso previno a venir por la parte que hacen su navegación para que los enemigos, juzgando ser ellas se viniesen a su Armada. Y así salieron la vuelta della con solas velas de gavia y trinquete, tomadas las mayores. El número dellos eran los veynte y dos que antes se había dicho, y entre ellos seys galeones de la Reyna, la capitana delante y tras della las demás. Como fueron saliendo de la ysla de Flores, fueron la vuelta de la de Cuervo por el barlovento della dando el lado derecho a nuestra Armada, y desta manera fueron navegando procurando ganar el viento. En este tiempo iba nuestra Armada cargando de vela y a orça quanto se podía, procurando alcanzar a barloar las primeras naos de los enemigos.

Serían las cinco de la tarde, quando hallándose el general Marcos de Aramburu (*San Cristóbal*) (10) tan cerca que le empezaron a tirar con su artillería, arribó sobre ellos respondiéndole con la suya, donde de una parte y otra se peleó gran rato, dándose muchas cargas de artillería, arcabucería y mosquetería sin poderse abordar con ninguna por haberle desaparejado su capitana, que era la que estaba más cerca dellos, y rehusarlo los enemigos. Don Alonso de Bazán, que con el resto de la Armada le iba siguiendo, hizo fuerza de vela aunque la capitana general (galeón *San Pablo*) no se podía servir de la de gavia por habersele sentido aquel día el garzés (calcés) del árbol mayor que le estorbó; con todo se acercó mucho a la capitana enemiga y el galeón *San Felipe*, que es el mayor de los de Bilbao, en que iba el capitán don Claudio de Beamonte (11), llevando a su cargo con su compañía la del maese de campo don Francisco de Toledo, y el general Bertendona en *San Bernabé*, que es el menor de los de Bilbao, fueron los que más velearon. Y habiendo alcanzado los enemigos, don Claudio de Beamonte procuró abordar la capitana, y no pudiendo, le dio una gran carga de artillería y mosquetería y arcabucería muy de cerca, que le hizo gran daño, y arribando sobre la almiranta que, fiada en ser el mejor navío de vela de su armada, se venía gallardeando, y la abordó y a la primera carga le echó dentro nueve o diez soldados, y no se habiendo aferrado con el arpeo sino con un cabo, se rompió y así se apartaron luego. En este ínterin llegó el general Martín de Bertendona, y abordando la misma almiranta se aferró tan bien con ella que no se pudo desasírsele por echarle el arpeo. Esto fue ya al anochecer, y la capitana y demás naos enemigas echando las velas mayores y amollando en popa, se pusieron en huída.

(10) Propuesto por Alonso de Bazán para una merced por su comportamiento (véase documento 4).

(11) También propuesto por Alonso de Bazán para una merced por su comportamiento (véase documento 4).

EL COMBATE DE ISLA FLORES (8 DE SEPTIEMBRE DE 1591)



El navío *Revenge*, insignia de Drake, en Gravelinas (8 de agosto de 1588). Estampa coloreada por don Law, basada en pintura de O.W. Brierly y publicada por Arthur Lucas, Londres, 1882. Museo Naval de Madrid (n.º de Inventario 4607).

Don Alonso de Baçán fue siguiéndolas y a su lado el galeón *San Martín*, en que iba el maestre de campo Gaspar de Sousa, y otros navíos, y si la noche no sobreviniera, luego, sin ninguna duda se tomaran algunas naos, a lo menos la capitana porque era la más ruin de la vela; y por ser la noche muy oscura se perdieron de vista y así se volvió a recoger su armada. Todavía el general Bertendona estaba abordado con la almiranta costado con costado por la parte izquierda della. Los ingleses, a la primera carga que se les dio se metieron debajo de los castillos de popa y proa y de las jaretas, de donde tiraban su artillería y mosquetería, echando bombas y artificios de fuego. De los soldados que había echado dentro don Claudio mataron los siete, y tres lo hicieron tan bien que pelearon hasta que quando llegó Bertendona se metieron en su nao, de donde no se les echaba gente dentro por la oscuridad de la noche. Marcos de Aramburu (*San Cristóbal*) llegó a ayudarle, y abordando con su proa la popa del enemigo, echó alguna gente sobre el alcázar, que tomando la bandera y otras cosas y matando algunos ingleses llegaron al árbol mayor, mas tratósele tan mal la nao, deshaciéndosele toda la proa hasta el agua, que se hubo de alargar, y encendiendo fanales se estuvo junto a ellos haciendo llegar su almiranta y otras. El galeón *Ascensión* (12), que iba el capitán don

(12) El galeón *La Asunción* o *La Ascensión* o *Asención* fue construido y arqueado en el astillero de Guarnizo en abril de 1584 por Cristóbal de Barros. Era propiedad de Su Majestad. Porte: 530 toneladas de sueldo, 461 toneles machos. Arqueó 642 toneladas. Dimensiones: eslora 30,98, manga 8,60, puntal 5,45 m. En la jornada de 1591 montaba en total 21 piezas de artillería.

Antonio Manrique (13), se abordó por la proa del enemigo y de Bertendona. Después llegó don Luis Cousinho (14) y se abordó por junto a don Antonio Manrique, y todos se estuvieron tirando toda la noche y desaparejando el navío sin dejar entrar gente por la confusión que podría haber con la oscuridad; y con todo, el enemigo no cesaba de echar sus fuegos y tirar de quando en quando.

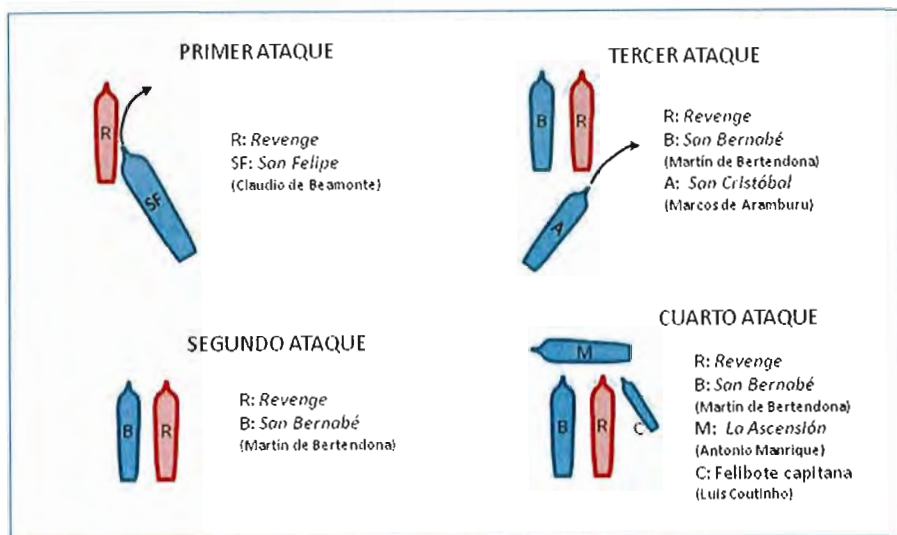
Don Alonso de Bazán se anduvo de una vuelta y otra recogiendo todas las naos y ordenándolas se anduviesen alrededor de las aferradas. Y así se entretuvo hasta que amaneció, que ya estaba la almiranta deshecha y sin árboles y se rindió. El galeón *Ascensión* y la urca capitana de don Luis Cousinho se trataron tan mal uno con otro y con el galeón del enemigo que ambos se fueron a fondo, *La Ascensión* allí luego, salvándose don Antonio Manrique y casi toda su gente y marineros en la nao de Bertendona. La de don Luis Cousinho otro día, habiéndose sacado toda la gente della.

Pertenecía a la escuadra de los seis galeones que al mando de Juan Martínez de Recalde se trasladó de Santander a Lisboa del 21 al 29 de junio de 1584, destinada a proteger las costas peninsulares y la recalada de las flotas de Indias. Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de Indias de Álvaro Flóres el 25 de septiembre de 1587, al mando del capitán Sancho de Vallecilla. Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* para trasladarse con la escuadra de Castilla desde Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588. Participó en la jornada de Inglaterra de 1588, destacándose en el combate de Gravelinas. Regresó a Santander el 22 de septiembre en muy malas condiciones. Salió a la mar el 22 de julio de 1589 para participar en las actividades de la armada de Alonso de Bazán entre agosto y septiembre, dando protección de las flotas de Indias en la recalada. Al mando del capitán Antonio Manrique y agregado a la escuadra de Castilla del cargo de Marcos de Aramburu, una de las de la armada de Alonso de Bazán, salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 y participó en la jornada de las Azores, donde el general español sorprendió a la flota de lord Thomas Howard a la altura de la isla Flores el 8 de septiembre, en las circunstancias reseñadas en el documento. El día 9 por la tarde, el galeón *Ascensión* abordó por la proa de la almiranta enemiga, el navío *Revenge* de sir Richard Greynville o Grenville, y del galeón *San Bernabé*, capitana de Martín de Bertendona, a su vez abarloada por la banda de babor del inglés, y empezó a cañonearse. Después llegó el portugués Luis Cousinho con la capitana de la escuadra de filibotes y se abordó con el enemigo junto a don Antonio Manrique. Grenville se rindió al amanecer cuando estaba gravemente herido. Tanto el galeón *Ascensión* como la capitana de Cousino se maltrataron mutuamente los cascos, de forma tal que fueron a pique. Es de resaltar en el combate la gallarda actuación de Antonio de Vargas, tripulante del galeón *Ascensión* (AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f.). La armada de Bazán llegó a Lisboa el 12 de octubre. Howard regresó a Plymouth el 21 de octubre, y otros navíos de su flota lo hicieron a la deshilada entre el 24 de octubre y 5 de noviembre (estilo antiguo). (Véase el vol. V de la *Batalla del Mar Océano*, en redacción; Fernández Duro, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82 y Augusto António Alves Salgado: *Os Navios de Portugal na Grande Armada. O poder naval português (1574-1592)*, pp. 117-121.

(13) Propuesto por Alonso de Bazán para una merced por su comportamiento (véase documento 4).

(14) También propuesto por Alonso de Bazán para una merced por su comportamiento (véase documento 4).

EL COMBATE DE ISLA FLORES (8 DE SEPTIEMBRE DE 1591)



Ataques sucesivos a que fue sometido el *Revenge* por parte de los navíos españoles, desde la tarde del 9 hasta la amanecida del 10 de septiembre de 1591, sobre la isla Flores, viento fresco del Este.

Era este galeón almiranta de los mejores que había en Ynglaterra; llamábanle *La Venganza* (*Revenge*) (15). Era la capitana que trajo Draque (Drake) a La Coruña, y en la que fue a Santo Domingo y Lisboa. Trae quarenta y dos piezas de artillería de bronce, sin tres que había dado a otro navío suyo pocos días había, las veinte de la cubierta baja de 40 hasta 60 quintales, y las veinte y dos, de 20 quintales hasta treynta, toda buena. El almirante, de los mayores marineros y corsarios de Ynglaterra, gran herege y perseguidor de católicos. Hízole traer don Alonso de Bazán a su capitana, donde por venir herido de un arcabuzazo en la cabeza le hizo curar y regalar, haciéndole buen tratamiento y consolándole de su pérdida, mas la herida era grande y murió otro día. De 250 hombres que traía el navío quedaron 100 que se han repartido entre todos los navíos de la armada, no habiendo entre ellos persona de cuenta sino un caballero mozo que no es soldado ni marinero, y otro que mataron, que era marinero. De nuestra parte hubo algunos heridos, muertos fueron menos de ciento con los que se ahogaron en *La Ascensión*, que fueron los más. Murieron los capitanes Luis de San Juan y don Jorge Proaño.

(15) El *Revenge* había sido construido en Deptford en 1577; de excelente diseño y buenas propiedades marineras, montaba de origen 40 piezas de artillería. Participó en el ataque en Cádiz (1587). Drake izó en él su insignia de vicealmirante durante la campaña de la Gran Armada de 1588. Intervino en la expedición de Norris y Drake contra La Coruña y Lisboa (1589), en la Frobisher de 1590 y finalizó siendo apresado en el combate de Flores para naufragar casi inmediatamente (1591).

La armada enemiga recibió muchas y grandes cargas así de artillería como de mosquetería y arcabucería, particularmente la capitana, a quien se le hizo mucho daño de *San Christóbal*, de *Castilla*, y *San Phelipe*. Púsose en huída desordenadamente, yendo unos la vuelta del poniente y otros la de las Yslas valiéndose de la oscuridad de la noche, y otras por diferentes caminos, de que hasta agora no hay nueva se hayan juntado ni vístose más que uno muy lejos bordeando, y aunque se ha ido con el armada más de 40 leguas por la parte que han de venir las flotas, llevando navíos ligeros por los lados apartados a ocho leguas del armada para descubrirlos, demás de otros que se han enviado más adelante para este efecto.

DOCUMENTO 4

1591. Octubre, 12, Lisboa.

CARTA. Alonso de Bazán a Felipe II. Fue buena la resolución adoptada por Su Majestad de destacarle a las Azores, pues gracias a la oportunidad de su llegada se salvaron las flotas de Indias. Daños importantes sufridos por los enemigos. Propuesta de mercedes a los generales Bertendona, Coutinho y Aramburu, y a los capitanes Beaumont y Manrique.

SIGNATURA: MN, Col. SB, ms. 391-1124, fol. 175.

OBSERVACIONES: Copiada por Juan Sans y de Barutell en 13 de marzo de 1806 del documento original conservado en el Archivo General de Simancas, Sala de Guerra, Inventario 1.º, legajo 315.

Señor.

Desde la Tercera escribí a Vuestra Magestad mi llegada a aquella isla y cómo iba la vuelta de las de Flores y el Cuervo en busca de los ingleses que allí estaban y a cumplir lo que Vuestra Magestad me había ordenado. Todo lo sucedido allí mandará Vuestra Magestad ver, siendo servido, por la relación que va con ésta. Y la resolución que Vuestra Magestad mandó tomar de que esta armada fuese a las Islas a asegurar las flotas fue tan bien considerada como lo son todas las que Vuestra Magestad resuelve, porque sin duda, como el suceso lo ha mostrado, si no fuera, por el buen paraje en que los enemigos se habían puesto y buena orden que tenían, hubieran tomado y robado todas o la mayor parte de ellas. Y fue buena la diligencia y brevedad con que procuré llegar, porque poco más que tardara, no solamente se aseguraban las flotas mas se perdiera la ocasión del buen suceso que allí tuve en la buena ventura de Vuestra Magestad en desalojar, desbaratar y poner en huída al enemigo con tanto daño suyo que no fue pequeño y de poca consideración, pues se les tomó la almiranta y perdieron la capitana y en las demás recibieron mucho daño como más particularmente lo dirá a Vuestra Magestad Bartolomé de Aguilar y Anaya si fuere servido oírle.

A los generales Bertendona, don Luis Coutinho y Marcos de Aramburu, suplico a Vuestra Magestad me haga merced de honrarles y mandar que se haga con ellos alguna demostración de merced pues todos acudieron tan honradamente a sus obligaciones, y lo mismo los capitanes don Claudio de



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

LOS ARSENALES Y EL MANTENIMIENTO DE LOS BUQUES DE LA REAL ARMADA. UN EJEMPLO: LA FRAGATA *PERLA* 2.^a

Enrique GARCÍA-TORRALBA PÉREZ
Licenciado en Derecho

Los estudios históricos presentan una notable evolución en los últimos cien años, pues han pasado de ser una simple recopilación de hechos a profundizar en los datos que hay siempre detrás de ellos, buscando el porqué de los mismos. Así, han proliferado modernamente los estudios que centran su atención en los aspectos industriales, tecnológicos, demográficos o sociológicos, por poner algunos ejemplos notables.

La historia naval no ha sido una excepción a esta tendencia, y así, vemos cómo los relatos de comienzos del pasado siglo o de finales del anterior se limitan a narrar las acciones navales y, en todo caso, a enmarcarlas en su contexto político. Salvo los tratados de carácter estrictamente técnico o profesional, no existían descripciones de los buques mismos y mucho menos de sus procesos de construcción o mantenimiento. Ya hacia mediados del siglo pasado comenzó a darse una importancia cada vez mayor a todos los aspectos internos de carácter técnico o administrativo; y modernamente estos estudios abarcan cuestiones tales como la organización y la historia de fábricas, astilleros o arsenales, lo relativo a las tripulaciones, su entrenamiento, los estudios y capacitación de la oficialidad, los suministros de materias primas y, en fin, pero tampoco lo último ni en último lugar, los fundamentales aspectos económicos. Y es que, en efecto, sin la profundización en estas materias, el conocimiento de los hechos históricos resulta incompleto y, en muchas ocasiones, incomprensible. Es la suma de todos aspectos parciales la que, como conjunto armónico de colores, permite exponer el cuadro de la realidad histórica en toda su profundidad y significación.

¿Cómo podríamos, por ejemplo, explicar el resultado de las confrontaciones navales sin conocer el número y características de los buques empleados, sus capacidades y limitaciones, su estado de mantenimiento y operatividad, la potencia de su armamento, el número, calidad y entrenamiento de sus tripulaciones, el nivel profesional de sus oficiales o las capacidades de sus jefes?

En lo que se refiere a la marina de madera y vela, adquiere una particular importancia la organización de los arsenales en cuanto que de ella depende la bondad y economía de las construcciones navales, así como la no menos importante cuestión de su mantenimiento. Pero si el aspecto constructivo ha venido recibiendo una atención creciente, no ha sucedido lo mismo en lo relativo al mantenimiento, no obstante constituir una cuestión tan crucial como la primera, pues si es una obviedad decir que no existe un buque si no se lo construye, podríamos decir, con la misma propiedad, que tampoco existe un buque si no se lo mantiene. Este era un aspecto tan vital que el mejor táctico español del siglo XVIII, el teniente general Mazarredo, cifraba la diferencia fundamental entre los buques españoles e ingleses, más que en sus características intrínsecas, en su diferente mantenimiento, por el elevado número de diques de que disponían estos últimos. Otra autorizada opinión: Romero Fernández de Landa, ingeniero general y autor de uno de los más importantes sistemas de construcción naval del siglo, insistía en la importancia de los diques de carena para el mantenimiento de los buques: «... en la abundancia de estos pende todo...» (1).

Esta es, por tanto, la materia elegida como objeto de este pequeño trabajo: la de revelar la labor de los arsenales en el mantenimiento de las escuadras.

En este orden de ideas, la documentación conservada en los archivos españoles ofrece algunos ejemplos de gran importancia; nos referimos en concreto al legajo F 3563, titulado «Comandancia de Ingenieros de Ferrol», relativo a los historiales técnicos de los buques. Este excepcional documento fue profusamente manejado en la realización de nuestra obra, todavía inédita, sobre las fragatas españolas del los siglos XVII y XVIII (2), ya que —lamentablemente, hemos de decir— se refiere casi exclusivamente a este tipo de buques; no obstante, por su propia naturaleza, los datos técnicos que contiene, por su profusión y complejidad, eran difícilmente trasladables a una obra de carácter general. Sin embargo, estos datos resultan tan abrumadores y reveladores de la labor de los arsenales del XVIII, que sin tenerla presente, el conocimiento de las Armadas de la época resultaría necesariamente incompleto. Es por ello por lo que nos ha parecido imprescindible dedicarle un estudio aunque, precisamente por la prolijidad de los datos que requiere, debía limitarse necesariamente a un solo buque.

Y en esta necesaria limitación hemos elegido la fragata *Perla*, que por su dilatada vida de servicio nos ofrece la oportunidad de seguir sus vicisitudes durante un amplio espacio temporal.

A la vista de lo dicho anteriormente, sería innecesario aclarar que el objeto de este artículo no es exponer detalladamente los actos de servicio de la fragata en cuestión, sino simplemente seguir la evolución de la actividad de su mantenimiento operativo: las actuaciones navales del buque se exponen solo en la

(1) AGM, Arsenales, leg. 3804, informe de Romero de 13-1-1792.

(2) «Las fragatas de vela de la Armada española 1600-1850. Su evolución técnica», inédita.

medida imprescindible para justificar la necesidad de sus obras de conservación o de reforma. También nos referiremos a los cambios introducidos en su arboladura o en su armamento en cuanto que justifican la conveniencia de las obras realizadas.

La *Perla* a la que nos referimos fue la segunda de este nombre en el siglo XVIII pues la precedió en la denominación su hermana de tipo y astillero, botada también en Cartagena en 1753 como una de las muchas (16 unidades) construidas en esta época por el impropiaamente llamado sistema inglés o de Jorge Juan.

La segunda *Perla*, proyectada por Romero Fernández de Landa, se construyó en Cartagena en virtud de orden de 9-1-1789, cayendo al agua el 31 de Julio del mismo año. Pertenecía a la clase iniciada por la cabeza de serie, *Nuestra Señora de la Soledad*, resultado final, aunque no último, de un conjunto de fragatas experimentales comenzadas en 1782 y sucesivamente mejoradas a través de la *Brígida*, la *Casilda* y la *Florentina*.

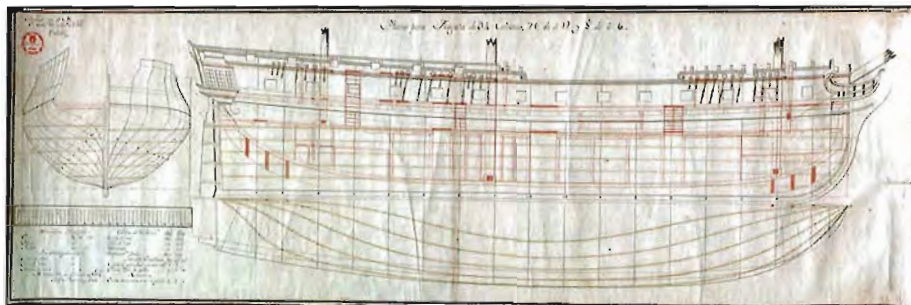
La *Soledad* y sus restantes hermanas de serie fueron las de más andar de la Armada hasta la aparición de la serie Diana (*Diana*, *Ninfa* y *Proserpina*), proyecto de Martín de Retamosa que aventajó a aquellas en todas las posiciones de mar y viento, fruto de unas líneas de carena distintas.

Tabla 1. Las otras fragatas de la serie Nuestra Señora de la Soledad.

Fragatas	Astilleros	Orden de construcción	Botadura
<i>Mahonesa</i>	Mahón	23-11-1788	15-11-1789
<i>Perla (S.^a Mónica)</i>	Cartagena	9-1-1789	31-7-1789
<i>Palas (S.^a Margarita)</i>	Ferrol	20-1-1789	14-11-1789
<i>Juno (N.^a S.^a de los Dolores)</i>	Ferrol	«	31-12-1789
<i>Preciosa (Divina Pastora)</i>	La Carraca	«	18-1-1791
<i>Esmeralda (S.^a Apolonia)</i>	Mahón	24-9-1790	30-5-1791
<i>Tetis (S.^a Amalia)</i>	Ferrol	1-11-1791	6-8-1793
<i>Venganza (S.^a Petronila)</i>	Mahón	22-11-1791	16-5-1793
<i>Fama (S.^a Victoria)</i>	Cartagena	20-12-1791	30-5-1795

Fuente: Elaboración propia sobre datos del AGM, Libro Registro de Arsenales (3).

(3) La inclusión en esta serie de alguna de las unidades mencionadas, particularmente la *Fama*, frente a otras adscripciones que la atribuyen a Retamosa, en GARCÍA-TORRALBA: «Las fragatas de vela...», p. 335.



Plano de la fragata N.º S.º de la Soledad, igual a la Perla.

Las dimensiones de la *Perla* eran las siguientes: eslora, 158 pies; quilla 144; manga, 41; puntal 20 pies y 6 pulgadas, y plan 18 pies y 5 pulgadas. Para el supuesto de navegar en 7 pies y 7 pulgadas de batería y un pie de diferencia de calados de proa a popa, desplazaba 1.112 toneladas. Su arqueo, de acuerdo con el sistema establecido en 19 de septiembre de 1742, todavía en vigor, era de 595 toneladas.

El armamento de la fragata era, en origen, de 26 piezas de a 12 libras en la batería y de seis cañones largos de a seis libras en alcázar y castillo, todo ello de acuerdo con las sucesivas reglamentaciones de 16-5-1786, 1-1-1788, 21-8-1790 y 9-10-1793, que representaron muy escasas variaciones en el artillado de este tipo de buques. Naturalmente, y además del armamento principal descrito, montaban 12 pequeños obuses de bronce de a tres libras, en funciones primordialmente antipersonales.

El armamento principal de estas fragatas fue considerado insuficiente en unos momentos en los que se estaba generalizando el calibre de a 18 en las marinas inglesa y francesa, lo que situaba a las españolas en condiciones de evidente inferioridad artillera, con consecuencias lamentables como se demostró en los años sucesivos. La insuficiencia de calibres resultó incluso agravada por la introducción en las fragatas inglesas de las carronadas, con su enorme poder destructivo a corta distancia.

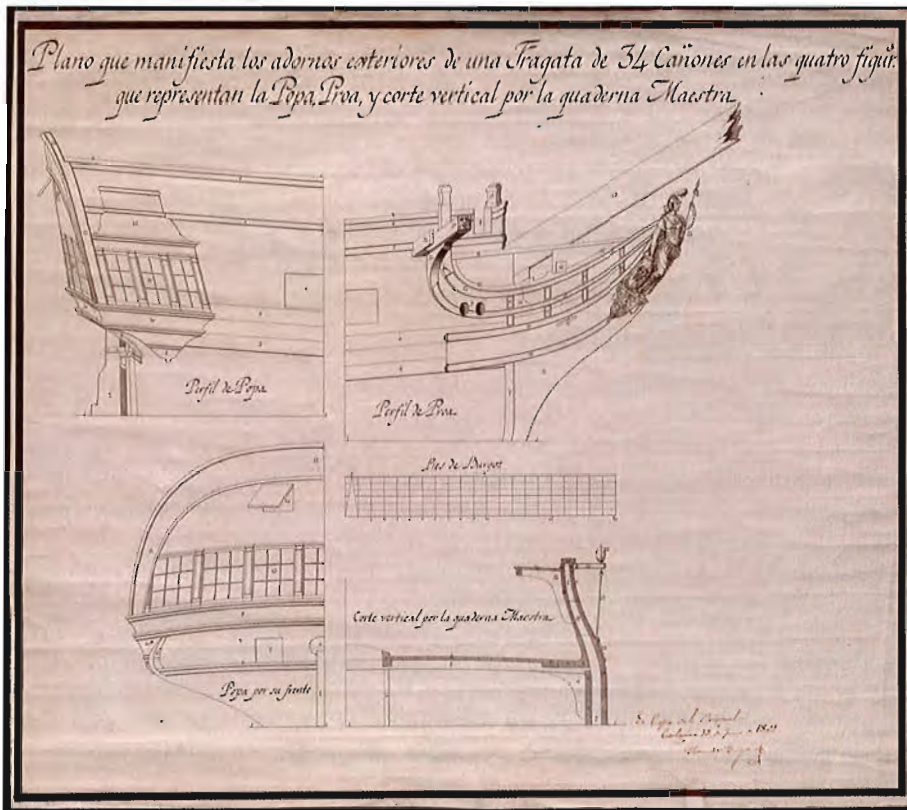
Naturalmente, en esta situación poco podía representar el que se acordase (RO de 20-5-1785) que se abriesen en cada banda seis portas en el alcázar y dos en el castillo, para poder trasladar todas las piezas de a seis libras al costado atacado. Esta medida, aunque ingeniosa, solo representaba la adición de 18 libras a la andanada, cifra despreciable.

Los marinos españoles clamaron por esta insuficiencia artillera, y así, Mazarredo propuso en 1785 y en 1798 sustituir las piezas de a 12 por las de a 18 libras argumentando que «... las fragatas enemigas del tamaño de de las nuestras de batería de a 12, artillan de a 18. Todas las nuestras, pueden con este calibre que tan considerablemente aumentaría su fuerza». La respuesta de los ingenieros a la petición fue negativa, destacando que, aunque las fragatas podían, teóricamente, montar artillería de a 18, no tenían estructuras (baos, cubiertas, etc.) proyectadas para ello, por lo que ese aumento de peso, situado

a ocho pies de la línea de flotación, habría de causar desventajas en su andar, gobierno, movimientos y estabilidad (4).

Y no les faltaba razón; así, años después Vigodet recordaba la experiencia del aumento de calibre en la artillería de de la fragata *Flora*, «que nunca había sido alcanzada por los mejores enemigos (...) perdió tanto en su andar que, pasando al costado del *Ildefonso* (...) en ocasión en que el navío estaba sin el aparejo de proa (...) no lo aventajaba (...) lo cual debe inducirnos a proceder con la debida cautela en lo respectivo al aumento de peso» (5).

Posteriormente veremos cómo en la fragata *Perla* se reproducen las mismas negativas consecuencias.



Vistas de la popa, proa y cuaderna maestra de una fragata del tipo N.ª S.ª de la Soledad, a la que pertenecía la *Perla*. MNM, PB-093.

(4) Todo el expediente sobre esta materia en AGM, leg. 4381.

(5) AMNM, Ms. 2492-23, carta privada de Vigodet a Joaquín de Ruvalcaba, 26-7-1846.

En su primer servicio operativo, la *Perla* se integró en la escuadra del mando del teniente general marqués del Socorro, agregada a la de evoluciones mandada por el del mismo empleo Francisco de Borja, que se armaron en 1790 en previsión del conflicto con Inglaterra que se anticipaba con motivo de la crisis provocada por la usurpación de Nutka, crisis que, es sabido, acabó resolviéndose por medios diplomáticos (6).

En abril de 1793, ya en guerra con la Francia revolucionaria, la escuadra española apresó a la corbeta corsaria francesa *República*, que fue llevada a Alicante por la fragata *Esmeralda*; desde allí la convoyó a Cartagena la *Perla* (7).

A principios de 1796 la *Perla* se trasladó a Constantinopla en misión diplomática, integrándose de nuevo, a su vuelta, el 22 de marzo de ese año, en la Escuadra del Mediterráneo, mandada por Mazarredo (8).

El 20 de diciembre de 1796, junto con el navío *Príncipe de Asturias* y las fragatas *Ceres* y *Matilde*, recuperó a la *Sabina*, capturada la víspera por la *Minerve* y la *Blanche*, mandadas por el entonces comodoro Horatio Nelson (9).

En febrero de 1797 la *Perla*, mandada por el capitán de fragata don Francisco Moyua, formaba parte de la escuadra que salió de Cartagena para Cádiz al mando del teniente general don José de Córdoba, y que combatió con la inglesa del almirante Jervis en el desgraciado encuentro del cabo de San Vicente, donde se perdieron cuatro navíos en circunstancias de ignominiosa incapacidad del mando (10).

Igualmente mandada por Moyua, se encontraba, en 1800, en Brest integrada en la 2.^a división de la 1.^a escuadra al mando de don José de Mazarredo. De esa fecha (15-5-1800) es el estado de su tripulación firmado por Antonio Escaño, del que resultaba estar compuesta por 8 oficiales de guerra, 2 guardiamarinas, 5 oficiales mayores, 21 oficiales de Mar, 97 individuos de Infantería, 18 de Artillería, 55 artilleros de mar, 51 marineros, 53 grumetes y nueve pajes, con un total de 318 plazas (11).

Entre 1802 y 1818, y a pesar de un intento de armarse en 1809 que no fructificó (12), la *Perla* permaneció desarmada en Cartagena con dotación reducida y descargada de sus pertrechos e incluso de parte de su arboladura, convenientemente resguardada en los almacenes y tinglados correspondientes (13). (Algún día convendrá dedicar un estudio a la cuidadosa reglamentación de los buques que pasaban a situación de desarme y de las precauciones adoptadas para la adecuada conservación de sus cascos, arboladuras y pertrechos.)

(6) FERNÁNDEZ DURO: *Armada española*, t. VIII, p. 21.

(7) AGM, Corso y presas, núm. de catálogo 557.

(8) AMNM, Col. Mazarredo, año de 1796.

(9) FERNÁNDEZ DURO: t. VIII, p. 78.

(10) *Ibidem*, p. 91.

(11) *Ibidem*, p. 189.

(12) AGM, Expediciones de Indias, núm. de catálogo 900, resolución de 3-3-1809.

(13) AGM, f. 3.563, Comandancia de Ingenieros de Ferrol, «Historia de la fragata de guerra nombrada *Perla* (alias) *Santa Mónica*». A pesar de su nombre, el legajo no se refiere al historial operativo de los buques, sino solo a sus historiales técnicos de obras y reparaciones.

El 12 de febrero de 1818 la fragata se varó en la grada del centro de la dársena del arsenal de Cartagena y cayó de ella el 2 de septiembre después de habersele hecho las obras siguientes:

- se le sustituyeron, de los miembros verticales: 1 genol, 8 segundas ligazones, 84 terceras, 134 cuartas, 266 reverses, 16 espaldones, 1 yugo y 196 macizos (14);
- de los elementos horizontales, incluidos soportes de los mismos, se sustituyeron, del sollado, cuatro puntales, seis medios baos y ocho esloras. De la cubierta principal, dos medios baos, ocho durmientes, dos trancañiles, dos buzardas y las cosederas. Del alcázar y castillo se sustituyeron todos los baos y todas las esloras, latas y durmientes;
- se colocó una sobrequilla, el tajamar y el codaste; se hizo de nuevo la popa, los yugos, las mesas de guarnición y los guindastes, todos los pañoles, la cámara y los camarotes, las bombas de bronce de doble émbolo y sencillo, así como el fogón de hierro; se hizo el clavado y empernado en bronce y hierro de toda la parte sumergida, así como el calafateado; se forró de cobre sobre papel; se le hizo nuevo el timón, el cabrestante y la lancha y los botes;
- en lo referente a la arboladura, se le hicieron nuevos tres masteleros de gavía y velacho, un mastelero de mesana, tres de juanete, tres de sobrejuanete, tres de periquito, ocho alas, cinco rastreras, un botalón de foc, tres de fofoc, el asta de la bandera, la cofa de mesana y reparaciones menores de las de los otros palos, así como las arboladuras completas de la lancha y los botes.

Como vemos, las obras fueron de una gran entidad y excedían de una carena de firme, resultado, sin duda, del largo periodo de desarme y de la total falta de fondos para atender un mínimo mantenimiento.

Aprovechando las obras de Cartagena, se varió el armamento ya sin sujeción a los reglamentos de artillado anteriores al período de preguerra contra los franceses, incluido el Reglamento de 1803, que preveía para estas fragatas una dotación de nada menos que 12 obuses de a 24 libras, en sustitución total o parcial de sus inútiles cañones de a seis de alcázar y castillo y de buena parte de los pedreros u obuses de bronce de a tres libras. Sobre este armamento reforzado, y aun no estando previsto en los reglamentos, se sustituyó la batería principal, que pasó a ser de a 18 libras por exigencia de la Guerra de la Independencia. Aunque las noticias durante este período son escasas, sabemos, en efecto, que la fragata *Magdalena* llegó a montar en 1809, poco antes de su

(14) Es de destacar que, conforme al reglamento de maderas de Romero F. Landa, de 1784, conforme al cual fue construida la *Perla*, las fragatas de 34 o más piezas tenían 130 genoles y el mismo número de 2.^a, 3.^a, 4.^a ligazones y reverses, por lo que existe una disparidad con los datos de la Comandancia de Ingenieros que solo se puede conciliar sobre la base de una modificación terminológica de las piezas.

pérdida, 26 cañones de a 18, 6 de a 6, 10 obuses de a 24 y 16 obuses de bronce o pedreros de a 3 libras.

Habida cuenta el mal resultado obtenido por los obuses —más que por otra causa, por su deficiente doctrina de empleo—, por real orden de 7 de mayo de 1817 se dispuso la supresión de todos los de a 24 en las fragatas. Como consecuencia de ello, en la rehabilitación de la *Perla* de 1818 ya no montaron obuses, quedando con un artillado de 26 cañones de a 18 cortos (nueve pies) del sistema de 1783, de La Cavada moderna, 12 carronadas de a 28 y dos de a 36, si bien estas dos últimas, no obstante su denominación, debían de ser obuses franceses de bronce del indicado calibre, de los que montaban los buques franceses capturados y que dieron mal resultado en su marina de origen, sustituyéndose por carronadas en el país vecino. El cambio de artillado conllevó un incremento de peso muy notable, pues suponía pasar de las 43,73 toneladas originales a 64, con un aumento del 46,35 por 100.

Porcentualmente era más grave, sin embargo, el aumento de peso del nuevo artillado de alcázar y castillo, pues pasaba de de 7,8 a 13,2 toneladas, con un incremento del 69,23 por 100, y una mayor altura sobre la flotación. Por las enseñanzas de Jorge Juan sabemos que los momentos de fuerza que producía un peso eran el resultado de multiplicarlo por la distancia desde el lugar en que se colocaba hasta el centro de gravedad del buque, por lo que los aumentos de los pesos altos eran proporcionalmente más negativos para la estabilidad. Las consecuencias de todo ello se pusieron de manifiesto de inmediato, como veremos a continuación.

Las obras realizadas en Cartagena estaban concluidas el 27 de enero de 1819, fecha en que se la declara estanca y sin daño en su casco, arboladura y botes y, por tanto, apta para dar a la vela al mando del capitán de fragata de la Real Armada don José de Julián.

Según el libro de la Comandancia de Ingenieros, en marzo del mismo año pasó a La Carraca para completar su habilitación artillera, desmontándosele en aquel arsenal las dos piezas de a 36 «por ser de mal uso», montándole en cambio otras seis carronadas de a 28, quedando, por tanto, con dieciocho de estas piezas en alcázar y castillo, número claramente excesivo.

Conviene destacar las observaciones efectuadas por su comandante a propósito de este nuevo artillado. Dice al efecto:

«Por este enorme peso de la artillería, repostada la fragata con tres meses de víveres y 3 ½ de agua, resulta más calada de 5 a 6 pulgadas de lo que pide el plano del constructor, sin embargo de que lleva 600 qq menos de lastre que en su último armamento por los años de 1797 y 1802. Posteriormente a aquella época hice varios cruceros con ella y en el de mayo de 1820 consecuente al que hice en el Mediterráneo, participé al Señor Capitán General del Departamento de Cádiz las nulidades que había observado en ella por su demasiado calado, efecto del enorme peso de su artillería y de aquí su menor andar, particularmente en la línea en bolina. Por tanto propuse el que se le montara la artillería de a 12 que tenía en su primitivo armamento y 14 cañones del calibre de a 6 o de a 8 en alcázar y

castillo y produciría una diferencia de 400 o 500 quintales, bajaría entonces el centro de gravedad, se acercaría al calado del constructor y su andar en la línea de bolina sería más ventajoso por lo dicho y porque disminuiría su inclinación».

Es de observar cómo los propios comandantes de los buques, antes tan favorables al incremento del calibre de su artillería, propugnan ahora, comprobadas sus negativas consecuencias, la vuelta al artillado de origen. Pero sigamos dando la palabra al comandante de la fragata:

«En el de marzo de 1820 advertí que en reposo hacía 3 pulgadas de agua en las 24 horas y 7 en movimiento y que esta agua se introducía en su mayor parte por (...) babor del pañol del contra maestre y ninguna providencia se tomó».

En estas condiciones, en diciembre de 1820 se decidió por el gobierno liberal enviar una división naval a Nápoles en apoyo de los constitucionalistas de aquel país, para lo cual fue necesario atajar el problema de la falta de estanqueidad, entrando en el arsenal de La Carraca «a cortar dicha agua». Y, en efecto, en 1821 partió la división, integrada por el navío *Guerrero*, la fragata *Perla* y el bergantín *Jasón*.

De las reparaciones efectuadas y del resultado obtenido, que es lo que aquí fundamentalmente nos importa, dice su comandante:

«Se le recorrieron los cocederos, levantando 3 ½ planchas de cobre, se hizo nueva la portería de luz y también las arandelas de dos hojas y se cerraron con tablas las batayolas de los pasamanos, se recorrieron la mayor parte de las costuras exteriores de la cubierta alta, los asientos de la artillería de la baja y los camarotes de los oficiales y se aumentaron en 6 pulgadas al cobre en su alto. Desembarqué, con superior aprobación 4 piezas del calibre de a 28 con sus correspondientes municiones y saliendo a la bahía y repostada con tres meses de víveres y 3 ½ de agua, resultó no obstante, 5 pulgadas más calada de lo que pide el constructor. Salí al premeditado viaje y en los mares de Almería, sufriendo un recio levante, advertí que hacía la misma cantidad de agua que antes de la recorrida de lo que di parte al Excmo. SR. Capitán General del Departamento de Cartagena (...) Navegando en los meses de de Agosto y Septiembre de 1822 noté que con mucho movimiento el agua aumentó hasta 27 pulgadas en las 24 horas y de 20 a 21 con poco movimiento, de cuya alteración di parte a la Superioridad...» (15).

Resulta de lo expuesto el grave problema de falta de estanqueidad que afectaba a la fragata, impropio después de unas obras tan concienzudas como las efectuadas en 1818-1819, así como la falta de eficacia de los remedios adoptados, fruto todo ello, sin duda, de la situación de extrema penuria

(15) AGM, Comandancia de Ingenieros, Informe de don José de Julián. Cartagena, 13-10-1822.

que en lo material y lo personal sufrían en aquella época los arsenales españoles. En cualquier caso, la situación era insostenible, sobre todo ante la falta acuciante de unidades navales que requerían las campañas en las antiguas colonias.

En efecto, el auge tomado por los movimientos independentistas mejicanos y colombianos fue tal, que llegaron incluso a formar pequeñas fuerzas navales dirigidas por David Porter, antiguo oficial de la Marina americana, con las que bloquearon en 1824 el castillo de San Juan de Ulúa, último punto de apoyo en México de las fuerzas realistas.

El brigadier Laborde, al mando de las escasas fuerzas navales españolas en la zona, apenas pudo enviar dos expediciones de socorro a la fortaleza sitiada, pero el fracaso de la tercera, dispersada por el temporal, determinó la capitulación de la plaza el 18 de noviembre de 1825. La liberación para otras misiones que ello supuso para las fuerzas bloqueadoras determinó una amenaza directa para la propia Habana.

Ante esta crítica situación, el gobierno español decidió atender las reiteradas peticiones de Laborde enviando a la zona las unidades navales que permitieran restaurar la situación, a cuyo efecto resultaba imprescindible poner en estado de servicio la *Perla*, una de las escasas disponibles para la misión encomendada.

Con este objeto, pasó la *Perla* a Cartagena, y el 1 de mayo de 1824 comenzaron las obras siguientes:

- se desguazaron y colocaron cinco baos, ocho barrotines y seis latas de la cubierta de entrepuentes, mudando todo el entablado del centro y amurada, cuatro puntales en el centro del pie de carnero, todos los cuarteles de ambas bandas y las carlingas del bauprés;
- dio la quilla por ambos costados, desaforrando su forro de cobre, colocadas cuatro piezas de falsa quilla, desguazados y colocados 11 tablones y 9 cucharros en ambos fondos; se desarmó la proa desguazando el caperol de la roda y se colocó de nuevo, como también la madre y el pico del tajamar y armada la proa totalmente, se forró con su mismo cobre pasado por tórculo, colocando dos hiladas por banda en los cocederos, de cobre nuevo; se calafatearon todas las costuras de cubiertas y amuradas, como también desde la quilla hasta la regala, reclavados los fondos con 2.634 clavos de bronce y 4.680 más de hierro, como también la pernería de la roda, tajamar y demás de la proa;
- en la arboladura, se reconoció el palo mayor y el trinquete, levantando un chafión al primero y volviéndolo a colocar; al segundo se le hicieron los dos chafiones y las dos cacholas. En el bauprés se levantó la ginverga para su reconocimiento, volviéndola a colocar; se hicieron nuevos los tamborettes de gavia, de velacho y de mesana, la cofa de este, la verga de juanete mayor y de proa, como también el juego de crucetas de sobremesana.
- las embarcaciones menores se carenaron y se habilitaron de toda su arboladura.

El 16 de agosto de 1824, después de tres meses y medio de trabajos, las obras se declararon concluidas, y la fragata, pronta para dar a la vela al mando del capitán de fragata don José Morales de los Ríos. No obstante, debió de resultar insuficiente, bien por falta de materiales en Cartagena, bien por haber aparecido defectos posteriores, pues lo cierto es que pasó al arsenal de La Carraca, donde se la hicieron numerosas obras menores en las que no entramos por su excesiva prolijidad y escasa entidad. Concluyeron el 24 de diciembre de 1824, momento en que se la declaró pronta para dar la vela

Una vez terminadas las reparaciones, la *Perla* se integró en una fuerte división dispuesta por el gobierno para socorro de las fuerzas de Laborde y compuesta por el navío *Guerrero* y las fragatas *Lealtad*, *Iberia* y *Perla*. Concretamente las tres fragatas citadas salieron para América, escoltando un convoy, el 26 de noviembre de 1825, apenas unos días después de la rendición de San Juan de Ulúa, llegando a La Habana el 29 de diciembre.

Con las limitaciones de la escolta, el viaje a Cuba se aprovechó para hacer pruebas de comparación entre la *Perla* y las nuevas fragatas, cuyos resultados se contienen en el informe presentado por el entonces capitán de navío Casimiro Vigodet, comandante de la *Iberia*, a instancias del comandante general del apostadero (16). De este extenso informe entresacamos las referencias a la *Perla*, que son las siguientes:

- que no se hicieron pruebas comparativas por no permitirlo la navegación en convoy pero que, en todas las posiciones, el andar de la *Iberia* era superior al de la *Perla*, con especialidad con vientos frescos, «en términos tales que a un largo puede darle [de ventaja] el trinquete o los juanetes, y de bolina dos rizos en las gavias»;
- en cuanto al andar absoluto de la *Iberia*, no se presentaron ocasiones de averiguarlo pero que en las pocas veces que hubo que forzar la vela, particularmente con vientos a la cuadra y de popa, «difícilmente habrá otra que la aventaje», pero que ciñendo con tiempos bonancibles «no anda lo que en vista de sus líneas puede inferirse, pero aun así supera a la *Perla*». Afirmaba Vigodet que había comprobado que la *Iberia*, con viento fresco en siete cuartas y mar bastante picada, con dos rizos en las gavias, las mayores y contrafoque, andaba nueve millas.

Las conclusiones que se obtenían de este informe eran claramente negativas para la *Perla*, pues si esta era aventajada en todas las posiciones por el andar de una fragata que en condiciones favorables solo era capaz de dar nueve nudos, su andar habría de ser claramente insuficiente, poco más que una boya, y ello, sin duda, como consecuencia de su excesivo calado, provocado por el inadecuado armamento.

(16) AMNM, Ms. 1244, Informe dado en 29-12-1825 al comandante general del apostadero de La Habana por el capitán de navío Casimiro Vigodet acerca de las propiedades de la fragata *Iberia* de su mando, al rendir su primera campaña desde Ferrol, donde acaba de construirse.

Llegadas a las Antillas rápidamente levantaron el bloqueo de la isla de Cuba y, tomando la ofensiva, obligaron a Porter a refugiarse en Cayo Hueso, donde procedió a desarmar y vender sus buques ante la imposibilidad de hacer frente a las fuerzas españolas. Igual destino tuvieron las naves colombianas ante la presencia de la Escuadra española que recorrió sin oposición las costas de Tierra Firme, Cartagena, Santa Marta, La Guaira y Cumaná.

Tras regresar a España, el 25 de enero de 1828 la *Perla* entró en el segundo dique del arsenal de La Carraca para ser carenada, sentándose sobre picaderos con 2½ pulgadas de arrufo. Las obras comenzaron el 9 de febrero de 1829 y se prolongaron hasta el 30 de mayo del mismo año. De su importancia da idea el hecho de que en el libro de la Comandancia de Ingenieros se describe en sentido negativo, es decir, indicando cuáles de sus elementos no han sido cambiados, habiéndole quedado solamente de sus piezas principales, 49 varengas (de 51 originales), 44 genoles (de 130), 3 primeras ligazones (de 130), 6 segundas (de 130), 32 terceras (de 130), 50 cuartas (de 130), 13 reverses (de 130), 6 medios baos (de 13) y 8 baos enteros (de 20) de la cubierta de batería, así como 13 (de 34) de la cubierta de alcázar y castillo. Se hace expresa indicación de que la ligadura de los fondos es de roble del país, y la de las de las obras muertas, de pino de la tierra; la tablazón exterior, de pino de Segura, y desde la línea de flotación hasta la quilla quedaba clavada y empernada en bronce, lo que también representaba una importante novedad respecto de su situación anterior, según resulta de las obras realizadas en mayo de 1824 arriba detalladas.

La lancha se recorrió de nuevo y se recorrieron las restantes embarcaciones menores.

A la salida del dique quedó calando en rosca 11 pies de proa y 14½ de popa, habiéndose perdido al flotar ½ pulgada del arrufo que tenía sobre picaderos.

La referencia al calado en rosca demuestra que el buque, al entrar en dique, había sido desprovisto de sus pertrechos, arboladura y artillado.

Acordes con los nuevos tiempos, se renovaron y modernizaron las bombas del buque, instalándosele cuatro bombas aspirantes debajo del alcázar, alrededor del palo mayor; de ellas, dos sencillas, y las otras dos, de doble émbolo, situadas cada una en su caja, de modo que obraban independientemente unas de otras. En la banda de estribor, y por la cara de popa de la bomba de doble émbolo, se le colocó otra cuadrada del calibre de 4½ pulgadas, «para el aseo del buque y caso de incendio. Su pie entra en un cajón grande forrado de plomo, situado en la sentina del cual se extrae el agua y se la conduce hasta la última cubierta si es necesario y por medio de una manguera de 80 pies que se adapta a un tubo que al efecto tiene esta bomba se lleva el agua al fogón o a otro cualquier sitio...». A proa se le instaló asimismo «un bombillo de bronce y cobre para el baldeo del castillo y una bomba portátil para apagar incendios».

Aprovechando la realización de las obras, se acometió también la renovación de la artillería, sustituyendo las 26 piezas de ánima seguida de a 18 libras

(42,40 quintales unitarios) por 24 cañones recamarados de a 24 del sistema de Rovira, modificados por Ulloa en 1826, y peso unitario de solo 35 quintales, no obstante su superior calibre, más otros dos cañones del mismo sistema, no reformados y todavía más ligeros (33,37 quintales cada uno); con ello, el peso de la batería principal pasaba de las 50,80 tm a solo 41,78 mucho más próximo a las 35,93 de la batería originaria de a 12 libras. Las 18 carronadas de a 28 se redujeron a 14 de a 24, con dos cañones de bronce de a 12 libras, en funciones de «caza», todo lo que representaba un cierto alivio en cuanto a la situación precedente que, sin embargo y como veremos, no resultó suficiente.

En la arboladura se efectuó una renovación total, pues se le construyeron de nuevo los palos mayor, trinquete, mesana y bauprés, las tres cofas, sus baos y crucetas, la verga mayor, los masteleros de juanete de uso y de respeto, los tamboretos de respeto y algunas otras pequeñas piezas, es decir, una renovación prácticamente total de la arboladura, reduciendo sus tamaños en virtud de lo acordado por real orden de 20 de enero de 1829.

Y es que esta era una aspiración continua de los marinos, pues las excesivas arboladuras anteriores, sobre representar un peso demasiado elevado que afectaba a la estabilidad, eran una fuente continua de averías por la demasiada altura de los palos que, a pesar del aumento de los calceses, no soportaban vientos de alguna entidad. Pero, a pesar de las llamadas de atención de ilustres marinos como don Ignacio María de Álava, el problema había quedado sin resolver hasta la fecha de la real orden de 1829 mencionada (17). Esta, en efecto, había ordenado una reducción general en las arboladuras de toda clase de buques, dándole a los palos mayores de las fragatas, que es lo que aquí nos interesa, una longitud equivalente al 2,28 de su manga, y a la de los palos trinquetes, 5/6 de la total del mayor.

En concreto, los cambios de la arboladura de la *Perla* fueron los que resultan de la siguiente tabla, en la que comparamos las longitudes de los palos, anteriores y posteriores a la modificación de 1829.

(17) Existen dos versiones de este documento trascendental. Una, fechada el 6-3-1808, sin firma ni destinatario, titulada «Reflexiones y noticias sobre varios puntos de la construcción de buques, defectos de los actuales y mejoras que conviene hacer comparando las circunstancias con las de los ingleses», se encuentra en el AMNM, Ms. 471, ff. 118-140. La otra versión, idéntica en su contenido, se titula «Comparación de algunos ramos de nuestra Marina con sus iguales en la inglesa y deducciones sacadas por el teniente general de la Real Armada don Ignacio María de Álava», y está firmada por el autor, fechada en Cádiz el 13-9-1809 y dirigida a don Antonio Escaño, entonces secretario de Marina (AMNM, Ms. 439, ff. 38-61). Por el extraordinario interés del documento, se encuentra incorporada como anexo a la obra «Las fragatas de vela de la Armada española», ya citada en notas anteriores.

Tabla 2. Comparación de arboladuras posteriores y anteriores a 1829

	Posteriores a 1829			Anteriores a 1829		
	Largo	Grátil	Calcés	Largo	Grátil	Calcés
Palo mayor	95 - 9	-	16-0	103-0	-	15-3
Mastelero de gavia	57 - 6	-	8-0	59-5	-	8-0
Íd. de juanete mayor	46 - 0	-	18-5	42-0		14-0
Verga mayor	85 - 2	78 - 1	-	89-0	82-2	-
Íd. de gavia	60 - 10	50 - 8	-	65-2	55-10	-
Íd. de juanete mayor	40 - 6	34 - 5	-			
Íd. Sobrejuanete íd.	26 - 6	24 - 0	-	27-9	24-8	-
Palo trinquete	85 - 2	-	14-3	93-5	-	14-5
Mastelero de velacho	51 - 1	-	7-1	55-11	-	7-11
Íd. de juanete de proa	40 - 10	-	16-4	39-7	-	18-3
Verga de trinquete	74 - 6	68 - 4	-	79-3	73-2	-
Verga de velacho	53 - 3	44 - 4	-	58-0	49-8	-
Íd. de juanete de proa	35 - 10	30 - 6	-	38-10	33-4	-
Íd. de sobrejuanete de íd.	22 - 10	20 - 8	-	25-1	22-4	-
Palo de mesana	71 - 0	-	12-0	74-2	-	11-0
Mastelero de sobremesana	43 - 1	-	6-0	42-8	-	6-0
Íd. de juanete de íd.	34 - 6	-	13-9	30-0	-	10-0
Verga cangreja	45 - 7	41 - 10	-	43-9	42-6	-
Botavara rastrera	56 - 8	55 - 0	-	52-6	51	-
Verga seca	53 - 3	44 - 4	-	55-10	49-8	-
Íd. de sobremesana	40 - 7	34 - 4	-	40-0	33-1	-
Íd. de juanete de íd.	26 - 2	23 - 3	-	23-9	22-1	-
Íd. sobrejuanete	18 - 2	16 - 6	-			
Bauprés	57 - 6	-	-	62-0	-	-
Botalón de foc	57 - 6	-	17-3	42-0		
Verga cebadera	53 - 3	44 - 4	-	58-0	49-8	-
Botalones de alas de gavia	42 - 7	-	-	42-0		
Íd. de velacho	37 - 3	-	-			
Íd. de juanete mayor	30 - 5	-	-	26-0	-	-
Íd. de juanete de proa	27 - 7	-	-	26-0	-	-

Nota.—No se expresan los diámetros de los palos por entenderlos, como son, proporcionales a sus longitudes.

La obra realizada en la *Perla* en 1829 había sido de tal entidad que en el Estado General de la Armada de 1830 (18) se decía:

(18) EGA de 1830, p. 19.

«La fragata *Perla*, a la cual apenas le queda más que su antiguo nombre, ha sido renovada enteramente; de modo que más propio sería decir que en el año próximo pasado se ha construido una fragata nueva del porte de 40 cañones, que manifestar haberse verificado la carena de una fragata antigua. El estado de destrucción en que este buque llegó a Cádiz en el año último, procedente de La Habana, así en su casco y arboladura como en el aparejo y armamento, ha sido de tal naturaleza, que en su nuevo apresto solo ha conservado un corto número de piezas de las que tenía. Bien se deja ver que el costo de una obra de esta clase es de suma consideración, especialmente cuando no hay posibilidad de tener acopios en los arsenales (...) en ocasión de tan pocos recursos. Superando, pues, tan fuertes inconvenientes, y sosteniendo la idea de llevar a cabo un objeto de tanto interés, se ha logrado realizarlo en breve tiempo, quedando esta fragata pronta y completamente habilitada en el mes de Julio último, ocupándose ya en el servicio propio de su clase (...). Sería de desear que se consiga lo mismo con la fragata *Iberia*, que habiendo regresado también de La Habana en igual estado que la *Perla*, se halla en uno de los diques del arsenal de Cádiz preparada para su cabal reparación, a fin de que pueda reemplazar oportunamente a cualquier otro de los buques que permanecen en dicho Apostadero y necesite de carena».

A pesar de lo indicado en el EGA transcrito, la *Iberia* no se reparó; según Fernández Duro, por falta de medios económicos (19), pero lo cierto es que, si no había fondos suficientes para reparar ambos buques, habría sido preciso elegir cuál de las dos fragatas habría de repararse; y, sorprendentemente, la que se reparó no fue la más moderna, construida en 1824, sino la más antigua, botada en 1789, con casi cuarenta años más sobre sus estructuras, lo cual dice mucho sobre las ventajas constructivas y de diseño de las antiguas fragatas españolas frente a sus desgraciadas compañeras de comienzos del siguiente siglo, un período en el cual, no solo los recursos materiales, sino también la calidad de la ingeniería y de la maestranza alcanzaron sus cotas más bajas.

Quizá ello y la penuria económica puedan justificar la inversión de las escasas cantidades disponibles en buques teóricamente amortizados, pues el costo de acometer nuevas unidades y los lamentables resultados obtenidos en las mismas obligaba a recomponer una y otra vez lo poco que quedaba solvente, aunque fuera en contra de todo principio de asignación racional de recursos en épocas normales.

A finales de 1832 se apreció la necesidad de nuevas obras, y así se acordaron por orden del capitán general del departamento de Cádiz de fecha 8 de octubre de 1832, obras que se extendieron hasta el 22 de enero del siguiente año, período en el que se realizó una detenida recorrida que no implicó, sin embargo, sustitución de piezas principales, sino más bien sellado de costuras y obras en las embarcaciones menores.

(19) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Nafragios de la Armada española*, p. 414.

Los efectos de las obras realizadas en la fragata se desprenden de las «Observaciones» efectuadas sobre su comportamiento entre abril 1834 y abril 1835, de las que destacamos los siguientes extremos:

- Su andar era «moderado», cualidad esta que se consideraba como intrínseca del buque y no susceptible de mejora aun variando la estiba o enjunque de cualquiera forma que fuese;
- Tenía movimientos tranquilos y desahogados, con balances y cabezadas suaves, manteniendo siempre la batería;
- Propendía demasiado a la orzada; pero, como su andar no pasaba de mediano, ello no la perjudicaba en demasía y, por el contrario, favorecía la virada por adelante;
- La reducción en la arboladura y aparejo le había dado mayor estabilidad incluso en mares gruesos, donde no eran de temer esfuerzos de cuidado. No obstante, esta misma disminución la perjudicaba en tiempos bonancibles, donde se echaban de menos mayores esfuerzos vélicos. Debe tenerse en cuenta a este respecto que precisamente el acortamiento de la arboladura tenía como finalidad primordial eliminar el sobreesfuerzo que aquella soportaba y que producía continuas roturas en ella y desgastes desproporcionados en la estructura de la nave. La velocidad, que era la razón de ser de estas arboladuras excesivas, debía de obtenerse por la mejora de las formas de la carena y, sobre todo, por la continua limpieza de los fondos.
- La artillería recamarada de la batería principal la soportaba bien (recuérdese que su peso era casi el de su batería de proyecto); no así las carronadas de alcázar y castillo, mal montadas y de mucho peso, motivo por el cual «no solo es preciso reformar sus montajes sino cambiarla por otra de menor peso y más a propósito...».

Concluían las «Observaciones» insistiendo sobre dicho punto, afirmando:

«Finalmente (...) estoy persuadido de que para restablecer esta fragata en sus mejores propiedades tal como parece las tuvo primitivamente, sería preciso trastornarla en todo su armamento, hasta aligerar los pesos de modo que volviese a constituirse en el calado que se deduce tuvo entonces, más militando las reflexiones a favor de su mayor fuerza (...) solo deberá (...) modificar esta fuerza en (...) la variación de su artillería alta» (20).

Las palabras transcritas reflejan a la perfección el estado de la cuestión: las consideraciones náuticas aconsejaban reducir el artillado; las consideraciones militares imponían aumentarlo. Y es que, en efecto, el problema fundamental era que la *Perla* se había quedado pequeña y no podía mantener, no ya su estatus de fragata, sino ni siquiera el más modesto de corbeta, frente a sus coetáneas extranjeras, mucho mayores y mejor artilladas. Así lo veremos más adelante al volver necesariamente sobre el mismo tema.

(20) Las «Observaciones» se contienen en el legajo 3563, tan reiterado, y están suscritas por don José del Río en Ferrol el 25 de abril de 1835.

En marzo de 1835 la *Perla* llegó a Ferrol para someterse a obras de importancia en su arsenal, donde desarmó inmediatamente a su llegada, quedando en la dársena al objeto de practicar el reconocimiento y formar el presupuesto oportuno. Sin embargo, la falta de fondos por un lado y el mal estado de las puertas del dique donde debía entrar por otro retrasaron la varada en dique ¡ochos años!, hasta el 13 de junio de 1843. Efectuado el reconocimiento y formado el presupuesto de la carena de firme, la aprobación del mismo se obtuvo el 22 de enero de 1844, dando principio a las obras el mes siguiente y concluyendo el 26 de marzo de 1845.

La relación de las obras efectuadas ocupa en el libro de la Comandancia de Ingenieros del Ferrol nada menos que 25 folios manuscritos, con letra menuda y por ambas caras, por lo que, ante la imposibilidad de reproducirla, siquiera resumidamente, nos limitaremos a dar algunas pinceladas particularmente significativas.

En cuanto al casco del buque, se quitó el forro de cobre de los fondos, las hembras del codaste y los machos del timón, se arrancó toda la tablonería de los fondos, cosederas, cucharros, cintas, sobrecintas, entrechazas, galones, regalas, la de los palmejares y forro de bodega, toda la demás del forro interior de los costados, incluso las amuradas y cosederas de ambas baterías, el entablado de dentro y fuera y adornos del espejo de popa, los jardines y sus montantes, el tajamar y la zapata, las curvas bandas, brazales y toda la obra de la proa; se desbarató la empavesada, trinchera, cámaras, camarotes, pañoles y todas las divisiones y sollados interiores. Se desguazaron y colocaron de nuevo nueve varengas, 93 genoles, todas las primeras ligazones, todas las segundas, 124 (de 130) terceras, todas las cuartas, todos los reverses... una aleta en babor, dos contra aletas, 29 espaldones, el contracodaste exterior, dos diagonales en popa, los montantes y macizos de popa, el yugo de las vidrieras, el cape4rol, tres piezas de la contra roda... toda la sobrequilla de popa a proa, la falsa quilla, todos los macizos de entre cuadernas en la bodega, los de entre yugos, todos los de las mismas cuadernas desde el canto inferior de la cinta hasta la borda; se le colocaron 205 choques como suplemento de la ligadura. Se labraron y colocaron nuevos todos los tablones de los fondos exteriores. Se desbarataron totalmente la cubierta del sollado, la principal y la del alcázar y castillo, desechando todo el maderaje retirado y sustituyéndole por otro nuevo, incluidos durmientes, sotadurmientes, baos, cuerdas, esloras, trancaniles, contratrancaniles y toda la tablazón. También se construyó una toldilla sobre el alcázar, para camarote de los oficiales de guardia, y un castillete a proa para abrigo de la gente, etc.

En la arboladura se construyó de nuevo el bauprés, el mastelero de gavia, el de velacho, los dos de juanete mayor y de proa, el botalón de foc y el de petifoc, la verga de gavia, la cebadera, un botalón de ala de gavia de uso y dos de respeto...

A todo lo anterior habría que añadir el trabajo de herreros, cerrajeros, carpinteros de lo blanco, pintores, motoneros y torneros, calafates y los trabajos de fundición, que se detallan menudamente en relación interminable.

Como resumen, el libro de la Comandancia de Ingenieros concluye haciendo una relación de las piezas que constituían al buque antes de comenzar la carena y las que quedaron de aquellas después de concluida, y que fueron exclusivamente la quilla, la pieza del medio de la roda, el codaste, «el yugo principal que se le pusiera nuevo el año 1835», los demás yugos los dormidos de popa, uno en proa, la aleta de estribor y 87 entre varengas, ligazones y reverses de los 715 de que constaba la fragata según el reglamento de maderas de 1784. Si tenemos en cuenta que muchas de estas piezas que se declaran como subsistentes ya habían sido sustituidas en las obras efectuadas en los años anteriores, habremos de concluir que la fragata *Perla* 2.^a no conservaba del buque botado en 1789 apenas algo más que el nombre.

Las obras realizadas habían afectado a los calados y desplazamiento de la fragata en la forma que se expresa en la tabla siguiente, en la que se comparan los existentes antes de las obras con los que tenía al salir del Departamento de Ferrol una vez concluidas.

Tabla 3. Calados y desplazamientos tras las obras de 1844/45.

	Antes de la obra	Después de la obra
Calado a popa	17-9	18-6
Calado a proa	16-9	17-6
Batería al medio	7-7	6-10
Desplazamiento con calados anteriores	1.112 toneladas	1.281 libras
Desplazamiento con calados posteriores	1.213 toneladas	1.513 libras
Desplazamiento por pulgada de calado	11 toneladas	248 libras

Notas: 1.—Los calados en pies y pulgadas de Burgos. 2.—Las toneladas, de 20 quintales = 921,5 kg. 3.—La libra, 460,80 gramos.

El enjunque de la fragata quedó de la siguiente forma.

Tabla 4. Enjunque de la *Perla* en 1845.

Enjunque	Peso de aljibes		Agua que contienen	Peso total	
	QQ	libras	Cuartillos	QQ	Libras
8 aljibes cúbicos de 63”	83	64	54.400	483	64,00
14 ídem ídem de 53”	107	80	57.180	528	24,00
12 íd. trapezoidales de 53”	87	—	42.408	398	82,39
16 íd. íd. de 42”	72	74	15.920	189	79,88
2 íd. cúbicos de 42”	10	16	2.318	27	20,41
Lastre			1.140	00,00	
Suma	361	34	172.226	2.767	70,64

Notas: 1.—Los quintales (QQ) son de 46,08 kg y equivalen a 100 libras. 2.—Los cuartillos son de 1,04 dm³. 3.—El peso total, incluido lastre, equivale a 2.582,61 tm.

Aunque el libro de la Comandancia no da indicación alguna de cambios de armamento, lo cierto es que en 1847 el número de sus piezas había pasado de 42 a 46, por aumento del número de carronadas hasta las dieciocho, con un incremento del peso total del artillado que alcanzaba las 65,18 toneladas métricas. En esa fecha, sin embargo, y con motivo de la revisión general del artillado de todos los buques, se propuso y se acordó dotar a la *Perla* con solo 32 piezas, de las que dos serían cañones bomberos de 8½ pulgadas de calibre, y el resto, 30 cañones de ánima seguida de modelo inglés y de diferentes longitudes según el lugar del buque donde se montasen; con este artillado, el peso del armamento se reducía a 59,92 toneladas métricas, a pesar de lo cual se incrementaba la potencia de fuego y el alcance, no solo por la existencia de los bomberos, que podían lanzar proyectiles explosivos, sino también por la sustitución de las carronadas por verdaderos cañones (21).

El libro de la Comandancia de Ingenieros de Ferrol no da indicaciones posteriores a la de las obras últimamente referidas, aunque es obvio que las labores de mantenimiento debieron de continuar en años sucesivos, si bien con menor entidad, ya que la vida operativa de la fragata continuó todavía durante algunos años; y así, en el EGA de 1849 se la daba como armada y en estación en el Río de la Plata.

En el EGA de 1858 figuraba con 42 cañones y destinada en Ferrol (22). No obstante, otras fuentes le atribuyen solo 38 piezas, de acuerdo con los artillados ordenados por real orden de 3 de mayo de 1851. Conforme a ella, se suprimían los pesados cañones bomberos y se le montaban dos cañones de a 32 libras, de 8 pies y 9 pulgadas de longitud, más otros 24 del mismo calibre pero más cortos (7 pies y 1 pulgada), así como de nuevo 32 carronadas de a 32 libras, con lo que el peso total disminuyó sensiblemente, en concordancia con la vejez de la veterana fragata (23).

En el EGA de 1860 figuraba ya con solo 14 piezas y al parecer en funciones de pontón.

Ya no figura en el EGA de 1863, aunque algunas fuentes extienden su vida hasta 1867 si bien, evidentemente, sin funciones operativas de ninguna clase.

Llegado el momento de la recapitulación, hemos de destacar dos aspectos que, a nuestro juicio, son los que llaman más la atención de toda la época analizada. El primero de ellos es el relativo a la decisión de mantener a ultranza, y a un coste sin duda exorbitante, una unidad cuyas características y prestaciones militares estaban ya sobradamente amortizadas.

El problema de reparar o de desguazar las antiguas y construir nuevas unidades se había planteado, lógicamente, en todas las marinas. Las soluciones habían sido de lo más variadas y respondiendo a múltiples condicionamientos, como la diferencia de plazos en la reconstrucción o en la nueva cons-

(21) VIGODET Y ALCÓN: *Nueva artillería naval y de costa*. Madrid, 1847, pp. 178 y ss.

(22) LLEDÓ, José: *Buques de vapor de la Armada española*, 1997, p. 144.

(23) BATURONE, Manuel: *Principios de artillería teórica y práctica*. Imprenta Española, San Fernando, 1856, p. 133.

trucción, el estado de paz o de guerra en que se encontrara el país —lo que naturalmente condicionaba, a su vez, el factor anterior—, la reconocida calidad de la unidad a reparar, que podría determinar la resistencia a deshacerse de un buque valioso y, por último, el coste de la reparación frente al de la nueva construcción.

Por tomar el ejemplo de Inglaterra, estudios recientes han demostrado que la Royal Navy gastó entre 1793 y 1815 bastante más dinero en la reparación de sus fragatas (3.075.977 libras) que en la construcción de las 195 unidades de este tipo botadas en el período indicado (2.180.318 libras), si bien es de reconocer que en los gastos de reparación se incluyen los de adaptación de las 206 fragatas extranjeras capturadas en el mismo espacio temporal (24). No obstante, el coste de las reparaciones llegó a ser tan alarmante que Mr. Snodgrass, conocido experto naval, como *surveyor* durante muchos años de los buques de la East India Company, consideraba un error realizar reparaciones muy extensas e indicaba casos en los que, con el dinero gastado en las sucesivas reparaciones de un buque a lo largo de su vida operativa, podrían haberse construido dos de la misma clase.

En España, un decreto de las Cortes de 21 de junio de 1822 había ordenado para lo sucesivo preferir «al sistema ruinoso de carenas el construir de nuevo los cascos cuya reparación exija más de la mitad del costo primitivo de construcción (...) aprovechando la arboladura, jarcia, velamen, utensilios, armamento, vasijería y metales» (25).

La primera gran carena de la *Perla*, llevada a cabo entre 1818 y 1819, escapó de esta prohibición, aunque no es aventurado suponer que su costo pudo influir en el decreto mencionado. Sin embargo, en las carenas realizadas en 1829 y 1844 ya no se tuvo en cuenta esta limitación legal, por la derogación de hecho de la legislación del gobierno constitucional tras el restablecimiento del régimen absoluto, pero, sobre todo, por la propia fuerza de las circunstancias.

Quizá la penuria económica pueda justificar la inversión de las escasas cantidades disponibles en buques teóricamente amortizados, pero que representaban la única opción posible en aquellos momentos, pues el costo de acometer nuevas unidades y los lamentables resultados obtenidos en las mismas obligaba a recomponer una y otra vez lo poco que quedaba solvente, aunque fuera en contra de todo principio de asignación racional de recursos en épocas de escasez.

La segunda conclusión que se obtiene de este relato es el extraordinario esfuerzo realizado por los arsenales hispanos en el mantenimiento de las escasas unidades navales de España, en las condiciones de inconcebibles carencias que hemos relatado en nuestra obra sobre las fragatas de vela del país (26). El que la Armada española pudiera seguir navegando fue algo

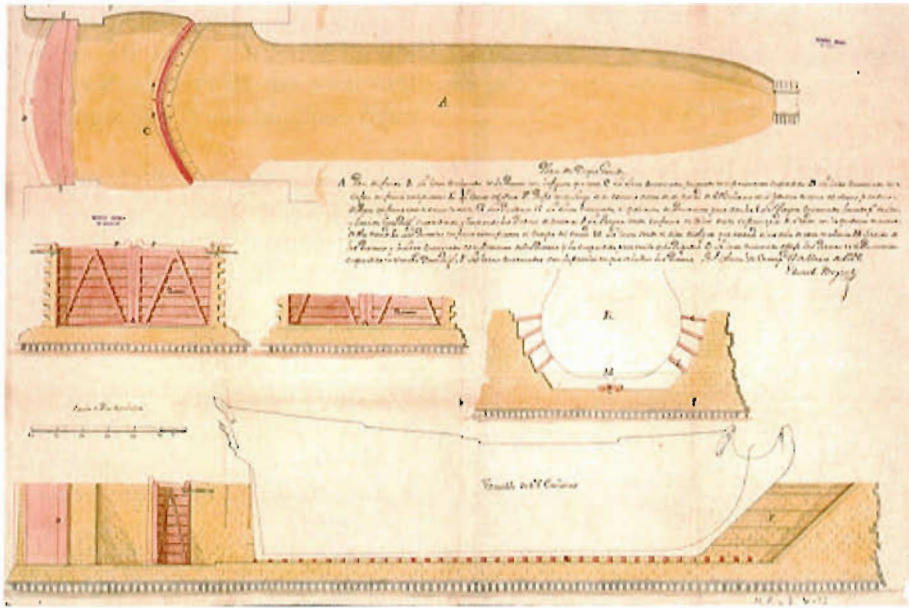
(24) WEBB, Paul: «The frigate situation of the Royal Navy, 1793.1815», en *Mariner's Mirror*, vol. 82, núm. 1, febrero 1996, pp. 28 y ss.

(25) *Colección de los Decretos y Órdenes Generales expedidos por las Cortes*, t. IX. Imprenta Nacional, Madrid, 1822, p. 542.

(26) Parte quinta, pp. 392 y ss.

LOS ARSENALES Y EL MANTENIMIENTO DE LOS BUQUES DE LA REAL ARMADA...

debido a ese anónimo esfuerzo; solo así pudo sobrevivir a esta época terrible y renacer en los años sesenta del siglo como —de nuevo— una de las principales marinas mundiales.



Dique de carena del arsenal de Cartagena. AGS, MP y D. 04/082.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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

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

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

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

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Tef: 91 31 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LA POLÍTICA DE ABASTECIMIENTO DE CÁÑAMO A LA ARMADA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII (1)

Rafael TORRES SÁNCHEZ
Profesor de Historia Moderna

La política de abastecimiento de un producto tan estratégico como el cáñamo estuvo claramente determinada, desde el inicio del siglo XVIII, por una marcada concepción mercantilista. Los principales escritores españoles de pensamiento económico de comienzos del siglo XVIII ya habían sentado los principios políticos que debían guiar la política de abastecimiento de este producto. Jerónimo de Uztáriz, en 1724, expuso con claridad las dimensiones del problema. A su juicio, España no tenía ninguna limitación para cultivar y elaborar todo el cáñamo que necesitase. La planta se podía cultivar perfectamente en muchas regiones españolas, y las ventajas de su producción en España eran numerosas. En primer lugar, su explotación permitiría disponer con regularidad de un producto estratégico para la Armada. Uztáriz daba extraordinario valor a la posibilidad de no depender de la importación de este producto, que en esos momentos procedía principalmente del Báltico y, secundariamente, de Italia. En segundo lugar, la elaboración de jarcias y velas permitiría el fomento de la marina mercante y el comercio, algo esencial en el pensamiento económico de Uztáriz. Por último, la producción nacional ofrecía otra indiscutible ventaja: evitaría la necesidad de pagar por las importaciones, el «perjuicio actual en la extracción del dinero» (2). Es decir, eran ideas que fijaban como principal objetivo la política de seguridad nacional y el beneficio y estímulo de la economía del país.

(1) Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto de investigación, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España, «Guerra, Hacienda y Economía en España, 1680-1830. El estado fiscal militar en el contexto europeo» (HAR2008-02101).

(2) UZTÁRIZ: p. 163. La obra de este autor es analizada en FERNÁNDEZ DURÁN.

Las soluciones de Uztáriz de fomento del cultivo nacional del cáñamo, limitación de importaciones, reducción de la pérdida de plata y estímulo a la industria y el comercio nacional constituyen los ejes de un claro pensamiento político y económico mercantilista, que veía en la demanda de cáñamo, velas y jarcias del Estado un medio de promover la riqueza nacional. Las ideas no eran radicalmente nuevas; de hecho, en algunos pasajes, el propio Uztáriz se refería a los beneficios que, a su juicio, ya se estaban produciendo por la aplicación de las ideas y principios que él reclamaba (3). Este escritor se hacía eco de los intentos del Estado de modificar el monopolio alcanzado por los holandeses en el suministro de cáñamo y de los esfuerzos de la Junta de Comercio por proteger y estimular las iniciativas privadas que se venían registrando desde la década de 1670, principalmente de empresarios holandeses, para extender el cultivo y producción en España (4). Uztáriz, en realidad, recogía y estaba influido por los cambios que se habían producido en el pensamiento político y económico español durante el último tercio del siglo XVII (5).

Lo importante de las ideas políticas de Uztáriz sobre el cáñamo es que se mantuvieron sin grandes modificaciones durante el resto del siglo XVIII (6). Escritores y políticos españoles coincidieron hasta finales de siglo en repetir aquellos argumentos de Uztáriz, como la mejor manera de resolver el problema de abastecimiento de cáñamo y como el medio más eficaz de fomentar el desarrollo económico. Bernardo de Ulloa o José del Campillo recogieron fielmente las ideas de Uztáriz durante la primera mitad del siglo XVIII. Ambos insistían en que la mejor manera de asegurar una provisión tan esencial para la Armada era que se adoptase una política nacional, en la que el Estado velaría por que el cultivo y la producción se realizasen en España (7). La orientación nacional de esta política se extendía al ámbito imperial. Ward y Campomanes apuntaban la necesidad de un fomento de esta producción en tierras americanas, para evitar el elevado coste que suponía su compra a comerciantes euro-

(3) «... excusándose también por este motivo, la pérdida de la gran cantidad de dinero, que nos sacaban por el valor, y tráfico, así de los mástiles y tablazón, como de la jarcia, brea y alquitrán... para que teniéndose presente la grande importancia de afianzar dentro de España las fábricas y provisión de todos estos géneros, que conducen igualmente al Comercio útil, y a que su Majestad se asegure del dominio de ambos Mares... como se debe esperar de la especial atención que debe a su Majestad la importancia de la Marina», UZTÁRIZ: p. 164.

(4) Una síntesis de la extensa bibliografía sobre la producción de jarcias y lonas en Galicia en DÍAZ ORDÓÑEZ: pp. 197-209. Se debe completar con el problema de la dependencia de este suministro del abastecimiento holandés en SANZ AYÁN, pp. 915-945.

(5) Sobre la influencia colbertista en la renovación del pensamiento mercantilista en la segunda mitad del siglo XVII, véase GONZÁLEZ ENCISO: pp. 141-150.

(6) En general, la herencia del pensamiento de Uztáriz en los pensadores españoles del siglo XVIII fue extraordinaria, y sus ideas alcanzaron una amplia difusión incluso fuera de España, por las varias traducciones que se hicieron de su obra. CARLYON: pp. 7-24.

· La traducción inglesa fue de 1751 y la francesa de 1753, véase GUASTI: pp. 125-141.

(7) DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: pp. 186-187.

peos en los puertos americanos (8). Campillo, que además era miembro del gobierno, incluso consideró el cultivo del cáñamo en América más beneficioso que el del algodón (9).

No solo los principales escritores siguieron muy de cerca las ideas de Uztáriz; también los militares y los principales responsables de la política naval española siguieron durante todo el siglo repitiendo los principios mercantilistas escritos en la *Theórica*. El marino y científico Antonio de Ulloa escribió una prolífica obra, que tardó en escribir desde 1755 a 1772, en la que comparaba las marinas europeas, sus fuerzas, instituciones y suministros. Allí se exponía, de nuevo, un auténtico proyecto mercantilista de fomento e intervención en la producción nacional de cáñamo, jarcias y velas. Ulloa volvía a repetir las ideas de Uztáriz, pero esta vez insistiendo en las ventajas que suponía la calidad del cáñamo español, algo que, en realidad, también fue señalado en los escritos de Uztáriz cuando decía que las jarcias y velas producidas en España eran superiores a las europeas «por lo aventajado que es nuestro Cáñamo» (10). Ulloa, como buen científico, hizo una serie de experimentos y comparó las cualidades de los productos elaborados con diversos cáñamos de Europa. Llegó a la conclusión de que las jarcias y lonas producidas con cáñamo «nacional» eran superiores porque este era el «más resistente». Su recomendación no dejaba lugar a dudas sobre el enfoque mercantilista: «... que no se permitiesen usar en los arsenales otros géneros, en ambas especies [jarcias y lonas] que los que fuesen hechos de cáñamo nacional, aunque su costo sea mayor; pues éste siempre se hallará compensado sobresalientemente, en la mayor seguridad y duración de las arboladuras» (11). La calidad parece que justificaba un enfoque proteccionista del abastecimiento. Ulloa entendía que tampoco debía ser problema su cultivo, que consideraba incluso muy favorable, hasta el punto de aventurar que se podría obtener la materia prima «necesaria para abastecer a la Europa entera» (12).

Precisamente este marino, Antonio de Ulloa, junto con Jorge Juan, fue de los que más empujaron a los políticos a intentar extender la producción de cáñamo hacia América, especialmente desde mediados del siglo XVIII y de forma clara en Cuba. El todopoderoso ministro marqués de la Ensenada no dejó lugar a duda sobre la inspiración mercantilista de los intentos por promover el cultivo de cáñamo en La Habana, «para que logrados los cáñamos como no se duda, tengan los navíos de la Real Armada, y aun los particulares jarcia en abundancia para sus armamentos, sin el grande costo que tiene a la Real Hacienda» (13). La misma inspiración mercantilista estuvo detrás del intento

(8) SERRERA CONTRERAS, R. M.

(9) DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: p. 186.

(10) UZTÁRIZ, 1742, p. 163. La misma idea en p. 216.

(11) ULLOA, A.: p. 208.

(12) *Ibidem*.

(13) 30-101-1748, citado por DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: p. 99.

de extender el cultivo y producción a México en 1777, cuando el ministro de Indias, José de Gálvez, lo justificaba porque era la «expresa voluntad de la Corona su fomento y difusión para abastecer los reales arsenales de la Península» (14).

Los ejemplos del potente rastro dejado por los principios mercantilistas de Uztáriz son numerosos y se encuentran hasta finales del siglo XVIII. Como recordaba en 1781 el secretario de Marina, marqués de Castejón, al secretario de Hacienda, Miguel Múzquiz, la mejor y única política de abastecimiento válida era comprar en España todo el cáñamo posible, por la simple razón de que era útil «para sostener nuestra Marina, la del Comercio Nacional y evitar que en lo sucesivo se extraigan tantos millones fuera del Reino» (15). Unas ideas mercantilistas, que, de nuevo, volvía a hacer suyas el siguiente secretario de Marina, Antonio Valdés, cuando reclamaba más fomento de la producción de cáñamo porque, concluía, el gasto que haga el Estado en los cosecheros de cáñamo es útil para la economía nacional: «El caudal con que se pague quedando en la masa pecuniaria de la Nación a poco que circule volverá la mayor parte al Erario en las contribuciones, y el que sale fuera de España tarde o nunca se restituye a ellas» (16). La continuidad y vigencia de ese pensamiento mercantilista debió de terminar calando en el conjunto social. Juan Tomás Pezzeti, un comerciante granadino, envió al Estado en 1778 una Memoria confeccionada en la Sociedad Económica de Sevilla en la que solicitaba del gobierno apoyo para el fomento del cultivo de cáñamo en Andalucía. Sus argumentos no podían ser más mercantilistas y próximos a las ideas de Uztáriz, a la de los marinos y a la de altos cargos políticos que lo habían precedido a lo largo del siglo, y que él expresó con la conclusión de que, si España lograra ese abastecimiento, «¡qué abundancias!, ¡qué guerra tan cruel contra las naciones del Norte!» (17).

No cabe duda de que en la España del siglo XVIII había un pensamiento dominante sobre la utilidad política y económica de intervenir en el abastecimiento de cáñamo a la Armada. Todos los ejemplos que hemos encontrado abordan el problema desde una óptica marcadamente mercantilista. Al Estado le correspondía intervenir en el fomento del cultivo del cáñamo y en el estímulo de la producción de jarcias y lonas, y hacerlo a una escala nacional e imperial. Esta significativa y constante unidad de pensamiento esconde, sin lugar a dudas, un fracaso. Si los argumentos se copiaban y repetían era, principalmente, porque no se habían cumplido. Pese a que todos reclamaban un «cáñamo nacional», este nunca llegó a estar disponible en cantidades suficientes para abastecer a la Armada. Como recordaba en 1767 el intendente de marina del Departamento Marítimo de Cádiz al secretario de Marina, Julián

(14) SERRERA CONTRERAS, R.M.: p. 96.

(15) Castejón a Múzquiz, 2-10-1781. Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría y Superintendencia de Hacienda (SSH), leg. 51.

(16) 1784, citado por DÍAZ: p. 110.

(17) SERRERA CONTRERAS, R.M.: p. 35.

Arriaga, no se podía renunciar a la importación de cáñamos europeos porque «las fábricas de jarcia de Cádiz, necesitan cáñamo, y no hay ninguna esperanza de repararla por las cosechas de España» (18) o, del mismo modo, el marqués de Monteverde recomendaba a Arriaga: «su parecer es que siempre las fábricas de jarcia y aun de las de lonas se surtan con cáñamo del Norte, por ser de mayor consistencia y más baratos que los de España» (19). Cuando se baja al detalle de la producción, resultaba más evidente que la producción nacional no podría cubrir la demanda. Los ejemplos son numerosos. En un momento de gran demanda de cáñamo para la Armada, como el inicio de la guerra contra Gran Bretaña de 1779, la Junta de Marina del Departamento de Cartagena detalló en sus presupuestos que necesitaba 25.045 quintales de cáñamo para producir la lona y jarcias precisas, pero reconocía, que con un «cálculo prudencial», no creía que se lograsen en España más de 9.000 quintales (20). Del mismo modo, el cáñamo nacional que los marinos creían que se podía conseguir para Ferrol en ese mismo año era de solo 3.500 quintales, de Aragón, frente a los 20.000 quintales que se veían obligados a solicitar que se comprasen en Riga (21).

Creemos que la respuesta a este desfase, entre lo que se pensaba que era más conveniente hacer y lo que finalmente se podía hacer, está relacionado con el cómo se aplicaron aquellas ideas a la realidad española. Pese a que Uztáriz fijó con claridad los objetivos, la política de abastecimiento seguida durante la primera mitad del siglo XVIII tuvo más de continuidad que de cambio. Todo parece indicar que el supuesto «reformismo borbónico» no modificó de forma rotunda los métodos heredados de los Austrias para conseguir el cáñamo, jarcias y lonas. El Estado siguió confiando el abastecimiento de la Armada a una serie de asentistas privados, con los que aquel firmaba contratos de provisión con una duración precisa y para arsenales concretos. Como ha estudiado Díaz Ordóñez, los asientos de cáñamo, jarcias y lonas se fueron sucediendo sin interrupción hasta mediados de siglo (22). La única novedad importante fue una mayor presencia de hombres de negocios españoles en esos asientos. En realidad, en este abastecimiento ocurrió lo mismo que en otros suministros militares: la sustitución de los empresarios

(18) Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 30-10-1767. Marqués de Monteverde a Arriaga, 22-4-1767. AGS, Marina, leg. 613.

(19) *Ibidem*.

(20) Según el presupuesto establecido por la junta de Cartagena, el velamen completo de un navío de 70 cañones requería 19.000 varas de tejido producido con cáñamo y el de una fragata 13.100 varas. En conjunto, para fabricar los 140.237 varas de tejidos que necesitaba el departamento para el año siguiente se requería comprar 2.804 quintales de cáñamo, que a razón de 190 reales de vellón (rsv) el quintal importaba 532.760 rsv. Del mismo modo, el aparejo completo de un navío requería 2.400 quintales de jarcia, y de una fragata 1.200 quintales. En total, Cartagena necesitaba fabricar para el año 1779 22.241 quintales de jarcia, que requería comprar el mismo número de quintales de cáñamo, que a razón de 162 reales, importaba 3.603.042 rsv. Manuel Travieso, Cartagena 8-8-1778. AGS, Marina, leg. 591.

(21) Junta de Ferrol 15-9-1778. AGS, Marina, leg. 591.

(22) DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: p. 197.

extranjeros por españoles, una auténtica «nacionalización» de los hombres de negocios que trabajaban con el estado (23). El tratado de Utrecht produjo una reducción de la geografía imperial de España en Europa y un menor estímulo para los empresarios extranjeros, principalmente holandeses y flamencos, para participar en los negocios de abastecimiento de las tropas españolas. El proceso de sustitución de los extranjeros ya se había iniciado durante la Guerra de Sucesión, en la que grupos de empresarios españoles se beneficiaron de la fidelidad y apoyo prestado a Felipe V en el conflicto, lo que, en última instancia, les sirvió para evitar la permanencia tras el conflicto de los asentistas franceses, que también habían colaborado con el joven rey francés durante la contienda. El abastecimiento militar de las fuerzas armadas se convirtió, más que nunca, en una cuestión esencialmente peninsular, atendida principalmente por hombres de negocios españoles (24). El Estado siguió recurriendo a asentistas privados para asegurar el suministro de cáñamo, jarcias y lonas, pero el cambio en la geoestratégica imperial y las fidelidades forjadas en la guerra entre Corona y asentistas españoles ayudaron a visualizar un cambio en el origen de los empresarios. El sistema no cambió, pero sí la composición de los agentes que lo sostenían. De alguna manera, el cambio suponían un triunfo mercantilista, por la «nacionalización» que suponía, pero el sistema de abastecimiento no cambiaba.

El Estado borbónico siguió recurriendo como principal medio de suministro de cáñamo a la Armada a asentistas privados, aunque estos ahora fuesen españoles. La única excepción en este predominio nacional de asentistas de cáñamo fue el asiento firmado por el Estado con un inglés, John Burnaby, para la provisión de cáñamo y jarcia en el arsenal de Cádiz entre 1732-1738 (25). El sistema se mantuvo también en América, donde el Estado prefirió confiar la provisión de jarcia necesaria para el arsenal de La Habana a compañías españolas, la Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Compañía de La Habana (26). Pese a que todos estos hombres de negocios y compañías españolas en algún momento presentaron al Estado proyectos o ideas para el fomento del cultivo del cáñamo en España o en América y para la elaboración de velas y jarcias, la realidad es que todos ellos terminaron comprando la mayor parte de los productos que necesitaban en los mercados europeos. Los asentistas que abastecían los arsenales de Ferrol y Cádiz recurrían principalmente al Báltico y Holanda; los que suministraban al arsenal de Cartagena, a Italia, y al arsenal de La Habana en Francia y Holanda (27). Los empresarios

(23) TORRES SÁNCHEZ, R. (2011).

(24) TORRES SÁNCHEZ, R. (2000), pp. 95-131.

(25) QUINTERO GONZÁLEZ, J. (2003), p. 270.

(26) GÁRATE OJANGUREN, M.

(27) Solo un ejemplo; cuando en 1740 se pide a la Compañía de Caracas el suministro de 12.000 quintales de jarcia para la escuadra de 20 navíos de La Habana, la compañía responde movilizándolo a sus corresponsales en Francia para atender la demanda. DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: p. 395.

encajaban con el ideal mercantilista, pero el producto y su elaboración seguía realizándose fuera de España.

Si tan claro parecía para todos las ventajas de un fomento nacional, ¿por qué no se adoptaron medidas firmes que hubiera podido avanzar en una producción más nacional o imperial? La respuesta puede estar en el propio sistema de asientos. Los asentistas, a menudo, conseguían los contratos sobre la base de relacionar y conectar servicios con el Estado. El caso del asiento de Goyeneche, tras acabar la Guerra de Sucesión, ilustra con claridad que el asiento de cáñamo, como había ocurrido con la concesión de otros contratos de suministros militares, era la manera que tenía el Estado de pagar por deudas contraídas con ese empresario en otros asientos o servicios (28). Una auténtica espiral de dependencia se fue tejiendo entre el Estado y este asentista, y que llevó a la concesión conjunta de asientos militares y recaudación de impuestos. Las concesiones se justificaban porque el Estado lograba extender su crédito, al tiempo que aseguraba que el suministro siguiese realizándose. En estas condiciones de dependencia, el Estado era incapaz de limitar al asentista a que actuase en un marco nacional, o que fuese responsabilidad del asentista la política de promoción y fomento. El Estado se tenía que conformar con que el cáñamo o las jarcias estuviesen disponibles en el almacén correspondiente de la Armada. Del mismo modo, para los asentistas estos contratos eran un negocio útil, pues les permitían seguir trabajando, sostener al conjunto de sus negocios y extender su actividad hacia el exterior, con el uso de corresponsales y la posibilidad de participar en otros negocios, incluida la exportación ilegal de plata, que ahora se justificaba por la necesidad de realizar compras en el exterior (29). En estas condiciones, los asentistas no dudarían en comprar los cáñamos y las jarcias más baratos, y estos siempre estuvieron en los mercados europeos, como vimos que afirmaba el propio Ulloa a mediados de siglo y otros estudios ratifican (30).

El sistema de asentistas no introducía cambios importantes a la hora de hacer efectivas las ideas mercantilistas. La situación pudo cambiar a mediados del siglo XVIII, cuando se produjo un vasto plan de construcción naval y, entre otros aspectos, se hizo evidente la necesidad urgente y estratégica de contar con un abastecimiento propio, nacional, de cáñamo y velas (31). La demanda de la Armada se hizo evidente, pero por qué ahora, ya que también en la década de 1730 había habido una fuerte actividad de construcción naval inspirada por Patiño y ya entonces se podía haber abordado un cambio en la política de abastecimiento de cáñamo. Creemos que la respuesta no está en la demanda de la Armada, sino en la oportunidad que tuvo el estado de romper a mediados de siglo la espiral de dependen-

(28) AQUERRETA, S.

(29) TORRES SÁNCHEZ, R. (2003), pp. 709-718.

(30) QUINTERO GONZÁLEZ, J. (2004), p. 467, y SERRERA CONTRERAS, R.M.: p. 95.

(31) MERINO NAVARRO, J. P.: 1981, p. 267.

cia que existía entre el estado y los asentistas. Desde finales de la década de 1740, el estado logró un avance considerable sobre el control de la recaudación fiscal al imponer la administración directa sobre las más importantes rentas de su Real Hacienda. En adelante, el estado no dependería de los servicios de hombres de negocios para recaudar los impuestos estatales, ni tendría que compensar sus impagos y deudas con suministros militares. El estado había roto el círculo vicioso. El estado podía lanzarse a ser un empresario y proveerse directamente de los suministros que necesitaba, lo que permitiría visualizar, por fin, sus firmes intenciones mercantilistas.

Desde mediados del siglo XVIII, el Estado español hizo dos cosas esenciales en el suministro de cáñamo, velas y jarcias: creó fábricas de jarcias y lonas en los arsenales y fomentó el cultivo del cáñamo en las regiones españolas más aptas y con más tradición: Granada, Cataluña, Aragón y Valencia. El establecimiento de las fábricas dentro de los arsenales fue lo más sencillo, aunque provocó la destrucción de las pocas fábricas de particulares que existían en sus inmediaciones (32). Conocemos el caso de Cádiz, donde en 1754 incluso el propio intendente de Marina salió en defensa de esas fábricas particulares, porque implicaba limitar aún más un escaso recurso. El intendente se oponía al traslado de una de esas fábricas dentro del arsenal, porque la calificaba de «útil fábrica, que casi se puede decir que está en su perfección» (33). Pese a los pronósticos pesimistas del intendente, las fábricas cumplieron y funcionaron sin grandes problemas durante el resto del siglo. Los problemas para la Armada no vinieron de las fábricas, sino de la capacidad de reaccionar con flexibilidad a las demandas puntuales, algo esencial para una marina de guerra. Las fábricas en los tres departamentos crearon un monopolio casi absoluto de la producción. Al desmontarse las fábricas particulares existentes, apenas había margen para atender una urgencia de la Armada. El monopolio fabril incluso se extendió a América. Cuando en 1777 se decidió implantar de forma masiva el cultivo de cáñamo en México, Venezuela y Luisiana, se hizo con la idea de disponer de materia prima para traer a España y proveer las fábricas de los arsenales. El estallido de la guerra contra Gran Bretaña obligó a permitir la producción de jarcias y lonas en América, y se llegó a crear una gran fábrica, pero con la expresa condición de que «cuando acabara la guerra se volvieran a remitir a la Península las partidas de lino y cáñamo que se comprasen por cuenta de la Real Hacienda» (34). Lo que efectivamente se hizo al acabar la guerra, además de clausurar definitivamente la fábrica, pese al elevado coste de su instalación y un posible uso civil (35). En este caso, se buscaba un «monopolio perfecto», en el que las colonias proporcionarían el cáñamo necesario para sostener las fábricas de los arsenales.

(32) TORRES SÁNCHEZ, R. (2000), pp. 95-131.

(33) MERINO NAVARRO, J. P.: p. 107.

(34) Real Orden 6-11-1781, SERRERA CONTRERAS, R.M.: p. 198.

(35) SERRERA CONTRERAS, R. M.: p. 231.

El problema de un «monopolio perfecto» es que cualquier variación en las condiciones de producción de las fábricas estatales tenía efectos desastrosos en la capacidad operativa de la Armada. Pongamos un ejemplo. En el verano de 1779, recién iniciada la guerra contra Gran Bretaña, y con la necesidad de equipar la flota destinada a atacar en el canal de la Mancha, la Junta de Marina de Cádiz reconocía que no podía producir más lona ni jarcia por falta de operarios. Este órgano no encontraba cómo resolver el problema de escasez de trabajadores para aumentar la producción y completar las necesidades que tenía, y tampoco había otras fábricas particulares a las que recurrir. Con total abatimiento, la junta dejó el problema «a la voluntad de VM los medios de proveer en jarcia hecha» (36), que en la práctica significaba salir a los mercados internacionales a comprar velas y jarcia, y, en concreto, se resolvió con compras masivas de tejidos en Ámsterdam (37). Los marinos tenían la posibilidad de fabricar en sus arsenales, pero reconocían que no podían adecuar la producción a sus necesidades o, lo que es lo mismo, mostraban una notable incapacidad de reaccionar con flexibilidad a la demanda de la propia Armada. De hecho, esta incapacidad les llevó a iniciar el camino contrario, y desde la década de 1770 se fueron cediendo poco a poco actividades que se producían en los arsenales a empresas privadas, fuera de los arsenales (38).

Pese a los riesgos en la rigidez de producción, el verdadero problema para las fábricas, para la Armada y finalmente para el Estado, vino a la hora de conseguir el cáñamo necesario para producir las jarcias y velas. Todos los planteamientos mercantilistas partían del supuesto de disponer de un cáñamo nacional que evitase su compra en los mercados internacionales. Con tal fin, el Estado, en realidad la Armada, organizó un sistema de fomento del cultivo y compra de cáñamo en las regiones productoras. Mediante un sistema de comisionados de marina, adscritos a cada departamento marítimo, se realizarían todas las compras necesarias para suministrar el cáñamo a las fábricas de los arsenales correspondientes. Los comisionados se encargarían del fomento del cultivo en la zona asignada, los pagos a los campesinos y el transporte hasta las fábricas de los arsenales. Todo el sistema, desde la compra hasta la fabricación, quedaba así bajo el control directo de la administración naval.

La puesta en marcha de este sistema no produjo el resultado pretendido. El propio Antonio de Ulloa, el marino que más había empujado en la dirección de una mayor intervención del Estado en el fomento del cáñamo, tuvo que reconocer en 1773:

(36) Se necesitaban 25.400 quintales de jarcias y «la fábrica del departamento no puede por la falta de operarios producir sino 14.000 quintales al año (...) 94.000 varas de lona que pueden solo hacerse en el Departamento por la escasez de operarios». Junta de Marina de Cádiz, Isla de León 24-8-1779, AGS, Marina, lg.592.

(37) Zambrano a Múzquiz, 21-1-1778. AGS, SSH, leg. 268.

(38) TORRES SÁNCHEZ, R. (2000), pp. 95-131.

«con este fin, se fomentó el plantío de los cáñamos (en) Granada, Valencia, Murcia y otras provincias, en los años de 1750 en adelante; y lo mismo, la fábrica de lonas. Uno y otro tuvieron conocidos adelantamientos; pero después, habiendo logrado valimiento las proposiciones de los asentistas —que sólo atienden a sus propios adelantamientos, a costa del Erario—, han decaecido los plantíos de cáñamo, que son el fundamento de estas importantes manufacturas» (39).

Para este privilegiado observador de la realidad de la Marina española, no había ninguna duda de que los culpables del fracaso eran los asentistas y su egoísmo. Según Ulloa, el Estado no avanzaba en su plan mercantilista para asegurar el abastecimiento de jarcias y lonas porque chocaba con los intereses particulares de los asentistas, que, en la lógica de Ulloa, no entendían que debían anteponer a sus intereses los del Estado. Este tipo de razonamiento, interés público versus interés privado, estaba muy presente entre los escritores políticos españoles desde la década de 1730, con frecuentes denuncias de los beneficios que conseguían los asentistas a costa de la Real Hacienda (40). Sin duda se trata de una versión particular del mercantilismo, en el que la riqueza nacional debía ser creada principalmente por el Estado, no por la suma de los intereses públicos y privados, como parece que fue el caso del mercantilismo inglés (41). Pese a la acusación directa de Ulloa de culpabilidad de los asentistas en el fracaso del Estado, creemos que una parte de la responsabilidad estuvo también en la forma en la que la Armada actuó como «estado contratista» en su objetivo de asegurar el suministro de cáñamo.

La pregunta es por qué los comisionados de Marina fracasaron en su cometido de fomentar la producción de cáñamo y su compra para la Armada. Todo parece indicar que la aparición de los comisionados de Marina en los campos de España provocó la oposición de los particulares que compraban cáñamo para fábricas particulares y de los gremios que utilizaban esta materia prima. Merino describe el conflicto surgido entre la Armada y el gremio de sogueros de Castellón en 1759 (42). El conflicto se podría entender como una consecuencia de la competencia, privada y pública, por un recurso todavía no desarrollado. Pero, en realidad, ese conflicto lo había provocado el hecho de que la Armada hubiese intentado hacerse con toda la cosecha. Lo grave es que no se trató de un hecho aislado, explicable por ser la fase inicial de aplicación de una nueva política, sino que fue lo habitual en las décadas siguientes. Palabras como «embargo» o «tasa», precios fijos, comenzaron a ser habituales en las relaciones de los comisionados a la Secretaría de Marina. Los problemas vinieron no por el aumento de la demanda, sino porque los comisionados

(39) ULLOA, A.: p. 217.

(40) FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: pp. 51-81.

(41) O'BRIEN, P.K.: O'Brien, P.K. and Xavier Duran (2011): «Total Factor Productivity for the Royal Navy from Victory at Texel (1653) to Triumph at Trafalgar (1805)» en UNGER, R.W. (ed): *Shipping And Economic Growth 1350-1850*, Brill Academic Publishers, 2011, pp. 279-308.

(42) MERINO NAVARRO, J.P.: p. 572.

aparecieron en los campos requisando las cosechas y pagando por ellas un precio fijo e inferior al del mercado. Era, pues, natural que se produjese entre los labradores una «falta de motivación para incrementar la siembra del producto y su preferencia de vender a particulares» (43). A partir de la correspondencia de esos comisionados con las juntas de los departamentos marítimos, podemos comprender mejor el problema.

La gestión de las comisiones de Marina resultó siempre complicada, por la multitud de conflictos que provocaban en los lugares donde se ejercía y por las diferencias en las condiciones regionales en las que operaba cada comisionado. Nada podía ser regulado de una forma única, y cada compra estaba supeditada a una flexibilidad que podía comprender y aprovechar un comerciante, pero no unos comisionados seriamente limitados en su capacidad de actuación. El simple hecho del transporte del cáñamo imponía unas variaciones regionales importantes. El cáñamo de Aragón para Ferrol, por ejemplo, salía más barato transportarlo por mar por el Mediterráneo que conducirlo por Bilbao (44). Con todo, el verdadero problema de estas comisiones era siempre el económico. Los comisionados destinados a comprar cáñamo fueron a trabajar a parajes aislados o relativamente aislados de los circuitos comerciales, donde era difícil girar una letra o encontrar algún tipo de instrumento de crédito. Trabajaban con proveedores, agricultores o asalariados (jornaleros o peones) que no aceptaban otro medio de pago que no fuera el dinero en efectivo. El comisionado de compra de cáñamos en Cataluña informó al intendente del Departamento Marítimo de Cartagena que necesitaba moneda en efectivo, «porque ni los labradores, carreteros, operarios ni artesanos son gente que puedan trabajar, ni entregar sus frutos sin percibir sus respectivos estipendios» (45). El dinero se necesitaba en el sitio de venta, pero la evolución del sistema económico de la Armada fue en sentido contrario, es decir, en concentrar todos los recursos económicos y la capacidad de pago en las capitales departamentales de Cádiz, Ferrol y Cartagena. Al reducir las tesorerías navales solo a las departamentales y conceder mayor responsabilidad en su gestión a las juntas de los departamentos marítimos, se pretendía aumentar el control de los marinos sobre sus recursos económicos, pero el coste era que dejaba a los comisionados de Marina dependiendo del dinero suministrado por las tesorerías departamentales (46). Se justificó por el miedo a que los comisionados malversaran fondos, pero la realidad fue que estos estaban obligados a dirigir sus pagos hacia las tesorerías departamentales, algo completamente inadecuado para el tipo de vendedor con el que se trataba. Muy pocos de los que vendí-

(43) QUINTERO GONZÁLEZ, J. (2004), p. 463.

(44) Según valoración de 1768, «el cáñamo de Aragón, pues aunque conducido por Bilbao por comisión a Ferrol, se ve que sale muy caro, haciéndolo por mar desde el Mediterráneo es otra la cuenta». Se estimaba que flete a Ferrol encarecía el precio entre un 9 y 12 por 100. AGS, Marina, leg. 613,

(45) Agustín Navarrete a Alfonso Alburquerque. Barcelona, 28-8-1781. AGS, SSH, leg. 51.

(46) TORRES SÁNCHEZ, R. (2011).

an cáñamo a los comisionados de Marina estaban dispuestos a desplazarse a la capital departamental para cobrar sus servicios o su salario. Era un mundo de pequeños productores en el que lo importante era el efectivo y no el crédito.

Si el comisionado tenía el dinero efectivo en la mano, no parece que hubiera un rechazo de los agricultores a vender sus cosechas de cáñamo. Más bien ocurría lo contrario, porque era un medio de monetarizar sus economías campesinas, algo esencial para atender sus obligaciones fiscales. El comisionado de cáñamo de Granada advertía de que los productores siempre venderán, pues lo necesitaban para pagar sus impuestos «necesitan los Dueños (del cáñamo) con urgencia el dinero para el pago de sus arrendamientos reales» (47). La misma razón daba el ministro de Marina de Barcelona al referirse a la voluntad de los agricultores catalanes para vender sus cáñamos, «así porque con ellas pagan sus contribuciones y cargas» (48). Pero los agricultores necesitaban que se les pagase en el lugar de venta y en efectivo, no con letras de cambio o en una lejana ciudad. Cabe pensar que se podría haber explorado la opción de comerciantes intermediarios que hubiesen facilitado el dinero en lugar y cobrado en las tesorerías navales, pero el espíritu de administración directa hacía impensable el gasto extra de pagar comisiones a los comerciantes locales.

Pese a que el problema de la liquidez de los comisionados era el más evidente, el gobierno no lo abordó nunca, e incluso lo trató con soluciones que más bien lo complicaban. Como cuando intentó pagar las compras de cáñamo con monedas que se había decidido sacar de la circulación —moneda de vellón—. Como advertía el comisionado para la compra de cáñamo en Aragón, Francisco Cantos, el desprecio del «público» (agricultores) a aceptar esta moneda era tal que él pronosticaba que, si finalmente se pagaba con moneda de vellón a los productores de cáñamo, «resultará que los cosecheros por no tomar vellón retraerán de vender al Rey su Cáñamo» (49). Lo mismo ocurrió cuando se intentó pagar a los agricultores de cáñamo con vales reales, títulos de deuda pública de elevado valor nominal para cualquiera de ellos. El comisionado de Marina para la compra de cáñamo en Granada reconocía que ningún agricultor aceptaba los vales reales. La única solución que proponía era cambiarlos en el mercado de Málaga o Cádiz por moneda en efectivo pero, advertía, con pérdidas de «más de veinte por ciento» (50). El gobierno rechazó esa solución porque, además de una pérdida, contribuiría a intensificar la depreciación de los vales reales, y se le prohibió al comisionado de Marina la reducción de los vales reales. El resultado fue que, en este caso, el comisionado de cáñamo tenía unos medios de pago que no podía usar para comprar cáñamo ni tampoco convertir en dinero. Su comisión tuvo serios problemas para cumplir con los envíos de cáñamo a Cádiz.

(47) Esteban Gaztambide a Castejón. Granada, 19-10-1781. AGS, SSH, leg. 51.

(48) Secretaría de Marina al Comandante General de Marina de Cartagena. Madrid, 23-2-1781. AGS, Marina, leg. 593.

(49) Francisco Cantos a Francisco Montes. AGS, SSH, leg. 51.

(50) Secretaría de Marina a Gaztambide. Madrid, 10-12-1782. AGS, Marina, leg. 594.

Además del grave problema de liquidez, las compras de cáñamo tenían un ritmo de gasto específico que imponía la propia estacionalidad de las cosechas de cáñamo, tanto por su producción como por su elaboración o transporte, que no tenía por qué coincidir con la estacionalidad de las finanzas de los departamentos marítimos. Los comisionados encargados de comprar cáñamo requerían continuamente a los responsables de Marina el envío masivo de dinero en efectivo antes de iniciarse la recogida de la cosecha, «por lo mucho que influye en su precio y en su acopio la estación de la cosecha» (51). La experiencia había enseñado que la mejor forma de actuar era que el comisionado se comprometiese con el mayor número de productores a adquirir su cosecha, de lo contrario, luego escasearía y habría que «comprarlo a doble valor» (52). En algún caso, para convencer a los productores de que reservasen la venta para un arsenal, se llegó a plantear el comprar todo lo que se ofreciera, independientemente de la calidad (53). En la práctica, se trataba de lograr por adelantado, y con la promesa de un pago inmediato, un auténtico monopolio de compra. El comisionado Esteban Gaztambide solicitó más dinero para comprar la cosecha de cáñamo de Granada de 1781, porque creía que «si por falta de caudales se deja que vendan una sola partida a otro que al Rey, harán un perjudicialísimo ejemplar en el precio, y para obviar esto, lo que he hecho es comprarlo todo hasta el más inferior» (54). Lo mismo planteaba el ministro de marina de Barcelona, Agustín de Navarrete, quien, además de pedir, como el resto de comisionados, que se adelantase el dinero para la compra de cáñamo, porque «no tener el dinero ahora es encarecer la compra», afirmaba que había que hacerlo «porque sirve de freno para que no le vendan a los tratantes a quienes después sería preciso comprarle a mayor precio» (55).

Los comisionados que adquirían cáñamo necesitaban dinero en efectivo y con la flexibilidad suficiente para imponerse como principal comprador en las zonas productoras. El problema vino cuando ni lo uno ni lo otro estuvo al alcance de los comisionados. El sistema económico de la Armada evolucionó en la dirección de dejar en manos de las Juntas de Marina de los arsenales la parte principal de la gestión de sus recursos económicos (56). Cada departamento marítimo gestionaba un presupuesto fijo, aprobado por la Secretaría de Marina, que la Secretaría de Hacienda se limitaba a hacer efectivo. La modificación del presupuesto era difícil y lenta, y complicada de conseguirse con la

(51) Castejón a Múzquiz, 1-12-1781. AGS, SSH, leg. 51.

(52) *Ibidem*.

(53) «por haber empeñado en nombre del Rey su palabra de tomar todo el cáñamo que se presente». Castejón a Múzquiz, 2-10-1781. AGS, SSH, leg. 51.

(54) Él lo estaba comprando a 58 reales la arroba, y había que evitar mostrar «flaqueza, ni dejar a los dueños la libertad de venderlos a forasteros, que subrepticamente lo han hecho ya (con) algunas partidas a 85 reales la arroba». Esteban Gaztambide a Castejón. Granada, 19-10-1781. AGS, SSH, leg. 51.

(55) Secretaría de Marina al Comandante General de Marina de Cartagena. Madrid, 23-2-1781. AGS, Marina, leg. 593.

(56) TORRES SÁNCHEZ, R. (2011).

agilidad y flexibilidad que requerían los comisionados que estaban sobre el terreno. El resultado práctico fue unos comisionados con escasa capacidad de maniobra, y una descoordinación cada vez mayor entre los comisionados y los arsenales. Pese a la importancia estratégica concedida por la junta de marina de Cádiz a la comisión de compra de cáñamos en Granada, tuvo que renunciar a presupuestarlo, «que será preciso para compra de cáñamos en Granada por ignorarse la porción que se podrá acopiar» (57). Es sorprendente, pero el resultado final fue que los arsenales no podían asegurar con cuánto cáñamo nacional podrían trabajar. Lo peor fue que esta incertidumbre estimuló aún más las soluciones extremas de embargos e incautaciones de las cosechas. Sin duda, el origen estaban en una política de compras articulada con escasez de recursos económicos y falta de flexibilidad, pero lo cierto es que la demanda de la Armada se convirtió en un problema para los productores de cáñamo español. Es muy interesante que el ministro de Hacienda Canga Argüelles valorase a comienzos del siglo XIX el resultado de esta política de intervención del Estado en el mercado de cáñamo nacional de una forma claramente negativa:

«Son escandalosas las trabas con que nuestra marina real ha impedido la propagación de los cáñamos en Granada. No contenta con precisar al labrador a que se los vendiera exclusivamente, y por precio fijo, le prescribía el método de cultivo y de las elaboraciones consiguientes, y le vejaba de mil maneras» (58).

Si volvemos a las acusaciones que hizo Antonio Ulloa a los asentistas, cuando les censuraba de ser los responsables del fracaso del Estado en sus esfuerzos por asegurar el suministro de cáñamo, velas y jarcias a la Armada, cabría considerar a la luz de cómo se gestionaron las compras y la producción que una parte de esa responsabilidad también estuvo en el Estado y la Armada. El resultado práctico de todo esto fue la incapacidad de asegurar el suministro desde fuentes nacionales, y la necesidad de seguir acudiendo a los mercados internacionales. Pero la irremediable necesidad de mantener el sistema de asientos no fue una completa vuelta a comienzos del siglo XVIII. El Estado también aquí introdujo cambios que, de nuevo, volvieron a desembarcar en más monopolio.

Pese al proyecto mercantilista de lograr un abastecimiento nacional o imperial, los suministros navales que necesitaba la Armada española siguieron dependiendo durante la segunda mitad del siglo XVIII de mercados lejanos. Arboladura, madera, cáñamo, hierro o brea continuaron siendo productos deficitarios en España, de modo que debían adquirirse en el Báltico mediante asientos con hombres de negocios particulares, españoles o extranjeros. El problema de este comercio no era solo logístico; había también un importante componente estratégico y político. Al convertirse el Báltico en un área vital para los intereses de la mayoría de las potencias navales, los Estados europeos

(57) Junta de Marina de Cádiz. Isla de León, 6-4-1781. AGS, Marina, leg. 593.

(58) CANGA ARGÜELLES, J.: p. 43.

hicieron que el acceso a este mercado fuese un asunto diplomático de primer orden. El resultado fue una dinámica compleja de enfrentamientos entre el control ejercido por los ingleses en esta área durante la segunda mitad del siglo XVIII, la entrada en el negocio de los suministros navales de las potencias del norte, y los intentos de españoles y franceses por conseguir un acceso directo a este mercado (59). Es decir, se trataba de un turbulento y complejo mercado internacional de provisiones.

Todo apunta a que el gobierno español fue aumentando su implicación en el acceso al mercado de suministros navales del Báltico. La posibilidad de confiar la provisión de géneros del norte en cada departamento a la afluencia de comerciantes y buques de cualquier nacionalidad no fue nunca considerada por el gobierno de Carlos III como una vía ordinaria de abastecimiento de la Armada. Solamente en caso de extrema necesidad se daban órdenes para comprar cualquier cargamento que pasase por el puerto. Más bien creemos que ocurrió lo contrario, es decir, que se evolucionó hacia una contratación directa de los suministros navales del Báltico, de una forma cada vez más monopolística y centrada en Madrid (60).

Hasta el inicio de la década de 1760, el suministro de cáñamo del Báltico se realizaba mediante compras parciales, ofrecidas por comerciantes españoles, oriundos de la cornisa cantábrica, que utilizaban su red de contactos en el norte —principalmente Ámsterdam, pero también en el Báltico— para realizar sus compras (61). Con frecuencia se trataba de un comercio en el que el comerciante se arriesgaba a traer cantidades pequeñas de cáñamo, que luego ofrecía a los ministros de marina de provincias o directamente a los intendentes de los arsenales. Algunos de ellos utilizaban esta oferta para esconder la posibilidad de sacar plata de España, legal o ilegalmente (62). En otros casos, el cáñamo servía para sostener y rentabilizar una red comercial de intercambios y servicios mucho más amplia, como era el caso de Tomás de Sant Aulay con el suministro de cáñamo del Báltico en Bilbao y

(59) Agradezco los comentarios de Pierreck Pourchasse. Véase su trabajo Pourchasse, P. (2008). «La Baltique, une zone active du grand cabotage européen, XVII-XVIIIe siècles», *Revue d'histoire maritime*, 8, p. 39-66.

(60) La tendencia monopolística para la contratación de suministros para toda la armada tenía un claro precedente en la posibilidad que abrió los negocios de la corona con Juan Fernández Isla. Además de una amplia variedad de servicios, logró un asiento en 1750 para abastecer de todo el hierro en bruto y clavazón para los tres departamentos por nueve años, AGS, Marina, leg. 787.

(61) Marcelo Ramón de Uribarri, vecino de Bilbao, aludía como garantía para realizar las compras «la correspondencia seguida y conocimientos que tengo en las principales plazas de comercio del Báltico, como son San Petersburgo, Rig y Dansik», Bilbao, 6-11-1754. AGS, Marina, leg. 613.

(62) Arriaga a Valdeparaiso, sobre el problema de autorizar a sacar 1.792.000 reales a Juan Antonio de Yunibardia, que ha vendido en Ferrol 10.000 quintales de cáñamo de Riga y desea sacarlos por Bayona. Madrid, 16-3-1757, AGS, Marina, leg. 48.

(63) TORRES SÁNCHEZ, R. (1998), p. 81-108.

Ferrol (63). Este modelo relativamente abierto y competitivo, en el que también participaban los extranjeros, fue evolucionando hacia un modelo más monopolista, en el que la decisión última de compra fue pasando de las juntas de marina de los departamentos marítimos hacia la Secretaría de Marina. Las propuestas de venta seguían siendo recibidas por los intendentes, pero eran resueltas en la Secretaría de Marina y, cada vez más, por «la vía reservada de hacienda» (64).

En esta dinámica de centralización del abastecimiento en Madrid, la entrada de Felipe Chone, comerciante de Bilbao, marcó un hito, puesto que consiguió encargarse de todo el suministro de cáñamo del Norte (Báltico). Para ello, el comerciante proponía al Estado realizar compras masivas para todos los arsenales y por un período de tiempo amplio, cinco años, con la condición expresa de que «durante el asiento no se admitirá cáñamo del Norte de otro asentista» (65). Es decir, este comerciante estaba proponiendo al estado un monopolio de suministro de hecho, que convertía estas compras en un negocio entre la Secretaría de Hacienda de Madrid y el empresario. La solución de un monopolio de compra era algo que se fue imponiendo en otras áreas de suministro militar (66), pero en este tipo de provisiones del Báltico, además, era una forma de asegurar un abastecimiento complejo que el limitado desarrollo del cáñamo nacional hacía imprescindible.

El monopolio de suministro de Felipe Chone se mantuvo, pese a los intentos de algunos comerciantes extranjeros de hacerse con el negocio. El enfrentamiento más serio se produjo con la propuesta de Juan Federico Brandenburgo, cónsul de Rusia. Su casa comercial, Casa Rey-Brandenburgo, era bien conocida en la Marina, porque venía ofreciendo en los puertos de Ferrol y Cádiz cargamentos de cáñamo y otros productos del norte, y era considerada muy fiable por «su crédito en el comercio y porque teniendo su tronco principal en San Petersburgo, participa del derecho de preferencia, que la ley de aquel Imperio dispensa a los patricios en calidades y precios» (67). Con estos antecedentes y credenciales, Brandenburgo ofreció a la junta departamental de Ferrol hacerse cargo del asiento de Chone, mejorando las condiciones econó-

(64) Respuesta a Gerónimo de Retortillo, abonado de Simón de Aragoiri. San Ildefonso, 28-8-1761. AGS, Marina, leg. 613.

(65) Se comprometía a abastecer anualmente de 12.000 a 16.000 quintales de cáñamo, todos de San Petersburgo. Si se quería aumentar esa cantidad, lo podría hacer, pero siempre con pedidos superiores a 4.000 quintales. Bilbao, 9-5-1767. AFB, Judicial, Consulado/Mercantil, 2255/50, en Torres Sánchez, R. (1998): «Comercio y asientos militares. Hacia la integración comercial del Cantábrico en el siglo XVIII», en *Cuadernos de Investigación Histórica*, 17, pp. 81-108.

(66) TORRES SÁNCHEZ, R. (2011).

(67) Gerbaut a Arriaga, Cádiz. 30-10-1767. AGS, Marina, leg. 613. La propia casa recordaba una amplia variedad de servicios a la corona, que incluía «SS. Rei, i Brandenburg, establecida ha muchos años en el Comercio de la ciudad de Cádiz... acreditado en asuntos de casi todos transportes de Tropas a America, i Padres Regulares de la Compañía a Italia, i otros de mayor entidad, que tuvo a su cargo, notorios del Departamento de Cádiz». Ferrol, 19-4-1773, AGS, DGT, Inv.25, leg. 15.

micas de su asiento. La junta envió la propuesta a Madrid, donde fue analizada por la Secretaría de Marina y la de Hacienda. El gobierno decidió rechazar la propuesta, pese a las ventajas económicas que suponía, puesto que no parecía conveniente «que un cónsul extranjero se mezclase en un negocio en que por su calidad se descubren o la escasez de los arsenales o los objetos de armamentos especialmente si son considerables». El gobierno prefirió aceptar la continuidad del asiento de Chone, abonado del conde de Clonard, que era —expresamente se destacaba—, español y «vasallo de SM». Es decir, todo un despliegue de razones estratégicas y mercantilistas.

Para lograr que este súbdito del rey siguiese al frente del asiento, el gobierno no dudó en dar órdenes reservadas al tesorero general, marqués de Zambrano, para que la Real Hacienda sostuviera secretamente al empresario Chone, «aunque fuese a costa de hacerle algún abono reservadamente». A cambio de este apoyo económico, el gobierno le pidió a Chone que hiciese alguna rebaja en los precios de su asiento de cáñamo, «en la seguridad de que se le abonarían por la Real Hacienda». Toda la negociación se siguió en Madrid y, expresamente, se decidió no informar de los pormenores ni de las razones políticas a las juntas de los departamentos marítimos, con el argumento, decía el Secretario de Hacienda «para que en estos (departamentos de marina) no se sepa la condición reservada, que ha intervenido, el único medio es que el referido exceso se le satisfaga por VS (marqués de Zambrano) en libramientos separados del principal importe» (68).

Las compras de cáñamo del Báltico pasaron a ser, por lo tanto, un asunto de estado, negociado al margen de la capacidad de gestión de las juntas de los departamentos marítimos y, a veces, de la propia Secretaría de Marina. El gobierno buscó en el monopolio de un empresario la garantía de un abastecimiento y la confidencialidad que requería un producto tan estratégico; a cambio no dudó en sostener al asentista, incluso cayendo en una flagrante ilegalidad, como era acordar un precio y pagar otro.

La intervención del gobierno en este suministro de cáñamo del Báltico aumentó en los años siguientes, conforme lo hacían las necesidades de la Marina, por el inicio de la escalada bélica, y a medida que aumentaba paralelamente la rivalidad europea por el acceso al Báltico. La necesidad de una mayor implicación estatal en este negocio-asunto de Estado se hizo evidente a partir de 1774. En ese año, el conde de Clonard, Miguel Soto, vecino de Cádiz y del comercio con América, abonador de Felipe Chone, avisó al secretario Arriaga de los problemas que tenía su casa comercial para realizar

(68) Múzquiz a Zambrano, El Pardo, 11-2-1775. AGS, DGT, inv. 25, leg. 15. Estos acuerdos reservados entre asentista y Secretaría de Marina, provocaron numerosos quebraderos de cabeza al tesorero general, quien tenía posteriormente que justificar los gastos realizados. Como se quejaba Zambrano a Múzquiz, estos pagos reservados a Felipe Chone y a otros asentistas del norte, como Carlos María Marracci, no eran fáciles de justificar ante el Tribunal de la Contaduría, «donde son muchos los que intervienen en su comprobación». Propuso, y así se hizo, justificarlo con «el nombre de gasto secreto, recogiendo en la Secretaría del cargo de VE las certificaciones de los contadores principales de los departamentos».

las compras de cáñamo del Báltico. Según le informaron sus comisionados en el Báltico y Holanda, trabajar en este mercado empezaba a resultar complejo y caro. El súbito aumento de la demanda de las marinas europeas en la zona había provocado el incremento de los precios y el enfrentamiento con los comerciantes holandeses, que tradicionalmente habían ejercido de intermediarios y ahora eran los principales afectados por el aumento de la competencia del resto de los comerciantes europeos (69). Todo apunta a que los holandeses temían perder su principal función de intermediarios en el comercio del Báltico, tanto para realizar las compras como para atender su cobro en Ámsterdam. Su reacción, según los comisionados de Clonard, fue la de encarecer las condiciones y el coste de su intermediación, especialmente financiera (70).

Clonard conocía perfectamente las claves de la política exterior española y de las aspiraciones del Estado en aquella zona (71), y supo perfectamente cómo plantear el problema, es decir, el pensamiento y lenguaje más apropiados. Se dirigió directamente al secretario de Hacienda, no al secretario de Marina, y lo presentó como un problema de Estado que afectaba directamente a los principios mercantilistas que guiaban a su gobierno. Lo que estaba en juego no era el cáñamo sino, en palabras del empresario, «el feliz éxito con que la Bandera de SM trafica por los Mares del Norte y subsistencia de la Casa Española de Chone y Soto de San Petersburgo». En ese momento Clonard afirmaba que tenía empleados en esa provisión de cáñamo 26 navíos y que las pérdidas acumuladas superaban los 70.000 pesos. Clonard demostraba que había empleado el mayor esfuerzo y dedicación en promover los intereses públicos, pero también que su quiebra era irremediable. Así las cosas, solo cabía pedir la protección del Estado, en sus palabras: «el mayor patrocinio de VE (Múzquiz) para contrarrestar y que conozcan el poder del Rey (...)

(69) Esta información coincide con la que transmitían los cónsules franceses a su gobierno en esas fechas. Agradezco a Pierrick Pourchasse (Université de Bretagne Occidentale, France) que me facilitase la lectura de su trabajo en prensa «Buying supplies from your enemy or how the French navy stocked up with products from the North in the XVIIIth Century» (2011).

(70) José Guerrero García a conde de Clonard. Madrid, 17-9-1774. Este comisionado informaba a Clonard de las cartas de sus agentes en el Báltico, en las que advertían del encarecimiento que estaban introduciendo los holandeses en sus operaciones de intermediación, «pues hasta los comisionados que tenemos en Riga, Dantzing y otros puertos, donde se hacen las compras, inducidos por los demás, han variado enteramente el librar el importe de los cargamentos, y lo hacen de un modo tan violento, y con tan crecidas cantidades, que nuestros correspondientes en Ámsterdam, para poder salir bien de estos pagos, han librado sobre esta Plaza exorbitantes sumas, a menos plazo que anteriormente». AGS, SSH, leg. 50.

(71) En 1772 el propio Clonard había enviado a Múzquiz un informe, con la petición de que se pasase a Grimaldi, donde se muestra el conocimiento y la coincidencia de intereses entre el Estado y Clonard en la zona. En concreto el proyecto que entonces buscaba la protección de real para el comercio del Báltico «que logren la mejor acogida de estas fragatas y que no sea del todo riguroso el derecho que exigen al paso por el Sum la Corona de Dinamarca». AGS, SSH, leg. 8.

por el infatigable celo de seguir proyecto tan beneficioso al estado» (72). La estrategia de Clonard fue un éxito. El gobierno decidió apoyar incondicionalmente a este empresario. El secretario de Hacienda tomó la medida de que se le abonasen inmediatamente 40.000 pesos al asentista, y avisar al secretario de Marina que se le «concede esta gracia porque el Asentista es acreedor a mayor cantidad» (73). Es decir, el estado asumía las pérdidas del asentista como suyas y mostraba una clara voluntad de sostenerlo al frente de su negocio. En contra de lo que alegaba Antonio Ulloa, intereses públicos y privados podían ir unidos, y el mercantilismo podía facilitar esa unión.

No cabe duda de que el ambiente prebélico que se vivían en esos momentos, unido a las consideraciones mercantilistas sobre la necesidad de aumentar la presencia directa de España en el Báltico, y probablemente también a la incapacidad de confiar un rearme naval exclusivamente a la oferta de cáñamo nacional, facilitaron la decisión del gobierno de ayudar al asentista de cáñamo del norte y de sostener esta política en los años siguientes. Hay muchos ejemplos de las ayudas prestada por el gobierno a este asentista de cáñamo, aunque a veces no resulta fácil descubrir la naturaleza de este apoyo (74). Lo importante es que esta mayor interacción entre estado y asentista monopolista facilitó la concesión de otros asientos de provisión a la Armada con géneros del Báltico a la compañía de Chone y Clonard, como fueron el asiento de arboladura y tablonería desde 1772 (75), o el de betún desde 1773 (76). Si a eso unimos que el propio Clonard financiaba también otros asientos de provisión a la Armada en España, como los de Carlos María Marraci, en los que cuando se produjo alguna quiebra y era sustituido por otro comerciante, Clonard volvía a aparecer de fiador, podemos considerar que hubo una auténtica espiral de fortalecimiento del monopolio de este empresario (77). Cabe incluso afirmar, que fue el estado quien más contribuyó al desarrollo de este

(72) Conde de Clonard a Miguel Múzquiz. Cádiz, 21-9-1774. AGS, SSH, leg. 50.

(73) Miguel Múzquiz a Julián de Arriaga. San Ildefonso, 23-9-1774. AGS, SSH, leg. 50.

(74) Como cuando Castejón pedía a Múzquiz que se le abonara a Chone «el plus estipulado por secreto convenio respectivo a la provisión del año de 77 [que] comprendía sólo 13.850 quintales del de Riga, debiendo ser 16.112 quintales». Castejón a Múzquiz, 1-9-1778. AGS, SSH, leg. 50.

(75) Felipe Chone y conde de Clonard trabajaban con la casa Felipe Kcarney y Francisco Hayden. Otorgado en Madrid el 21-1-1772. AGS, Dirección General del Tesoro (DGT), inv.15, leg. 15.

(76) Aquí utilizan como hombre de paja a Manuel Martínez, vecino de La Coruña. Se encargarían del abastecimiento de todo el betún del norte por tres años. AGS, Marina, leg. 609. Madrid, 19-8-1773. Lo renovó por otros cuatro años (1774-1777). La brea principal que ofrecía era la de Suecia, «que ha obtenido el primer lugar en el uso tanto en Francia, como en Inglaterra y otras coronas». AGS, DGT, inv.25, leg. 15. San Ildefonso, 28-8-1773.

(77) La presencia en la sombra del conde de Clonard se puede seguir con claridad en algunos casos de cambio de asientos, como por ejemplo con la provisiones de betunes para arsenales de marina de Ignacio José Haedo, que estaba abonado por el conde Clonard, según contrata que empezó el 1-2-1777. Haedo solicitó ser «relevado de la obligación a causa de crecidas pérdidas que desde aquella fecha había padecido por motivos que no pudo preveer (*sic*)». Fue sustituido por Felipe Abancido, del comercio de Madrid, pero que también actuó abonado por el mismo conde Clonard, y que empezó el 1-4-1778.

empresario monopolista. De nuevo, intereses públicos y privados fueron de la mano.

Los suministros navales ya no podían salir de las esferas de decisión más próximas al gobierno, y la escalada bélica se encargó de confirmar toda esta tendencia e incluso hizo aún más necesaria la intervención del gobierno. La primera consecuencia del fuerte aumento de la demanda de cáñamo fue el rápido aumento de los precios en origen. Carlos María Marracci, en nombre de Clonard y Chone, informó a Castejón de que los precios del cáñamo y de otros géneros del Báltico se habían incrementado extraordinariamente en Riga «por los armamentos marítimos que desde el año 1775 ha habido en Europa». En octubre de 1777, Clonard dio un ultimátum al rey: si no se les abonaba la diferencia del aumento de precio, ellos renunciaban a seguir en el asiento. El gobierno, de nuevo, aceptó las exigencias del asentista y abonó, fuera del contrato firmado, el sobrecoste por la provisión de los dos años anteriores, y lo mismo hizo en los dos siguientes, en los «siguió la misma alteración de precios». Su última contrata fue en 1778, por dos años, para abastecer a los tres departamentos (78).

La dinámica de monopolio y mutua dependencia era arriesgada, porque la quiebra del asentista ponía al Estado en una difícil situación. Del mismo modo que había ocurrido con el monopolio fabril, era complicado recurrir al mercado para suplir cualquier falta del asentista. La única solución era reforzar más al asentista, es decir, una nueva escalada en la espiral de interacción entre estado y asentista. El gobierno tuvo que sostener a los asentistas no sólo con pagos secretos y convenios fuera del conocimiento público, como hemos indicado, sino también con flagrantes excepciones políticas, como era la fiscal. Así, el secretario de Marina tuvo que apoyar a la compañía de Clonard cuando los administradores de rentas de Ferrol, cumpliendo las órdenes generales de que todos los asientos debían pagar impuestos, exigían los derechos de rentas a los envíos con géneros del norte para aquel arsenal. Las razones que daba el secretario no podían ser más significativas: «le parece inaudito que exijan los derechos de rentas en unas circunstancias tan excepcionales, cuando se están arriesgando a traerlos en buques neutrales». Su conclusión y recomendación era que «no es el momento de entibiarlos (a los asentistas)». Consecuentemente, el secretario de Hacienda Múzquiz, ordenó la excepción fiscal para los envíos de cáñamo y para el resto de provisiones del Báltico (79). Es decir, mientras que un cáñamo comprado por un comisionado de marina en Cataluña pagaba impuestos al entrar al arsenal de Cartagena, el cáñamo comprado en Riga estaba exento de impuestos al desembarcar en Ferrol o Cartagena. Por la vía de la creciente dependencia estado-asentista, se estaba empezando a desvirtuar el objetivo de una política mercantilista.

La dinámica de apoyo gubernamental a los asentistas obligó al estado a involucrarse cada vez más en el sostenimiento de las vías financieras de estos

(78) Contrato de provisión de cáñamo del norte. San Lorenzo, 17-10-1778. Museo Naval, Biblioteca IMP-C6/38.

(79) Castejón a Múzquiz, 16-2-1780, AGS, SSH, leg. 51.

asentistas, y finalmente a reemplazarlos. Como apuntamos, uno de los problemas que tenían estos asentistas era la utilización de las casas holandesas como intermediarios entre el Báltico y Cádiz o Madrid. La solución fue que el gobierno puso a disposición de los asentistas las oficinas de la Real Hacienda en el exterior, el Real Giro, que ayudarían a financiar a los asentistas la compra de suministros navales. Consecuentemente, desde 1776, la tesorería del Real Giro de Ámsterdam, registró una inusual actividad. Su tesorero, Juan Manuel de Urondo, y el ministro en la Haya, recibieron continuas peticiones para atender a una multitud de servicios financieros relacionados con una cada vez más amplia variedad de de suministros navales. A la financiación de las compras de cáñamo, se le sumaron los encargos de adquisición en Holanda de grandes cantidades de tejidos «para la Real Armada» (80). En la tesorería del Real Giro de Ámsterdam se llegó incluso a tomar préstamos en Holanda para dar liquidez a la caja mientras no llegaban otros recursos desde España (81). Una estimación realizada por la Tesorería de General en 1784, calcula que sólo en 1779 se pagaron más de 11,5 millones de reales para atender estas compras de suministros navales (82).

Todo el apoyo prestado por el estado a los asentistas resultó finalmente insuficiente para sostenerlos. La navegación con el Báltico cada vez era más arriesgada, por la presencia de buques ingleses, y más costosa, por el aumento del precio de las materias primas, seguros y fletes. El resultado fue una rápida retirada de los asentistas del negocio de los suministros navales del norte. Las condiciones de monopolio de facto que se había alcanzado hizo especialmente grave la caída y retirada del Báltico de Chone y Clonard en 1780 (83). El problema que se le planteaba ahora al gobierno era quién sustituiría a estos asentistas. El monopolio había provocado una reducción del número de empresarios que trabajaban con el estado, y el clima de incertidumbre de ese momento limitaba aún más el interés de potenciales empresarios por entrar en el negocio. La solución, de nuevo, fue política, no podía estar cerca de los arsenales ni de las juntas de los departamentos marítimos, debía ser el estado quien la abordase como un problema político. El propio secretario de Marina,

(80) Para realizar las compras de estos tejidos se pusieron 2.100.000 reales a disposición del vizconde de la Herrería. Zambrano a Múzquiz, 21-1-1778. AGS, SSH, lg.268. El objetivo de esta compra masiva de tejidos era «para tener este repuesto tan útil, como para evitar mucho mayores gastos en los costos que ocasionaría de no verificarse ahora», 17-1-1778. Castejón a Múzquiz, 5-1-1778. AGS, SSH, leg. 50.

(81) Todo el sistema era coordinado desde la Tesorería General de Madrid. Así, por ejemplo, ante la situación de que «aquella Tesorería [estaba] muy exhausta de Fondos», se había ordenado que Urondo pagase al vizconde de la Herrería 920.000 reales «que habrá buscado a su crédito para la satisfacción en el día de las contratas a asentistas», Zambrano a Múzquiz, 29-4-1776. AGS, SSH, leg. 269.

(82) AGS, SSH, leg. 293.

(83) Liquidación de los efectos que pertenecían a la compañía «Chone y Soto» en San Petersburgo. Floridablanca a Múzquiz, 20-9-1781. AGS, SSH, leg. 10. El origen de esta quiebra está planteado por la propia empresa en Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 3210.

marqués de Castejón, tuvo que reconocer que no era una cuestión que pudieran resolver los marinos en sus juntas departamentales y que, de nuevo, era un asunto de gobierno: «al presente (explicará Castejón al secretario de Hacienda) en que casi cerrado el paso del Norte, están los asentistas de cáñamos y arboladuras en un descubierto grande de sus obligaciones que es preciso reemplazar a todas costa con efectos del reino y de fuera traídos por el Mediterraneo» (84). Es decir, era el gobierno quien tenía que dirigir la búsqueda de los suministros que ahora ya no llegaban, ni de dentro ni de fuera de España.

Castejón tenía razón en que la provisión de estos suministros navales era un asunto de gobierno y también en que los asentistas que la hacían estaban endeudados, pero no tanto en que el mercado del Báltico estuviese cerrado. Ya fuera por las dificultades que hubo en la provisión nacional, ya por la dinámica anterior de desplazamiento hacia Ámsterdam de la gestión de los dineros de la Armada, lo cierto es que el gobierno español siguió buscando soluciones en «el Norte». El gobierno aprovechó las oportunidades que ofrecían los países neutrales para realizar las compras de suministros navales y encargar su transporte a los arsenales españoles (85). Para conseguirlo, el gobierno comenzó a realizar las compras directamente en el Báltico. Se podría decir que en el suministro de cáñamo del Báltico hubo una sustitución de un sistema de provisión basado en asientos realizados en Madrid por otro de administración directa, fuertemente controlado por el Estado, aunque realizado por comisionistas privados.

El sistema se articuló a partir de un hombre de negocios en San Petersburgo, Pedro Normande, quien realizaba allí las compras que se le ordenaban por la Secretaría de Estado y que cobraba una comisión. Es decir, ya no eran las juntas departamentales, ni Castejón, ni siquiera Múzquiz, sino el propio secretario de Estado, conde de Floridablanca, y la vía diplomática los que intervenían directamente en el asunto de la provisión de cáñamo. Normande había recibido del conde de Floridablanca «una comisión de encargado de los negocios del Rey en San Petersburgo», y que consistió, fundamentalmente, en la compra de todo tipo de géneros para la Armada (86). Normande mantenía relación directa con el secretario de Estado, a quien informaba de la marcha de sus gestiones. Sus compras eran pagadas por letras giradas por Antonio Colombi, cabeza de una casa de negocios española establecida en San Petersburgo y que

(84) Castejón a Múzquiz, 7-7-1781. AGS, SSH, leg. 51.

(85) El papel de Rusia fue clave en estos suministros. Rusia, además, ofrecía la oportunidad de un capitalismo de estado, en el que el propio gobierno ruso ofrecía sus fragatas de guerra para hacer el transporte de cáñamo hasta Ferrol. La forma de pago era en Madrid y a Patricio Joyes. En este caso, en dos fragatas de guerra rusas y coste 1.337.955 rsv. Floridablanca a Múzquiz, El Pardo 5-2-1782, AGS, Marina, leg. 592.

(86) Aunque documentos posteriores se referirán con detalle a esta comisión —quién la ordenó y el motivo—. Desconocemos la fecha exacta en la que se encargó, pero todo apunta a que debió de ser hacia finales de 1780. Castejón a Múzquiz. Madrid, 16-6-1781. AGS, SSH, leg. 51. Las cuentas que posteriormente presentó Normande de los encargos se refieren al período 1781 a 1784. Flor a Lerena, Madrid, 2-6-1785. AGS, SSH, leg. 10.

llegó a ser el cónsul español en Rusia (87), contra corresponsales en Ámsterdam o Madrid; en este último caso casi siempre a los banqueros Patricio Joyes, Agustín Queneau o Esteban Drouilhet, quienes la presentaba a su cobro al tesorero general (88). En ocasiones, era el propio Normande quien giraba las letras, en cuyo caso lo hacía principalmente contra la Tesorería del Real Giro de Ámsterdam (89). Posteriormente, el tesorero general imputaba todos estos gastos al departamento de marina correspondiente con cargo a la consignación del año en curso o directamente, es decir, como podía hacer con un comisionado de marina que comprase cáñamo en Aragón o en Granada. El mismo procedimiento se seguía con los seguros y fletes de las embarcaciones neutrales que traían los géneros contratados en el Báltico, de cuya gestión, ya fuesen contratados en Ámsterdam, ya en algún puerto del Báltico, se informaba a la Secretaría de Marina «por la vía reservada de Estado» y se ocupaba la Tesorería General (90).

La conclusión fue que el cáñamo del Báltico siguió siendo la materia prima más utilizada en las fábricas de jarcias y velas de los arsenales. Su compra era coordinada desde la Secretaría de Estado y por la vía diplomática, la ejecutaban comerciantes privados que actuaban como comisionados de marina, y pagada directamente por la Real Hacienda en Ámsterdam o Madrid. Los cáñamos nacionales quedaron en un segundo plano. Las urgencias y la flexibilidad en la demanda de la Armada, que eran las características de una Marina del siglo XVIII, tuvieron que atenderse recurriendo a los mercados exteriores. El mercantilismo estaba sólidamente asentado entre los escritores y políticos españoles, pero su aplicación no dio los frutos que se buscaban. El

(87) MARTÍNEZ RUIZ, E. y PI CORRALES, M.: p. 171 y ULBERT, J. and G. LE BOUËDEC: p. 349.

(88) Numerosos ejemplos de cómo se realizaban estas compras, desde que se ordenaban por Floridablanca hasta que las pagaba el tesorero general, en AHN, Hacienda, leg. 6734. Ejemplo, San Petersburgo, 5-8-1781, Pedro Normande avisó al conde de Floridablanca de la letra girada a favor de Antonio Colombi, quien endosó a Patricio Joyes, por valor de 20.000 ducados de plata, por la arboladura que se le encargó para el servicio de la Real Armada, y que el tesorero mayor pago con cargo a la consignación del departamento del Ferrol. Otra de 25-9-1781, con el mismo procedimiento y cantidad, pero por tablazón y cáñamo. La elección de estas casas bancarias como receptoras puede responder a su condición de conocidas, solventes y bien relacionadas con las redes comerciales que vinculaban a Cádiz con Europa. En cualquier caso, forma parte del mundo de confianza y mutuo intercambio de información y negocios. En algún caso, hay expresas referencia al vínculo entre los participantes de la red. Así, Esteban Drouilhet se refería a Pedro Normande como su «amigo de Petersburgo (...) que necesita este caudal para satisfacer con la mayor brevedad diferentes empeños que tiene a nuestro cuidado». Esteban Drouilhet a Floridablanca, 26-6-1781. AGS, SSH, leg. 51.

(89) Lo hacía contra la Tesorería del Real Giro de Ámsterdam. Pedro Normande libra sobre el tesorero de Ámsterdam «hasta la cantidad de 4.000 rubos» por unos gastos para el real servicio, 6-2-1780. AHN, Hacienda, leg. 6731.

(90) Valga como ejemplo la contratación en Ámsterdam del seguro del navío ruso *Ana Martina*, que ha llevado a Ferrol «efectos de Marina del Rey». El importe era de 670 ducados de plata «contra Floridablanca» que ha sido presentada por Agustín Queneu, 16-12-1781. AHN, Hacienda, leg. 6734.

estado contratista español consiguió canalizar hacia su economía nacional solo parcialmente los beneficios del suministro de la demanda de cáñamo, velas y jarcias. Del mismo modo, tampoco potenció la iniciativa privada, al apoyarse en unos pocos asentistas monopolistas (91).

Bibliografía

- AQUERRETA, S. (2001): *Negocios y familias en el siglo XVIII: la familia Goyeneche*, Pamplona: Eunsa.
- CANGA ARGÜELLES, J. (1834, 1968): *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Imp. de Marcelino Calero y Portocanero, (reimpresión del Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1968).
- CARLYON, J. (2009): «Gerónimo de Uztáriz and the economic shades of enlightenment in Spain» *Cuaderno internacional de estudios humanísticos*, 12: 7-24.
- DÍAZ ORDÓÑEZ, M. (2010): *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*. Ministerio de Defensa, Madrid.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P. (1977): «El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis y explicación», *Moneda y Crédito*, 142: 51-81.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1999): *Gerónimo de Uztariz (1670-1732). Una política económica para Felipe V*. Minerva, Madrid.
- GÁRATE OJANGUREN, M. (1990): *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián.
- GÁRATE OJANGUREN, M. (1993): *Comercio ultramarino e Ilustración: la Real Compañía de La Habana*. Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, San Sebastián.
- GONZÁLEZ ENCISO, A. (2000): «La política industrial en el siglo XVIII», *Pensamiento y política económica en la Época Moderna*, en L. Ribot, Actas: 137-171, Madrid.
- GUASTI N. (1998): «Forbonnais e Uztáriz: le ragioni di una traduzione» *Cuadernos aragoneses de economía*, 8, 1: 125-141.
- MARTÍNEZ RUIZ, E. y M. Pi Corrales (2000): *Commerce and navigation between Spain and Sweden throughout history*, Fundación Berndt Wistedt.
- MERINO NAVARRO, J.P. (1975): «Cultivos industriales: el cáñamo en España, 1750-1800», *Hispania*, 130: 567-584.
- MERINO NAVARRO, J. P. (1981): *La Armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Española, Madrid.
- O'BRIEN, P.K. (2006): «The Formation of a Mercantilist State and the Economic Growth of the United Kingdom 1453-1815», United Nations University, UNU-WIDER, Research Paper, núm. 2006/75.
- O'BRIEN, P.K. and XAVIER DURAN (2011): «Total Factor Productivity for the Royal Navy from Victory at Texel (1653) to Triumph at Trafalgar (1805)» en UNGER, R. W. (ed) (2011): *Shipping And Economic Growth 1350-1850*, Brill Academic Publishers: 279-308.
- POURCHASSE, P. (2008). «La Baltique, une zone active du grand cabotage européen, XVII-XVIII siècles», *Revue d'histoire maritime*, 8: 39-66.
- QUINTERO GONZÁLEZ, J. (2003): *Jarcias y lonas: la renovación de la armada en la Bahía de Cádiz, 1717-1777*- Grupo Publicaciones del Sur, Cádiz.
- (2004): *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Ministerio de Defensa, Madrid.
- SANZ AYÁN, C. (1992): «Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimientos de pertrechos navales de la monarquía hispánica durante el siglo XVII», *Hispania*, 182: 915-945.

(91) Agradezco a Agustín González el haber llamado mi atención sobre esta consecuencia para la iniciativa privada.

- SERRERA CONTRERAS, R.M. (1974): *Lino y cáñamo en Nueva España*. EEHA, Sevilla.
- TORRES SÁNCHEZ, R. (1998): «Comercio y asientos militares. Hacia la integración comercial del Cantábrico en el siglo XVIII», en *Cuadernos de Investigación Histórica*, 17: 81-108.
- (2000): «Producir o comprar, la demanda de la corona española de productos industriales en el siglo XVIII», Luis A. Ribot García y Luigi de Rosa, *Industria y Época Moderna*. El Río de Heráclito, 2, Madrid. Actas-Istituto per gli studi filosofici: 95-131.
 - (2002): «Cuando las reglas del juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII», en *Revista de Historia Moderna*, Alicante, 20: 487-511.
 - (2003): «Campomanes y el comerciante y financiero Simón Aragorri» en Dolores Mateos Dorado (ed.) *Campomanes doscientos años después*. Universidad de Oviedo, Oviedo: 709-718.
 - (2011): *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*. Sillex, Madrid.
- ULBERT, J. and G. Le Bouëdec (2006): *La fonction consulaire à l'époque moderne: l'affirmation d'une institution économique et politique, 1500-1800*, Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- ULLOA, A. de (1773, 1995): *La Marina: fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería*, estudio de Juan Helguera Quijada. Universidad, Servicio de Publicaciones, Cádiz.
- UZTÁRIZ, G. (1742, 1968): *Theórica, y práctica de comercio, y de Marina*. Aguilar, Madrid.

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

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

SUSCRIPCIONES:

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

NÚMEROS SUELTOS:

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

JUAN IGNACIO DE MADARIAGA ARÓSTEGUI: UNA VIDA AL SERVICIO DE LA REAL ARMADA

María Dolores HERRERO GIL
Doctora en Historia Moderna

A modo de introducción

Andrés de Madariaga Franquelin era natural de Busturia, en Vizcaya, lugar cercano a Bermeo, donde había nacido su mujer, Ángela de Aróstegui Urza. Ambas familias se encontraban sólidamente asentadas en esa zona desde tiempo que calificaban de inmemorial. Constaba que en la iglesia parroquial de Nuestra Señora Santa María de la Antigua existían asiento preeminente en el lado de la epístola y sepulcro junto al altar mayor, en la primera hilera de las sepulturas, que correspondían a la casa torre solar infanzona de Madariaga. Sus armas eran cinco roeles en campo azul, jaquelados de oro, intercalados con cuatro estrellas de oro y todo orlado con eslabones de cadena azules en campo de oro (1).

Andrés de Madariaga Larrea era citado como bisabuelo de los pretendientes Juan Antonio y Juan Ignacio de Madariaga Aróstegui, que en el año 1758 aspiraban a conseguir el hábito de Santiago. No aportaron los interesados ningún dato sobre la profesión del referido, pero sí acerca de la de su abuelo, José de Madariaga Uribe, teniente coronel de Artillería de Su Majestad, y la de su padre, Andrés de Madariaga y Franquelin, que coincidía con el anterior en categoría y cuerpo, haciendo especial hincapié en la condición de hijosdalgo de noble linaje que les correspondía como vizcaínos (2) y de la importancia de la familia materna, siendo la de Aróstegui de Bermeo casa infanzona de pariente mayor y cabo de armería (3).

(1) Archivo Histórico Nacional (AHN), Órdenes Militares, Santiago, 4.745, caja 902, nº 23. Sobre el apellido Madariaga véase GARCÍA CARRAFA, Alberto y Arturo: *Enciclopedia heráldica y genealógica hispano americana*. Antonio Marzo, Madrid, 1919-1993, tomo LII, págs. 143 y 155-158

(2) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: pp. 165-166.

(3) GARCÍA CARRAFA, Alberto y Arturo: tomo XII, p. 6

La familia Madariaga Aróstegui se completaba con la existencia de dos hijas: Ana María, casada con su primo, Isidoro de Mendoza y Aróstegui, y María Ignacia, mujer de Juan Tomás Hurtado de Mendoza, que debía ser, a su vez, pariente del anterior, cerrándose el círculo de vínculos familiares.

Juan Ignacio, el primogénito, nació en 1717 (4). Teniendo el cargo de capitán de fragata de la Real Armada se encontró involucrado en misiones de particular importancia, que le hicieron temer por su muerte en campaña. No obstante, falleció en el Departamento de Marina de la Real Isla de León siendo capitán de navío mayor general de la Real Armada y comendador de Castrotorafe de la Orden de Santiago (5). La concesión del hábito está datada el 24 de octubre de 1758, y la toma del mismo, el 13 de diciembre siguiente. Una importante parte de su vida se desarrolló en Argentina durante los años de gobierno de Bucarelli y le correspondió el encargo del ataque a las Malvinas de 1770.

Estuvo casado con doña Concepción de Iturrigaray, hija de Joseph de Iturrigaray, que ostentaba el cargo de factor general de la Real Compañía de La Habana (6), y de doña Manuela de Aróstegui, en una nueva manifestación endogámica. La familia de su esposa, de acreditado linaje (7), gozaba de una preeminente situación social en la ciudad de Cádiz, donde se había asentado en la anterior generación. Uno de sus hermanos, José Joaquín, llegó a ser virrey de Nueva España.

El matrimonio no tuvo descendencia, por lo que al fallecimiento de Juan Ignacio, acaecido en 1771, el mayorazgo familiar pasó a la línea de su hermano Juan Antonio, que en 1775 fue nombrado marqués de Casa Alta (8), título que, en un principio, se había solicitado con la denominación de marqués de Colonos, porque el interesado destacaba entre sus méritos personales el de haber establecido a sus expensas una población de los mismos en la Real Isla de León (9).

El inicio de una carrera (1740-1752)

Atendiendo a tan reconocidos méritos familiares, Felipe V otorgó en 1740 el nombramiento de alférez de navío a Juan Ignacio, suponiéndole suficiente-

(4) *Ibidem*, tomo LII, p. 157.

(5) Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), San Fernando, 39, folios 49-60. Testamento otorgado por su viuda en virtud de poder, fechado el 5 de abril de 1771.

(6) RUIZ RIVERA, Julián: p. 57.

(7) AHN, Ordenes Militares, Casamiento, expediente 10.193. Ver igualmente las disposiciones testamentarias de Concepción: poder para testar mutuo otorgado en 1759, AHPC, Cádiz, 5.754, folios 898-901 v., y poder otorgado en 1771, en AHPC, Cádiz, 5.765, folios 322-325.

(8) AHN, Consejos, Títulos del Reino, libro 628. Iba precedido de la concesión del título de vizconde de Solares. Datos sobre los pagos de derechos en AHN, Consejos, legajo 5240 expediente 13, y legajo 11760, expediente 16, y en AHN, Hacienda, Serie General, 3593, expedientes 166 y 283.

(9) Archivo General de Simancas (AGS), Gracia y Justicia, legajo 872; AGS, Dirección General del Tesoro, Mercedes de la Cámara, inventario 3, legajo 34.

mente preparado al haber cursado dos años de estudios de filosofía, tres de leyes y uno de náutica. Fechado en San Ildefonso el 20 de septiembre, figuraba en el mismo que se le destinaba al mando de la fragata de aviso nombrada *Nuestra Señora del Carmen* que, por cuenta del Consulado de Cádiz, se encontraba dispuesta a zarpar en el puerto de San Sebastián (10). El documento, firmado por Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, indicaba que los pliegos con las correspondientes órdenes le serían entregados por don Manuel de las Casas y Laquadra, intendente de Marina del puerto cántabro.

La fragata donde comenzaba su carrera, armada con catorce cañones, salió de Pasajes hacia Cartagena de Indias para avisar de que se dirigía hacia aquella plaza la armada inglesa al mando del almirante Vernon. Aunque dicha escuadra salió de las islas al mismo tiempo que Madariaga lo hacía de España, la rapidez de este, que llegó a su destino veinticinco días antes que los enemigos, posibilitó que se prepararan defensas en Bocachica y en el cerro de San Lázaro, consiguiéndose una gloriosa victoria. Años más tarde, Sebastián de Eslava, virrey del Nuevo Reino de Granada, certificaba la actuación de Juan Ignacio: desde el 16 de febrero de 1741 en los navíos, hasta que se echaron a pique para que no se apoderase de ellos la armada inglesa, y posteriormente en tierra, como teniente de batallones (11).

En 1744, siendo ya Ensenada ministro de Marina, Juan Ignacio fue destinado a La Habana para reforzar la escuadra del teniente general Andrés Reggio. Para desempeñar este nuevo encargo se embarcó en Cartagena de Indias, el día 27 de noviembre, en la fragata de veinte cañones denominada *La Concepción Francesa*, capitaneada por Pedro Elizagarate y que contaba con una tripulación de 162 hombres. El 12 de diciembre fueron atacados en el cabo de San Antonio por el capitán inglés Thomas Frankland, que posteriormente llegó a alcanzar el grado de almirante, pereciendo 41 españoles en las siete horas que duró el combate, en el que resultó doblemente herido Juan Ignacio en una mano.

Agotadas las municiones y desarbolado el palo mayor, fueron apresados y se les abandonó en la isla Cayo de Sal, en medio de los dos canales de Bahamas, a 50 leguas de La Habana, con escasísimos víveres y agua. En tan urgente situación, Juan Ignacio, en un bote de tres remos olvidado por el enemigo, llegó a La Habana tras siete días de continuos peligros, consiguiendo la ayuda necesaria para salvar a sus moribundos compañeros.

A partir de esa fecha fueron varios los trabajos realizados con éxito. En febrero de 1745 fue enviado a La Coruña en la fragata *Santa Bárbara*, de la Compañía de Caracas, y el 22 de mayo se le entregó el mando de la fragata *El Santo Cristo de la Veracruz*. En este destino se ocupó en varias ocasiones de la entrega de importantes documentos confidenciales, teniendo que atravesar

(10) Si no se especifica expresamente otra fuente, las anotaciones referentes a Juan Ignacio constan en la descripción de sus méritos aportada por su hermano tras su fallecimiento. Sección Nobleza del Archivo Histórico Nacional (SNAHN), Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146.

(11) *Ibidem*, certificación número 3.

en tres ocasiones el Atlántico en guerra en el breve plazo de trece meses, tocando en los puertos de Cartagena de Indias, Veracruz (12), La Habana, La Coruña y Cádiz. Con posterioridad a 1750, desempeñó encargos de relevancia cada vez mayor y carácter secreto, en una ocasión en Liorna, en otra, en Toscana. Hallándose en Florencia, se le envió a Nápoles y de allí a Calabria en varias comisiones, entre ellas el embarco de los materiales necesarios para la construcción de embarcaciones, que había quedado en suspenso por muerte del hasta entonces responsable.

La expedición de límites y la actividad corsaria (1753-1760)

En 1753 anduvo al corso en el Mediterráneo, al mando del jabeque del rey llamado *El Valenciano*. Pero ese mismo año fue destinado a la expedición del norte, una de las resultantes de la aplicación del Tratado de Madrid de 13 de enero de 1750 que otorgaba a Portugal el área de influencia del Amazonas y a España la del Plata. Los límites de influencia debían seguir el curso de los ríos y montes más notables, y su determinación sobre el terreno quedó encomendada, por real cédula de 19 de junio de 1753, a dos grandes expediciones compuestas por comisarios de ambas naciones acompañados de cartógrafos, dibujantes y astrónomos. Una se ocuparía de la línea desde los montes de Guayana hasta la boca del río Jaurú, y la otra desde allí hasta Castillos Grandes, en el actual Uruguay.

Juan Ignacio embarcó en Cádiz en la fragata *La Concepción*, alias *El Punto Fijo*, también llamada *La Veneciana* (13), a las órdenes del jefe de escuadra don José de Iturriaga (14), comisario principal de la expedición del norte, con destino a Cumaná. Salieron el 15 de febrero de 1754 a las 07.30 (15), existiendo discrepancias sobre la fecha de llegada a su destino tras unos cincuenta y cuatro días de navegación. Parece probable que la llegada correcta se produjera el 9 de abril. Juan Ignacio fue el primero en bajar a tierra, portando una real cédula dirigida al gobernador de Cumaná, don Mateo Gual (16). Paradójicamente, el principal

(12) En 1746 tenemos noticias de su llegada a Cádiz desde Veracruz. Archivo General de Indias (AGI), Inventario de los registros de venida de Veracruz y San Juan de Ulúa.

(13) LUCENA GIRALDO, Manuel: *Laboratorio Tropical: la expedición de límites al Orinoco, 1750-1767*. Monte Ávila Editores Latinoamérica y Consejo Superior Investigaciones Científicas de España, Caracas y Madrid, 1991, p. 127.

(14) AGI, Contratación, 5496, N.2, R.2. Consta que con Iturriaga navegaban 25 pasajeros y 12 criados.

(15) SAN PÍO ALADRÉN, María Pilar.

(16) RAMOS PÉREZ, Demetrio: *El Tratado de Límites de 1750 y la expedición de Iturriaga al Orinoco*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1946, p. 91. Esta obra facilita gran cantidad de información sobre los expedicionarios y los problemas económicos y de gestión que encontraron, principalmente por la actuación del gobernador Gual. Por ejemplo, consta que varias *generalas*, entre ellas las de Juan Ignacio, fueron retenidas en el puerto, impidiendo así su venta.

artífice de la expedición, José de Carvajal y Lancaster, ministro de la Secretaría de Estado, falleció un día antes de la llegada de los enviados a tierras americanas (17).

De esta expedición, en la que destacó la labor llevada a cabo por el naturalista Löffling, formaban parte cuatro comisarios: José de Iturriaga, Antonio de Urrutia, José Solano y Eugenio de Alvarado. Urrutia falleció el 3 de diciembre de 1754 (18), siendo nombrado Juan Ignacio para sustituirle (19). Su actuación en este nuevo desafío parece ser la de un hombre muy hábil en sus relaciones personales, granjeándose la confianza del máximo responsable, que le envió en enero de 1755 a La Guaira (20) para solucionar algunos de los problemas económicos que ponían en peligro la expedición (21). Ese mismo año era designado su hermano Juan Antonio para ocupar el puesto de administrador de Correos en la ciudad de Cádiz, de sumo significado por la posición privilegiada de la plaza, sede del monopolio comercial con América.

En 1756, habiendo sido encargado de sacar el plano del interior de la provincia de Caracas, penetró hasta la medianía del río Orinoco, por el que bajó 200 leguas para reunirse con los demás expedicionarios (22), encontrándoles en el raudal llamado Muitaco, después de seis meses de penosísimos viajes por bosques y ríos desconocidos. El año siguiente fue enviado a reconocer y sacar planos del río Amazonas y de los raudales y saltos del alto Orinoco, por donde debía pasar la expedición (23). De dicho reconocimiento concluyó Madariaga la gran dificultad que encontrarían las embarcaciones para realizar el proyectado viaje.

Ultimadas estas misiones de índole cartográfica, recibió el encargo de viajar a España. La orden, fechada el 9 de febrero de 1757 en Cabruta, estaba firmada por Iturriaga. Se le instruía para embarcar en la lancha del rey *Las Planes* y pasar a La Guaira, Trinidad y Margarita, tomando nota de todas las observaciones que pudiesen ser útiles al real servicio. Con posterioridad debía dirigirse a la corte para informar al secretario de Estado de cuanto ocurría en la expedición y de las dificultades que existían para llegar al punto de reunión con los comisarios portugueses (24).

Madariaga partió de La Guaira el 23 de abril de 1757 en el navío *Santa Ana*, llegando a España en junio del mismo año (25). A su llegada el panora-

(17) LUCENA GIRALDO, Manuel: p. 146.

(18) *Ibidem*, p. 108.

(19) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 13.

(20) LUCENA GIRALDO, Manuel: p. 111, y en referencia a su condición de interino, p. 174.

(21) RAMOS PÉREZ, Demetrio: p. 116.

(22) Según afirma Demetrio Ramos, utilizando fuentes del Archivo General de Simancas, reconoció los ríos Apure, Cuchiberto, Caura y Manapiare. RAMOS PÉREZ, Demetrio: p. 126 y siguientes.

(23) Según Manuel Lucena, también contribuyó en alguna descripción zoológica. LUCENA GIRALDO, Manuel: p. 255.

(24) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 15.

(25) LUCENA GIRALDO, Manuel: p. 174.

ma político era muy distinto del que dejó a su partida: desaparecidos Carvajal y Ensenada, ocupaban los puestos de secretario de Estado y de Marina Ricardo Wall y Julián de Arriaga, que tenían serias dudas sobre la conveniencia de continuar el proyecto (26). En el organismo dependiente del primero quedó constancia de la entrega de los planos del Orinoco y demás documentación anexa (27).

Las gestiones de Madariaga a su llegada a la corte le denotan como cauto y habilidoso. Se ocupó de presentar a su protector Iturriaga como infeliz y aturdido, de caviloso carácter, y de recargar el negativo papel que habían representado los jesuitas en las necesarias relaciones con los indígenas y en el suministro de víveres. Por otra parte, acusó al gobernador de Cumaná de ser culpable de muchos de los percances sufridos por los expedicionarios y, en general, exageró las fatigas soportadas para conseguir que se les concedieran ascensos, entre ellos, el suyo propio, tal vez consolidando su puesto de comisario interino, tal vez sustituyendo al gobernador Gual (28).

Pero no ocurrió así. Se nombró cuarto comisario y gobernador de Cumaná a José Dibuja, pasó Solano a la plaza de tercer comisario, y Madariaga, separado de la expedición tal vez por motivos políticos (29), fue destinado al Departamento de Ferrol. Se hizo constancia de su especial mérito en los tres años y medio transcurridos en el Orinoco y se recomendó al Despacho de Marina para que fuese premiado en su carrera (30).

Durante una temporada no tuvo Juan Ignacio especial protagonismo. Consta que en 1759 fue destinado como segundo comandante en el navío de 70 cañones *El Soberbio*, que resultó dañado en el cabo de San Vicente. Posteriormente se trasladó al nombrado *El Glorioso* y formó parte de la escuadra de 10 embarcaciones que salieron de Nápoles el 7 de octubre y llegaron a Barcelona diez días más tarde convoyando al navío *El Real Fénix*, en que se trasladaba a España Carlos III (31).

(26) *Ibidem*, p. 175.

(27) María del Carmen Martínez Martín indica que la documentación correspondiente al Tratado de Límites procedente de la Secretaría de Estado pasó en 1826 al Archivo General de Simancas, aunque es cierto que dicha autora ha dedicado su atención a la expedición del sur, al Río de la Plata. Igualmente sitúa parte de la documentación en el Archivo Histórico Nacional, afirmando que puedan proceder del gabinete del conde de Floridablanca. Véase MARTÍNEZ MARTÍN, María del Carmen (2001), pp. 283-325. En cuanto a Demetrio Ramos, que sí se refiere a la expedición que nos afecta, remite a numerosos legajos del Archivo General de Simancas, secciones de Estado, Guerra y Marina, así como a la sección de Estado del Archivo Histórico Nacional. Ver RAMOS PÉREZ, Demetrio: p. 33. Por nuestra parte, hemos analizado la documentación del Archivo General de Indias relacionada con Juan Ignacio de Madariaga en la expedición al Orinoco, AGI, Caracas, legajos 439 a 442, y Contaduría, legajos 1648, 1952 y 1953.

(28) RAMOS PÉREZ, Demetrio: pp. 241-248.

(29) *Ibidem*, pp. 260-269.

(30) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 16.

(31) *Ibidem*, certificación número 17.

Cuando en 1760 fue apresado y conducido a Argel el navío mercante *Nuestra Señora del Rosario* (32), quedó de manifiesto, una vez más, que la actividad de los corsarios africanos resultaba sumamente molesta para la Carrera de Indias, sobre todo por las dificultades sufridas por la Real Compañía de Comercio de Barcelona, obligada a solicitar protección a causa del dominio de los berberiscos sobre el Estrecho (33). Para combatirlos se confirió a Juan Ignacio el mando del navío *El Conquistador*, de sesenta cañones, con instrucciones de hacer el corso en la costa de Salé. Navegó en unión de los navíos *Glorioso*, *Magnánimo* y *Guerrero*, actuando como jefe de escuadra el marqués del Real Tesoro. En el expediente personal de Juan Ignacio se hizo constar que, a la retirada de estas tres embarcaciones, actuando en solitario, apresó un navío danés con mercancía de contrabando destinada al enemigo, pudiendo entregar en Cádiz su carga de pólvora, balas y jarcias, que sirvieron para la habilitación de la escuadra que se aprestaba para viajar a la isla de Cuba (34).

Comandante general de La Habana (1761-1763)

Esta formación, a cuya habilitación pudo contribuir de la forma descrita, partió de Cádiz en 1761 al mando del marqués del Real Transporte. De ella formaba parte Juan Ignacio en calidad de capitán de bandera y al mando del navío de 60 cañones *El Tigre*. Desde el 4 de enero de 1762, en que Inglaterra le declaró la guerra, España se encontró involucrada en el conflicto de los Siete Años, que se desarrolló entre 1756 y 1763. El ataque inglés al puerto de La Habana se produjo el 6 de junio de 1762, y tras el mismo fue designado Juan Ignacio para el cargo de comandante general de la isla. La elección, en la que participaron los generales conde de Superunda y don Diego Tavares, le fue comunicada al interesado cuatro días después de la contienda en una patente otorgada por el gobernador, Juan Prado (35).

A pesar de resistir durante dos meses, La Habana cayó en manos de los ingleses el 11 de agosto, y en ellas permaneció hasta ser devuelta en febrero de 1763 por el Tratado de París (36). No hemos profundizado en el número de embarcaciones participantes ni en los detalles del asedio, estudiados por numerosos autores (37), pero sí hemos reflexionado sobre el hecho de haber sido elegido Juan Ignacio para una comandancia general terrestre siendo oficial de Marina, y de ser preferido a otros militares

(32) MARTÍN CORRALES, Eloy: p. 376.

(33) *Ibidem*, p. 382.

(34) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 18.

(35) *Ibidem*, certificación número 19.

(36) Como obra general puede consultarse PARCERO TORRE, Celia María.

(37) GARCÍA DEL PINO, César: pp. 9-29; GUIERAS, Pedro José; MARTÍNEZ VALVERDE, Pedro: pp. 706-727.

de elevada graduación de los cuerpos de caballería e infantería, debe suponer un alto grado de confianza de los responsables de la defensa de la isla.

Tras la derrota recibió la orden de regresar a Cádiz y presentarse en la corte. El conde de Aranda le citó el 23 de noviembre de 1763 al objeto de ser interrogado por la junta de generales que presidía y que se encargaba de estudiar la defensa, capitulación, pérdida y rendición de La Habana (38). Por cierto que ese mismo año, cuando el conde de Riela debió partir en calidad de gobernador y comandante general de la plaza devuelta, ocurrieron graves disturbios en Cádiz, pidiendo las tropas el pago de sus haberes atrasados y retirándose *a sagrado*. Juan Antonio de Madariaga, hermano de Juan Ignacio, intervino supliendo de su propio caudal la cantidad necesaria, lo que le fue agradecido y certificado por Ricardo Wall, secretario del Despacho de Estado y Guerra (39).

En esa fecha había terminado la vista contra los que fueron considerados responsables de la rendición de la plaza y de las graves pérdidas económicas, que afectaron a particulares y a la Real Hacienda. Resultaron encausados el gobernador, Juan de Prado; el jefe de la escuadra, marqués del Real Transporte; el mariscal de campo don Diego Tabares, el conde de Superunda y otros. Se les acusó de diversos cargos y se reclamaron penas que sirvieran para calmar los ánimos de la opinión pública, lo que, efectivamente, se consiguió con las sentencias. Aunque el monarca procedió, en breve tiempo, a otorgar el perdón correspondiente (40).

No parece que Juan Ignacio padeciese el problema de los encausados puesto que, a la vista de sus descargos, y tras haberse verificado el correcto desempeño de su importante misión, le fue concedida por el rey la encomienda de Castrotorafe, en la Orden de Santiago, por real despacho de 8 de septiembre de 1763. Al año siguiente se le designó para formar parte de la junta que trataría el establecimiento de un correo marítimo estatal (41), cuya implantación afectaría muy directamente al trabajo de su hermano Juan Antonio, que formó igualmente parte de dicho grupo de estudio, y posteriormente al de su sobrino Juan Felipe, que sucedió años más tarde a su padre en el cargo de la administración de correos gaditana (42). La importancia concedida a tal empresa por los máximos responsables estatales y el hecho de que

(38) Detalles de la contienda, informes, capitulación, etc., en AGI, Santo Domingo, 1578, 1581, 1582, 1584, 1585, 1587 y 1588. También en la correspondencia de Juan Ignacio con el gobernador de Cuba publicados por PRADO MALLEZA PORTOCARRERO, Juan de: *Documentos respectivos al nombramiento de comandante general de la isla de Cuba, que se hizo en Don Juan Ignacio de Madariaga: y avisos, que en su consecuencia dio a la corte, presentado por el mismo a las preguntas 1, y 2, de su declaración, y asimismo la correspondencia, que tuvo con el gobernador de la Habana durante el sitio de esta plaza*, Madrid, 1763.

(39) *Ibidem*, documento aportado número 33.

(40) PARCERO TORRE, Celia María: pp. 194- 202.

(41) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificaciones núms. 21 y 22.

(42) *Ibidem*, núm. 148.

ambos hermanos formaran parte de los inicios de la misma es una muestra más de la sólida consideración en que se les tenía.

Enfermedad, años de descanso y destino en Buenos Aires

Se sucedieron unos años en que Juan Ignacio se vio gravemente afectado por la fatiga que le suponían sus múltiples comisiones, hasta el punto de caer enfermo. No obstante, una vez restablecido se le destinó al Departamento de Marina de Cádiz, donde, en 1767, pasó una cumplida inspección a total satisfacción del capitán general de la Armada, marqués de la Victoria (43). Durante esa época consta que participó, junto con los jefes de escuadra Luis de Córdoba y Manuel Guirior, en una reunión convocada por dicho marqués de la Victoria para tratar la formación de una escuadrilla a fin de hacer frente al corso contra los moros en el Mediterráneo, entendiéndose que, posiblemente, se tuvo en consideración su experiencia en esta materia (44).

El 14 de octubre de 1768 partía hacia un nuevo destino en América. Allí se vio involucrado en un sonado ataque contra los ingleses asentados en las islas Malvinas, tan sonado que su hermano Juan Antonio, autor de la reseña de sus méritos, no juzgó necesario aportar justificación documental al ponerlo de manifiesto:

«Esta Comisión se justifica con la notoriedad en toda Europa, y Américas, como que a todas partes llegaron sus resultas, y no se citan Documentos, porque todos los que resultaron de tan ruidosa empresa, se recogieron Originales por la Secretaría del Despacho de Marina...» (45).

Recién llegado a Montevideo al mando de las fragatas *Industria* y *Santa Catalina*, que capitaneaba Fernando de Rubalcaba (46), fue nombrado comandante de todas las fuerzas marítimas que se mantenían en la zona, con el título de mayor general de la Real Armada, aparte de ser encargado para variadas comisiones terrestres. De ello quedó constancia en la correspondencia que mantuvo con el Despacho de Indias y Marina y con el bailío Julián de Arriaga (47).

(43) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 23. La felicitación está fechada el 3 de diciembre de 1767.

(44) BARRANTES, Vicente: p. 59.

(45) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 25.

(46) Consta que sobre la *general* de Juan Ignacio corrían riesgo 11.555 pesos prestados por don Manuel Sánchez de Cueto, del comercio de Cádiz. Se indica que se trata de 1.000 quintales de hierro, planchuela y vergajón, cargado por cuenta y riesgo de dicho Sánchez de Cueto pero pertenecientes a Madariaga. AGI, Consulados, libro 421, folio 664. También sobre su rancho formaliza una operación de 3.600 pesos a favor de doña Blanca Manuela de Utrera. AGI, Consulados, libro 421, folio 662. Ambas operaciones corren tan solo el riesgo de ida y están concedidas en pesos de 128 cuartos.

(47) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 24.

Posiblemente entre estas ocupaciones se encuadrara el encargo de la ejecución del mapa del Río de la Plata de orden de gobernador Francisco de Paula Bucarelli, del que, al menos, parecen existir dos ejemplares con algunas diferencia entre ellos: el primero inserta cinco perfiles de la costa e incluye nota explicativa, a cinco columnas, de la derrota desde la boca del Río de la Plata al puerto de Montevideo. Consta que fue ejecutado por los pilotos de la Real Armada y de orden del comandante de las fuerzas marítimas de dicho río, don Juan Ignacio de Madariaga, en el año 1769. En el margen superior figura el título y mención de responsabilidad que lo acredita (48). El segundo se elaboró bajo la misma dirección y en el mismo año, siendo delineado en el siguiente por Alexio Berlinguero. Parece haber sido realizado sobre los datos del anteriormente citado, pero es más rico en decoración, la zona representada es más pequeña y cambia la situación de las explicaciones (49).

La expedición a las Malvinas

El 27 de marzo de 1770 Juan Ignacio recibió orden de aprontar cierto número de naves, tripulándolas y guarneciéndolas en el mejor modo posible y recibiendo a bordo un ejército de hombres de tropa escogida con sus correspondientes oficiales, municiones, víveres y armas, más todo lo necesario para un ataque por tierra. El 11 de mayo partía desde Buenos Aires para las islas Malvinas y Patagónicas, con la instrucción de presentarse en ellas e intimar a las naciones extranjeras que se encontrasen allí establecidas a proceder a su desalojo. En caso de encontrar resistencia, debía atacar por mar y tierra para obligarlas a ello:

«Lo riguroso del tiempo en aquel parage, por lo avanzado de la Estación para él, la mucha mar, el empedernido yelo, y las copiosas nieves, de que se halló rodeado a su arribo a dichas Islas, con todo el referido Armamento, hicieron padecer infinito, así a la Tropa de mar y Tierra, como a las Tripulaciones; pero en medio de todas estas pocos soportables incomodidades, cumplió Madariaga su Comisión perfectamente...» (50).

Desde 1766 se tenían noticias en la corte de que los ingleses tenían proyecto de establecerse en las islas Malvinas, que ellos llamaban Falkland, o en alguna

(48) Biblioteca Nacional de España (BNE), signatura 281.281.6.

(49) Biblioteca del Palacio Real de Madrid (BPRM), Mapas y planos, 55. Este segundo ejemplar fue reproducido con el número 72 por Julio Guillén en *Monumenta Cartográfica*. Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1942. También le dedicó un artículo MARTÍNEZ MARTÍN, María del Carmen: «Un plano del Río de la Plata por Alexo Berlinguero en la Biblioteca del Palacio Real». *Reales Sitios: Revista del Patrimonio Nacional*, nº 126, 1995, pp. 2-11.

(50) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, pp. 14-15.



AGI, MP-Buenos Aires, 88, procedencia de AGI, Indiferente General, 381: «Descripción del puerto de la Cruzada, situado en la Costa Septentrional de la isla Gran Malvinas en los 51 grados 23 minutos de latitud Sur, en 316 18 minutos de latitud Sur, y en 316 grados 18 minutos de longitud de Tenerife, según última recopilación de este año de 1770».

las Malvinas dependiente de la capitanía general de Buenos Aires y se envió una primera expedición, con el recién nombrado gobernador Ruiz Punte, para ejecutar cuanto antes la decidida colonización (54).

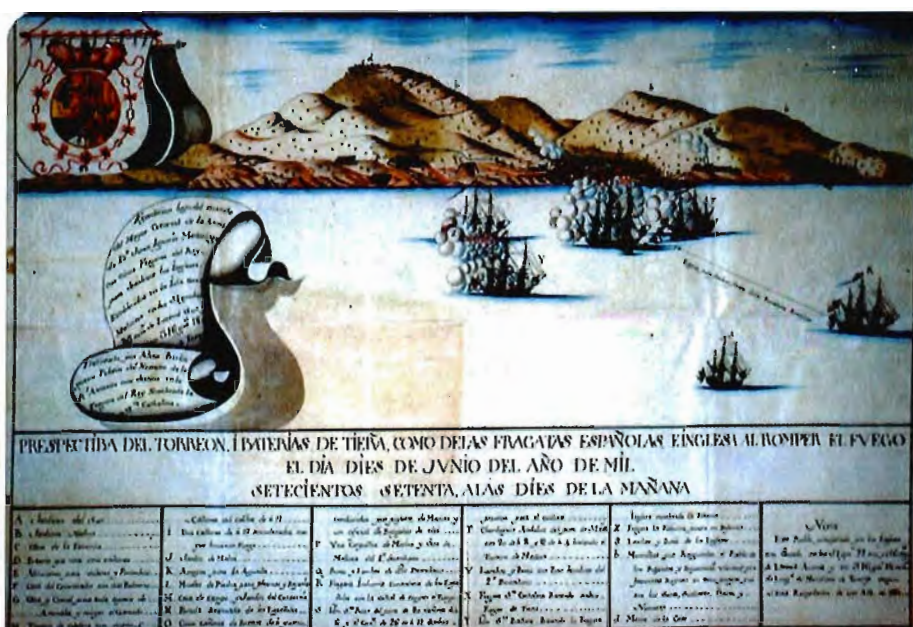
Durante los años posteriores continuó el interés por conocer si los ingleses habían llevado a efecto sus intenciones y por situar su posible emplazamiento. Llegó a saberse que consideraban las islas Falkland distintas de las Malvinas y suponían tener derechos sobre ellas (55), habiéndose asentado en el llamado Port Egmont, al norte del archipiélago. Tales noticias motivaron la redacción de una real orden firmada el 25 de febrero de 1768 y enviada por Arriaga al gobernador Bucarelli. En ella se indicaba taxativamente que de existir alguna fundación inglesa debía ser expelida por la fuerza si no respondían a las amonestaciones (56).

El primero de enero de 1770 el capitán del chambequín *Andaluz*, Domingo Perler, escribía a Bucarelli que había llegado a Montevideo don

(54) GIL MUNILLA, Octavio: p. 53.

(55) *Ibidem*, p. 60.

(56) *Ibidem*, p. 70.



AGI, MP_Buenos Aires, 90, procedencia AGI, Indiferente General, 413: «Perspectiva del torreón y baterías de tierra, como de las fragatas españolas e inglesas al romper el fuego el día 10 de Junio de 1770, a la diez de la mañana. En el Puerto de la Cruzada o de Egmont, Gran Malvina».

Montevideo el 2 de mayo de 1770 (60), llegando a Cádiz en la primera quincena de agosto. El 24 de este, Arriaga envió a Bucarelli nuevas instrucciones en orden a detener el ataque, si no se hubiese producido. Pero ya había tenido lugar el incidente que protagonizó con triunfo Madariaga y que culminó con la rendición del 10 de junio de 1770. La tardanza en la recepción de órdenes llevaba a actuaciones que, de seguirlas, no se hubiesen producido.

Mientras tanto, Madariaga había llegado a puerto Egmont el 9 de junio y, rápidamente, envió a los capitanes Malby y Farmer una nota en la que les

una transcripción de texto de la época, indica que las noticias llegaron en el navío de comercio *San Nicolás*, alias *El Estardi*, para más tarde afirmar que se trataba de un barco correo. HIDALGO NIETO, Manuel: pp. 78 y 190 respectivamente. En realidad se trataba del navío *Nuestra Señora de la Concepción* y *San Nicolás de Bari*, que tenía como alias *El Tardi* (y no *El Estardi*), al haber sido comprado por los Hermanos Ustáriz a los herederos de Nicolás Tardi. Opinamos que la causa de confundirlo ambos autores con un barco correo se debe a la obligación que tenían todos los barcos mercantes y de guerra de transportar las valijas que se les encomendasen, dentro del funcionamiento del correo marítimo estatal impuesto en 1764. Nuestros datos en AGI, Contratación, 1775, y en la sección de Correos, de forma generalizada.

(60) AGNA, Sala IX, 16.9.2. Carta de Juan José Vertiz a Francisco de Bucarelli, el 2

invitaba a que abandonasen pacíficamente su emplazamiento. Les informaba que si no capitulaban en el espacio de un cuarto de hora, transcurrido a contar desde el momento en que recibían la conminación, apelaría a la fuerza. El mismo día, y en sentido contrario, Farmer instaba a Madariaga para que abandonase la inmediaciones de Puerto Egmont.

Al considerar rechazada la propuesta de desalojo, las tropas españolas desembarcaron e hicieron uso de los cañones consiguiendo que los ingleses izaran bandera blanca, rindiéndose. Pero, estimando que la noticia de lo sucedido debía conocerse en Madrid antes que en Londres, parece que se despojó del timón a la fragata inglesa *La Favourite*, impidiendo que partiesen de forma inminente, haciéndolo con un retraso de veinte días, tiempo que precisaron para su puesta a punto (61). Más tarde expondremos otra versión del asunto basada en nuestro particular análisis.

Es sobradamente conocido que el incidente derivó en enfrentamientos diplomáticos durante los años siguientes. La guerra pareció inevitable, porque Inglaterra exigía la reparación más completa y parecía poco admisible que España hubiera tomado tal iniciativa sin contar con las consecuencias (62). La actitud de Francia, que en un primer momento pareció de decidida ayuda a la causa española, no tardó en tornarse en cavilaciones (63). En realidad, las tres naciones, por razones distintas, anhelaban llegar a una solución pacífica (64), lo que llevó a la restitución de Port Egmont el 16 de septiembre de 1771 (65).

En términos generales, lo que puso en evidencia fue la fragilidad del Pacto de Familia, conduciendo a Carlos III a una política de desconfianza de su unión con Francia, a pesar de que era preciso seguir utilizándola en su lucha contra Inglaterra (66). Lo ocurrido no repercutió en la carrera de Juan Ignacio. A decir de su hermano, habiendo arribado a Cádiz el 6 de septiembre de 1770 en la fragata *Santa Catalina*, y puesta en la real consideración las resultas de su actuación en «tan ardua como delicada empresa», todo fue aprobado por Su Majestad, reconociéndosele su particular buena conducta (67).

de mayo en Montevideo: «Esta mañana al romper el día se hizo a la vela el navío *Tardi...*». En la misma hace referencia a que envía a Arriaga un informe fechado el 20 anterior mencionando su labor en el apresto de las naves destinadas a la expedición a las Malvinas, incluyendo tres estados: de los barcos a utilizar y de la tropa de desembarco, del tren de artillería que se conducía para las operaciones de tierra y de los víveres (regulados para cuatro meses) que se mandaron entregar a la orden del comandante Madariaga. También se afirmaba que partiría un aviso así que saliese la escuadra.

(61) BARCIA TRELLES, Camilo: p. 50.

(62) GROUSSAC, Paul: p. 131.

(63) GIL MUNILLA, Octavio: p. 94.

(64) *Ibidem*, p. 141.

(65) *Ibidem*, p. 146.

(66) *Ibidem*, p. 154.

(67) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, p.15.

La abundante cartografía y documentación sobre lo ocurrido ha sido objeto de numerosos estudios (68), que remiten a los principales archivos españoles (69). Y también hemos tenido constancia cómo algunas de las cartas cruzadas entre los interesados pueden consultarse en Inglaterra (70). En nuestro caso, hemos recurrido a la menos conocida fuente del Archivo General de la Nación Argentina, donde se conservan copias de la correspondencia y órdenes cursadas durante el conflicto (71). A través de las mismas hemos completado el volumen de la expedición, en la que aparece una primera relación de las «fragatas de guerra que se están habilitando».

Junto a las fragatas denominadas *Industria*, a la orden del propio Madariaga, *Santa Bárbara*, *Santa Catalina* y *Santa Rosa*, consta que se pertrechaban el chambequín al mando de Domingo Perler y el bergantín *San Francisco de Paula*, del capitán Crispín Francisco Díaz, a los que nos referimos anteriormente. No obstante, fechada el 11 de mayo, se proporciona una última relación, posterior a la partida de las embarcaciones. En ella figuran las cinco que componían la expedición definitiva: las citadas cuatro fragatas y el jabeque *Andaluz* (72). Francisco de Llano San Ginés, que a su vuelta a Cádiz desde su estancia en Buenos Aires casaría a su única hija con el sobrino de Madariaga, había intervenido en la habilitación de dos de las embarcaciones (73).

Las tropas enviadas alcanzaban un total de 1.068 hombres, clasificados entre oficiales mayores, de mar y de artillería, sargentos, cabos, soldados y tambores; artilleros de mar, marineros y grumetes; pajes, dependientes de provisiones y criados. De ellos 767 se repartían entre las fragatas *Industria*, *Santa Bárbara* y *Santa Catalina*, mientras que la *Santa Rosa* y el *Andaluz* transportaban entre ambos un total de 301 efectivos (74).

A las siete de la mañana del día 11 de mayo de 1770, una vez vencidas las últimas dificultades, partieron de Montevideo las fragatas *Industria* y *Santa Rosa* seguidas del jabeque. La *Santa Catalina* quedó retrasada hasta las nueve

(68) Recomendamos especialmente, por su extenso estudio cartográfico y abultado apéndice documental, el trabajo ya reseñado de HIDALGO NIETO, Manuel.

(69) Principalmente a los legajos 522 y 523 de la Audiencia de Buenos Aires del Archivo General de Indias.

(70) GAYANGOS, Pascual de: cartas números 45, 63, 68 y 73.

(71) AGNA, Sala IX, legajo 16.9.2.

(72) Manuel Hidalgo alude a varias relaciones de efectivos, pero no hemos encontrado la cifra total que adjudica a los mismos, aunque sí indica que son «enormemente superiores a los ingleses». Ver HIDALGO NIETO, Manuel: p. 64. Por su parte, Paul Groussac habla de una expedición de alrededor de 1.500 hombres (GROUSSAC, Paul: p. 128).

(73) AGI, Indiferente General, 1.324. Don Francisco Gil, comandante de la fragata *Santa Rosa*, afirmaba: «... hasta que salió para las islas Malvinas le subministró el citado San Ginés todos los géneros que para la habilitación, y subsistencia de la citada Fragata, y su Tripulación, pidió, de buena calidad, y a su satisfacción, y que a no haver hecho el suplemento de los 4.000 pesos al Ministro de Marina para la carena, con el zelo, y eficacia que lo executó, no hubiera podido lograrse la habilitación en tiempo oportuno».

(74) AGNA, Sala IX, legajo 16.9.2, «Estado de la Tripulación...».

y, por fin, la *Santa Bárbara* salió cerca de las doce, sin que se conociera el motivo y en contra de lo acordado la noche anterior, que era salir, todos unidos, al amanecer (75). El resto de la escuadra le esperó a unas dos leguas y media para seguir *con felicidad* una vez se incorporase a ella, aprovechando las favorables condiciones: «... desde antes de la madrugada corre un viento hermoso, desde el Norte al Noroeste, manteniéndose el cariz del tiempo del mexor semblante...» (76).

Según las manifestaciones de Juan Ignacio, el día 31 de mayo descubrió el entorno llamado «Los Salvajes», estando todos los buques juntos. Pero, al sufrir aquella noche fuerte viento y mar, se encontró solo por la mañana, sin conocer el motivo de la pérdida del resto de las embarcaciones. Estuvo esperando noticias dos días, y el 3 de junio decidió entrar en la bahía donde se encontraba Port Egmont, siendo advertido, a su vez, por los ingleses de la necesidad de alejarse de la misma. Madariaga se ganó su confianza con regalos de botellas y con el envío de oficiales que cumplimentasen al gobernador y, de paso, inspeccionaran las instalaciones enemigas.

Conocidas las condiciones del emplazamiento pudo determinarse que, con la compañía transportada en *La Industria* más unos cien marineros, sería posible tomarlo atacando por la espalda. Al no tener noticias del resto de la escuadra, juzgaron prudente esperar hasta el día 7 para llevar a cabo la agresión. El día 6, a las tres de la tarde, estando todo preparado, incluso los cinco cañones de calibre 4 que irían al frente de las columnas de ataque, aparecieron las naves españolas, circunstancia que decidía la suerte a su favor de forma definitiva. Durante unas jornadas se cruzaron una serie de misivas entre Madariaga y los defensores de las instalaciones, que hasta el día 10 no procedieron a la firma de la entrega de Port Egmont, que pasó a llamarse Puerto de la Cruzada (77).

Durante el asedio, las condiciones meteorológicas fueron de extremada dureza: «Los días 8 y 9 fueron tan crueles de granizo y nieve que se cubrieron los Montes desde la orilla a las cumbres de ropa blanca, y por eso no me atreví a aventurar la acción hasta el 10...» (78).

(75) Manuel Hidalgo afirma, basándose en un relato de G.M.D., posible participante en la gesta, que alguno de los barcos salieron de Buenos Aires el día 8 y supone que tal vez las embarcaciones partieran escalonadamente y de esa forma no resultara contradictoria la fecha del día 11. HIDALGO NIETO, Manuel: p. 65. Sin embargo, según nuestra documentación, salieron de Montevideo todas el mismo día, tal y como hemos indicado. La noche del 10 quedó todo dispuesto para salir el 11 al amanecer. AGNA, Sala IX, legajo 16.9.2.

(76) *Ibidem*. De Vertiz a Bucarelli, desde el bergantín *San Rafael*, en conserva de la escuadra, a las doce horas del día once de mayo de 1770.

(77) Manuel Hidalgo relata estas incidencias. (pp. 67-80). También en la documentación existente en el Archivo General de la Nación Argentina, a la que venimos haciendo mención repetida, se reproduce, traducidas al castellano, las cartas cruzadas y los artículos del acuerdo firmado por Jorge Farner y Guillermo Maltby y por Ignacio de Madariaga, que indica estar a bordo de *La Industria*.

(78) AGNA, Sala IX, legajo 16.9.2.

Una vez conseguida la rendición de los ingleses, el problema consistía en entregar al gobernador de las Malvinas, Ruiz Puente, las instrucciones recibidas. Juzgaron difícilísimo que pudiese trasladarse desde el puerto de La Soledad, donde residía, por lo que optó Madariaga por dirigirse allí utilizando la fragata *Santa Catalina*. A bordo de la misma se celebró el día 11 la reunión en que se decidía la vuelta inmediata a Buenos Aires de las fragatas *Industria* y *Santa Bárbara*, y la salida, pasados ocho días de la partida de los ingleses, del *Andaluz* y la *Santa Rosa* (79). En cuanto a la retención de la fragata inglesa, *Favourite* o *Favorita*, es posible que se inutilizara técnicamente, como expusimos antes, pero la documentación que hemos tratado alude a la utilización de un comisionado encargado de dilatar la ejecución del inventario de lo dejado por los ingleses, al menos hasta el 20 de julio, para que llegasen antes las noticias a España. Noticias que partirían inmediatamente en la *Santa Catalina* portando el propio Madariaga la documentación que correspondía entregar a Julián de Arriaga, ministro del Despacho de Indias.

El 15 de junio, en una reunión con los comandantes de todas las embarcaciones, y atendiendo a la necesidad de víveres para tan dilatado período, decidieron dejar únicamente el jabeque *Andaluz* en función vigilante, previniendo alguna incidencia, y que la *Santa Rosa* partiese, sin más dilación, con la información precisa para Bucarelli. El resto de la escuadra quedaba bajo el mando de José Díaz Vanez a la espera de instrucciones del gobernador de las islas, y Madariaga preparaba su salida inminente hacia España en la *Santa Catalina*. Algo malo se barruntaba:

«... he atropellado por todo para hallarme cerca de la Corte nuestra para responder satisfactoriamente con más conocimiento a las quejas que infaliblemente darán los ingleses contra mi conducta, pues este suceso es de los pocos experimentados por la nación altiva...» (80).

El 18 de julio de 1770 la *Santa Rosa* llegó a Buenos Aires, donde le esperaba una nueva misión. El 30, Bucarelli escribía una carta de despedida al cabildo de la ciudad, que en acta de 18 de agosto acordó acompañarle al muelle para despedirle en su partida a España (81). La *Santa Rosa* partió hacia Montevideo el 27 de agosto y el 12 de septiembre comenzaba la travesía a España, llevando entre sus pasajeros al gobernador cesante. El maestro de plata de la fragata era Francisco de Llano San Ginés, al que anterior y posteriormente nos referimos, que portaba un alijo para entregar a Juan Ignacio, en Cádiz, con efectos que

(79) *Ibidem*. Se indica expresamente que se admitirá en ellos a posibles desertores ingleses, admitiéndolos «con disimulo» y utilizándolos para que facilitasen información sobre las navegaciones sobre esas costas.

(80) *Ibidem*. Madariaga a Ruiz Puente desde la fragata *Industria*, en la Bahía de la Cruzada, a 15 de junio de 1770.

(81) HIDALGO NIETO, Manuel: pp. 83-86.

dejó en Buenos Aires al partir a las Malvinas (82). La salida de América del atacante de las islas se hizo, efectivamente, con cierto *atropello*:

«Y esta razón, y la de no ser el último que dé la noticia, me hacen dejar en Buenos Aires todas mis cosas pendientes» (83).

El año siguiente la hija de Francisco de Llano San Ginés contraía matrimonio con el sobrino de Juan Ignacio Madariaga. También el año siguiente los ingleses recuperaban su establecimiento en las Malvinas, firmando el 16 de septiembre el certificado de recepción (84). Y también el siguiente año de 1771, concretamente el 30 de marzo, fallecía Juan Ignacio de Madariaga en el Departamento de Marina de la Real Isla de León, siendo capitán de navío, mayor general de la Real Armada y comendador de Castrotorafe de la Orden de Santiago (85). Su recuerdo permanece invariablemente ligado a las Malvinas, a pesar de sus otros muchos servicios meritorios (86):

«Insigne Madariaga sin segundo/ admite la Razón en que me fundo/ para decir en la ocasión presente/ será desde el ocaso hasta el Oriente/ Inmortal tu Nombre en uno y otro Mundo...» (87).

Después de su muerte se generó la duda de los honores que debían rendírsele, al encontrarse en una situación sin mando de naves. Convocados los jefes de escuadra Luis de Córdoba, Javier de Winthuyssen, José de Rojas, Antonio de Ulloa y Manuel Guirior, no se pusieron de acuerdo al respecto, optando por equipararlo a una determinada graduación del ejército. Meses más tarde Arriaga comunicaba al marqués de la Victoria las instrucciones del rey para solucionar futuras situaciones semejantes (88). Podemos considerar este su último servicio a la Real Armada.

(82) AGI, Buenos Aires, 52. Carta de Juan José de Vertiz a Julián de Arriaga el 8 de noviembre de 1770.

(83) AGNA, Sala IX, legajo 16.9.2.

(84) HIDALGO NIETO, Manuel: p. 246.

(85) AHPC, San Fernando, 39, folios 49-60. Testamento de su viuda en virtud de poder, fechado el 5 de abril de 1771.

(86) Su hermano se encargó de resumir sus méritos: alférez de navío en primero de septiembre de 1740. Teniente de fragata en 20 de noviembre de 1749. Teniente de navío en 28 de octubre de 1751. Capitán de fragata en 20 de septiembre de 1753. Caballero de la Orden de Santiago en 28 de octubre de 1758. Capitán de navío en 13 de julio de 1763. Mayor General de la Armada en 31 de agosto de 1769. Se halló en las tres más sangrientas funciones que en su tiempo hubo en América, fue dos veces prisionero y otras dos herido, y además de su peculiar profesión de Marina, se le cometieron muchas extraordinarias comisiones secretas y públicas, así en Europa como en América, y todas las cumplió y desempeñó con aprobación de Su Majestad. SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, p. 16.

(87) HIDALGO NIETO, Manuel: p. 67, Oda a Madariaga en una relación del viaje escrito por G. M. D. y procedente de AGI, Buenos Aires, 552.

(88) Museo Naval de Madrid (MNM), manuscrito 1427, D.14, folios 46-61.

Bibliografía

- BARCIA TRELLES, Camilo: *El problema de las islas Malvinas*. Editora Nacional, Madrid, 1943.
- BARRANTES, Vicente: *Guerras piráticas de Filipinas contra mindanaos y joloanos, corregidas e ilustradas por Don Vicente Barrantes, individuo de Número de las Reales Academias Española y de la Historia*. Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1878.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio.: *El Antiguo Régimen, los Reyes Católicos y los Austrias*. Alianza, Madrid, 1988.
- GARCÍA CARRAFA, Alberto y Arturo: *Enciclopedia heráldica y genealógica hispano americana*. Antonio Marzo, Madrid, 1919-1993, 88 tomos.
- GARCÍA DEL PINO, César: «Cuba y las contiendas navales del siglo XVIII». *Arbor*, núm. 567, 1993, pp. 9-29.
- GAYANGOS, Pascual de: *Catalogue of the Manuscripts in the Spanish language in the British Museum*. William Clower and Sons, Londres, 1875.
- GIL MUNILLA, Octavio: *Malvinas. El conflicto anglo-español de 1770*. Edición especial del estudio publicado en el tomo IV del «Anuario de Estudios Americanos», Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1948.
- GROSSAC, Paul: *Las islas Malvinas*. Comisión protectora de Bibliotecas Populares, Buenos Aires, 1936.
- GUILLÉN TATO, Julio: *Monumenta Cartográfica*. Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1942.
- GUITERAS, Pedro José.: *Historia de la conquista de la Habana por los ingleses*. Editora Nacional, La Habana, 1962.
- HERRERO GIL, María Dolores: «Naufragio en la Tierra del Fuego: el caso del navío *La Concepción*, alias *El Pasajes*» en ÁLVAREZ SANTALÓ, León Carlos (coord.): *Estudios de historia moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2009.
- HIDALGO NIETO, Manuel: *La cuestión de las Malvinas. Contribución al estudio de las relaciones hispano-inglesas en el siglo XVIII*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Madrid, 1947.
- LUCENA GIRALDO, Manuel: *Laboratorio Tropical: la expedición de límites al Orinoco, 1750-1767*. Monte Ávila Editores Latinoamérica y Consejo Superior Investigaciones Científicas de España, Caracas y Madrid, 1991.
- MARTÍN CORRALES, Eloy: «El corsarismo norteafricano y la flota catalana en la Carrera de Indias», *Manuscrits*, núm. 10, 1992, pp. 375-393.
- MARTÍNEZ MARTÍN, María del Carmen: «El Tratado de Madrid (1750): aportaciones documentales sobre el Río de la Plata. Documentos del legajo 4.798 de la sección de Estado del Archivo Histórico Nacional (Madrid)», *Revista Complutense de Historia de América*, Madrid, núm. 27, 2001, pp. 283-325.
- : «Un plano del Río de la Plata por Alexo Berlinguero en la Biblioteca del Palacio Real», *Reales Sitios: Revista del Patrimonio Nacional*, núm. 126, 1995, pp. 2-11.
- MARTÍNEZ VALVERDE, Pedro: «Operaciones de ataque y defensa de la Habana en 1762», *Revista General de Marina*, tomo 164, 1963, pp. 706-727.
- PARCERO TORRE, Celia María: *La pérdida de la Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1760-1773)*, Junta de Castilla y León, Ávila, 1998.
- PRADO MALLEZA PORTOCARRERO, Juan de: *Documentos respectivos al nombramiento de comandante general de la isla de Cuba, que se hizo en Don Juan Ignacio de Madariaga; y avisos, que en su consecuencia dio a la corte, presentado por el mismo a las preguntas 1, y 2, de su declaración, y asimismo la correspondencia, que tuvo con el gobernador de la Habana durante el sitio de esta plaza*, Madrid, 1763.
- RAMOS PÉREZ, Demetrio: *El Tratado de Límites de 1750 y la expedición de Iturriaga al Orinoco*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1946.
- RUIZ RIVERA, Julián: «Presencia navarra en el Cádiz del monopolio», *Príncipe de Viana*, año LIV, 1993, pp. 49-75.
- SAN PÍO ALADRÉN, María Pilar (coord.): *La Comisión Naturalista de Löffling en la expedición de Límites al Orinoco*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1998.

UN TÍTULO NOBILIARIO NONATO: EL DE CONDE DE FERROL

Alfonso DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA
Doctor en Derecho

Bien sabido es que en el verano de 1800 una fuerza británica compuesta por 16.000 soldados al mando del teniente general sir James Pulteney (1), fue transportada a bordo de la escuadra del conalmirante sir John B. Warren (2) — cinco navíos, cinco fragatas y ochenta y siete transportes —, hasta las costas inmediatas a Ferrol, cuyo arsenal pretendía quemar y destruir, apoderándose de cuantos buques hubiera entonces allí.

Mandaba aquel departamento el teniente general don Francisco Melgarejo y Rojas, y se hallaba allí el también teniente general don Juan Joaquín Moreno, al mando de una escuadra formada por los navíos *Real Carlos*,

(1) Sir James Murray-Pulteney, 7.º baronet (Escocia, h. 1755, y Buckenham, Norfolk 26-IV-1811), hijo del coronel sir Robert Murray, baronet, y de su primera esposa, Janet Murray, hermana menor de lord Elibank. Teniente del 19 Regimiento en 1770, capitán del 57 Regimiento en 1771; en 1775 viajó por Europa, y a su retorno embarcó hacia las colonias americanas, sirviendo desde 1776 en la campaña contra los rebeldes norteamericanos, y siendo herido en la acción de Brandywine, en Pennsylvania. Fue ayudante del duque de York en la campaña de Flandes (1793-1794). Coronel del 18 de a Pie, entre 1790 y 1811 fue miembro del Parlamento. En 1807 se integró en el Privy Council, y entre 1807 y 1809 fue secretario de la Guerra. Murió a consecuencia de la explosión accidental de un frasco de pólvora. En la Scottish National Portrait Gallery se conservan dos retratos suyos. Casado el 24 de julio de 1794 con su sobrina lady Henrietta Laura Pulteney (Londres, 1766-1808), baronesa (1792) y condesa de Bath (1803), rica heredera, no hubo sucesión de este matrimonio, pero el general unió al suyo el apellido de su ilustre esposa. En sus biografías no suele mencionarse el desastre de Ferrol.

(2) Sir John Borlase Warren, baronet (Stapleford, Nottinghamshire 2-IX-1753 - 27-II-1822), fue hijo y heredero de John Borlase Warren (m. 1775). Educado en el Emmanuel College de Cambridge, ingresó en 1771 en la Royal Navy. En 1774 fue elegido miembro del Parlamento, y en 1775, nombrado baronet. En 1779 obtuvo por vez primera el mando de un buque, y en 1794 fue comodoro de la escuadrilla de fragatas que operó sobre las costas francesas, asistiendo al bloqueo de Brest y a la expedición de Quiberon (correrías en que capturó o destruyó 220 buques). En 1798 cooperó en frustrar el desembarco francés en Irlanda, y en 1800 mandó la escuadra enviada contra Ferrol. En 1802 fue nombrado miembro del Privy Council y enviado como embajador a San Petersburgo; pero nunca abandonó los mares, donde se distinguió en el abordaje y toma del navío francés *Marengo*. Promovido a almirante en 1810, en 1813-1814 fue comandante en jefe de la Estación Naval de Norteamérica. Dejó una hija única de su matrimonio con lady Caroline Clavering (Axwell, Durham 1766-1840). Tampoco en sus biografías se menciona apenas el desastre de Ferrol.

San Hermenegildo, *Monarca*, *Argonauta* y *San Agustín*, y cuatro fragatas. Nacido en Ceuta el 24 de septiembre de 1735, era hijo del mariscal de campo don Francisco Javier Moreno Vas de Mendoza, caballero de Santiago, y de doña Catalina d'Hontlier y Berthier de la Motte. Guardiamarina en 1751 y promovido a oficial en 1754, se halló en varios combates contra los berberiscos, en la defensa de La Habana —donde fue gravemente herido— (1762), en el sitio de Gibraltar (1781), en la conquista de Tolón (1793), y en la batalla del cabo de San Vicente (1797), donde fue uno de los pocos jefes que se destacaron (3).

El general Melgarejo, ocupado en las celebraciones del santo de la reina, no se preocupó demasiado del avistamiento de la escuadra británica por los vigías del monte Ventoso; no así el comandante de la escuadra, general Moreno, que cuando concluyó el besamanos subió personalmente con su ayudante Power hasta aquellas alturas para observar las evoluciones del enemigo —cosa que dificultaba la neblina—, apercibiéndose enseguida de sus intenciones, y comentando «¡qué vista tan magnífica si no nos amenazase!». El general Moreno avisó al comandante general Melgarejo, y reembarcó inmediatamente en su insignia, el *Real Carlos*, tomando de inmediato las disposiciones para la defensa. La plaza se puso en estado de sitio; 500 hombres de la escuadra desembarcaron al mando del capitán de navío don Ramón Topete, comandante del *San Agustín*, y se situaron en la altura de La Graña —pocas horas más tarde se les sumaron otros doscientos—. Todos los buques atracados se pasaron al martillo del arsenal, para mayor seguridad —y se tomaron disposiciones para hundirlos o quemarlos, en caso necesario—; se reforzó la artillería del castillo de San Felipe, se situaron cañoneras en la boca de la ría, y además se tocó alarma en todos los pueblos de la zona, organizándose fuerzas volantes al mando del mariscal de campo conde del Donadío, comandante de la plaza.

Así, en la mañana del 25 de agosto, se producía el desembarco inglés en las playas de Doniños y San Jorge. Los ingleses marcharon enseguida a tomar las alturas inmediatas, mientras desembarcaban su artillería y pertrechos. Ya a las seis y media de la tarde rompieron el fuego contra las avanzadas españolas a la entrada de la aldea de Brión, cesando el combate con la luz del día, pues los británicos no se atrevieron a operar de noche por creer equivocadamente que las fuerzas españolas eran más numerosas.

La lucha se reinició al amanecer del 26 de agosto en las alturas de Balón, pero las tropas españolas, muy inferiores a las británicas —no alcanzaban los 3.000 hombres—, hubieron de retirarse de las alturas de La Graña y Balón, aunque sin perder el orden y dando frente siempre al enemigo, de tal modo que los jefes británicos, que creían hallarse ante una presa desguarnecida y fácil, comenzaron a darse cuenta de su error. A media mañana, el grueso de

(3) Pavía, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los Generales de Marina*, t. II. Madrid, 1873, pp. 553-572. El retrato del teniente general Moreno se conserva hoy en un grabado del Museo Naval, *Álbum Fernández Duro*, II, 98; y un ejemplar de su firma, en *ibidem*, III, 175.

sus tropas, fuerte de 10.000 hombres, atacó por la gola el castillo de San Felipe, que se defendió con su reforzada artillería, apoyado por los fuegos del castillo de la Palma y de seis lanchas cañoneras de la Armada, más otras cuatro llegadas desde la ría de Ares.

A pesar de sus esfuerzos, los ingleses no lograron su propósito: el castillo resistió (4) y, creyendo el general Pulteney —erróneamente— que las fuerzas españolas eran muy superiores, y que sin contar con la sorpresa ya el tiempo iba corriendo en su contra —por cuanto la llegada de gruesos refuerzos españoles sería quizá inminente—, en vez de atacar de inmediato la casi indefensa plaza de Ferrol ordenó la retirada. El apresurado reembarque comenzó en las primeras horas de la tarde de aquel mismo día y concluyó aquella misma noche, dirigiéndose toda aquella fuerza hacia la segura plaza de Gibraltar. Cuando amanecía el 27 de agosto, la costa inmediata a Ferrol estaba ya limpia de enemigos, pero cuajada de muertos y heridos —según los prisioneros que se cogieron, este fracasado ataque les causó cien bajas, cifra semejante a las españolas.

Ni que decir tiene la satisfacción que la noticia de esta notable victoria produjo en la corte española (5). El gobierno se apresuró a felicitar a los generales don José Joaquín Moreno y don Francisco Melgarejo y al conde del Donadío, dispensando luego premios y ayudas en metálico a los combatientes, así como a las viudas y huérfanos de los defensores muertos (6). Además, a todos los que se habían hallado en primera línea de fuego se les concedió un escudo de distinción, que habría de lucirse en la manga izquierda de la casaca (7).

El general Moreno continuó después de estos hechos su brillante carrera en la Armada, arbolando su insignia en diversos navíos, y a pesar de un grave incidente en aguas de Algeciras (donde se perdieron dos navíos en 1801), resultó absuelto con todos los pronunciamientos favorables y recibió la gran cruz de la Real y Distinguida Orden de Carlos III en 1802. Luego fue, durante varios años, capitán general del Departamento de Cádiz. Lo era al tiempo del desastre de Trafalgar, en 1805, y también cuando en la primavera de 1808 se produjo el alzamiento nacional contra los franceses, distinguiéndose notablemente en la rendición de la escuadra del almirante Rosily. Este suceso le valió el distintivo de la banda roja, propia y privativa de los miembros de la Junta

(4) La escena del ataque se ilustra en un buen grabado anónimo del Museo Naval. *Álbum Fernández Duro*, IV, 30.

(5) El informe original, redactado por el propio Moreno con fecha de 30 de agosto de 1800, se conserva en el Museo Naval, colección Mazarredo, tomo LX (Ms. 2390), folios 185-187.

(6) La real orden de 11 de noviembre de 1800 dispuso la distribución de 200.088 reales entre *las tropas de primera y segunda línea que atacaron al enemigo el 26 de agosto; a las que guarnecieron los castillos de San Felipe, San Martín y La Palma, la batería de Doñinos; a las que tripularon las seis lanchas de la Escuadra armadas en cañoneras, y las cuatro llegadas desde Ares (que todas seis hicieron fuego en auxilio del castillo de San Felipe)*: Archivo General del Ministerio de Justicia, exp. 1991, caja 223-Y.

(7) GUILLÉN TATO, Julio (*Condecoraciones marinerías*, Madrid, 1958, pp. 35-39), publica la relación de los condecorados con este escudo, del que no se conocen ejemplares ni modelos.

Suprema Gubernativa del Reino. A principios de enero de 1809 fue nombrado ministro del Consejo Supremo de Guerra y Marina, en cuyo desempeño murió en Cádiz el 4 de septiembre de 1812.

El general Moreno se había casado con doña María Isabel Fabro. De esta unión hubo por hija primogénita a doña María del Carmen Moreno y Fabro, que fue la sufrida esposa de uno de los más celebres liberales y revolucionarios de aquella época: don Nicolás de Santiago Rotalde y García del Viso, caballero de la Orden de Calatrava, nacido en Cádiz hacia 1784 y muerto en París en abril de 1833, cuyas peripecias vitales bien merecerían una biografía acuciosa, ya que fue patriota en el Cádiz de 1808, ayudante de Castaños y coronel en 1811, defensor de Lacy y publicista infatigable; intentó en 1820 apoderarse de Cádiz, pero fracasó logrando huir y reintegrarse al ejército acaudillado por Riego y Quiroga. Tras el triunfo de los liberales fungió mucho en el Madrid del Trienio, escribió obras de teatro y textos políticos, y se opuso a la masonería triunfante afiliándose a los comuneros, lo que junto a su carácter irascible le produjo algunos disgustos y persecuciones. Los Cien Mil Hijos de San Luis le llevaron prisionero a Francia, y tras quedar en libertad pasó a París y a Londres, donde siguió escribiendo y publicando textos radicales, sin poder regresar nunca a su patria, ya que falleció pocos meses antes de la muerte de Fernando VII (8).

Doña María del Carmen Moreno y Fabro, siendo ya viuda, quiso en su madurez reivindicar y enaltecer la memoria de su padre; dirigió en 8 de junio de 1849 un escrito a Su Majestad la reina doña Isabel II, solicitando la creación del título de conde de Ferrol, con el vizcondado previo de San Juan, en cabeza de su hijo don Leonardo de Santiago Rotalde y Moreno, procedente del Cuerpo de Artillería de Marina y entonces teniente coronel de Estado Mayor, cuya hoja de servicios militares acompañaba a la instancia (9).

Esta pretensión, debidamente documentada en cuanto a los méritos y servicios del causante mediante tres certificaciones de la antigua Secretaría de Estado y del Despacho de Marina —que contienen un detallado y vívido resumen de los sucesos acaecidos en Ferrol en agosto de 1800—, suscritas por los generales don José Baldasano, don Casimiro de Vigodet y don Antonio Fernández-Cavada, fue reforzada mediante otra instancia de la misma señora, presentada en 28 de octubre de 1849, en la que, tras justificar la nobleza y las rentas de su hijo, y los antecedentes de concesiones nobiliarias hechas sobre sucesos muy anteriores en el tiempo (como Gerona o Mendigorriá), acompañaba un segundo informe, emitido en julio de 1849 por el general don Francisco de Hoyos, director general de la Armada, con la recomendación favorable a la concesión del propio ministro de Marina, que era entonces el marqués de Molins.

(8) GIL NOVALES, Alberto (dir.): *Diccionario biográfico del Trienio liberal*. Madrid, 1991, pp. 612-613.

(9) Archivo General del Ministerio de Justicia, exp. 1991, caja 223-Y (Condado de Ferrol).

Que el asunto trascendió al público nos lo acredita el comentario que de don Leonardo hizo el anónimo autor de *Semblanzas de los 340 diputados a Cortes que han figurado en la legislatura de 1849 a 1850* (Madrid, 1850), al tratar de su escaño de diputado por Betanzos: «Coronel de Estado mayor, que tomó asiento en la última legislatura y lleva la ejecutoria de buen soldado en su honrosa cojera. Es de los hijos adoptivos de Galicia, y en reconocimiento de la distinción que le ha hecho aquel país nombrándolo su representante, Su Señoría gestiona para titularse conde de Ferrol, por los méritos de su ilustre abuelo».

Sobre todo ello informó el 24 de diciembre de 1849 el Consejo Real, en sentido desfavorable, estimando que no procedía la concesión de esta merced nobiliaria por considerar que el general Moreno ya había sido premiado en su día con el grado de capitán general de la Armada, y que los méritos del nieto no bastaban tampoco, ya que eran los ordinarios de su carrera militar y también habían sido recompensados mediante la concesión de varios grados. Y aquí terminó el intento de creación del título nobiliario ferrolano, ya que S.M. la Reina hizo suyo el informe del Consejo Real y mandó archivar las instancias de doña Carmen Moreno, caso frecuente en una época en la que proliferaban esta clase de peticiones, no todas ellas atendidas por la Corona.

Notemos, por último, que don Leonardo de Santiago Moreno, el frustrado conde de Ferrol, era un personaje sin duda poco común, como acredita su carrera marítima, militar y civil, que fue ciertamente pintoresca (10). Nacido en Sevilla el 2 de septiembre de 1813, ingresó en la Brigada Real de Marina en septiembre de 1829 como subteniente, pero entre 1831 y 1832 fue guardiamarina a bordo del navío *Guerrero* y después alférez de navío, desde 1835, a bordo del bergantín *Patriota*. Luchó durante la guerra carlista en el 5.º Batallón de Artillería de Marina, y en este cuerpo fue teniente en 1836 y capitán en 1837. Ganó la cruz de primera clase de la Orden de San Fernando por su valor y serenidad en el sitio, asalto y toma de Ager (Lérida), en junio de 1839. Aquel mismo año se casó con doña Mercedes Milans del Bosch y Rajoy (nacida en Barcelona el 23 de febrero de 1817). Pasó al Ejército en 1839 como mayor de batallón, y enseguida al nuevo Cuerpo de Estado Mayor, de cuya escuela fue jefe de estudios; emigró a Francia durante la regencia de Espartero (1841-1843); participó en la expedición a Portugal en 1847, y en 1848 fue nombrado inspector general de Telégrafos, y como tal sirvió en el Ministerio de la Gobernación durante dos años, en el curso de los cuales inventó un nuevo sistema de telegrafía óptica, aplicado en Cataluña, que se basaba en el sistema de señales de la Marina. En 1850 ascendió a brigadier de Caballería, y por entonces fue empresario director del recién levantado Teatro

(10) AGMAB, Cuerpo General, legajo 620/1140; y Artillería, legajo 7892/69 y 7893/2. Archivo General Militar de Segovia, Célebres, caja 155/1; y 1.ª Sección, legajo R-3143 (Rotalde).

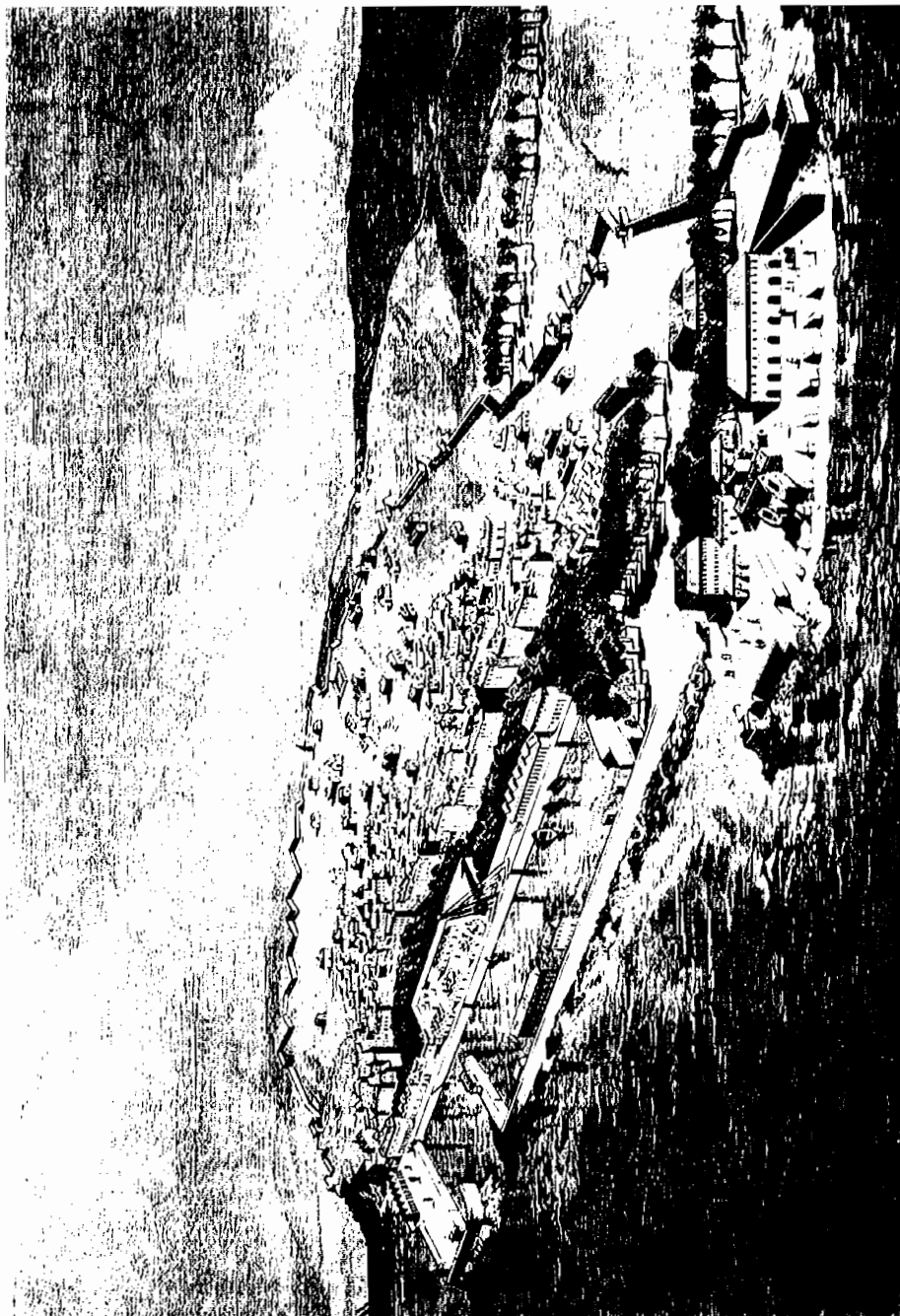
Real (11). Diputado a Cortes en 1851, obtuvo al poco la merced de hábito de la Orden Militar de Calatrava, que no llegó a vestir. En 1852 era ya coronel de Estado Mayor, sirvió en la isla de Cuba desde 1857, en 1859 ascendió a brigadier y sirvió como jefe de estado mayor en la Capitanía General de Cataluña, y por fin fue promovido a mariscal de campo en 1866. En los dos últimos años de su vida hizo el proyecto de la nueva iglesia parroquial de la Concepción, en la madrileña calle de Goya, que fue edificada en menos de un año. Murió don Leonardo en Madrid el 15 de diciembre de 1870, siendo enterrado en la Sacramental de San Justo, donde aún reposan sus restos.

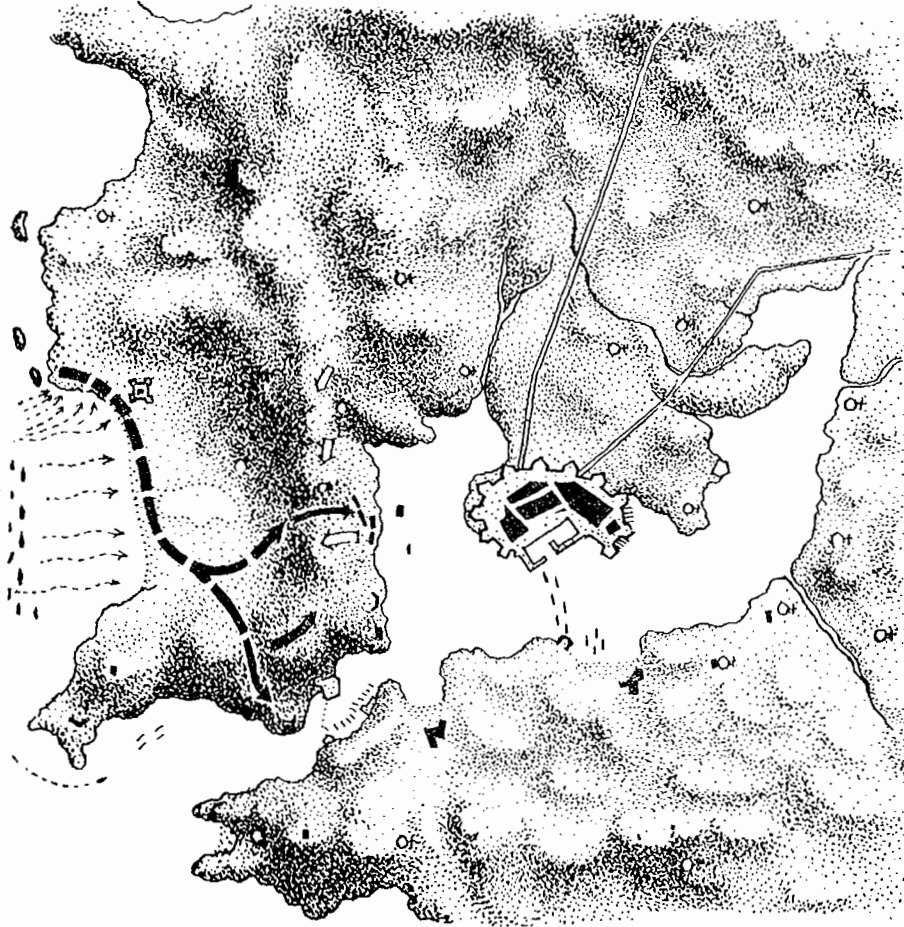
(11) Se le cedió el Teatro Real, «para dar representaciones de ópera y baile», por real orden de 30 de septiembre de 1850, pero la empresa resultó ruinosa y en virtud del contrato reclamó al gobierno 500.000 reales de indemnización por pérdidas, que al parecer logró cobrar mediante la hipoteca a su favor del propio edificio. Pero al mismo tiempo la falta de algunos muebles de precio le llevaron a los tribunales en una causa que fue sonada. Todavía corrían sus autos muchos años después de la muerte de don Leonardo, pues no se sentenció hasta 1886. *Gaceta de Madrid* de 23 de noviembre de 1855, 18 de noviembre de 1883 y 3 de marzo de 1886.



Moreno

Juan Jacq.ⁿ Moreno





LA HISTORIA VIVIDA

Fernando de la GUARDIA SALVETTI
Capitán de Navío (R)

Don Juan de Estrada y Berdier, primer piloto práctico de la Armada del arsenal militar de Cartagena

Procedente del Cuerpo de Pilotos de la Armada, creado bajo el reinado de Fernando VI (1) en 1748 y encuadrado dentro de la clase de Pilotos Prácticos de Costas y Puertos, don Juan Estrada y Berdier fue nombrado piloto práctico (2) de número del puerto de Cartagena por el capitán general de la Armada el 10 de marzo de 1783, en virtud de los méritos que contrajo en el bloqueo de Gibraltar, y por sus servicios de piloto a bordo del jabeque de fuerza *La Fortuna* y de comandante de la lancha bombardera número 15; por ello cabe encuadrarle en uno de los cuatro pilotos de costas y puertos que la Armada asignaba a la ciudad de Cartagena, una vez constituido el citado Cuerpo de Pilotos Prácticos de la Armada.

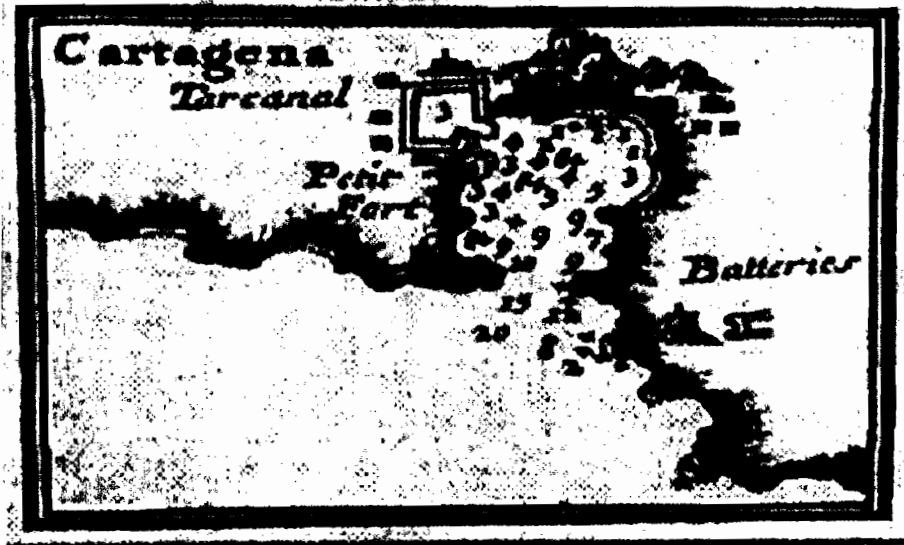
El arsenal de Cartagena era una de las principales bases de la escuadra de galeras de España desde el siglo XVI. El 20 de febrero de 1731, durante el reinado de Felipe V, siendo ministro de Marina el marqués de la Ensenada se iniciaron las obras de la construcción del arsenal de Cartagena, constituyéndose esta ciudad en cabecera del Departamento Marítimo de Levante. La dirección de los trabajos corrió a cargo del ingeniero militar Sebastián Feringan y Cortes.

El lugar elegido para el asentamiento del arsenal fue la desembocadura del aliviadero de aguas pluviales conocido como «rambla de Benipila», al que fue necesario desviar, llevándolo al mar por la Algameca Chica, mediante la construcción de un canal de 1.700 metros de longitud por 65 de anchura.

El 16 de agosto de 1750 llegó a Cartagena Jorge Juan para convencer a Feringan de que incluyera dos diques en su proyecto. Feringan puso manos

(1) A mediados del siglo XVIII, al incrementarse las fuerzas navales y el comercio marítimo, Fernando VI, para mayor seguridad, prosperidad y mutua unión de las posesiones ultramarinas, crea el Cuerpo de Pilotos de la Armada, bajo el gobierno, régimen y estatutos prescritos en la ordenanza naval de 1748. El cuerpo tenía consideración y derechos militares. Sus miembros ejercían sus funciones en los bajeles de guerra, bajo las órdenes de los comandantes y oficiales respectivos.

(2) *Práctico*. Especialista en la navegación. Generalmente es un capitán de la marina mercante, o asimilado, con especial conocimiento de la zona portuaria, así como de las especiales características del puerto. Durante la permanencia a bordo asiste al capitán en las maniobras necesarias. El práctico dirige la maniobra y la navegación, pero es el capitán del buque quien conserva toda la responsabilidad, incluso con aquel a bordo.



Detalle de la dársena de Cartagena según plano de Josep Roux (1764).

a la obra y construyó dos diques secos en el lado norte de la dársena, uno para bajeles de mayor porte y otro para los de menor desplazamiento, así como una poza para las bombas de achique. Ambos diques secos se terminaron en 1756-1757, siendo los primeros que se construyeron en el Mediterráneo. El proyecto quedó terminado en enero de 1782, bajo el reinado de Carlos III, con un coste de 112 millones de reales de vellón.

El 18 de julio de 1722 fue nombrado inspector general del arsenal el teniente general don Pedro González de Castejón, hecho con el que comienza el proceso de militarización de los arsenales militares. Se promulgaron las ordenanzas para el gobierno militar y económico, se crearon las figuras de comandante militar de arsenales, subinspector de pertrechos y comandante de ingenieros. Treinta años después de finalizado el primer dique seco que se construyó en esta ciudad, el cual, por una serie de contratiempos, no pudo entrar en servicio hasta transcurridos otros diez años. Lo inauguró el navío *Septentrión* (3).

Culminadas las obras y las infraestructuras básicas del arsenal de Cartagena (muelles, almacenes de madera, aparejos, etc.), y debido al intenso

(3) Navío de línea de 64 cañones y dos cubiertas. Fue el primer navío construido en el arsenal de Cartagena, en 1754, según las técnicas inglesas, patrocinado por don Jorge Juan y bajo la dirección de Edward Bryant. El 30 de octubre de 1784 zarpó de Cartagena al mando del capitán de navío don Diego Quevedo, dirigiéndose a Cádiz para su desguace. El 3 de noviembre, a la altura de Málaga, sorprendido por un fuerte temporal del sureste con mar muy gruesa, embarrancó ocho millas al este de Málaga.

movimiento portuario que se originó en este puerto desde la finalización de las obras, Su Majestad Carlos IV (1788-1808) tuvo a bien nombrar a don Juan de Estrada y Berdier piloto práctico de número de Cartagena, para que a las órdenes del capitán de puerto organizara el atraque y movimientos de los barcos mercantes que arribaban a Cartagena y de los buques de guerra que entraban en el arsenal militar.

Don Juan de Estrada y Berdier continuó como práctico de Cartagena hasta su fallecimiento, el 4 de septiembre de 1804, contagiado por la epidemia de fiebre amarilla que durante seis meses asoló la bella ciudad portuaria.

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.

DOCUMENTO

Guerra de la Independencia: una petición forzada

En este documento se trata de la petición de 20 novillos al alcalde de Motrico (hermano de Churruca), hecha por el almirante inglés Hope Popham, bajo amenaza de bombardear el pueblo.

Recordamos a este personaje de las fuerzas navales inglesas enfrentado a los españoles en el combate del cabo San Vicente (1797) y, con su flota de 11 navíos, en la toma de Buenos Aires (Boresford) y luego en la de Montevideo (1806). La recuperación de Buenos Aires por Liniers le costó aquel mismo año un consejo de guerra celebrado en Londres, del que salió exculpado.

En la fecha de este documento, España era aliada de Inglaterra, y por ello contaba con la colaboración del Almirantazgo británico y el apoyo personal de su en otro tiempo enemigo sir Hope Popham para la llamada «expedición cántabra». Para ello, Popham puso a disposición de los españoles cuatro fragatas y un batallón de marines para reforzar la fuerza española. En este contexto de bloqueo de los puertos del Cantábrico en poder de las fuerzas francesas, se produce la acción de aprovisionamiento a que se refiere el documento.

Pero seamos justos y reconozcamos los valores del inglés. El exenemigo de España almirante Riggs Hope Popham tenía un brillante historial profesional y amplios conocimientos científicos y militares. Combatió, además, contra los ejércitos imperiales en 1795, a las órdenes del duque de York, en el sitio de Nimega y en la defensa de Nieuport, y consiguió para Inglaterra el territorio de El Cabo. Ascendió por méritos contraídos en el Mar Rojo y en actividades «diplomáticas» en Egipto y la India. Autor de un plan de reorganización de la Marina, inventó varios aparatos de náutica y fue el creador del código de señales de la Royal Navy vigente hasta 1813.

El documento pertenece al archivo privado de don Enrique de Areilza, conde de Motrico, por cuya cortesía lo ponemos a disposición de nuestros lectores.

22 August 1842

Commodore Sir Home Popham, desires
you will immediately procure 20 Bullocks for
the use of the British Squadron, upon pain of
having the town fired upon in case of non compliance

To the Synco Alcalde
of Matteco

H Popham

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

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

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS

El Galeón de Manila. Instrucciones para el viaje a Acapulco

Brevemente digamos que el teniente de navío Marcelo Ayensa, que mandó el navío *San Andrés* de la carrera de Acapulco, al que se refiere la instrucción para el viaje que se incluye más abajo, ingresó en la Armada de guardiamarina el 5 de octubre de 1775 y adquirió el grado de teniente de navío el 14 de enero de 1789. Entre otras acciones, estuvo en el sitio de Gibraltar en 1780, embarcado en la batería flotante *Rosario*. Estuvo también en Filipinas, y luego en Acapulco. Durante la Guerra de la Independencia permaneció arrestado en Francia, donde recibió de Luis XVIII la condecoración de la Flor de Lis. Regresó a España y construyó una casa en la calle de Hortaleza, en Madrid, donde falleció el 27 de abril de 1826.

Del Galeón de Manila, Galeón de la China o Carrera de Acapulco, que con todos estos nombres se denominó aquella gigantesca hazaña — precursora durante siglos de las grandes líneas comerciales a través del entonces desconocido y temido océano Pacífico, de tal manera que llegó a denominarse en la actualidad por ciertos historiadores el Lago Español —, se ha escrito mucho y no hay por qué abundar ahora en la materia. No obstante, nos hemos animado a publicar esta instrucción que el gobernador general de Filipinas Rafael María de Aguilar redactó para el viaje que el teniente de navío Ayensa se disponía a emprender, al mando del navío *San Andrés*, en julio de 1796. Creemos que esta instrucción contiene datos interesantes para aquellos estudiosos que no se hayan tropezado antes con este documento. A nosotros nos ha caído en las manos trasteando los libros de la biblioteca particular en busca de información sobre otro tema. Resulta que este documento está recogido en el libro del ilustre marino, capitán de navío, Juan Navarro Dagnino *Miscelánea marítima* (Madrid, Instituto nacional del libro español, 1943), en el que el autor deja constancia de que su amigo don Francisco de las Barras se lo facilitó procedente del archivo familiar del barón de Tormoye. Dada la reducida tirada del libro y la fecha de su publicación, entonces sin ISBN ni *copyright*, suponemos que su difusión ha sido escasa y que el documento original sigue durmiendo en un relativo anonimato en algún lugar del archivo citado.

Veamos ahora la instrucción de que venimos hablando. Advertimos a nuestros lectores de que el texto está copiado fielmente del original, conservando la grafía, la sintaxis y las abreviaturas.

«Instrucciones para el Viaje a Acapulco

»Para que no se ponga en olvido lo que en varias providencias particulares se ha dispuesto por este Sup.or Gov.no, según lo ha pedido la necesidad, y que se cumpla por parte de los Comandantes de las naos de la carrera de Acap.co, he resuelto formar esta instrucción, que observará Vm. puntualmente en la forma que sigue.

»Este Sup.or Gov.º por justas consideraciones ha tenido a bien condescender con las respectivas instancias del Real Consulado, para que la Nao haga un Viaje por el antiguo derrotero del estrecho de Sn. Bernardino y no por el Cavo de Bogador, como se había establecido últimamente en virtud de Real orden de 25 de Octubre de 1777, cuya execución se ha suspendido por ahora consecuenta a posterior resolución del Rey. Lo comunico a Vm. a fin de que así lo practique luego que se haga a la Vela, procurando, si pareciere conveniente, coger el Puerto de S.n Jacinto, hasta que declara la primera Colla que sobrevenga se pueda con seguridad, y Vientos favorables ejecutar la travesía de estas Yslas a las Marianas, cuyo paso entre ellas no puede determinarse, pues pende de los Vientos que experimente, y así se deja a su juicio Marinero el pasar entre las Yslas que el Viento le proporcionare en inteligencia de que la Longitud, es la que le deve hacer rendir el Viaje a Acapulco, y por consiguiente siempre que los Vientos le den, esta debe preferirla a la Latitud que puede granjear poco a poco, sin empeñarse en conseguirla de golpe con detrimento de aquella.

»En esta atención, y en consideración a que el recalco a los Puertos de Sn. Francisco y Monterrey en California, prevenido en la citada Real Orden, y otras posteriores, está fundado en la temprana salida de este Puerto, y que por falta de este supuesto podría ser más expuesta la recalada que lo que ha sido hasta aquí, prevengo a Vm. por consiguiente que esta se haga al de la Navidad, como se executaba anteriormente; y desde allí anticipará Vm. el correspondiente aviso al Excmo. S.or Virrey, a fin de que S. E. tome preventivamente sus disposiciones para la celebración de la Feria comunicándolo al comercio de aquel Reyno.

»La Fragata debe navegar libre de embarazos, que pueden impedir un pronto zafarrancho, que se executará las veces que convenga, para que la Tropa y Marinería se acostumbren a hacerlo cuando fuere preciso pues sobre ser punto esencial de la Ordenanza, trae la particular conveniencia de limpiar el Bajel, purificar el Ayre, y estar pronto en cualquiera imprevisto acaecimiento de encuentro con enemigos.

»A este mismo fin es mui conveniente tener instruida la Tropa y Marinería en los ejercicios doctrinales de fusil y Cañón, vajo de una exacta disciplina como embarcación de Guerra.

»Estando de acuerdo con el Excmo. S.or Virrey de aquel Reyno, que a los Buques de esta Carrera, no se le quiten en Acapulco las embarcaciones menores, que están para el servicio de los mismos Bajeles (como se acostumbraba hacer antiguamente) ni menos que Oficiales Reales tengan mano o interven-

ción en el gobierno económico de la nao, que corresponde a su Comandante como responsable del Buque; se lo advierto a Vm. para que esté a la mira de su observancia, y procure que la Marinería y Tropa vivan a bordo, cuidando de las faenas peculiares que son propias, sin permitir se ponga en tierra, y vaya gente de jornal a ejecutarlas, porque esto ocasiona mucho gasto a la Real Hacienda, como tampoco la práctica antigua de Carenar allí los Buques sin necesidad, lo que deberá hacerse solamente en caso mui preciso, respecto a salir de aquí las Embarcaciones bien dispuestas para su ida buelta.

»El regreso de la Nao proporcionará Vm. sea lo más temprano que se pueda, evitando demoras en Acapulco, pues con la temprana salida no habrá motivo para dejar de tocar con Marianas, como lo han hecho otros Comandantes, con justo sentimiento de aquellas islas, y repetidos reclamos de sus habitantes, que teniendo fundada la esperanza de su subsistencia en el recalo de la Nao, único asilo de aquellos desvalidos Isleños han experimentado su falta en algunos años. Los Comandantes deben precisamente tocar en Marianas para dejar allí lo que conduce la Nao para havilitación de aquel Presidio, y no será disimulable que miren con indiferencia el llegar o no solo por la corta demora de algunas horas; que no cabe en consideración racional se use de una especie de inhumanidad con nuestros semejantes, y Vasallos de un mismo Rey, cuyos socorros llevan y están obligados de Justicia a entregar, porque S.M. así lo tiene mandado repetidamente, y en su consecuencia está prevenido también por este Superior Gov.^{no}, y porque la principal subsistencia espiritual y temporal de aquellas Islas pende de los anuales auxilios que deja la Nao; cuyo cumplimiento deben tener entendido los Comandantes, que es un servicio anexo a su obligación, y lo deben desempeñar con igual exactitud como los demás puestos a su cuidado, quedando responsables a los perjuicios de su omisión. Por tanto prevengo a Vm., estrechamente, haga escala en ellas para dejar en la de Guaján el Situado y demás auxilios que se remitan, midiendo el tiempo para el arribo a ese Puerto, bien sea por el Cabo Bogador si aun duraren las brisas, o bien por el estrecho de Sn. Bernardino, según fuere más conveniente.

»Por Real Cédula del 30 de Mayo de 1686 está prevenido no se remitan desterrados a las Islas Marianas, y que en el caso de que por olvido o ignorancia de aquella Real determinación se verifique, el Gobernador que es o fuere de dhas Islas, no los reciba, sino que los vuelva con la misma guardia y custodia. Lo tendrá Vm. entendido para no admitir en el Buque de su mando reos que tengan semejante destino, pues en ese caso debiera Vm. hacer presente este Capítulo de Instrucción. También tiene S. M. dispuesto por Real Orden de 5 de Mayo de 1784 que se suspenda por el Virrey de N. E. el anual envío que hacía a estas Islas, la Sala del Crimen y Judicatoria de la Acordada de México, de los reos de vida relajada, y enormes delitos, que Sentencia a pena de Presidio; lo que tambien advierto a Vm. para que ninguna de esta clase admita a su bordo.

»Teniendo en justa consideración que no es suficiente la asignación de los treinta y seis pesos que S. M. concede para la dotación mensual de los seis criados que por Ordenanza se señalan al Comand.te de la Nao de Acapulco,

pues con tan corto sueldo apenas podrá adquirir ni dos, he venido en conceder por ahora que los Comandantes de la Carrera de Acapulco puedan ocupar en su servicio seis individuos de la dotación, que se embarcaren a ración y Sueldo de la Real Hacienda para el cuidado del ganado, y demás fines del expresado servicio: lo que prevengo a V.M. para su inteligencia, esperando de su acreditado zelo y conducta observará literalmente todos los puntos contenidos en esta Instrucción, y que procurará no perder instante en su dilatada navegación, por lo que interesa el puntual cumplimiento de ellas, así en el cargamento como en el recibo de los Pliegos de S.M. y correspondencia pública.

»En la antecedente Instrucción se hacen las prevenciones comunes y generales para los Viajes en tiempo de Paz, y algunas pueden y deven entenderse en el de Guerra, pero a salida de estas Islas y recaló á Marianas, las conceptúo ambiguas y expuesta á errores, y así he querido explicarlas mas en el concepto de que las noticias mas recientes, aseguran tener los Franceses muchos Corsarios en estos mares.

»El navío del mando de Vm. puede ser atacado, ó a la salida del embocadero de Sn. Bernardino, ó a la vuelta de la recalada en Marianas, pues aunque alargando la consideración tambien pudiera hallar enemigos a la llegada a las Costas de N.E., esto parece mas remoto, aunque tambien convienen algunas precauciones; y como el tomarlas en cualquiera de estos tres puntos depende de tales ó tales circunstancias, que la prudencia y presencia de las cosas dicta con mas acierto, que cuanto ahora pudiera prevenirse a Vm. las dexo a su arbitrio como responsable, bien sea oyendo á su Consejo ó tomándolas por sí solo. — Rafael María de Aguilar. — (*Rubricado*)».

«Manila 4 de Agosto de 1795.—La Frag.^{ta} del Rey *Concepción* al mando del Ten.^{te} de Frag.^{ta} D. Andrés de Salazar va en Convoy de la del mando vm. y de consiguiente este oficial va a las ords. de vm. bajo cuyo concepto dirigirá sus operaciones según lo exija la conveniencia y vtilidad del servicio.—fcha, ut supra.—Aguilar.—(*Rubricado*).»

«Aunque las circunst.^{as} Políticas han variado, conviene rijan en el nuevo Viaje q. va á emprender el navío *Sn. Andrés*, a cargo de su Com.^{te} el Ten.^{te} de Navío de la Rl. Armada dn. Marcelo de Ayensa. Man.^a 5 de Julio de 1796.—Rafael María de Aguilar.—(*Rubricado*).»

NOTICIAS GENERALES

CONGRESOS Y SIMPOSIOS

XLIV Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 20, 21, y 22 de octubre de 2012 tendrán lugar en Madrid las XLIV Jornadas de Historia Marítima, dedicadas a «La independencia de la América española, 1812-1828».

En el primer tercio del siglo XIX se produce el proceso de emancipación de los llamados territorios de Ultramar, en el que las marinas tanto la de España como las de las naciones emergentes tuvieron una participación activa en dos grandes áreas: la América atlántica y antillana y la del Pacífico.

El Instituto de Historia y Cultura Naval dedica estas XLIV Jornadas de Historia Marítima a ofrecer una visión realista de este fenómeno, del que no se dicho todavía la última palabra.

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

Martes 20 de marzo

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

«Marina y Hacienda. Un conflicto permanente», por el doctor Manuel Moreno Alonso, profesor de Historia Contemporánea en la Universidad de Sevilla.

Miércoles 21 de marzo

«Marinos criollos. Entre realistas y patriotas», por el capitán de navío (r) Mariano de Juan y Ferragut, del IHCN;

«El combate naval del lago Maracaibo», por el capitán de navío (r) José María Madueño Galán, del IHCN.

Jueves 22 de marzo

«La expedición de morillo y Pascual Enrile», por Gonzalo Quintero Saravia, embajador de España;

«La estrategia naval de Sanmartín», por el general auditor del Cuerpo Jurídico Militar José Cervera Pery, del IHCN.

NOTICIAS GENERALES

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
XLIV Jornadas de Historia Marítima
C/. Juan de mena, 7. 28071 Madrid (España)
Teléfono: 91 3795050. Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

IV Jornadas de la Asociación de Museos y Centros de Patrimonio Cultural Marítimo de España. Santander (España)

Organizadas por el Museo Marítimo del Cantábrico y la Dirección General de Cultura (Consejería de Educación, Cultura y Deporte) del Gobierno de Cantabria, durante los días 26 y 27 de enero de 2012 tuvieron lugar en Santander las IV Jornadas de la Asociación de Museos y Centros de Patrimonio Cultural Marítimo de España, bajo el tema central «Gestión de embarcaciones históricas».

Como es sabido, los museos y centros de Patrimonio Marítimo poseen en sus fondos colecciones de embarcaciones en distinto grado de conservación y, entre ellas, reproducciones de algún tipo. La variedad de casos, en los que concurren diferentes marcos legislativos y también métodos tanto para la conservación como para la restauración y reproducción, así como para la gestión de estos fondos, llevó a la ampcme a celebrar estas jornadas, constituidas en un foro abierto, con el fin de «debatir sobre los retos y líneas de trabajo a seguir en el futuro que permitan una adecuada gestión de los buques históricos pertenecientes a colecciones y una mayor difusión y sensibilización de la sociedad ante la importancia de este Patrimonio».

Las sesiones se desarrollarán en horario de mañana y tarde, en el Museo Marítimo del Cantábrico, en Santander, según el programa, dividido en cuatro paneles, previsto por la organización, que se expone a continuación:

Jueves 26 de enero

Recepción de los participantes en el Museo Marítimo del Cantábrico y Apertura de las Jornadas, en la Sala Naos.

Primer panel: «Ámbito legislativo». Moderador, Pablo Carrera López.

«Los buques históricos desde la perspectiva de la Dirección General de la Marina Mercante», por Francisco Ramos Corona, subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación de la Dirección General de la Marina Mercante.

Debate.

Segundo panel: «Protección y conservación de buques históricos». Moderador, Roger Marcel i Barbé.

«Protección cultural de buques históricos. Análisis de la situación a nivel estatal», por Joseph Antón Trepal, colaborador M.

«Criterios y niveles en la conservación, restauración y reproducción de buques históricos», por Manu Izaguirre, Diputación de Guipúzcoa.

Presentación de comunicaciones.

«Recuperación de barcos históricos pesqueros de Castro Urdiales», por Ramón Ojeda San Miguel.

«Restauración del velero de época *Bon Temps*, 1926».

Debate y comida.

Tercer panel: «Gestión y uso de buques históricos». Moderador, Manu Izaguirre.

«La experiencia del Museo Marítimo de Barcelona en la gestión de buques históricos», por Elvira Mata, del Museo Marítimo de Barcelona.

Presentación de comunicaciones y debate.

«La recuperación del patrimonio náutico tradicional como ocio, recurso y seña de identidad de la ciudad de Santander», por José Ramón Saiz Cuesta y Enrique García.

«El *Cohete*», por Javier Echávarri.

«Restauración del vapor interinsular correílo *La Palma*».

«Propuesta para el reconocimiento de las embarcaciones de interés patrimonial gallegas», de Pablo Carrera López, de la Federación Gallega por la Cultura Marítima y Fluvial.

Viernes 27 de enero

Cuarto panel: «Conservación *ex situ*». Moderador, Gerardo García Castrillo Riesgo.

«Conservación de buques y pecios *ex situ*», por Xavier Nieto, del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA).

Comunicaciones y debate. Debate general. Resumen y conclusiones.

«La protección de los pecios como reliquias del pasado», por Miguel Aragón Fontenla, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

NOTICIAS GENERALES

«El papel del European Maritime Heritage en la salvaguarda de las embarcaciones tradicionales», por Pablo Carrera López, de la Federación Gallega por la Cultura Marítima y Fluvial.

Después de la clausura de las jornadas, se reunió la Asamblea General de la AMPCME en la Sala de Juntas del Museo Marítimo del Cantábrico.

Para más información dirigirse a:

Museo Marítimo del Cantábrico
IV Jornadas de la Asociación de Museos (...)
C/ San Martín de Bajamar s/n., Santander
Telf.: 942 274962.

Programa de seminarios en el King's College para 2011-2012. Londres (Inglaterra)

Presentamos a nuestros lectores, con algo de retraso, el Programa de Seminarios, ya en curso, organizado por la Comisión de Historia Marítima de Gran Bretaña, con la colaboración de la Society for Nautical Research, la Maritime Information Association, el Lloyd's Register y el Department of War Studies del King's College London. Las sesiones tienen lugar en el King's College y en el Lloyd's Register (*) en horario de tarde y todas en viernes, según se muestra a continuación:

13 de octubre de 2011

«Turnbull, Martin & Co. and the origins of the frozen meat trade from New Zealand», por el prof. Derek J. Oddy, de la Universidad de Westminster, y el doctor Hugh Murphy, del National Maritime Museum.

27 de octubre de 2011

«A History of the Women's Royal Naval service», por Hannah Roberts, del King's College de Londres.

10 de noviembre de 2011

«Perfidious Albion or Honest Neutral? Britain's role in the U S Civil War reconsidered», por el doctor Jan Lemnitzer, del London School Economics.

24 de noviembre de 2011

«Airship: design, development and disaster», por John Swinfield, periodista y locutor.

8 de diciembre de 2011

(*) «Mr. Onassis and game theory», por el prof. Gelina Harlaftis, de la Ionian University, Corfú.

12 de enero de 2012

«Pirates, privateers and British policy during the Spanish-American wars of independence, 1810-1830», por el doctor Matthew McCarthy, de la Universidad de Hull.

26 de enero de 2012

«The Shield of Neptune’: French coastal defences in the Mediterranean in the 1920s», por el doctor Frédéric Saffroy, Sciences Po-París.

9 de febrero de 2012

«The British anti-shipping campaign in the Mediterranean in the Second World War», por el doctor Richard Hammond, de la Universidad de Exeter.

23 de febrero de 2012

«Experiencing the British Civil Wars at sea, 1642-1646», por Richard Blakemore, de la Universidad de Cambridge.

8 de marzo de 2012

«A revolution in military affairs: the French Navy after the Franco-Prussian War», por el doctor Carlos Alfaro Zaforteza, del King’s College de Londres.

3 de mayo de 2012

«The Withdrawal of British liner shipping from South America after the 1960s», por el doctor Robert Greenhill, de la Universidad Metropolitana de Londres.

17 de mayo de 2012

«A voyage into the unknown: can we really know the size of the English merchant fleet in the fourteenth century?», por el doctor Craig Lambert, de la Universidad de Hull.

NOTICIAS GENERALES

Para más información dirigirse a:

Profesor John Armstrong,
42 Inglis Road,
Ealin, London W5 3RL
C/e: john@johnarmstrong.eu

La Comisión de Historia Marítima (British Commission for Maritime History) se puede encontrar en www.maritimehistory.org.uk

I Jornada cultural del Real Club Marítimo de Melilla. Melilla (España)

Organizada por el Real Club Marítimo de Melilla, el día 3 de febrero de 2012 tuvo lugar una jornada cultural en «Homenaje a la Armada Española», primera del ciclo que este Real Club tiene previsto desarrollar a lo largo de este año 2012 bajo el tema genérico «Relaciones del Hombre y la Mar».

En esta primera jornada tuvieron lugar las dos conferencias que siguen, en sesión de tarde, en el salón de conferencias del mismo club.

«El naufragio del *Reina Regente*», por Luis Moyá Ayuso, capitán de navío de la Armada española.

«La Armada y la protección del Patrimonio Subacuático», por Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Jefe del Departamento del Patrimonio Naval Sumergido del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Para más información dirigirse a:

Real Club Marítimo
Zona del Puerto, s/n. 52001 Melilla
Telf.: 952 683659. Fax: 952 680870

Coloquio internacional «Liderazgo Naval en la época de la vela (1750-1840)». Portsmouth (Gran Bretaña)

Organizado y patrocinado por el Club 1805 (Gran Bretaña), la Society for Nautical Research (SNR) (G.B.), el National Museum de la Royal Navy (G.B.), The Gunroom, HMS Surprise. Org, el Laboratoire d'Histoire et d'Archéologie Maritime (Universidad de París) IV-Sorbonne et Musée Nationale de la Marine, Francia, el Ministerio de Ciencia e Innovación (España) y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) (España), durante los días 2 y 3 de diciembre de 2011 tuvo lugar en Portsmouth, Gran Bretaña, un primer coloquio internacional —de un ciclo interdisciplinar de cuatro que se celebrarán en años sucesivos— centrado en

el tema general «Liderazgo naval en la época de la vela (1750-1840)», pues se trata de explorar el concepto y la naturaleza del liderazgo naval en el período histórico acotado. Este primer coloquio se dedicó a la vida y al estudio de la obra del historiador de Nelson doctor Colin White

La idea de organizar este interesante ciclo internacional de conferencias anuales surgió cuando el Club 1805 y la SNR pensaron en dedicar unas jornadas al doctor Colin White, ya que el liderazgo naval era su principal campo de estudio. Así, el objetivo derivó hacia la idea de comparar trabajos sobre el estudio de líderes sobresalientes en cuanto a política naval, administración y mando naval en el período citado más arriba, con objeto de poder aislar los rasgos característicos del liderazgo que pudieran ser aportados a los nuevos líderes en todos los campos del quehacer para hoy y para mañana. Consideraron los organizadores, con razón, que aunque Nelson fue un líder excepcional, daban por sabido que él solo no pudo haber logrado sus victorias sin que esas cualidades de liderazgo estuvieran presentes en sus capitanes, oficiales y, en general, en sus hombres, pues las cualidades y eficacia del liderazgo alcanzan al servicio completo y de forma similar en las marinas de los países que intervienen en este ciclo de conferencias.

El coloquio se desarrolló en cuatro sesiones, dos diarias, según el programa que se presenta a continuación:

La primera conferencia del ciclo corrió a cargo de Meter Warwick, presidente del Club 1805.

Viernes, 2 de diciembre de 2011

Primera sesión: «El liderazgo naval antes de la Revolución», moderado por Justin Reay.

«Types of Leadership», por Michael Duffy, de la Universidad de Exeter.

«The Reputation of French Admirals Under Louis XV (1715-1774)», por Simon Surreaux, Universidad de París-Sorbona.

«The style of naval command during the American War of Independence: the admiral D'Orvilliers», por Olivier Chaline, de la Universidad de París-Sorbona.

Segunda sesión: «Naval Leadership in the Revolution and Empire», moderada por Olivier Chaline.

«British Admirals before the French Revolution», por Richard Harding, de la Universidad de Westminster.

«Admirals in Confrontation: José de Mazarredo and John Jervis (1797-1799)», por Agustín Guimerá Ravina, CSIC, Madrid, España.

«Admiral Suffren Forerunner of French Admirals of the Revolution and Empire», por Remi Monaque, Tolón.

«Admiral Antonio Barceló and his Outstanding career in the Spanish Navy», por Agustín Rodríguez González, de la Real Academia de la Historia, Madrid, España.

NOTICIAS GENERALES

Sábado 3 de diciembre de 2011

Tercera sesión: «Naval Leadership in Post-Napoleonic Europa», moderada por Peter Hore.

«Un homme brave et de grande capacité: Captain Etienne Lucas of the Redoubtable», por Justin Reay, de la Universidad de Oxford.

«Luis María de Salazar and the defence of Cuba, 1825-1829», por Carlos Alfaro Zaforteza, del King's College, Londres.

«Decisive Effect: Charles Napier and the second battle of Cape Saint Vincent, July 5th 1833», por Andrew Lambert, del King's College, Londres.

Cuarta sesión: «The Colin White Memorial Lecture 2011», moderada por Agustín Guimerá Ravina.

«The Leadership Touch and Beyond», por Peter Warwick, presidente del Club 1805.

Las conferencias siguientes se darán en Madrid, en 2012; en Boston, en 2013, y en Francia en 2014.

Para más información dirigirse a:

peter.warwick@compuserve.com

agustin.guimera@cchs.csic.es

J.A.O.

RECENSIONES

SAAVEDRA, Francisco: *La rebelión de las provincias de España (los grandes días de la Junta Suprema de Sevilla, 1808-1810)*. Edición de Manuel Moreno Alonso. Alfar, Sevilla, 2011, 320 páginas.

La Guerra de la Independencia, recreada y revisada sobre todo en los inicios de la conmemoración de su bicentenario, sigue ofreciendo insólitas perspectivas en sus distintas facetas ideológicas, sociales, políticas y militares. La increíble capacidad de resistencia del pueblo español en la defensa de su propio suelo (guerra revolucionaria) y el impacto político de las Cortes gaditanas y la Constitución de 1812, son inevitables puntos de atracción, que impulsan, por otra parte, un proceso de reflexión de hechos y actitudes.

La rebelión de las provincias en España, acertado título en el que Manuel Moreno Alonso revive el *Diario en que se refiere por su orden cronológico las principales operaciones de la Junta de Sevilla, desde el principio de la revolución en que el pueblo le confió su supremo mando hasta que lo resignó a los cuatro meses en la Junta Central compuesta de diputados de las demás Juntas*. El diario está redactado por Francisco de Saavedra, presidente de la Junta Suprema de Sevilla, ministro de Hacienda de la Junta Central y regente en 1810. El manuscrito arranca en Sevilla el 26 de mayo de 1808 —antevísperas de acontecimientos de la trascendencia de la rendición en Cádiz de la escuadra francesa del almirante Rosily, la acción de Mengíbar y la batalla de Bailén— y culmina en la misma ciudad el 28 de enero de 1810. Un recorrido de paradójicas situaciones, de insólitas expectativas, pero insuflado de un ardiente patriotismo, y unas reflexiones, a las que Moreno Alonso enriquece con sus anotaciones y precisiones, y sus juicios de valor de un intenso y riguroso valor histórico.

No fue ciertamente un camino de rosas el que tuvieron que afrontar las Juntas de las distintas provincias españolas, en una trayectoria llena de incertidumbres hasta su disolución, pero, aparte de los escollos a sortear, todos tenían el común aglutinamiento de la defensa patria con medios muy cuestionados y decisiones muy contestadas, pero los grandes días de la Junta Suprema de Sevilla (1808-1810) se ven reflejados en las páginas de este magistral estudio que acompaña al texto.

El profesor Moreno Alonso, un verdadero experto en la materia, autor de excelentes libros sobre la Guerra de la Independencia y la época napoleónica, y de una magnífica biografía sobre José Bonaparte, prosigue con voluntad perseverante, su bien trazado camino, con esta nueva y notable aportación, donde las referencias a los aspectos navales y los graves problemas de Hacienda se ven reflejadas en las páginas del diario, reflejos de una época que vuelve a reencontrarse.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *La fragata Ligera. Una saga marinera española*. ISBN 978-84-74486-239-3. Editorial Noray, Barcelona, 2011, 440 páginas.

Los buques de Luis Delgado, diferentes títulos con los que encabeza sus libros, siguen sus singladuras histórico-literarias por mares agitados o aguas tranquilas, y cada nueva botadura descubre nuevos hitos de esta apasionada e intensa navegación. Las señas de identificación entre los buques y las personas que los gobiernan, son evidentes, y el escenario esencial del tiempo en que las viven, forman una conjunción armónica de firme objetividad y lealtad ideológica.

Con *La fragata Ligera* se culmina un ciclo de veinte entregas bajo veinte barcos de diferentes nombres, envergadura y épocas. Tiene por tanto este libro un aire de celebración, en la que sabiduría y amenidad siguen siendo sus principales ingredientes, pero sobre todo mantiene las constantes esenciales de su autor: imaginación y realismo, intensidad y concreción.

Delgado ha logrado a través de su saga un mecanismo imprescindible para interpretar la Historia; un desfile de personajes trascendentes sometidos a sus propias exigencias; un marco de creación inconfundible seguido por los numerosos lectores que cimentan el pórtico de su fama. Una fórmula de continuidad que prejuzga de antemano las claves del éxito.

El orden sucesorio de los Leñanza se reafirma con la puesta en escena del joven guardiamarina de la tercera generación, relator ya desde la *Ligera* de nuevos acontecimientos que enturbian el mapa patrio. Tiempo de declive y frustraciones, porque el llamado Trienio constitucional arrojó más sombras que luces en el discurrir naval.

Como los anteriores ejemplares —desde que la Editorial Noray se hizo cargo de la colección— la edición impecable y muy cuidada.

JIMÉNEZ, Francisco: *Alegrías y desventuras de un navegante solitario*. ISBN 978-84-7486-242-3. Editorial Noray, 2011, 128 págs., ilustraciones en color.

Las experiencias de un navegante solitario, sujeto a las constantes fluctuaciones de los mares en que navega, siempre es tema de interés, máxime si en ellas convergen diferentes motivaciones de amenidad, soltura y, sobre todo, conocimiento del medio.

Paco Jiménez, hombre de mar en muy diversos aspectos y vitalmente comprometido con ella en sus distintos encuentros, hace acopio de sus peripecias náuticas, que no han sido pocas, y las ofrece en un libro de gran riqueza visual, con recaladas en diferentes puertos con el sabor de unas orillas que también llevan al mar.

El navegante solitario tiene que afrontar con serenidad y buen talante tormentas y temporales y disfrutar en compensación de hermosas amanecidas y mares bonancibles. De todo ello nos hace participar el autor, en un relato impregnado de sencilla humanidad que atrae y admira a un mismo tiempo.

Publicado dentro de la colección «Relatos y travesías» de la Editorial Noray, e ilustrado con espléndidas fotografías y la cartografía de las rutas emprendidas y navegadas por tan intrépido aventurero.

J.C.P.

CERVERA PERY, José: *Avatares de la guerra española en el mar (contados de otra manera)*. ISBN 978-84-7486-237-9, Editorial Noray, Barcelona, 2011, 28 páginas.

La última guerra civil española ha sido desde casi sus comienzos, hace más de setenta y cinco años, tema de indudable atracción para historiadores, investigadores, literatos y periodistas. Una copiosa producción mantenida hasta los días presentes lo avala. Sin embargo, en su configuración naval quedan no pocas lagunas por rellenar y bastantes huecos por labrir.

José Cervera Pery, bien conocido por los lectores de esta revista, cuya dirección ejerció durante diez años, tuvo el privilegio de ser el primer investigador de los fondos históricos del entonces Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada, donde se almacenaba un importante aluvión de documentos de una y otra Marina combatiente, y fruto de ello fue su libro *Alzamiento y revolución en la Marina* (Ed. San Martín, 1978), libro adelantado sin duda, porque los que le siguieron (por citar a los más destacados) Armada española de Ricardo Cerezo (1983), *La guerra civil española en el mar*, de Michael Alpert (1987) y *La guerra silenciosa y silenciada*, de los vicealmirantes Moreno de Alborán (1998), corresponden, como se ve, a fechas muy posteriores. Pero esta investigación rigurosa, solvente y de primera mano estaba sujeta a reglas y normas que no podía trasponer.

Nuestro autor siguió en el tema con *La guerra naval española (1936-1939)* (Ed. San Martín, 1988), como recordatorio del quincuagésimo aniversario del comienzo de la contienda, y en 2008 publicó *La historiografía de la guerra española en el mar* (Áglaya) un notable esfuerzo recopilador de más de doscientos títulos sobre el conflicto en su faceta marítima, digno de una mejor suerte y posiblemente una mejor editorial.

Hoy vuelve a la carga con estos *Avatares*, y creo que el enunciado indica claramente que va a salirse de los surcos iniciados por él mismo y continuados por otros, porque el contar de otra manera significa opinar, enjuiciar o interpretar, más allá de la simple exposición de hechos o actitudes. Es, por tanto, un libro que *añade* y no que *resta*. Una serie de episodios como *flashes* bien hilvanados y coordinados con los sucesos que los produjeron, y en los que añade la sal y pimienta de su buen estilo de narrador, su oficio periodístico y, sobre todo, sus virtudes de historiador.

Desde mi posición de crítico, sostenido por una amistad de muchos años, le formulo un elogio (más que merecido), pero también un reproche que tiene que admitirme. El primero, por haber logrado el justo equilibrio de colocar

«puntos sobre íes» donde otros no quisieron aplicar una ortografía más válida. El segundo, porque deja en el aire el fondo de algunos avatares, quizá para desencanto del lector «que quiere saber más». Pero nada modifica o desvirtúa mi juicio de que es un libro excepcional, lúcido y transparente, que se lee del tirón, sin atosigamiento de datos técnicos, sin agobios operativos; sin triunfalismos de vencedores o lamentos de vencidos; equitativo y ponderado en cuanto hay que ponderar. Un libro, en suma, que hará disfrutar a propios y extraños, a doctos y profanos.

A.V.B

DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel: *El maestro de jarcia*. De Librum Tremens Editores, Barcelona, 2011, 530 páginas.

A mediados del siglo XVIII, la Marina española se encuentra en pleno proceso de desarrollo y renovación gracias al apoyo de la Corona y al esfuerzo de varios ilustrados como el marqués de la Ensenada, que toma el relevo de la labor efectuada por Joseph Patiño. Ambos pueden considerarse los verdaderos pioneros de la logística naval española. Aquí vamos a adentrarnos en un mundo muy peculiar y crucial de la logística del momento: la producción de jarcia.

El autor es doctor en Geografía e Historia por la Universidad de Barcelona, con una tesis doctoral sobre el reformismo borbónico y el suministro de jarcia para la Armada española en el siglo XVIII. Este es su primer libro novelado, armado sobre un conjunto de hechos históricos precisos; podría considerarse como una derivada de su tesis doctoral. Manuel Díaz es reservista voluntario (alférez de fragata) y asiduo colaborador de la *Revista General de Marina* y de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

La novela se desarrolla en la costa mediterránea y está basada en el proceso de la industria de la jarcia en aquellos momentos. Tras el gran parón en la construcción naval en las últimas décadas del siglo XVII, las industrias auxiliares productoras de jarcia, lonas, brea, etc. desaparecen por falta de trabajo, y Patiño y el marqués de la Ensenada van a esforzarse en reactivar estas industrias, para tratar de ser autosuficientes. Tras un período de asientos con particulares, la Marina persigue ocuparse directamente de la producción de jarcia en los arsenales.

Una bien llevada trama policiaca mantiene la atención del lector, informándole con detalle del ambiente social y naval del momento, de los entresijos de los contratos de la burguesía catalana con la Corona para asegurar el suministro de jarcia, del cultivo del cáñamo, etc. Todo ello trufado con navegaciones en los jabeques del general Barceló, en las que se describen las maniobras del buque con gran minuciosidad y una terminología para expertos. Tampoco falta un enredo amoroso para sazonar el contenido.

La parte final del relato se desarrolla en el arsenal de Cartagena en sus primeros años de actividad, en la que no falta un soterrado espionaje inglés

que vigila el progreso español en la producción de jarcia. El marino y científico Jorge Juan, tras su período de espía en Inglaterra, va a ser pieza fundamental en la sistematización de la producción de jarcia, en cooperación con veteranos maestros.

Hay que dar la enhorabuena al autor por investigar en un campo tan preciso, que permite ocupar un espacio en la amplia laguna existente en nuestra historiografía naval. Al mismo tiempo, permite al lector de forma amena descubrir pormenores en el cultivo del cáñamo y en la producción de jarcia, raramente conocidos, y en el ambiente de trabajo del nuevo arsenal.

E.T.H.

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.

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