REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Año XXXI 2013 Núm. 120

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Año XXXI 2013 Núm. 120

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

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 2013.
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: 083-13-118-X (edición en papel).
NIPO: 083-13-119-5 (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).

SUMARIO

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José I. González-Aller Hierro es contralmirante especialista en Submarinos, Artillería y Tiro Naval y diplomado en Guerra Naval. Exdirector 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 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.

Carlos Solís Santos es catedrático de Historia de la Ciencia en la Universidad Nacional de Educación a Distancia. Entre sus publicaciones se cuenta *Historia de la ciencia* (en colaboración con Manuel Sellés, Madrid, Espasa, 2009); *Los caminos de agua: el origen de las fuentes y los ríos* (Madrid: Mondadori, 1990); *Razones e intereses: la historia de la ciencia después de Kuhn* (Barcelona, Paidós, 1994); *Alta tensión: historia, filosofía y sociología de la ciencia* (Barcelona, Paidós, 1998). Ha editado asimismo la *Óptica* de I. Newton (Madrid, Alfaguara, 1978), la *Gaceta Sideral* de Galileo y la *Conversación con el mensajero sideral de Kepler* (Madrid, Alianza, 2007) y es autor de numerosos artículos de investigación, principalmente sobre la ciencia europea del siglo XVII.

Antonio M. García-Molina Riquelme es doctor en Derecho, profesor del Departamento de Historia Jurídica y Derecho Penal de la Universidad de Murcia y coronel auditor de Defensa en situación de reserva. Está en posesión de sendos diplomas en Derecho de la Guerra y Derecho disciplinario. Colaborador habitual de la *Revista de la Inquisición*, de la Universidad Complutense de Madrid, ha participado en cuatro proyectos sobre la Inquisición y la censura y control ideológico en la España de la Ilustración, financiados todos ellos por el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Su libro *El régimen de penas y penitencias en el Tribunal de la Inquisición de México* ha sido publicado por la Universidad de este país. Como militar ha desempeñado destinos en fiscalías y auditorías de varias zonas marítimas y ejercido de juez togado militar de las Fuerzas Armadas españolas, en la zona del golfo Pérsico, en 1991-1992.

Miguel Santiago Puchol Franco es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Facultad de Economía y Empresa de la Universidad de Murcia. Su dedicación a escribir sobre los bombardeos de la Guerra Civil española 1936-1939, en el levante español, especialmente en la región murciana se concreta en numerosos artículos en varias revistas de la zona y otras obras de ámbito nacional. Entre otros escritos entre el año 2000 y el 2013 están los bombardeos de Cartagena, Mazarrón, Torrevieja, Mar Menor, Gandía y otros.

Manuel Rodríguez Aguilar es oficial de la Marina Mercante por la Escuela Superior de la Marina Civil de La Coruña. Tuvo una corta carrera como marino, la que abandonó para orientar su actividad profesional al mundo de la Función Pública. Es miembro de la World Ship Society, sucursal en España. Ha publicado dos libros relacionados con el mundo de los accidentes marítimos: *Cinco grandes naufragios de la Flota española.* (2004), y *Vida y tragedia del mercante* Castillo Montjuich. *De la Guerra Civil española a su naufragio (1936-1963).* (2008), así como, numerosos artículos de la misma temática en revistas especializadas, boletines y páginas de Internet.

Gonzalo Lorén Garay es especialista universitario en Historia Militar por la IUGM de la UNED (Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado de la Universidad Nacional de Educación a Distancia). Su dedicación hasta el momento se ha limitado a publicar los trabajos en páginas *web*. Es autor del artículo «La batalla naval de las Dunas (1639)», en la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 117 (2012).

Enrique García-Torralba 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 XVII*, así como parte de un libro, en colaboración, sobre las fuerzas sutiles de la Armada española, centrado en el período 1779-1815.

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

ESTE año se cumple el trigésimo aniversario de la fundación de la REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL como órgano de difusión del Instituto de Historia y Cultura Naval, una revista que, a lo largo de ese período de tiempo, ha mantenido el nivel de investigación heredado de los tiempos del Instituto Histórico de la Marina, dependiente del CSIC. Treinta años de trabajos continuados, inéditos o poco divulgados, han acumulado un abultado acervo informativo de obligada consulta para los investigadores y estudiosos de la Historia Naval y, especialmente, de todo lo que se refiere a la Armada española. No ha sido fácil llegar hasta aquí. Como en toda empresa con vocación de permanencia, dificultades de todo género se acumulan en algunos puntos del camino obstaculizando su continuidad. Solo el trabajo investigador de unos y la asistencia esforzada y gratuita de otros han podido mantener una publicación necesaria que ya ha consolidado un puesto en la bibliografía internacional.

Los tiempos que vivimos no hacen sencilla la decisión de hacerse a la mar. La cultura, en general, y la naval en particular, no parecen materias de primera necesidad en la sociedad española, y una exposición a las limitaciones y carencias del momento actual la hacen extremadamente vulnerable. Ante nosotros se ha levantado una nueva exigencia, un reto: hacer posible lo mismo con menos medios. Pero convengamos en que no se le pueden pedir peras al olmo. Lo intentaremos. Si lo conseguimos, será a base de renuncias, intentando por todos los medios posibles mantener el prestigio adquirido, aunque no se nos presente fácil el camino que hemos de seguir.

El ejemplar que el lector tiene en sus manos intenta, adaptándose a los tiempos que corren, mantener en lo posible la línea de contenidos de los números anteriores, y los artículos que lo conforman, estamos seguros, merecerán su atención. En este número se recogen y publican estos con ánimo de ser fieles a los principios que presidieron la creación de la REVISTA.

De algo estamos seguros: los principios permanecerán siendo el faro que nos indique la derrota a seguir dentro de esta nueva e incierta singladura que la REVISTA está a punto de comenzar y para la que se prepara con la misma ilusión de hace 120 números.

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

EXTRACTO DEL HISTORIAL DE LA NAVE *LA REGAZONA*, CAPITANA DE LA ESCUADRA LEVANTISCA EN LA GRAN ARMADA DE 1588

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

DESDE principios de marzo de 2013 se están estudiando en la ría ferrolana los restos de una nave del siglo XVI descubierta hace años, que al parecer pertenecen a *La Regazona*, navío de la Gran Armada de 1588, el primer participante en aquella célebre jornada que ha aparecido en las costas españolas. Todo ello ha sido posible gracias a labor de un equipo investigador formado bajo la dirección de David Fernández Abella, y compuesto por miembros de la Universidad de Santiago de Compostela, la Escuela de Buceo de la Armada y la empresa de arqueología Argos. Parece lógico ocuparnos de esta nave, en base a la documentación que próximamente verá la luz en los tomos que faltan de la obra *La batalla del Mar Océano*, por si puede contribuir en algo a facilitar la meritoria labor arqueológica del equipo de Fernández Abella.

Decidida por el rey Felipe II la invasión de Inglaterra, la necesidad de reforzar la armada que se reunía en Lisboa obligó al monarca a ordenar en noviembre de 1586 el envío urgente a la Península de infantería, gente de mar y artillería gruesa desde Italia. Todo se embarcaría en cuatro galeazas y dos naves de Nápoles y seis naves de Sicilia. El alistamiento de estas últimas –*Trinidad Valenzera*, *Santa María la Encoronada*, *San Juan de Sicilia*, *San Nicolás*, *Juliana* y *Trinidad de Escala*– corrió a cargo del virrey conde de Alva de Liste. Salieron de Palermo a principios de abril de 1587 con Diego Pimentel y el Tercio de Sicilia a bordo. Tras hacer escala en Mahón y Alcudia, llegaron a Cartagena el 6 de de mayo; el día 16 siguiente partieron hacia Gibraltar y el 15 de junio fondearon en Cádiz.

Por su parte, el conde de Miranda, virrey de Nápoles, se encargó del alistamiento de las cuatro galeazas *San Lorenzo*, *Zúñiga*, *Napolitana* y *Girona* y las dos naves *Santa Anunciada* y *Santa María de Visón*. Juan de Acuña tomó el mando de los seis navíos. Partieron de Nápoles el 6 de mayo y, tras hacer escala en Cerdeña, Formentera e Ibiza, salieron de este puerto el 23 de mayo para fondear en Cartagena el día 29 siguiente. Llegaron a Cádiz el 9 de julio.

La Gran Armada sale de La Coruña (22 de julio de 1588). Grabado inglés sobre papel de David Law, según dibujo de Oswald W. Brierly (s. XIX). Museo Naval, Madrid.

Entonces, tanto las galeazas como las naves procedentes de Nápoles y Sicilia pasaron a incorporarse a la armada del conde de Santa Gadea, que levó de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y fondeó en Lisboa el 4 de agosto.

El capitán vasco Martín de Bertendona fue nombrado por el rey, el 30 de enero de 1588, general de la escuadra de las seis naves procedentes de Sicilia, las dos que habían llegado de Nápoles y el galeón *San Francisco*, del duque de Florencia, y tomó el mando el 5 de febrero. Al incorporarse a su escuadra las naves *Regazona* y *Lavia*, embargadas el 16 de febrero de 1588, salió por lo tanto de Lisboa con 11 naves. Bertendona eligió *La Regazona* como capitana. El galeón de Florencia pasó a la escuadra de Portugal el 11 de julio, cuando la armada se encontraba en La Coruña.

Al partir de este puerto, la escuadra de Levante se componía de 10 naves; entre ellas seguía *La Regazona*, de origen y construcción veneciana, buen buque y bien marinado, uno de los mejores navíos y más poderosamente artillados de la Gran Armada a cargo del duque de Medina Sidonia destinada a la conquista de Inglaterra.

Según Cristóbal de Barros, *La Regazona* tenía de porte 1.067 y 3/4, toneladas, como aparece en la relación del arqueamiento que está en el Libro de Naves de 1592 (Archivo General de Simancas). Arqueada en Lisboa el 28 de abril de 1588, dio 1.079 toneles machos una vez sacado el 3 por 100 de gorja y raser, y con el 20 por 100 de refacción, 1.294 y 2/3 toneladas de sueldo. Las

dimensiones eran: eslora, 59 codos (32,88 m); manga, 21 codos y 1/6 (11,90 m); puntal, 12 (6,69) codos (1).

Respecto al armamento, inicialmente debió montar las 32 piezas de artillería de bronce que tenía al ser embargada, menos cuatro desembarcadas en Lisboa; en total, 28 (15 gruesas y 13 falcones y esmeriles, todo de bronce) (2). Entre la artillería y otras armas y municiones que recibió en Lisboa figuraba un cañón de batir, fundición de Alemania por Gregorio Loeffer Agustanus en la época del emperador Carlos V, de 52 quintales de peso, para tirar pelotas de hierro de 40 libras y dos encabalgamientos de campaña. Además embarcó posteriormente dos cañones, también de batir, de más de 50 quintales de peso procedentes de la nave *La Juliana* (3).

Su dueño era Jácome Regazona y estaba al mando del capitán y maestre Santo Corzo (4). En Lisboa tenía 80 hombres mar y 344 de gente de guerra (134 de la compañía de Pedro Camacho, 76 de la de Francisco de Céspedes y 134 de la de Pedro Sandoval Ponce de León). (5) En La Coruña sumaba 80 de mar y 291 de guerra (6).

El historial conocido empieza al ser embargada por Juan Vich por real orden el 21 de noviembre de 1585 en el puerto de Alicante con fianza de 4.000 ducados, cuando era su capitán Juan Rico (7). Partió de este puerto en enero o principios de febrero de 1586 (8). Tras unas actividades no precisadas, llegó a Lisboa cargada de vinos de Candía y malvasía el primero de febrero de 1588. Allí fue embargada de nuevo por el proveedor general Francisco Duarte el 16 del mismo mes, para ser agregada a la armada como capitana de las levantiscas (9), y tomó la primera muestra de la gente.

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa, el 30 de mayo de 1588, hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio;

---

(1) El investigador naval José Luis Casado Soto da como dimensiones: eslora 33,91; manga 12,16; puntal 6,90 metros.

(2) Doc. AGS, GA, Sec. M. y T., leg. 220-49. El doc. AGS, E-Armadas y Galeras, leg. 455-569 a 589 de 9 de mayo, disminuye el número de piezas a 30. Según el Anexo 2 montaba 28 piezas.

(3) Véase Anexos 1 y 4. Entre las piezas de artillería recuperadas en Ferrol tras el naufragio aparecen dos piezas de hierro, posiblemente inglesas.

(4) Anexo 4.

(5) Anexo 8.

(6) Doc. AGS, E-Armadas y Galeras, leg. 455-569 a 589 de 9 de mayo. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente. El extracto del historial de cada capitán embarcado figura en el Anexo 8.

(7) Doc. AGS, GA, Sec. M. y T., leg. 179-124.

(8) Doc. AGS, E-Venecia, leg. 1537-223.

(9) Anexo 4. Embargada por orden del Rey de 11 de febrero, no obstante haber dispuesto que no se hiciese el 11 de enero de 1588, pero la orden fue revocada el 6 de febrero. El embajador de Venecia en Madrid, Hierónimo Lippomano, protestó por el embargo. Su Majestad ordenó que se le dispensase trato de favor.

Combate naval de Gravelinas (8 de agosto 1588). Grabado naval alemán del siglo XVI. Museo Naval.

el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña. Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada.

Alcanzada la costa británica, y tras los primeros encuentros con la flota inglesa del día 31 de julio, al amanecer del 2 de agosto, a eso de las 05.00, saltó viento escaso del NE, y la armada, situada a la altura de Portland, se encontraba a barlovento de la inglesa. Howard trató entonces de doblar la armada por el norte y arrumbó al NW ciñendo el viento todo lo que podía, acercándose a la costa. Medina Sidonia se hallaba en este momento con las galeazas en vanguardia y acompañado por varios navíos. Para evitar las consecuencias de las intenciones de Howard y mantener el barlovento, el duque puso también proa hacia tierra, seguido por otros navíos de la armada, aunque un tanto alejados. Al observar Howard lo inútil de la maniobra de

doblar a los españoles arrimado a tierra, viró por avante con el *Ark Royal* y arrumbó hacia el SSE o el sur seguido por unos quince navíos en total, posiblemente para volver a ganar el barlovento a los españoles por la banda de la mar de la armada. La maniobra fue observada por el general español, el cual viró a babor para impedir las intenciones del almirante, lo que provocó el contacto artillero entre ambas formaciones.

Con su movimiento, el grupo de Howard quedó más cerca de la retaguardia de Alonso de Leyva que del propio *San Martín*. De esta forma, las primeras naves en combatir a los ingleses fueron las levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió, entre otras naves, *La Regazona* de Bertendona (10).

Como siempre, los navíos españoles intentaban inútilmente llegar al abordaje, pero los ingleses, muy maniobreros, mantenían la distancia y rehusaban llegar al alcance del tiro de mosquete. Martín de Bertendona acometió al *Ark Royal*, capitana de Howard, hasta llegar bien cerca, aunque el inglés se zafó del ataque con soltura dándole la popa. El fuego por ambas partes fue muy vivo, siendo grande el consumo de municiones, sobre todo por parte británica, por su mayor rapidez en la recarga y disparo de la artillería. Sin embargo, no existe constancia de averías o bajas notables en ninguno de ambos contendientes.

Tras el episodio de los brulotes lanzados contra la armada la noche del 7 al 8 de agosto, avanzada la mañana de este último día un escuadrón inglés a cargo de Henry Seymour, a bordo del *Rainbow*, acompañado por el *Vanguard* de William Winter, el *Antelope* de Henry Palmer y otros se dirigieron hacia el ala de estribor de la retaguardia española para combatir los navíos que se iban quedando rezagados, alcanzándolos entre las 09.00 y 10.00 a la altura de Gravelinas. Rodearon estos navíos atrasados, cuya identidad se desconoce —posiblemente el galeón *San Cristóbal*, de Gregorio de las Alas capitana de la escuadra de Castilla *La Regazona* de Bertendona, el galeón *San Juan* de Diego Enríquez y la nave *San Juan de Sicilia*, de Diego Téllez Enríquez—, sometiéndolos a un fuerte cañoneo. Solo el *Vanguard* disparó 500 proyectiles de medio cañón, culebrina y media culebrina a distancias que llegaban al alcance de la mosquetería y arcabucería e incluso menores, lo que permitió estar a la voz entre los barcos. Con este procedimiento, que duró casi seis horas, los ingleses causaron daños a tres de los navíos españoles no obstante su fuerte resistencia; el *Rainbow* atravesó a uno de ellos con seis cañonazos disparados a corta distancia. Según el embajador Hierónimo Lippomano, el duque comunicó a Su Majestad que *La Regazona* había combatido muy bien en la acción del 8 de agosto.

---

(10) Según la relación del propio Bertendona sobre el suceso, «otro día, habiendo amanecido 18 naves inglesas sobre la del almirante real Juan Martínez de Recalde, que le tenían apretado, le socorrió el dicho general Bertendona tan gallardamente que los ingleses tuvieron por bien de retirarse». (Lilly Library, Bloomington, Indiana, Bertendona Papers, número 171, «Relación de servicios de Martín de Bertendona», borrador).

Emprendió el regreso a España manteniendo la conserva del galeón *San Martín*, hasta apartarse de la armada el 2 de septiembre. La nave arribó a Muros (Galicia) el 10 de octubre muy destrozada y con la gente llena de necesidades. El 9 de noviembre tenía a bordo 49 hombres de mar. Estando surta en este puerto, Martín de Bertendona, contra su propia voluntad y la del capitán y piloto de la nave, partió de allí el 4 de diciembre para trasladarla a La Coruña en cumplimiento de las órdenes del marqués de Cerralbo, gobernador de Galicia. El día 6, con mal tiempo, perdió dos áncoras al fondear sobre las islas Sisargas; logró levar a duras penas gracias a la ayuda de dos pinazas vizcaínas, y el 7, muy tarde, estaba en medio del puerto de destino. El viento bien fresco, impedía tomarlo ni tan siquiera con el auxilio de las galeras *Diana* y *Princesa*. A las 23.00 cargó el tiempo tanto que corrió riesgo de ir sobre unas peñas. Con esfuerzos libró el peligro y a las tres de la madrugada del día 8 lograba entrar en Ferrol «con una poquita claridad de la luna». Una vez dentro de la ría varó a causa del mal tiempo y de la falta de áncoras; quedó adrizada y con esperanzas de una posible recuperación, pero al dar a la banda fueron inútiles los esfuerzos realizados para sacarla en las mareas vivas. Se pudo salvar la artillería y parte de los bastimentos y municiones (11). Una vez finalizadas las obras del fuerte de la isla de San Antón (La Coruña), se montó en él la artillería gruesa procedente de la *Regazona* (12), justo a tiempo para poder emplearla eficazmente contribuyendo al fracaso del ataque inglés de Norris y Drake en mayo de 1589 (13).

---

(11) Anexos 4, 5, 6 y 7. Lippomano informó el 3 de noviembre «que la *Regazona*, cuyo maestre y treinta tripulantes han muerto, se ha hecho pedazos.» Esto último era erróneo, pues como hemos visto el naufragio en Ferrol ocurrió el 8 de diciembre. El mismo embajador lamentó el accidente en su carta del 24 de diciembre y una semana más tarde dio la noticia de la varada en Ferrol. La relación del suceso que hizo Martín de Bertendona (Anexo 6) es ilustrativa de la calidad profesional de este vasco extraordinario. Tan sólo los marinos que han barajado aquellas costas y entrado en Ferrol de noche con temporal deshecho del sudoeste pueden apreciar el mérito de aquellos hombres de mar del siglo XVI.

(12) Anexo 7. La artillería y despojos de la *Regazona* pasaron a servir en la armada por orden del Rey (AGS, doc. GA, Sec. M. y T., leg. 208-113): «*Que pues la nave* Regazona *se perdió, procure que se recojan los despojos y artillería della para servir en el armada, tomándolos por inventario y tasando cada cosa para que se le pueda pagar a su dueño*», aunque en febrero de 1589 aún no se daba por perdida la nave.

(13) MN, SB, Ms. 397, art. 6, doc. 115.

ANEXO 1

1588. Mayo-14, Lisboa.

RELACIÓN. Anónima. Artillería, armas, municiones y pertrechos del cargo de artillería que lleva la nave Regazona de la escuadra de Martín de Bertendona entregados por Juan de Acuña Vela.

SIGNATURA: AGS, GA, Sec. M. y T., leg. 221-156.

OBSERVACIONES: Original. Parcial

NAVES DEL CARGO DE MARTÍN DE BERTENDONA

La nave *Regazona*, capitana

Un cañón de batir encabalgado de mar y con dos encabalgamientos de campaña cumplidos.
Dos armones con sus timones y ruedas cumplidos.
Cuatrocientas pelotas de hierro colado de a 40 libras.
Trescientas pelotas de hierro colado de todas suertes.
Dos ruedas enterizas.
Cien azadas.
Veinte mosquetes con sus aderezos y cien arcabuzes.
Quince quintales de plomo.
Sesenta y nueve arrobas y dos libras de cuerda.
Ciento y ochenta y nueve quintales, cuarenta y nueve libras de pólvora.
Cuatrocientas picas.
Cincuenta pelotas enramadas y de cadena.
Cuarenta palancas y 40 cuñas de madera.
Seis quintales y diez libras de pelotas de arcabuz.
Dos quintales y diez libras de pelotas de mosquete.

ANEXO 2

1588. Mayo-14.

RELACIÓN. Anónima. Navíos, dotaciones, artillería y armamento de la armada de Lisboa.

SIGNATURA: SA, Spanien, Diplomatische Korrespondenz, Karton 11, 363-371.

OBSERVACIONES: Traducción del doc. original en italiano.

ANEXO 3

1588. Octubre, n. d. 8, [La Coruña].

RELACIÓN. Por un soldado embarcado en el galeón San Juan, almiranta de la armada. Contiene la campaña realizada por el galeón San Juan, donde iba embarcado Juan Martínez de Recalde, almirante general de la armada, desde que salió de La Coruña el 22 de julio de 1588, hasta que regresó al mismo puerto el 7 de octubre.

SIGNATURA: AHN, Órdenes Militares, leg. 3512/34. Parcial

«A dos del dicho, en amaneciendo, nos entró el viento nordeste con que se le ganamos al enemigo, el cual como lo vio volvió la proa a huir, y toda nuestra armada sobre él, dándoles carga de cañonazos y haciendo ellos fuerza de vela. Y mudándosenos el viento al sudeste nos le tornaron a ganar y cargaron ellos sobre nosotros, dándonos carga en la retaguardia y sobre la almiranta que venía en ella como el día antes, sin ser socorrida de ninguna otra nao de la armada, porque todas parecía que se querían meter las unas en las otras, según se retiraban de la ocasión y se abordaban unas con otras, que cierto es lástima decirlo. Esto duró desde que amaneció hasta las cuatro o cinco de la tarde que dejaron de tirar los enemigos a la almiranta, sin ser socorrida (como se dice) sino de don Alonso de Leyva, que vino a hacerlo con otra nao levantisca.»

ANEXO 4

1590. Noviembre-22, El Ferrol.

RELACIÓN. Naves levantiscas que sirven y han servido en la armada. Asiento y cuenta particular que se tiene con sus capitanes.

SIGNATURA: AGS, CS, S. serie, leg. 280-351 a 380, 1391 a 1701, 1730 a 1733 y 1751 a 1760, y CMC, 2.ª época, leg. 1208, s.f.

OBSERVACIONES: El legajo ha sido trascrito parcialmente entresacando párrafos

La nave veneciana nombrada Regazona, dueño Jácome Regazona, capitán Santo Corzo.

Esta nave fue embargada en Lisboa por el proveedor general Francisco Duarte, y aunque se le pidió el embargo della y de otras no lo ha dado, que está en blanco este asiento. Envíase receta para fenecer la cuenta de la dicha nave en 28 de noviembre 1589.

Cargo de la artillería, armas y municiones que recibió por cuenta de Su Magestad, de que la ha de dar.

Más se le hace cargo de la artillería, armas y municiones y otros pertrechos que el dicho Santo Corzo recibió, como parece por una relación que envió

Baltasar de Navarrete, fecha en Lisboa a trece de noviembre de 1589, de lo que esta dicha nao y otras levantiscas del cargo de Martín de Bertendona recibieron. Que lo que por ella consta haberse dado y entregado al dicho capitán es lo siguiente en esta manera:

— Un cañón de batir, fundición de Alemania, que encima de la cámara tiene un escudo con las armas imperiales con un letrero que dice «Plus Ultra», y otro letrero más abajo que dice «Gregorio Lefer Agustanus»; otro letrero más abajo que dice «Carolus», reparado de pincel con follajes y mascarones, que pesa cincuenta y dos quintales y catorce libras; tira pelota de cuarenta libras de hiero colado, con dos encabalgamientos de campaña, que son cureñas guarnecidos de hierro, y cuatro ruedas de rayos guarnecidos de hierro, dos ejes con sus ánimas de hierro y manguillas guarnecidas de hierro y cuatro arandelas de hierro y ocho sotrozos para los cabos de los pezones de los ejes, dos armones guarnecidos con sus timones y dos ruedas de rayos, cada uno guarnecido de hierro para marchar en campaña, dos lonjas guarnecidas con nueve pernos de hierro, con sus cadenas y chavetas, que pesaron cinco arrobas, cuarenta palancas de madera y cuarenta cuñas de madera, y cuatrocientas pelotas de hierro colado de cuarenta libras para la dicha pieza.
— Un carnequí de madera con su llave y torno guarnecido de hierro para alzaprimar.
— Dos ruedas enterizas para en mar, para servicio del dicho cañón.
— Cien arcabuces con sus llaves, baquetas y rascadores, y cien frasquillos guarnecidos de hierro de la nueva invención, y cien moldes de hierro para servicio de los dichos arcabuces.
— Un cargador de cobre con su atacador y barras y zoquetes y lanadas.
— Trescientas pelotas de hierro colado, las ciento y veinte de a doce libras, y las ciento y veinte de cuatro libras, y sesenta de a seis libras.
— Quince quintales de plomo en plancha, peso de Castilla, neto de tara.
— Veinte mosquetes con sus llaves, baquetas y rascadores, y veinte frascos y veinte frasquillos guarnecidos de hierro, y veinte horquillas con sus hierros y cuentos, y veinte moldes de hierro para servicio de los dichos mosquetes.
— Sesenta y nueve arrobas y dos libras de cuerda de arcabuz, peso de Castilla.
— Ciento y ochenta y nueve quintales y cuarenta y nueve libras de pólvora de arcabuz, peso de Castilla, envasados en doscientos y sesenta y nueve barriles de madera.
— Cuatrocientas picas de hiero con sus hierros y cuentos.
— Cincuenta pelotas enramadas de cadena que pesaron diez y ocho arrobas y catorce libras.
— Cien pelotas de hierro colado de cuarenta libras cada una.
— Seis quintales y diez libras de balas de arcabuz, en seis barriles de madera.

— Dos quintales y diez libras de balas de mosquete en dos barriles de madera, todo ello neto de tara, peso de Castilla.

Hasta aquí la relación de Navarrete.

Por declaración del escribano desta nao se le cargan dos cañones de batir de bronce, que declaró tener las armas reales, que los recibió del escribano de la nao *Juliana*, de más de cinquenta quintales cada uno. Y en este oficio no hay otra razón de lo tocante a este cargo.

Hácesele cargo al dicho Santo Corzo, capitán, de veinte y cinco alcancías y quince bombas de fuego artificiales y cinco pipas para las dichas bombas y catorce varas de lienzo, medida de Portugal, para cartuchos que recibió del capitán Estevan de Oliste, que lo es de su nao nombrada *La Anunciada*, como parece por su conocimiento, fecho en Lisboa, a veinte de abril de mil y quinientos y ochenta y ocho.

Relación de las cosas que convienen averiguarse para fenecimiento de la cuenta de la dicha nao.

La dicha nao *Regazona* fue a la ciudad de Lisboa del Reino de Portugal cargada de vinos de Candía y malvasía, lo cual Su Magestad mandó que se le tomase para el armada real que fue a Inglaterra y que la dicha nao fuese a servir en la dicha armada, para lo cual se embargó en diez y seis de febrero de quinientos y ochenta y ocho y fue sirviendo .en la dicha armada y volvió con ella y arribó a la villa de Muros, que es en el Reino de Galicia. Y estando allí surta, Martín de Bertendona, general de la escuadra donde iba la dicha nao, contra la voluntad del capitán y piloto della la sacó del dicho puerto para La Coruña; y que llegando a la isla de Sisarga perdió dos áncoras, y pasó con ella a La Coruña, y teniéndola allí surta la tornó a sacar el dicho capitán y la llevó al puerto de Ferrol; y en la playa y puerto de la dicha Ferrol se perdió la dicha nao, en ocho de diciembre de quinientos y ochenta y ocho.

Y porque lo susodicho no consta por recaudos bastantes conviene que se haga averiguación dello y de los días particulares en que sucedió; asimismo la llegada al puerto de Muros como el día de la pérdida.

Y porque se ha entendido que antes que la dicha nao se perdiese estaba despedida del servicio de Su Magestad y no ganaba sueldo, es necesario averiguar esto muy particularmente; y si estaba despedida, en qué día fue el despedimiento; y para ello convendrá pedir razón a los ministros y oficiales de la armada y a las demás personas que pareciere ser necesario.

Al tiempo que la dicha nao se perdió, dice el dueño della que se salvaron los bastimentos y municiones que estaban en la primera y segunda cubierta, lo que dello se pudo salvar, y se entregó a Vasco de Milanés, tenedor de bastimentos en la ciudad de La Coruña, y que lo que estaba de la segunda cubierta en adelante se anegó y perdió sin poderse salvar cosa alguna. Y porque desto no consta por recaudo ninguno, es necesario que se averigüe lo que se salvó

de la dicha nao y a quien se entregó; y asimismo lo que se perdió y anegó con ella, si pudiere ser declarando las cosas y cantidades que se perdieron, muy particularmente, de manera que se pueda entender lo que en esto hubo para si se pudiere hacer cuenta con cargo y descargo.

El dueño de la nao pretende que no se le han de cargar los bastimentos, artillería y municiones que le faltaren de las que se le entregaron y recibió para el servicio de la dicha nao, porque dicen que estaban debajo de la dicha segunda cubierta della, y porque parece que respecto de haber servido la dicha nao en la jornada y que en tanto tiempo y larga navegación como tuvo, en las raciones de la gente de mar es general cosa no guardar la instrucción tan puntualmente como se les da y gastan muy más largo que lo que dicen las dichas instrucciones, y haciendo cuenta con lo que reciben y gastan siempre son alcanzados en cantidad de bastimentos, los quales se les cargan a dinero a cuenta del sueldo de la nao, y si se le hubiese de dar por consumidos, diciendo que se perdieron cuando la nao se perdió parece que sería en daño de la hacienda de Su Magestad, hase de advertir y averiguar lo que cerca de esto se pudiere para evitar este daño.

Y la misma consideración se tiene en muchas correcciones de botas y pipas viejas y quebrantos de botijas, donde van vinos y aceite y vinagre, que procede de culpa y negligencia de los maestres a cuyo cargo están, que lo que estas faltas montan se les carga también a dinero, y así es necesario ir con mucho cuidado en la averiguación contenida en el capítulo antes déste.

Y porque sé que él ha visto en algunas armadas que en estos reinos se han juntado, que los maestres de las naos que en ellas sirven suelen vender algunos bastimentos de los que reciben de Su Magestad, con parecerles que los toman a cuenta de lo que montare su sueldo; y si esto hubiese sucedido en esta nao vendría a ser en daño de la hacienda de Su Magestad respecto de la pretensión que para esto tiene de haber, se le ha de dar por consumido.

Y porque el dicho capitán dice que cuando Draque llegó a La Coruña puso fuego a la Pescadería della y se quemó la casa en que el dicho capitán vivía y dentro della los papeles que el dicho capitán tenía para el descargo de la dicha cuenta, sin poder salvar ninguno, y para poderse tomar y fenecer la dicha cuenta es necesario pedir a los contadores y Veedor General de la armada copias de las libranzas que a terceras personas se dieron sobre el capitán y maestre de la dicha nao, y si saben o tienen noticia de que las cumpliesen en todo o en parte, y lo que en ello hubiere que advertir para podérsele recibir en cuenta.

Por la certificación que dio el proveedor Francisco Duarte, del embargo desta nao parece que en diez y seis de febrero del año de quinientos y ochenta y ocho le tomó la primera muestra y que se le hallaron en ella ochenta personas, veinte oficiales con la persona del capitán, ocho artilleros, cuarenta y ocho marineros; y habiéndose pedido razón al dicho Francisco Duarte declarase los nombres y señas de cada persona para comprobación dellas déstas, respondió que la razón que dello tenía estaba en Sevilla, en parte donde no se podía sacar, y que se pidiese al contador Pedro de Ygueldo, porque tenía tras-

lado della en los libros de su Oficio; convendrá se pida traslado de la dicha lista y se envíe con lo demás.

Y porque por la lista que se presenta de la dicha gente de mar parece se les tomó muestra en veinte y tres de noviembre de quinientos y ochenta y ocho, y desde diez y seis de febrero del dicho año, que fue la primera que les tomó el dicho Francisco Duarte, hasta el dicho día veinte y tres de noviembre, que son más de nueve meses, no hay razón de habérseles tomado otra muestra, y para poder averiguar la cuenta del sueldo que hubo de haber la dicha gente y lo que sirvió cada uno y qué faltas hubo en el dicho tiempo conviene se pida razón al dicho contador Pedro de Ygueldo, y al contador Pedro Coco Calderón, y a los demás oficiales de la armada den razón si en el dicho tiempo se les tomaron algunas muestras, y que den traslado dellas, y no habiéndose hecho se diga la causa por qué se dejó de hacer y se envíe la razón que dello hubiere.

Por una lista que se ha traído a esta Contaduría, firmada de Miguel Pérez de Yriaín, que dice la sacó de los dichos libros de la Veeduría General que estaban a su cargo, parece que tomaron muestras a alguna gente de mar que servía en la dicha nao en dos de marzo y cinco de abril del año de quinientos y ochenta y nueve, y habiéndose perdido esta nao en ocho de diciembre del año de quinientos y ochenta y ocho parece que se contradice, estando perdida la dicha nao, poder servir en ella la gente cuatro meses después que se perdió. Y así convendrá dar pliego para que los oficiales de la dicha armada vean esta contradicción y den razón de lo que en ello hubo; y si visto lo que respondieren, si conviniere hacer alguna averiguación se hará y se enviará todo a esta dicha Contaduría. Fecha esta relación en Madrid, a nueve días del mes de septiembre mil y quinientos noventa y un años. Luis de Alarcón. Baltasar Flóres de León.

Esta nave fue arqueada por Cristóbal de Barros en mil y sesenta y siete toneladas y tres cuartos, como parece por la relación del arqueamiento que está en el Libro de Naves del año de 1592.

Relación de los bastimentos, artillería y municiones y otras cosas que se han salvado de la nave *Regazona* que dio al través en el puerto de Ferrol, en cumplimiento de la orden que tenía del señor marqués de Cerralvo, los cuales envió a la ciudad de La Coruña en diferentes barcas, desde 9 de diciembre de 1588 hasta 19 de enero de 1589. Son las siguientes en esta manera.

En el barco de Adán

Una pieza de bronce de once quintales y 51 libras, que tira balas de seis libras.

Otro pedrero de bronce de 287, con su cureña.

Otro pedrero de bronce de peso de 192, con su coruña (*sic*).

Otro pedrero de peso de trescientos, con su coruña.

Otro pedrero de 166, con su coruña.

Otro pedrero de 185, con su coruña.

Otro pedrero de peso de 200, con su coruña.
Otro pedrero de peso de 176, con su coruña.
Otro pedrero de 199, con su coruña.
Otro pedrero de peso de 174, con su coruña.
Asimismo lleva una caja con sus ruedas.
Otras dos cajas con sus ruedas.

En el barco de Juan Bacarón

Una media culebrina de peso 3.379 libras con su caja y ruedas
Otra media culebrina de peso 2.322 libras con su caja y ruedas
Otra media culebrina de peso 2.348 libras con su caja y ruedas
Otra media culebrina de 2.328 con su caja y ruedas
Un esmeril de bronce con su cámara de bronce
Dos piezas de hierro colado con sus encabalgamientos, sin números
Catorce ruedas herradas y dos llanas
Un armón de campaña
Treinta y seis cadenas, las seis de punta, las treinta enramadas
Dos balas de cañón de batir que son de hierro
Otra de hierro peso de cuatro libras
Veintiocho lanternas de piedra
Veinticinco lanternas de ramales y dados de cadena
29 ramales de cadena
Cien alcancías de fuego artificial
26 bombas artificiales con sus astas, las cuatro sin ellas
Setenta y nueve picas con sus hierros
Más cincuenta picas con sus hierros

En el barco de Antonio García Peredo

Una media culebrina de peso de 2.304 libras con su caja y ruedas
Otra media culebrina de peso de 7.407 libras con su caja y ruedas
Otra de peso ciento y noventa sin cu[….].
Otra de ciento ochenta y dos
Otra de peso de ciento y sesenta y nueve
Otra de peso de 208
Otra de 195
Cuatro cámaras de hierro
Tres encabalgamientos guarnecidos de hierro, el uno de cañón de batir, las ruedas llanas

Lo que se ha recibido en la galera Diana

Un cañón de batir del Rey
Dos medias culebrinas de peso de dos mil trescientas y veinte y ocho libras y la otra 2.356 libras sin caja

En el barco de Juan de Amor

Un medio sacre de bronce, peso de 1.117 libras con su caja
Otro medio sacre de peso de 1.170 libras con su caja
Otro medio sacre de peso de 1.174 libras con su caja
Asimismo lleva con esto once cámaras de hierro.

El navío de Juan Luis

Tres cucharas de cañón de batir
Tres atacadores con sus lanadas
Ocho cucharas de medio cañón
Nueve atacadores a medio cañón
Seis cucharas de media culebrina
Seis atacadores con sus lanadas
Dos cámaras de hierro de pedreros
Cinco cámaras de hierro de pedreros
Cuatro barriles de balas de plomo de arcabuces y mosquetes
Seis bombas de fuego artificial

En el navío de Juan Luis

182 balas de cañón de batir
175 balas de cañón de hierro
220 balas de media culebrina
204 balas de piedra de a doce y 14 libras
Cuatro cadenas armadas
Una lanterna de dados
Una romana con su pilón

En Ferrol

Todos los dichos bastimentos y municiones y otras cosas en esta relación contenidas se sacaron de la dicha nave *Regazona* se embarcaron y enviaron a la dicha ciudad de La Coruña en los navíos que se declaran desde 9 de diciem-

bre de 1588 años hasta nueve de enero. Y para que de ello conste y se dé recaudo al dicho Gaspar de Jácome, escribano de la dicha nave, de la presente firmada de mi nombre y fecha en La Coruña, a siete de enero de 1589. Tomás de Aguirre.

Porque la dicha nao se perdió en el dicho puerto de Ferrol, allí se habrá de hacer averiguación para que se declara y sepa las cosas que se perdieron en la dicha nao.

ANEXO 5

1588. Diciembre-11, La Coruña.

RELACIÓN. El marqués de Cerralbo. Varada de la nave *Regazona* en la ría de El Ferrol.

SIGNATURA: a) AGS, GA, leg. 236-141; b) MN, col. SB, ms. 390-951.

OBSERVACIONES: El doc. a) es original y el b) copia. Remitida con el doc. 6916. Publicada en FD, La Armada Invencible, doc. 179.

Relación de lo que ha sucedido a la nave *Regazona*, capitana de las levantiscas

A cuatro de éste (diciembre) partió de Muros Martín de Bertendona con la nave *Regazona*, dejando al partir una ancla; y en el camino una borrasca de viento le llevó la vela mayor, y llegando sobre Sisarga a los 6, le fue forzado dar fondo en parte que dejó allí otras dos anclas. Y a los 7, bien tarde, llegó cerca de este puerto con tiempo que no pudo tomarle y bien fresco; avisando de la manera que venía salieron las galeras a darle cabo, y por la mucha mar dicen que no lo pudieron hacer. Dióseles orden para que luego arbolasen y estuviesen listas para que si en la bajamar calmase algo el tiempo volviesen a meter la nave. Y en tanto, con unos barcos se le envió una ancla y cable y una vela mayor de otra nave; y con la ancla que se le envió y otra que le había quedado dio fondo a una legua de este puerto. De las once de la noche adelante cargó grandísima tormenta y garrando las ancoras iba a dar sobre unas peñas, y estando ya de ellas a 30 pasos saltó el viento al contrario y le apartó de la piedra, y cortando las áncoras y haciendo trinquete salió de allí. Y a las tres de la mañana entró en Ferrol, y por no le haber quedado áncora ninguna sino del batel, dio fondo con ella y garreando encalló en tierra, cortando el árbol mayor. A los 9 escribió Martín de Bertendona lo sucedido, y pedía que se le enviasen dos anclas y un cable, con que se remediaría hasta que él viniese a La Coruña. Hicieronse poner en orden tres anclas pequeñas que se tomaron de otros navíos y de particulares, y un cable, y estándolo dando para partir, a los 10 llegó Bertendona que dijo estaba la nave derecha y sin hacer agua que la bomba no pudiese achicar, que lo que era necesario era gente que la aligerase del artillería y otras cosas. Enviose allí una galera con las áncoras y cable, y al capitán del galeón *San Juan* con todos los artilleros de campaña

que se hallaban en La Coruña, y al que hace el oficio de contador de las galeras para que pusiese en recaudo lo que se sacase de la nave; y Bertendona quedó en La Coruña para tratar la orden que se habrá de tener en aderezar los navíos. A la noche llegó una carta del capitán de la tierra que decía había dado la nave a la banda y que tenía mucha agua, que había comenzado a sacar la pólvora. Fue allá Bertendona; halló la nave con mucha agua y que crece y mengua con las mareas. Con todo eso se hacen diligencias para sacarla si se puede; verse ha el fin de ellas dentro de seis días, que son mareas vivas

ANEXO 6

1588. Diciembre-17, Ferrol.

CARTA. Martín de Bertendona a Felipe II. Pérdida de la nave *Regazona*. Obras necesarias en los navíos surtos en La Coruña.

SIGNATURA: AGS, GA, leg. 228-116.

OBSERVACIONES: Original. Nota de Secretaría en el margen.

Señor

En otra se le responde. Domingo, a tres déste, partí desde Muros con nordeste bien claro, porque con otro viento no se podía salir, haciendo toda la diligencia posible por cumplir con lo que Vuestra Magestad me mandaba por su carta y el marqués de Cerralvo me ordenaba, para venir con mi nave a este puerto, sin embargo de los inconvenientes que a Vuestra Magestad y al dicho Marqués escribí, por la falta que tenía de jarcia y velas por estar muy cascadas de las tormentas pasadas. Y otro día, lunes, estando quince leguas del Cabo, me dio un sudoeste que me metió dentro del dicho cabo, y vino con tanta oscuridad que no se veía tierra aunque estábamos bien cerca della. Y entre Munguía y Sisarga, diez leguas de La Coruña, me dio un oesnoroeste tan recio, con la misma cerrazón, que me llevó el papahigo mayor y quedé con sólo el de trinquete, y cargó tanto el viento y mar que me echó a cincuenta pasos de Sisarga, que es una isla seis leguas de La Coruña, y entre ella y la tierra firme surgí entre unas rocas, aguardando a que abonanzase, sin embargo que todos los marineros que traje de Muros y pilotos querían dar al través en un arenal, por escapar la gente. Y al amanecer, tirando cuatro piezas pidiendo socorro, vinieron a bordo dos pinazas de vizcaínos que estaban en Malpica, una legua de nosotros, los cuales nos sacaron, estando en el último trance, por entre la dicha isla y la tierra firme, por donde no se ha visto que haya pasado navío.

Y a este tiempo fue Dios servido de volvernos el viento oesudoeste, todo tan milagrosamente que si los marineros no fueran conocidos creyéramos eran ángeles que habían venido a socorrernos en tal extremo, pues nos sacaron de donde nadie pensó salir con vida; a los cuales marineros y pinazas di cincuenta ducados, y en la una despaché al Marqués un piloto y un alférez de don

Pedro Ponce, que venía embarcado con su compañía, para que me socorriese con las galeras a meterme en el puerto y me enviase algunas anclas y cables, porque en la isla que digo dejé dos ayustes y dos anclas, y viniendo con el mismo oeste a entrar en el puerto de La Coruña, vimos que venían las galeras a remolcarnos, aunque más tarde de lo que fuera menester, las cuales se volvieron sin darnos cabo diciendo que había un poco de mareta. Y así me fue forzado surgir en medio del puerto una hora, de noche, con una sola ancla que tenía. Y a esta hora me envió el Marqués una ancla y una vela, pero sobreviniendo una tormenta deshecha vino todo esto tan tarde que nos valió poco, porque habíamos garrado hacia la banda de Betanzos sobre unas peñas, una legua de La Coruña. Y estando yo en proa recorriendo las amarras, sin sentirlo, por popa, en la barquilla que me envió el Marqués se me salieron dos pilotos que traía de Muros con otros tres compañeros suyos y el contramaestre y guardián de la nave con once marineros, de suerte que en todos eran diez y seis. Y viendo luego su falta y que íbamos al través sin remedio, nos entró viento sursudoeste que duró cuanto un marinero y yo cortar los cables y salir a la vela, y aunque quise salir a la mar, habiéndose vuelto el viento al mismo oessudoeste, entré por la boca deste puerto de Ferrol con una poquita de claridad de la luna; y fue el viento tan recio y con tanta mar que en La Coruña, como no nos vieron a la mañana, nos hicieron ahogados, de suerte que en las iglesias nos encomendaban a Dios las almas. Y aunque este puerto es muy bueno, por la grandísima fuerza del viento no pudimos reparar sobre una pequeña ancla que traíamos, y así hubimos de encallar en el mejor lugar que se pudo, donde está la nao sobre basa y porrina; y porque no se abriese, le hice cortar el árbol mayor por los tamboretes; de suerte que pudiese servir.

Y luego, habiendo despachado al Marqués un caballero el segundo día, visto la seguridad del navío, fui a La Coruña a dar cuenta al Marqués de todo y pedirle favor para descargar la artillería y municiones y bastimento. Y estando con él, recibió una carta diciendo que la nao se había henchido de agua y se había echado mucho a la banda; y así vine luego. Y he hecho sacar toda la artillería, excepto dos cañones de batir de Vuestra Magestad, los que les procuraré sacar hoy sábado, si Dios fuere servido. Hase sacado algún bizcocho; lo demás se ha mojado, y ello valía harto poco. Lo voy enviando todo al Marqués, quien si me da el recado necesario sacaré esta nave; y mañana volveré a La Coruña a tratar de boca el remedio della. Tengo aquí una galera y algunos carpinteros, que todos trabajan, porque los marineros de la nave ya querrían verla del todo perdida a trueque de verse libres.

Todos los inconvenientes que nos han sobrevenido antepuse a Vuestra Magestad y al Marqués; y ésta era la causa porque rehusaba el salir de Muros con nave tan grande, sin aparejos. Y todo esto no fuera parte para que el viaje se acabara con bien, si las galeras hicieran su deber y el socorro viniera dos horas antes.

Después desto me envió el Marqués unas cartas de Vuestra Magestad en que me dice ha dado orden al dicho Marqués para que me encomiende el adobio destas naves. Helo tratado con él para que se cumpla, y me dice vendrán cien calafates y los demás oficiales con brevedad. El galeón *San Juan*

no tiene necesidad de más de media carena y el galeón *San Bernardo* tampoco, aunque tiene más necesidad que *San Juan*; la nave *San Bartolomé*, dice el dueño que dándosele dineros la pondrá presta; esta nave mía, dentro de quince días se sabrá el fin della, a las aguas vivas. Los dos galeones son de Vuestra Magestad y como a tales se ha de tener cuidado. Y la urca y éstas otras naos sus dueños les darán recaudo, dándoseles dineros; y yo asistiré a que se aderecen competentemente. Y si hubiere recaudo cumplido de calafates y carpinteros y buen tiempo, dentro de mes y medio se podrán aparejar. El Marqués acude a todo bien. Una cosa suplico a Vuestra Magestad humildemente, y es que las cosas que se me mandaren hacer en su servicio me las deje hacer a mi parecer, para que merezca el premio o culpa si acertare o errare. Y esto es el servicio de Vuestra Magestad, cuya católica persona guarde Dios Todopoderoso. Del puerto de Ferrol, a 17 de diciembre 1588. Martín de Bertendona.

ANEXO 7

1588. Diciembre-18, La Coruña.

CARTA. El marqués de Cerralbo a Felipe II. Recuperación de restos de la *Regazona*; artillado del fuerte de San Antón (La Coruña) con las piezas recuperadas de la nave.

SIGNATURA: AGS, GA, leg. 228-109.

OBSERVACIONES: Original. Parcial.

Señor.

En el aderezo de las naves que han llegado a este reino se hace poco por falta de dinero y porque aún no han llegado los oficiales por que se ha enviado, y haberse ocupado los que aquí había en procurar remediar la nave *Regazona* que dio al través en Ferrol. Y viendo que en esto avía tanta duda y dilación, envié a aquel puerto un alguacil que hiciese dar a los marineros de la nave, por sus dineros, lo que hubiesen menester para el reparo de la nave; y a Avendaño y los demás que allí estaban envié a decir se viniesen, quedando allí Aguirre hasta poner en cobro lo que Vuestra Magestad tenía en el navío. Hasta ahora se le ha ido sacando borrachas y alpargatas, pólvora y vino, y la artillería; faltan todavía dos cañones, mas será seguro el sacarlos. De que se acabe de recoger toda, enviaré a Vuestra Magestad relación de lo que es.

En el fuerte de San Antonio se ha dado y da prisa, y voy poniendo en él la artillería gruesa que se saca de *La Regazona*, y espero dentro de ocho días tenerle en defensa; y estuviéralo ya si no hubiera faltado de la obra la galera *Diana*, que ha estado en Ferrol procurando remediar la nave. Luego comenzaré a hacer una buena trinchera en el otro lado del puerto, que sea suficiente para tener artillería que ayude a la del fuerte, porque sin esto no quedaría cerrado como conviene.

De La Coruña, 18 de diciembre 1588. El Marqués de Cerralvo.

ANEXO 8

1588. Diciembre-n. d. 18, La Coruña.

RELACIÓN. Anónima. Los capitanes y gente que llegaron a los puertos gallegos en las naos de la armada.

SIGNATURA: a) AGS, GA, leg. 236-140; b) MN, col. SB, ms. 390-952.

OBSERVACIONES: El doc. a) es original y el b) copia. Publicada en FD, La Armada Invencible, doc. 182 y URIGORRI, doc. 8. Parcial, sólo incluye a los embarcados en la Regazona.

Relación de los capitanes y gente que ha llegado a los puertos de Galicia en las naves de la real armada de Su Magestad.

En la nave Regazona, *capitana de las levantiscas, con Martín de Bertendona fueron las tres compañías siguientes.*

La compañía de que es capitán don Pedro Camacho es del tercio de don Alonso de Luzón, de las que vinieron de Nápoles a esta jornada. El capitán fue a Italia con el duque de Osuna; fuelo de su guardia, y desde aquel tiempo lo es de infantería. Así esta compañía como las dos siguientes, fueron embarcadas desde el principio en este navío, y en él, me dice Bertendona, guardaron siempre sus puestos los capitanes.

La compañía de don Francisco de Céspedes, de las que envió Sevilla, fue en el tercio de don Francisco de Toledo. Vino en la misma compañía por alférez y después se la dieron en Lisboa.

La de don Pedro Ponce de Sandoval es de la misma ciudad y del tercio de don Francisco de Toledo; también vino por alférez de la compañía y se le dio después.

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 PUNTAL.–LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ***

20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.–LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)

21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO

22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA

23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA

24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)

25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO

26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA***

27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA

28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO

29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX

30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)

31.—CICLO DE CONFERENCIAS.–MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLÓGICOS

32.—CICLO DE CONFERENCIAS.–OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98

33.—***LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII***

34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I

35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA

36.—***LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817***

37.— ***LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA AR-MADA***

38.—***TRAFALGAR***

39.—***LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503–2003)***

40.—***LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA***

41.—***ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES***

42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA***

43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA

44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)

45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)

46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA

47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR

48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR

49.—***CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN***

50.—***V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN***

51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***DESPUÉS DE TRAFALGAR***

52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO***

53.—***VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA*** **SAN BENITO (EN PRENSA)**

54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN***

55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)***

56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA

57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO***

58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA***

59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III***

60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR***

61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.***

62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.***

63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III).***

64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA.***

65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828.***

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 312 44 27
Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@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

POLÍTICA Y ARQUITECTURA NAVAL. LOS «CATAMARANES» DE SIR WILLIAM PETTY

Let us go seaward as the great winds go,
Full of blown sand and foam, what help is here?
(C.A. Swinburne)

Carlos SOLÍS SANTOS
Catedrático de Historia de la Ciencia

LOS primeros «catamaranes» europeos fueron diseñados por sir William Petty entre 1662 y 1684, aunque en la Polinesia se venían usando desde tiempos inmemoriales (1). No obstante, el uso del término «catamarán» para designar embarcaciones de doble casco es incorrecto y de origen reciente. Un catamarán (del tamil *katu-maram*, «atado de troncos») es una balsa de pesca de tres o cinco troncos unidos, de los que el central es más largo y está a un nivel inferior, actuando como una quilla corrida. Son típicos de la costa tamil y de Coromandel (2). Antes de mediados del siglo pasado es raro encontrar en los diccionarios y tratados la acepción actual de «catamarán» como barco de doble casco, y hasta entonces el término solo aludía a balsas y brulotes (3). El primer doble casco denominado «catamarán» fue el de Nathanael Herreshoff construido en 1876 (4). Entrecomillamos el término cuando alude a los barcos de doble casco.

---

(1) HADDON-HORNELL.

(2) HORNELL, pp. 61-80. En la zona del cabo Comorin estas balsas de pesca trabajan en parejas, una grande y otra pequeña (7m y 6m). Para ir y volver de los caladeros se abarloan convergiendo en la proa y montan una vela triangular en un palo corto (3m) situado en la proa de la mayor, envergada en una entena larga (10m). La driza se divide en dos ramas que van a popa de cada balsa. La escota va a popa de la mayor, y una trapa en la entena, a popa de la menor. Eso es lo máximo que los catamaranes se parecen a lo que hoy llamamos así.

(3) *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-americana*, «el Espasa», de 1908-1930, o el *Nautical Dictionary* de Arthur Young. Longman, Roberts, & Green, Londres 1863.

(4) Un periodista lo describió como «medio catamarán, medio balsa, del todo balsa salvavidas» (ANÓNIMO, p. 2). Pero el propio HERRESHOFF (1877) explica cómo se le ocurrió la idea de los multicascos sin referencia alguna a los barcos del Índico o el Pacífico: «Para aumentar la velocidad hay que aumentar trapo, y para ello se necesita más estabilidad, lo que se puede lograr con más manga, aunque eso aumenta también la resistencia por sección y la fricción, disminuyendo la velocidad. Para mantener la manga con poca sección se le ocurrió subir la quilla (...) hasta tenerla en el aire, dejando dos cascos separados».

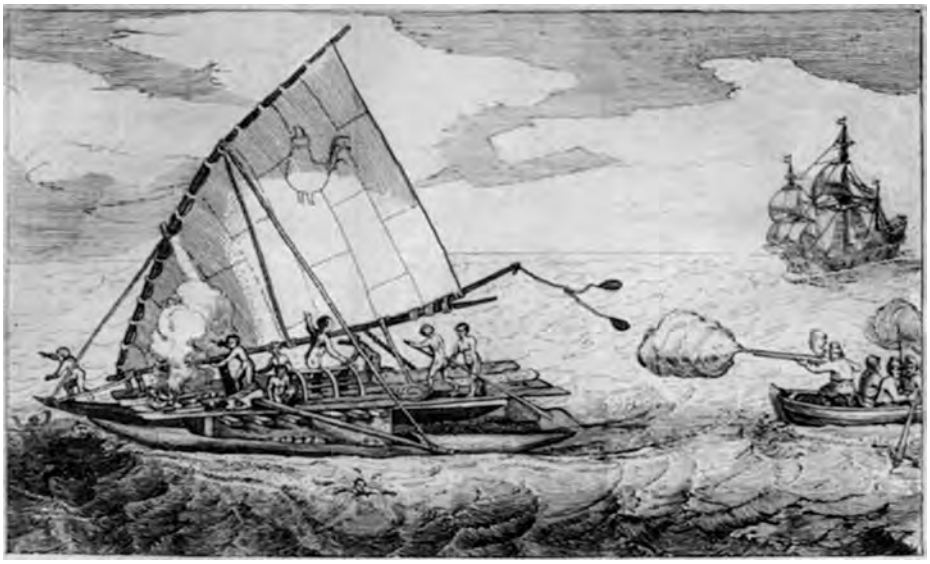
Los multicascos del Pacífico y William Petty

Petty ofreció su invención del doble-casco en 1662 como idea propia sin mencionar los barcos del Pacífico. Sin embargo, entre 1618 y 1622 se publicaron varias descripciones y dibujos debidos a los exploradores y cartógrafos holandeses, y a comienzo de los años cuarenta se conocieron los viajes y descubrimientos de Abel Janszoon Tasman, quien también daba cuenta de grandes embarcaciones de doble casco.

Petty se enroló como grumete en un mercante cuando tenía trece años, en 1637. Aunque se le daba bien el cómputo de mareas y similares, era tan miope que casi hizo encallar el barco. Al cabo de diez meses se rompió una pierna y lo desembarcaron en Normandía. Los jesuitas de Caen, sorprendidos por su despierta mente, se hicieron cargo de su educación, que se centró en la aritmética y las matemáticas aplicadas. Tras volver a Inglaterra a finales de 1638, obtuvo un puesto en la Marina, probablemente de oficinista. En 1643, con el comienzo de la guerra civil, fue a Holanda a estudiar medicina y alquimia en Utrecht, Leiden y Ámsterdam, para partir luego, a finales de 1645, a París, donde estudió anatomía junto con Thomas Hobbes.

Cuando viajó a Holanda, Petty había pasado no menos de un lustro entre barcos, con una formación matemática práctica muy aceptable. Así que, aunque sea una especulación, es probable que tuviese allí ocasión de interesarse por la arquitectura naval holandesa y los diarios de los navegantes cuyos descubrimientos se estaban celebrando, viendo sus grabados o leyendo las descripciones de los rápidos multicascos de Tonga. Por ejemplo, Willem Cornelisz Schouten, capitán de la expedición de Jacob Le Maire, circundó el globo en busca de las tierras australes y publicó en 1618 una relación del viaje (traducida al año siguiente al español, el francés, el inglés, el alemán y el latín). Contaba allí el encuentro con varios «catamaranes» en las islas Tonga, entre el 9 y el 13 de mayo de 1616. Navegando al nordeste de la isla de Cocos (Tafahi), la expedición divisó por el través un barco extraño que se dirigía al norte y al que detuvo con disparos de cañón y mosquete que mataron a alguno de sus tripulantes. Viajaban en él unas 25 personas, incluyendo ocho mujeres y varios niños, tres de pecho y otros de nueve o diez años. Constaba de dos canoas largas muy separadas, con unas piezas anchas de madera roja que las hacían estancas, sobre las que se sostenían unos tablones transversales que soportaban una cubierta bien trabada. A proa de la canoa de estribor arbolaba un palo en forma de horquilla con una vela de estera. Los cabos eran gruesos y buenos, semejantes a los de los cestos españoles. No llevaba instrumentos de navegación; solo unos anzuelos de piedra o madreperla y unos cocos para agua, aunque al parecer podían beber la de la mar. Como se ve en la figura que acompaña, el combés estaba empedrado para hacer fuego.

Al día siguiente, los expedicionarios se dirigieron al oessuroeste y avistaron la alta isla de Cocos, a la que llegaron al amanecer del 11, viendo que más allá había otra más baja, Niuatoputapu, a la que llamarían «isla de los Traidores». Vieron entonces que se acercaba una embarcación como la anterior con



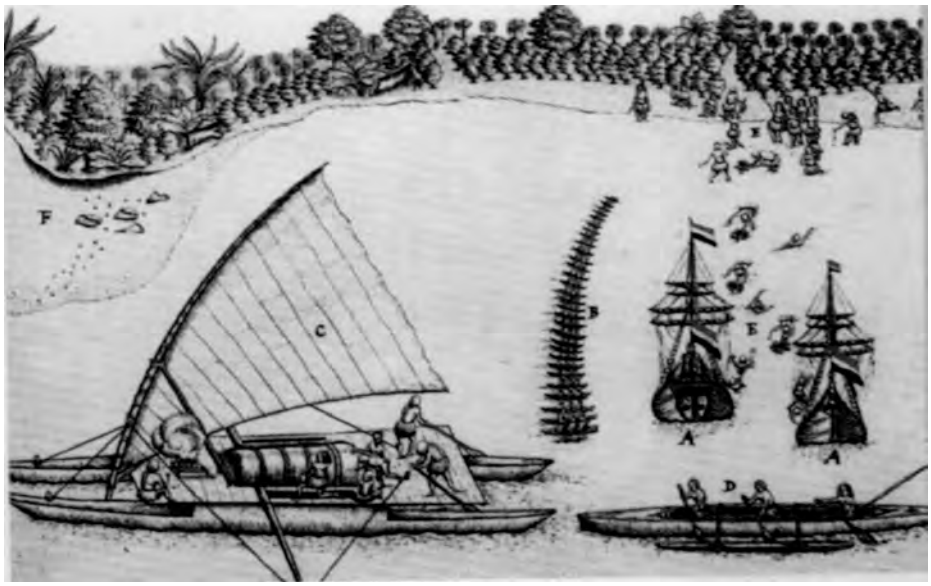
Doble casco visto en la expedición de Le Marie y Schouten en Tafahi (Tonga) el año 1616.

una canoa auxiliar a bordo, la cual navegaba mejor que la mayoría de los barcos holandeses. Se gobernaba con dos remos a popa, con los que se ayudaba en la virada llevándolos a proa. Tras anclar, llegaron otros tres veleros de ese tipo y muchas canoas, con las que hicieron trueque de vituallas por clavos y baratijas. Al día siguiente acudió el rey y más embarcaciones, y finalmente el día 13 se presentaron 23 «catamaranes» con unos 25 tripulantes cada uno y casi medio centenar de canoas con media docena de hombres, hasta sumar cerca del millar. Les invitaron a trasladarse a la otra isla y, cuando levaron anclas, los atacaron, de manera que se vieron obligados a abrirse paso a cañonazos, siguiendo luego su camino hacia poniente.

En el mapa del Pacífico de Hessel Gerritsz de 1622 se pueden ver un par de embarcaciones de este tipo, con las velas isósceles, con dos entenas en forma de uve inclinadas hacia adelante, que pueden inspirarse en las ilustraciones de la expedición de Shouten-Le Maire (5).

A finales de enero de 1643, el año en que Petty fue a estudiar a Holanda, Abel Janszoon Tasman llegó a las Tonga en el primero de sus dos viajes realizados entre 1642 y 1644, en los que descubrió Tasmania, Nueva Zelanda y parte de la costa australiana. El 21 de enero arribó a Tongatapu (a la que llamó «Ámsterdam»), a unas 330 millas a 194º desde Tafahi. Tras dedicarse al trueque de baratijas por agua, cerdos y otros bastimentos, a mediodía del 22 acudió una gran embarcación de vela identificada como del mismo tipo que la

(5) Esas velas son típicas de Mangareva, en la Polinesia francesa. HORNELL, p. 77.



Barcos de Tasman y multicasco en Tongatapu (1642).

dibujada en el diario de la expedición Schouten-Le Maire. En el texto que acompaña al dibujo se lee que C es «un barco de vela que consta de dos cascos puestos uno al lado del otro y unidos por una cubierta que los tapa». Aunque el diario de Tasman no se publicó hasta dos siglos y medio más tarde (1898), sus extraordinarios descubrimientos tuvieron una amplia difusión impresa. Por ejemplo, el holandés Dirk Rembrantse publicó la parte del diario sobre el descubrimiento de Nova Hollandia en 1642, fragmento que se tradujo al inglés (6).

Es difícil que una persona interesada por la navegación como Petty no hubiera tenido noticia durante su estancia en Holanda de los descubrimientos de los exploradores de esa nación, dada la calidad de algunos de los sabios con que allí trató, como el cartógrafo Joannes de Laet (7). En cualquier caso, a mediados de 1646 volvió a Oxford, donde estudió medicina y filosofía experimental con los miembros del «Colegio Invisible», que daría pie años más tarde a la Royal Society. En 1651 participó en la resurrección de la ahorcada Anne Green (8) y fue nombrado profesor de Anatomía, pero en 1654 acompa-

(6) HOOKE, pp. 179-186. Este autor presentó la traducción en la sesión de la Royal Society del 29 de marzo de ese año. BIRCH IV, p. 139.

(7) El matemático John Pell, profesor en Ámsterdam, donde se había exilado a causa de la guerra civil, encargó a Petty que distribuyera entre los sabios de Leiden su refutación de la cuadratura de Longomontano. Entre los mencionados sabios estaban el matemático Frans van Schooten, el matemático y orientalista Jacob Gool y el sabio erudito Claude Saumaise, amén del mencionado de Laet y otros. MCCORMICK, pp. 32s.

(8) WATKINS.

ñó a Cromwell a Irlanda como médico militar, aunque pronto se destacó como topógrafo y cartógrafo en la confiscación de tierras de los realistas. Convertido en terrateniente merced a la adquisición de algunas de estas tierras, tras la restauración monárquica de 1660 se vio envuelto en numerosos litigios con los antiguos propietarios. A finales de ese año tenemos las primeras noticias de su interés en la arquitectura naval.

Carpinteros y científicos

Antes del *Traité du navire, de sa construction, et de ses mouvemets* (1746), de Pierre Bouguer, no se puede hablar de una ciencia de la construcción naval (9). Aunque los navíos eran las máquinas más complejas de entonces, a mediados del siglo XVII los constructores navales eran hombres prácticos que aprendían su oficio en los astilleros de la mano de otros maestros, aplicando reglas aproximadas (10) y modificando poco a poco los buenos diseños en el intento de superar sus defectos (11). Tras la guerra civil, en 1648, se vio la ineficacia de alquilar navíos para reforzar la Armada y se decidió construir una flota permanente, a lo que contribuyó la rivalidad con Holanda, la primera potencia naval hasta el final de las guerras anglo-holandesas. Con la restauración de la monarquía en 1660, el rey Carlos II, aficionado a las regatas y a la navegación, impulsó el desarrollo de la Armada. Así, aunque, como decía Jorge Juan en su *Examen marítimo* (1771, vol. I, p. v), en el siglo XVII los constructores navales eran «meros carpinteros», en la segunda mitad del siglo comenzó el estudio teórico de los buques, como muestran los casos de Petty o de Anthony Deane, constructor de un par de docenas de buques para la Armada Real y autor de una *Doctrine for Naval Architecture* (1670).

En una audiencia con el rey a principios de 1661, Petty amagó unas excusas por su pasada colaboración con Cromwell, pero el monarca lo interrumpió para preguntarle por sus «investigaciones sobre la filosofía de la construcción naval» (12). Poco antes se había fundado la Royal Society, para el fomento del saber experimental, en cuya sesión inaugural del 28 de noviembre de 1660 participó William Petty, quien al mes siguiente recibió el encargo de comunicar sus ideas sobre «la filosofía de la construcción naval» (13). Así pues, en esta época Petty era ya conocido por sus intereses en este campo.

---

(9) Aunque haya algunos antecedentes pobres, como el apéndice «Théorie de la construction des vaiseaux» del libro *L'art des armées navales* (1679), de Paul Hoste. FERREIRO, cap. IV.

(10) Como la *Carpenter's Rule* o *Shipwright's Rule*, según la cual se estimaba el tonelaje dividiendo por 95 el producto de eslora, manga y puntal en pies. Petty introdujo pruebas en canal y el uso de la «muleta», una regla perpendicular al palo con muescas de las que se colgaban diversos pesos para estimar el velamen que se podría soportar.

(11) COTTERILL Y LITTLE, p. 188.

(12) Carta de Petty a su primo John del 5 de febrero de 1661. FITZMAURICE, p. 104.

(13) Véanse las actas del 19 de diciembre de 1660. BIRCH I, p. 7.

No existían aún teorías que pudieran llevar a los principios científicos («la filosofía») de la construcción naval, pero los alicientes e instituciones estaban disponibles, lo que explica que Petty se decidiese a construir un diseño revolucionario de barco. Aunque la ciencia no estuviese madura, la administración de la Armada, interesada en estandarizar y racionalizar la construcción de la flota, sí lo estaba. Ella fue el motor del desarrollo de la arquitectura naval (14), tarea donde destacaron administradores eficientes como Samuel Pepys, miembro del Consejo y luego secretario del Almirantazgo, e ingenieros navales como Anthony Deane, «el mejor carpintero de toda Inglaterra» según los franceses, discípulo de Christopher Pett y uno de los numerosos miembros de esta familia de constructores de barcos. La competencia de estos constructores no iba mucho más allá de estimar el tonelaje —aunque entonces esto era no poco—. La línea de flotación y el desplazamiento con diversas cargas para que los portillos de los cañones quedasen siempre a cierta altura en el francobordo no se predecían; únicamente se calculaba el lastre a usar una vez botados (15). Lo usual era construir directamente en astillero sin disponer de planos, utilizando modelos a escala. Cuando en 1667 los holandeses subieron por el Medway hasta los astilleros de Chatham, quemando una docena de barcos y llevándose el buque insignia, el HMS *Royal Charles*, el maestro y comisario del astillero, Peter Pett, fue procesado por haber puesto a resguardo sus modelos y no los barcos mismos. Pero Pett se defendió diciendo que los modelos eran más valiosos, porque con ellos (y no con dibujos) y solo con ellos se podían construir nuevos barcos. Este fue el contexto en el que Petty inició sus experimentos a escala sobre las formas óptimas del casco, y sus diseños novedosos de barcos de características predichas nunca antes probadas.

Experimentos en tanques

Aunque William Froude pasa por ser el primero que, desde 1861, experimentó en tanque de pruebas sobre la forma más eficiente de los cascos (16), doscientos años antes Petty usó ya un tanque para este propósito. En la primera mitad de los años sesenta redactó diversos escritos sobre construcción naval en los que describe sus experimentos en canales (17). Para mover

---

(14) Esa es la tesis de FERREIRO, p. 25: «El uso sistemático de la teoría del barco sólo tenía sentido en el seno de la organización burocrática de la construcción naval que incluía un fuerte control central del diseño y de la formación profesional que permitiera a los constructores hacer los cálculos».

(15) *Ibidem*, p. 197.

(16) El «número de Froude», definido en 1868 como la razón entre la velocidad en nudos y la raíz cuadrada de la eslora de flotación en pies (hoy día se incluye la gravedad multiplicando a la eslora para hacerlo adimensional), permitía extrapolar de los modelos a escala a los cascos grandes. Para los experimentos en el siglo XVIII sobre resistencia de sólidos cualesquiera en tanques, véase el cap. IV de Simón Calero (1996).

(17) LANSDOWNE (1931), pp. 3, 15 y ss., y la carta a John Werden del 29 de enero de 1684 (*Ibidem*, 122), donde habla de la «muleta» y de sus experimentos en canales con poleas y pesos. Sobre sus tratados, véase *Samuel Pepys's Naval Minutes*, pp. 127, 149; FITZMAURICE, p. 318.

los modelos y las diversas piezas de madera usaba una cuerda que pasaba por una polea, de la que colgaba un peso que hacía descender en agua a fin de que alcanzase enseguida una velocidad final uniforme. Con ello esperaba convertir el arte práctico de la construcción naval en una ciencia. En una carta al rey de dedicatoria de sus tratados, tras el interés mostrado por este en la audiencia de 1661 (18), expresaba su confianza en hallar los principios de la construcción naval y de la navegación según los diversos usos de los barcos. Obviamente, el plan era prematuro y nunca llegó a publicar nada al respecto, aunque planteó la necesidad de combinar la aplicación de teoremas de la mecánica, en la línea de Galileo, con la experimentación de modelos y el estudio de cómo transferir los resultados de estos a los barcos reales: «How to prevent being deceived by experimets in Small upon practise in Great, & how certainly to receive here light from the smallest Models of the strength & power of the greatest Engines &c» (19). En cualquier caso, para resolver problemas, Petty recurría a experimentos con modelos. Según cuenta Samuel Pepys, a pesar de la pretendida maestría naval inglesa, no se sabía a ciencia cierta si al virar giraba la proa o lo hacía la popa, o cuál era la forma óptima del casco, con Henry Sheeres prefiriendo la popa afilada y Anthony Deane y William Petty la roma, «proving the same very far by a sudden experiment unaccurately made in a pond at Sir William Petty's house», señalando que esa forma de la popa no está orientada a la velocidad, sino a enviar agua con rapidez a la pala (20).

Desde el 19 de diciembre de 1660, la Royal Society, fundada tres semanas antes por una docena de aficionados, entre ellos lord Brouncker, Robert Boyle, Christopher Wren y William Petty, consideró a este un experto en construcción naval y lo invitó a exponer su teoría. Durante el primer año de existencia de la Sociedad, Petty presentó diversas comunicaciones sobre el arte naval, si bien lord Brouncker, fundador y primer presidente, estimaba que estos estudios debían ser materia reservada (21). Así pues, Petty era tenido entonces por el mayor teórico en cuestiones navales.

---

(18) LANSDOWNE (1931), pp. 4-6. Las noticias de proyectos de tratado de Petty hacia mediados de los años sesenta incluyen títulos como *Naval Experiments and Discourses*, *De motu maris et ventorum*, *De missilibus per acquam et aerem*, *Naviles geminae*, *Rationarium nauticum*, *Anatomia navalis* y *On the Building of Ships.* En 1685 leyó en la Royal Society *What a complete Tratise of Navigation should contain* y escribió el *Scheme of Naval Philosophy*, el único escrito publicado por Thomas Hale, tras la muerte del autor, como apéndice a su 1991. *Ibidem*, p. 3.

(19) *Ibidem*, p. 8. Pueden verse algunos de los experimentos propuestos en las páginas 13-24.

(20) *Samuel Pepys's Naval Minutes*, p. 204.

(21) BIRCH I, pp. 7, 8, 45, 55-56, 66. Según Aubrey, en *Bodleian Letters* II, p. 490 (cit. en FITZMAURICE, p. 109), Brouncker se llevó el manuscrito del tratado de construcción naval de Petty y lo retuvo hasta 1682 porque era «un secreto de Estado demasiado grande para que lo ojeara la gente».

El *Simon and Jude*

El primero de los cuatro doble-cascos grandes diseñados por Petty se botó en Dublín el 28 de octubre de 1662. Debería haberse llamado *Invention*, pero como el día de la botadura era san Simón y san Judas y el barco constaba de dos cilindros gemelos, un mirón lo llamó *Simon and Jude*. Petty consideraba que el cilindro era la forma más apta para deslizarse por el agua, como una flecha por el aire; pero, dada la tendencia de un cilindro a escorar, se le ocurrió unir dos a cierta distancia el uno del otro. Así explica el origen de su idea, señalando además que previamente había pergeñado algunos modelos, uno de los cuales era lo bastante grande para llevar tres tripulantes (22). En cualquier caso, el *Simon and Jude* era pequeño y ligero, pues carecía de cabina, ablandaba cuando sus seis tripulantes iban a popa y se tornaba ardiente cuando pasaban a proa, sin que escorase sensiblemente cuando se colocaban a babor o estribor (23).

El barco constaba, pues, de dos cilindros huecos de 60cm de diámetro y seis metros de altura, con una separación mutua de más de 1,3m, cilindros sobre los que se montaba una plataforma de 6 x 2,8m que sobresalía algo de aquellos, a los que se unía mediante unos puntales. El diseño no era definitivo y se preveía introducir modificaciones según las pruebas en el agua. Primero se construyeron unas proas para los cilindros de 1,67m. Eran de solape liso y sin tajamar (lo que provocó la hilaridad de constructores y marinos). Llevaba una pala entre ambos cilindros, aunque más adelante se añadieron piezas de popa de 1,47m, con una pala en cada cilindro que, con las proas, daba al conjunto una eslora de unos 9,14m y una velocidad de casco en torno a los 7,3 nudos (24). Desplazaba 1,75 toneladas, con seis tripulantes calaba solo 25,4cm y llevaba un mástil de seis metros con una vela de estay y una cangreja ancha de 3,7m de gratil y unos 17m^2. Más adelante se aumentó el palo hasta los 8,5m y las velas proporcionalmente, pasando en los tres meses siguientes de 55,7 m^2 a 67 y 83 (25).

Las pruebas en el agua fueron positivas (26). El día de la botadura navegó una milla hasta la boca de la ría con poco viento y muy poco trapo, comprobando que viraba, ceñía unos 41º15' sin escorar y respondía bien a la caña. Con viento moderado alcanzaba los siete nudos. Uno de los cilindros hacía agua, aunque sin mucho efecto, y una vez reparado, añadidas las colas y mejorado el

---

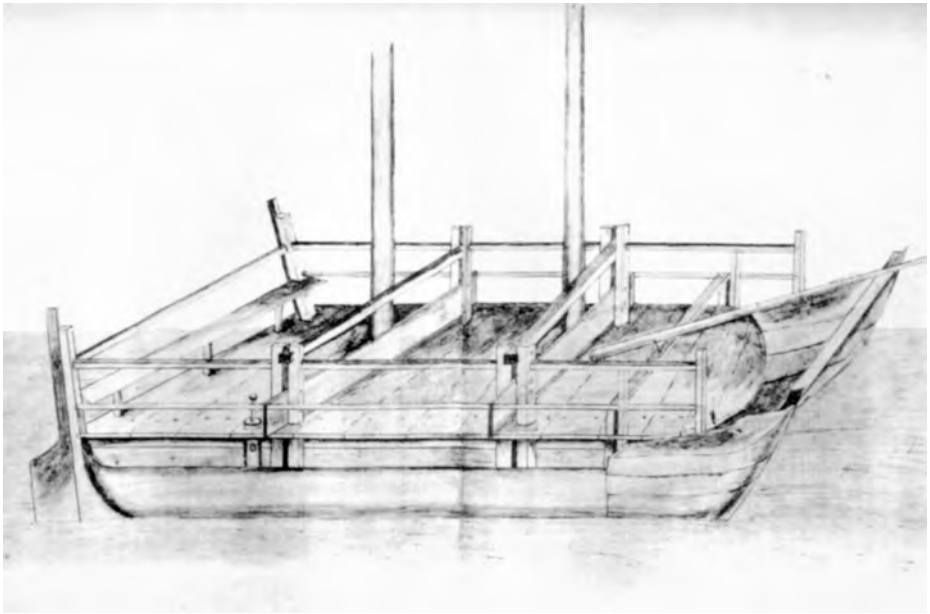
(22) Carta de Petty a lord Brouncker del 29 de octubre de 1662, leída en la Royal Society la semana siguiente, el 12 de noviembre. BIRCH I, p. 125; LANSDOWNE (1931), pp. 28-32.

(23) LANSDOWNE (1931), p. 31. El 28 de abril de 1991 se botó una réplica en Ringsend, Dublín, según planos de Rowland Paxton que seguían las indagaciones de Hal Sisk, quien salió a la caña en el *Traditional Boat Rally*.

(24) Carta de Petty a Brouncker del 15 de noviembre de 1662, leída en la Royal Society diez días después. BIRCH I, p.131; LANSDOWNE (1931), p. 33. Las colas suprimían la rémora, la cual hacía que el agua saliera haciendo ruido como en la acequia de un molino.

(25) BIRCH I, p. 192.

(26) LANSDOWNE (1931), pp. 30-31.



Simon and Jude. Dibujo del libro de registro de la Royal Society.

ropero, esperaba salir a la mar con 40 tripulantes, siendo su diseño tan sencillo como para poder computar y predecir su rendimiento. Termina su relación con una observación fatal, pues señala que había en la bahía de Dublín unos holandeses tomando notas y mediciones, y eso pocos años antes de la segunda guerra anglo-holandesa, en la que la flota británica sería destruida.

El primero de noviembre cuenta a su amigo el demógrafo John Graunt que ha salido con el barco tres veces, la última con mal tiempo, no cediendo ante un barco holandés con orzas laterales, comprobándose que ciñe bien y que la estructura soporta el oleaje (el mayor temor expresado en contra de sus barcos), pero termina con otra observación fatal, según la cual su invención revolucionará los asuntos de la mar al no necesitar abrigos profundos (de los que disponían los ingleses, pero no los holandeses), pues «un buque de guerra de 500 hombres no precisa más de 1,4 m de agua». (27)

Quince días más tarde escribía a Brouncker (28) que, tras añadir las colas y un palo de 8,53m y 16,5cm de diámetro, salieron el día 13 con mucho viento,

(27) Carta del 1 de noviembre de 1662, leída en la Royal Society, Birch I, 131; Lansdowne (1931), 32. El 18 de noviembre Brouncker le escribe señalando que si lo que dice a Graunt es cierto, eso «elimina la ventaja que tenemos con nuestros puertos sobre otras naciones (en especial la holandesa) y [hay que considerar] si es o no deseable proseguir con ello».

(28) Carta del 15 de noviembre, leída en la Royal Society el día 26. BIRCH I, p. 131; LANSDOWNE (1931), p. 33.

navegando al largo y de ceñida mejor que ningún otro barco al decir de los mirones que siempre abundan. Al cruzar la marea con viento duro, el cilindro de barlovento se hundió quedando a flor de agua, lo que es poca escora teniendo en cuenta que el palo se dobló hasta casi romperse; pero en el otro bordo subió el viento y se rompió la verga, con lo que hubieron de volver únicamente con la vela de estay y abatiendo. Termina planeando poner una vela cuadra fácil de rizar tres metros adelante y atrás, para equilibrar a las otras o poder navegar sin ellas, y pidiendo que la Royal Society nombre una comisión para examinar independientemente los hechos (29).

En diciembre, la Sociedad nombró una comisión de cinco miembros (John Clotworthy, primer vizconde Massereene, que había puesto dinero en la construcción; Anthony Morgan, Peter Pett, Robert Southwell y el propio Petty) para que discutiesen el asunto con 14 expertos navales independientes (30). Mientras tanto, Petty siguió haciendo pruebas e introduciendo mejoras en el barco. Por ejemplo, el 16 de diciembre soplaba un temporal con mar gruesa rompiendo y, en competición con otro barco al que sobrepasaba en velocidad (calcula que llegaron a hacer 20 nudos), observó que abatía demasiado, supuestamente por el efecto del viento sobre la obra muerta. Para remediarlo añadió a los cilindros dos quillas falsas que solucionaron el problema (al precio de calar unos 14cm más), como se pudo comprobar dos días más tarde, cuando superó a otros dos barcos que iban a todo trapo, ganándoles barlovento por mayor velocidad y ceñida. A la vuelta, a un largo con solo la mayor, de 25,25m^2, hacía 12 nudos contra una fuerte corriente, por lo que sin ella y con más trapo habría alcanzado los 20 nudos mencionados (31).

Mientras tanto, y a pesar de las felicitaciones, la Royal Society retrasaba su veredicto, a la par que el presidente, lord Brouncker, desconfiaba del diseño de Petty, favoreciendo su esquema de un monocasco de fondo plano. Finalmente el comité se reunió en casa de Petty el 3 de enero de 1663, y el informe se emitió y fue enviado a Brouncker el 5 de enero, para ser leído en la reunión del 28 del mismo mes (32).

Nullius in verba

Los miembros de la Royal Society pretendían basarse en hechos y experimentos, no en palabras, adoptando como consigna el verso de Horacio «*Nullius* addictus jurare in *verba* magistri» (*Epístolas* I, 14), en el sentido de no confiar en las palabras de nadie. Sin embargo, frecuentemente se confor-

(29) Pueden verse otras pruebas y modificaciones menores en las cartas del 29 de noviembre y 3 de diciembre. LANSDOWNE (1931), pp. 35, 37.

(30) Carta de Robert Moray a Petty del 16 de diciembre de 1662. Cit. en MCCORMICK, p. 151.

(31) Carta de Petty a Graunt del 18 de diciembre de 1662. LANSDOWNE (1931), pp. 39-43.

(32) BIRCH I, 183-193; LANSDOWNE (1931), pp. 49-53.

maban con palabras. El informe firmado por Massereene es un conjunto de objeciones teóricas y no una descripción de las pruebas realizadas con el barco. Aunque se reconoce que navega bien, se exponen diversas «objeciones conjeturales» que reflejan la desconfianza hacia un diseño novedoso y desconocido, como que los cilindros se pudieran separar por la mar de proa, ya que las cabezas forman un embudo; que los tripulantes fuesen barridos por las olas de la plataforma; que las olas la golpeasen por debajo; que el tamaño excesivo del palo tumbase un barco con tan poco calado, y otras similares. A ello respondió Petty señalando que la mar levanta los cilindros y no presiona lateralmente separándolos ni la ola golpea por abajo, pues siendo el francobordo de 76cm y la separación de cilindros de 137cm, no hay olas tan cortas y altas que puedan dañar la estructura. En general, una estructura pesada sufre más que una cáscara de huevo, que sube con la mar sin resistencia. En cuanto al palo, la gran manga permite una considerable separación de obenques y los balances son lentos, como en las oscilaciones de los péndulos largos. En cuanto a que todo el espacio de la plataforma esté ocupado por el aparejo, ello se debe a que este es un modelo de pruebas, pero se puede hacer más espacioso. La ventaja tanto del catamarán de Petty como de los actuales es la estabilidad de su gran manga, que tolera mucho trapo, y su reducida obra viva y resistencia, lo que permite correr más, así como su escaso calado y amplitud potencial de la cabina.

Pero donde Petty se siente seguro es en las pruebas reales en la mar. En treinta salidas tanto dentro como fuera de la barra de la ría de Dublín, algunas con mar muy gruesa e incluso con temporal, no se rompió madera alguna de la estructura, no se salió ninguna espiga, no se escupió la estopa, no se agrietó el galipote y ningún marinero se mojó. Si se añadieron abrazaderas de hierro a los cilindros fue más por tranquilizar a las familias de los marineros que porque fuese necesario. A ello se añaden experimentos hechos con modelos a escala, que avanzan mejor que los monocascos hechos con el mismo material y soportan más trapo, abatiendo menos. Podría añadir el testimonio de otros caballeros presentes sobre cómo en sus salidas superó en maniobrabilidad y rapidez a otros barcos con temporal, mar gruesa y la marea cruzada; pero se ha decidido que lo mejor es hacer una regata patrocinada por la Royal Society, para la que se ha confeccionado un gallardete de seda con un arpa dorada coronada de laurel y la leyenda «Premio de la Sociedad Real al más veloz». Esta prueba estaría muy de acuerdo con la consigna de la Sociedad de fiarse más de los hechos que de las palabras.

La regata se celebró el 12 de enero de 1663 con el triunfo del barco de Petty (33). Solo se atrevieron a competir con él tres monocascos: la embarcación del rey, el bote del barco de guerra del capitán Darcy y un yate negro de Kinsale. Al decir de Petty, solo el suyo podía navegar bien en portantes y en ceñida (a favor del viento y contra él), ya que los monocascos, bien se construían con poco fondo, con lo que iban bien en portantes pero no ceñían, bien

(33) Véase el informe de Massereene el día 14. BIRCH I, pp. 189-192; LANSDOWNE (1931), 53-59.

con quilla profunda, con lo que se agarraban en ceñida pero iban mal en popa. El bote de Darcy, por ejemplo llevaba a bordo un par de barriles, para llenarlos de agua y conseguir lastre a la hora de ceñir. La carrera consistía en bajar un par de millas desde el puerto, usar como boya de sotavento un barco anclado y volver ciñendo. Era pleamar y soplaba un viento muy duro y racheado. Dada la señal, la embarcación real y el yate negro se adelantaron, pero enseguida se vieron superados por el barco de Petty, que montó la boya con un par de cables de ventaja sobre el de Darcy, el cual, aunque iba bien en portantes, ceñía muy mal a pesar de los barriles y llegó casi dos millas detrás.

Mientras tanto, los otros dos, que no estaban construidos para ir bien en empopada, llegaron a la boya media milla detrás del de Petty, y al ver la gran ventaja que este les llevaba, viraron antes de llegar al barco anclado y se pusieron a ceñir. El yate negro iba ahora mucho mejor y se acercó al barco de Petty, cuyos tripulantes, por falta de habilidad con las velas, lo aproaron un par de veces y, en lugar de virar limpiamente, retrocedieron cerca de un cuarto de milla, hasta tocar en los bajos y romper una de las dos palas. También se les soltaba de vez en cuando la escota de mayor, por el viento racheado. Gracias a ello, el yate negro viró antes que ellos, pero sus tripulantes se confiaron y se metieron demasiado al viento, hasta el punto de que una ráfaga les lanzó la botavara por la borda y, mientras trataban de hacer otra de fortuna, fueron adelantados por los cilindros.

Por lo que atañe a la barca, no podía con el viento y, con las velas en desorden, marchaba una media milla detrás del bote de Darcy, mientras que el negro ya no podía navegar, por lo que los hombres de Petty se hicieron con el gallardete.

Robert Southwell, uno de los miembros de la comisión de la Royal Society, navegó en el *Simon and Jude* durante la regata para comprobar su rendimiento, e informó de que la estructura, por cuya solidez se temía, no había mostrado la menor debilidad y que las olas, grandes y fuertes, la levantaban suavemente, sin violencia. El mayor inconveniente observado era la resistencia al viento de la estructura, aunque Petty señalaba que en los modelos mayores sería proporcionalmente menor. Viraba bien, sin caer, y ceñía menos de cinco puntos (56º 25') —según algunos, mucho menos—. Animado por ello, Petty ofreció regatear con cualquiera del doble de tonelaje hasta Holyhead, en Gales.

La Royal Society no mostró reacción alguna ante este informe de su comisión. El 4 y 11 de febrero Southwell escribía al secretario, Henry Oldenburg, (34) que entretanto Petty había ensanchado el barco, que desplazaba ahora 2,26 m^3 —lo que le permitía llevar más trapo: 55,7m^2 ciñendo, 74,3 de través y 83,6 en popas (35)—, y que había lanzado de nuevo una regata el día de la Candelaria sin que nadie osara presentarse. Convencidos a base de dinero,

---

(34) *The Correspondence of Henry Oldenburg* II, pp. 21, 23. Véase también la carta de Petty al Presidente Brouncker. LANSDOWNE (1931), pp. 59-60.

(35) Por mor de la comparación, el «catamarán» de crucero *Iroquois*, de 30 pies, lleva solo 38$m^{2,}$ y hay que ir al *Spindrift*, de 45 pies, para llegar a los 86,4m^2. BAADER, Juan: *El deporte de la vela*. Buenos Aires, 1960.

algunos marineros sacaron el yate negro, que resultó vencido con diferencia (36). Pero, por más que Petty insistiese ante el presidente en la bondad de su diseño, no recibió apoyo de la institución y empezó a desanimarse.

Ya Southwell había señalado que Petty luchaba contra las olas en el mar y contra el vulgo en tierra. Buscaba ahora el apoyo del monarca a través del cortesano de la Royal Society Robert Moray (37), lamentando las noticias de Graunt acerca de que el rey estuviese en contra de su nuevo diseño porque perjudicaba a la nación. Si así fuese (protesta), tras vencer a cuantas naves se enfrenten a la suya, la quemaría públicamente junto con todos sus escritos: *De motu Ventoirum et Maris, De missilibus per Acquam, aerem et Utrumque medioum, De navium varietate, usu et cura, et De navi volante*, este último sobre su multicasco. La oposición del presidente Brouncker se debía a su idea de construir barcos ligeros de fondo plano y mucha manga (38). Petty, no obstante, señala que ha construido uno de 3,65m de eslora, 1,98m de manga y 30,4cm de calado con quillas laterales, un mástil de 7m y aparejo de bermuda a tope de palo que, aunque va bien en mar tendida, anda mal con algo de ola (39). Graunt señala asimismo que su majestad objeta que bastaría un disparo en un cilindro para arruinar el barco, a lo que responde que ni cien lo hundirían y que está dispuesto a ir hasta España sin llevar bomba de achique, pues con él los riesgos son menores que con los barcos ordinarios. Y termina quejándose de que el rey favorezca otros diseños mientras que sus esfuerzos no merecen más que burlas y desprecio.

Mes y pico más tarde, el 4 de abril de 1663 (40), Moray le responde aclarando la postura del rey. No es que el monarca desee que las cosas le salgan mal, sino que, al ver lo bien que navegaba y lo poco que calaba su barco, comentó que «lamentaría que funcionase en grande, porque entonces los holandeses tendrían sobre nosotros la ventaja que tenemos sobre ellos, pues tal y como se construyen ahora los barcos, no los pueden tener tan buenos como los nuestros que calan más de lo que permiten sus puertos» (41),

---

(36) Petty a Brouncker en febrero de 1663. LANSDOWNE (1931), p. 60.

(37) Carta del 25 de febrero de 1663. *Ibidem*, p. 61.

(38) Véase la carta de Southwell a Oldenburg, *The Correspondence* II, pp. 48-49, 56; LANSDOWNE (1931), pp. 69, 71. El 17 de junio del 63 Southwell comunicaba a Oldenburg las críticas de Petty al barco de Brouncker, como que abate en ceñida y que no soporta mucha vela en portantes. *The Correspondence* II, pp. 72-74.

(39) Petty a Moray, 25 de febrero de 1663. LANSDOWN (1931), p. 61.

(40) LANSDOWNE (1931), pp. 65-67. Véase asimismo el memorándum sobre ventajas e inconvenientes de este invento. Entre estos se menciona que los franceses podrían tener una flota en los mares británicos y desembarcar muchos hombres por la noche en las costas, ahora inaccesibles (*ibidem*, p. 84), arruinado las barreras que protegían a Inglaterra, «This precious stone set in the silver sea/Which serves it in the office of a wall/Or as a moat defensive to a house». SHAKESPEARE, *Ricardo II*, 2, 1.

(41) Los holandeses usaban barcazas de fondo plano, adecuadas para las costas bajas pero que, a pesar de llevar orzas laterales, no aguantaban bien el viento. COTTERILL Y LITTLE, p. 194. De ahí que un «catamarán» de poco calado y buen comportamiento contra el viento beneficiase más a los holandeses que a los ingleses, cuyos barcos, de más calado, disponían de puertos profundos.

añadiendo que no creía que los multicascos grandes se comportaran tan bien como este modelo pequeño. Además, no le ha oído decir que vaya a construir barcos de 70 o 100 cañones, ni siquiera de 30 o 40, que mejoren a las fragatas. Por tanto, no merece la pena discutir más el asunto, a menos que pueda fabricarlos en grande, y no debería quemar sus tratados. Con la oposición del rey y de Brouncker, la Royal Society guardó silencio. Southwell cuenta al secretario Oldenburg (42) que Petty está molesto y trata de sonsacarle acerca de lo que pasa entre bastidores, mostrando irritación por el hecho de que ellos, desde Irlanda, hayan sido tan claros explicando sus experimentos y diseños, mientras que la Sociedad sea opaca, no diga nada ni dé razones, pareciendo propiciar a espaldas de Petty el plan de Brouncker de un barco de fondo plano. Finalmente, la Sociedad cerró toda discusión de manera autoritaria en la reunión del Consejo de 27 de mayo. Tras la lectura de la anterior carta de Southwell a Oldenburg del día 16 sobre la espera del comité por el veredicto de la Sociedad, «se ordenó que el secretario haga saber al comité que las cuestiones relativas a la de navegación, siendo asunto de estado, no es adecuado que las trate la sociedad» (43).

Habiendo perdido buena parte de sus bienes, Petty estaba desanimado pero no vencido, dispuesto a asumir el reto de fabricar un multicasco mayor, equipado con cañones.

El *Invention II*

Desde abril, maliciándose ya la enemiga de Brouncker y de la corte, Petty planeaba un nuevo barco más serio, construido a medias con Massereene, que lo quería para el lago Neagh, de su propiedad (44). El nuevo «catamarán», botado a principios de junio, era ya un barco grande de 30 toneladas (frente a las 1,75 del *Simon and Jude*) y dos puentes con cabinas, capaz de alojar a una treintena de tripulantes con mucha mayor comodidad que un monocasco del mismo desplazamiento, y de portar 10 cañones de cinco toneladas (45). Los patines ya no eran cilindros, sino cascos de tingladillo largos y estrechos de manga constante. Llevaba palo y verga con una vela doble y aparejo fácil de manejar, siendo capaz de navegar en ceñida una vez y media más rápido que otros barcos y el doble en portantes, con lo que podía perseguir o huir fácilmente a conveniencia,

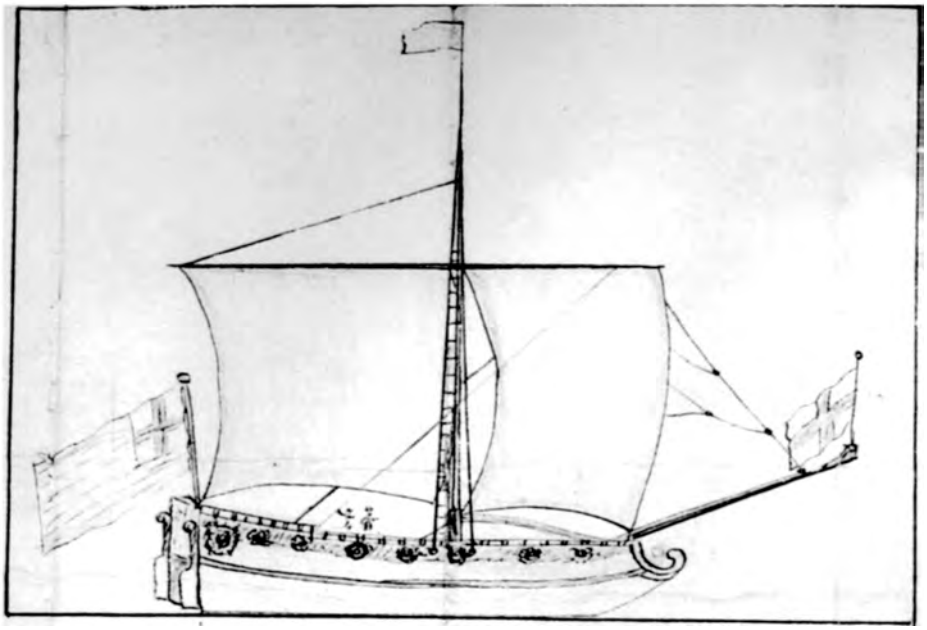
---

(42) Véanse las cartas del 26 de abril y 16 de mayo de 1663. *The Correspondence* II, pp. 49, 56-57.

(43) Birch I, 249; véase asimismo la carta del secretario Oldenburg a Southwell del 27 de mayo en *The Correspondence* II, p. 58. Anteriormente, la Sociedad lo había animado en sus pruebas.. Birch I, pp. 131, 192.

(44) Lansdowne (1931), pp. 69, 75 y ss. El barco resultó demasiado grande para el lago, pues Petty lo diseñó para convencer al rey, y eso provocó problemas económicos entre ellos; cf. Cartas de Southwell a Oldenburg del 11 de julio y del 13 de octubre de 1663. *The Correspondence* II, pp. 80, 120; Lansdowne (1931), pp. 94, 97.

(45) Véase la entrada del *Diario* de Samuel Pepys del 31 de julio de 1663.



El *Invention II.*

y entrar en aguas someras, vetadas a los monocascos. Además, su escaso francobordo lo hacía menos accesible a la artillería enemiga.

El primer diseño era un barco ligero que había respondido aceptablemente en aguas protegidas. Este es ya un barco de guerra apto para navegar en mar abierta. Se botó y probó, sin estar acabado, el 17 de junio de 1663, y a principios de julio ya se hallaba terminado. Para admiración de todos, ceñía bien sin escorar apenas, calando muy poco, aunque los contrarios no dejaban de decir que se desarmaría y que no navegaría con mar gruesa. Para probar lo contrario apostó 50 libras contra cualquiera en una regata el día 20 siguiente entre Dublín y Holyhead, en Gales, cualesquiera que fuesen las condiciones de viento. Antes de hablar de los aspectos políticos del invento e ir con el barco a Portsmouth para enseñarlo al rey, deseaba mostrar sus ventajas marineras, esperando tan solo que el monarca suspendiese el juicio y no se riese antes de ver las pruebas (46).

El *Invention II* navegó hasta Holyhead (a unas 60 millas) contra viento y marea, provocando la admiración de los marineros al ver lo bien que maniobraba en ese estrecho puerto entre rocas y barcos. El día 22 volvió a Dublín,

(46) Petty a Moray del 8 de julio (leída en parte el miércoles 16 en la sesión de la Royal Society. BIRCH I, p. 279; LANSDOWNE (1931), p. 76; Southwell a Oldenburg, *The Correspondence* II, p. 80; LANSDOWNE (1931), 78. El día 18, Robert Hooke informaba a Robert Boyle de la apuesta. *Correspondence of Robert Boyle* II, p. 103.

tomando la salida a la vez que el paquebote *Offrey*, un queche rápido ciñendo, el más rápido de los tres paquebotes en servicio, con una apuesta de 50 libras. Al filo de la medianoche, Petty le escribía a Graunt que su barco había acabado el primero sin el menor daño, con un «viento extremo» del oeste, perdiendo de vista al paquebote a sotavento en menos de una guardia (cuatro horas). «Llegó a las 5 de esta tarde, son ahora las 11 y aún no se sabe nada del paquebote, aunque salieron al mismo tiempo». Añadía una posdata para anunciar que el paquebote no llegó hasta pasadas las ocho de la mañana siguiente, dieciséis horas más tarde. Sus tripulantes no creían que hubiera llegado ya el barco de Petty hasta que lo vieron en el puerto, pensando que se había perdido. Por tanto, no cabe duda de que el barco era marinero y podía soportar viento duro, como había demostrado en la barra una quincena antes contra un barco holandés, al que tumbó varias veces mientras que el de Petty no escoraba más de medio pie (47). «I only affirm —escribía Petty a Graunt— that the perfection of sayling lies in my principle, finde it out who can» (48).

Exultante, Petty escribe a Robert Moray, confiando en que ahora el rey distinga quién tenía razón, y se muestra dispuesto a ir a Portsmouth a regatear contra los yates regios o contra quien se atreva a hacerlo en mar abierto, e incluso a competir a remo (49). También eleva a la Corona la propuesta de construirle por 2.000 libras un «catamarán» correo que vaya y vuelva de Dublín a Holyhead en no más de treinta horas (a una media de cuatro nudos), sean cuales fueren las condiciones meteorológicas, así como «catamaranes» de guerra con capacidad para 200 hombres, vituallas para tres meses y tantos cañones de ordenanza como los navíos normales. También propone construir otros treinta de diverso tamaño en un plazo de siete años, para tener ocasión de ir perfeccionándolos (50). La respuesta le llegó el 15 de agosto a través de Graunt, quien le señalaba que el rey podría acercarse a Portsmouth a finales de mes, pero que su propuesta no había sido aceptada, ya que un paquebote cuesta diez veces menos de lo presupuestado, y los barcos de guerra llevan vituallas para seis meses. Además, contratar 30 barcos en siete años es mala cosa, pues entretanto los holandeses pueden construir quinientos, razón por la cual había expresado el deseo de que el proyecto de Petty no prosperara (51).

---

(47) Carta de Petty a Graunt del 22 de julio. LANSDOWNE (1931), p. 79; BIRCH I, p. 287. Véase la noticia publicada en el periódico *Dublin Mercury* y en los londinenses *The Kingdom's Intelligencer* y *Mercurius Publicus*. LANSDOWNE (1931), pp. 80-82.

(48) Citado por Pepys el 31 de julio de 1663. *Diary* III, p. 218. Véanse diversas reacciones al éxito de la regata, del entusiasmo al escepticismo, en MCCORMICK, p. 155.

(49) Carta del 31 de julio. LANSDOWNE (1931), pp. 82-83.

(50) *Ibidem*, pp. 85-86.

(51) *Ibidem*, p. 88. Durante la segunda guerra anglo-holandesa (1665-67), los astilleros holandeses construyeron siete barcos por cada uno de los ingleses. El comentario real afligió a Petty y lo desanimó a ir a Portsmouth. Además, la tripulación creía que el rey había otorgado 800 libras para seguros de vida en caso de naufragio, y le pedía dinero; carta a Moray del 26 de agosto. Según le escribe Moray el 14 de septiembre, el rey espera ir a ver el barco cuando llegue, pero entretanto, durante una tormenta, un marinero soltó el ancla del *Invention* y lo encalló, con lo que las reparaciones se prolongaron un mes más. LANSDOWNE (1931), pp. 90-91; BIRCH I, p. 312.

Finalmente, el 13 de octubre, tras una fiesta en Ringsend (Dublín) donde corrió mucha cerveza y se pronunciarion abundantes discursos, el *Invention II* zarpó hacia Londres con nueve marineros, tras rechazar tres intentos de Masserene y los alguaciles de confiscar el barco. Partieron dispuestos a soportar las burlas de cortesanos, poetas, carpinteros y marineros de la capital. Como escribe Pepys el 30 de diciembre, Petty, Graunt y él convenían en que el barco era un gran invento, pero los bardos londinenses hacían befa de él (52). El rey no fue a Portsmouth dado lo frío de la estación, pues el barco navegó a Dover el 11 de enero de 1664, y diez días más tarde Pepys lo visitó en Deptford (Londres), señalando que tenía «un aspecto extraño, aunque no tanto como se dice, pues opino que no habría hablado tanto de él si no fuese mejor que otros barcos» y que las burlas de que es objeto proceden de quienes no saben nada de él, por lo que Petty se encuentra desanimado. El 27 de enero, según escribe Pepys en su diario, cenó con el comisario de la Armada Peter Pett, quien le desveló las desastrosas consecuencias de la puesta en práctica del invento de Petty, pues pondría en peligro el dominio inglés de los mares y su comercio. En efecto, esos barcos no cargan mucho, por lo que no son útiles para transporte de mercancías pero, al ser muy veloces, su adopción por los turcos y otros pondría a los cargueros ingleses en sus manos. Para acabarlo de arreglar, según cuenta Pepys, el 1 de febrero de 1664 fue a White Hall, donde se encontró en la cámara del duque de York con su hermano el rey y con Petty: «Llegó el rey y paso una o dos horas riéndose de Sir Petty que estaba allí por su barco, así como del Gresham College [la Royal Society] en general; con lo que por lo que pude ver, el pobre Petty se hallaba perdido, aunque argüía discretamente y soportaba las irracionales locuras de las objeciones del rey y otros presentes con gran discreción, y ofrecía aceptar apuestas contra los mejores barcos del rey, pero el rey no aceptaba y le tapaba la boca sólo con palabras».

Se ignora qué fue de este barco. John Aubrey dice en la biografía de Petty de sus *Brief Lives* (escritas entre 1669-1696) que se hundió en una tormenta del Mar de Irlanda, pero es dudoso que en tal caso no hubiese más comentarios (53). En cualquier caso, la reacción de Petty a las críticas y befas fue huir hacia adelante y montar un sindicato para construir otro barco realmente grande para 200 hombres (50 de la tripulación) y 50 cañones. No obtuvo dinero real, pero sí cierta condescendencia.

---

(52) Southwell a Oldenburg el 13 de octubre, *The Correspondence* II, 118-120. Véase el poema satírico anónimo de 360 versos *In Laudem Navis Geminae E Portu Dublinij ad Regem Carolum II*^{dum} *Missae* (Loa a la nave gemela enviada al rey Carlos II desde el puerto de Dublín), en Andrew Carpenter (2003), 399-401. Todavía en 1707 Jonathan Swift en «On the Union» comparaba la unión de los parlamentos de Escocia e Inglaterra a un doble casco que no se puede gobernar.

(53) Es la única fuente de esa noticia y, además, no sabe exactamente en qué año ocurrió (escribe, obviamente, tras la muerte de Petty, en 1687, unos treinta años después de los hechos). Tampoco sabe mucho de un «catamarán» de la isla de Wight que, según ha oído decir, navega bien.

The Experiment

El 27 de octubre de 1664 Oldenburg escribía a Boyle (54) sobre el progreso de la construcción del nuevo multicasco en Redriffe (Rotherhithe, Londres). Tenía 24,4m de eslora en la quilla y 9,75m de manga, con un espacio de algo menos de 4,3m entre patines, que eran ahora dos medios cascos, de unos 2,75m de manga cada uno, con la parte interna recta. Petty apostaba con Moray que, según sus cálculos, no calaría en lastre más de dos metros, pero al botarlo se vio que calaba 2,28m y 3,35m a plena carga (55). Los cascos estaban unidos por «maderos enormes» (56), quizá por los reiterados y poco justificados temores de que los cascos se separasen con la mucha mar entrando por el embudo de las proas.

Se botó el 22 de diciembre en presencia del rey, de su hermano el duque de York y de Evelyn y Pepys entre otros, quienes dejaron constancia de ello en sus diarios. Pepys cree que se llamaba *Twilight* y Evelyn escribe que el rey lo bautizó como *The Experiment* por lo incierto del resultado, mientras que *Le Journal des Sçavans* supone que el nombre original era *Gemini*. Pepys, que estaba a punto de convertirse en *surveyor general* de la Armada en la segunda guerra anglo-holandesa (1665-1667), se subió a él el 13 de febrero de 1665, encontrándolo «muy espacioso», una característica general de los «catamaranes», y asistió a la fiesta que dio Petty y el sindicato del barco en la taberna Royal Oake cinco días más tarde para agasajar a los cortesanos Moray y Brouncker entre otros con tuétano y lomo de buey. Una semana después, el 24 de febrero, también subió a bordo John Evelyn con George Berkeley y Samuel Tuke, hombres de Estado y miembros de la Royal Society. Aunque la Corona no financió ni vio con buenos ojos el proyecto, sin duda toda la corte y la Royal Society estaban intrigadas por la invención de Petty.

Según una carta publicada en *Le Journal des Sçavans* (57), podría llevar 300 toneladas de carga en misiones comerciales, o 50 cañones, 200 infantes y vituallas para tres meses en empresas bélicas. Era además muy rápido, al poder soportar el doble o triple de trapo que un monocasco, y seguro, ya que el flujo entre los cascos entorpecía el abatimiento y le hacía responder con sensibilidad a la caña. No sufría al varar como los barcos redondos, gracias a los refuerzos en las quillas, y al ser ligero no hacía el submarino con las olas. Al no escorar ni dar balances podía disparar en medio de una tormenta y, como no necesitaba lastre, no iría al fondo si lo alcanzaba el fuego enemigo. En caso de calmas, se podría remar eficientemente desde los cascos. El único peligro que se menciona es la muy traída y jamás probada posibilidad de que

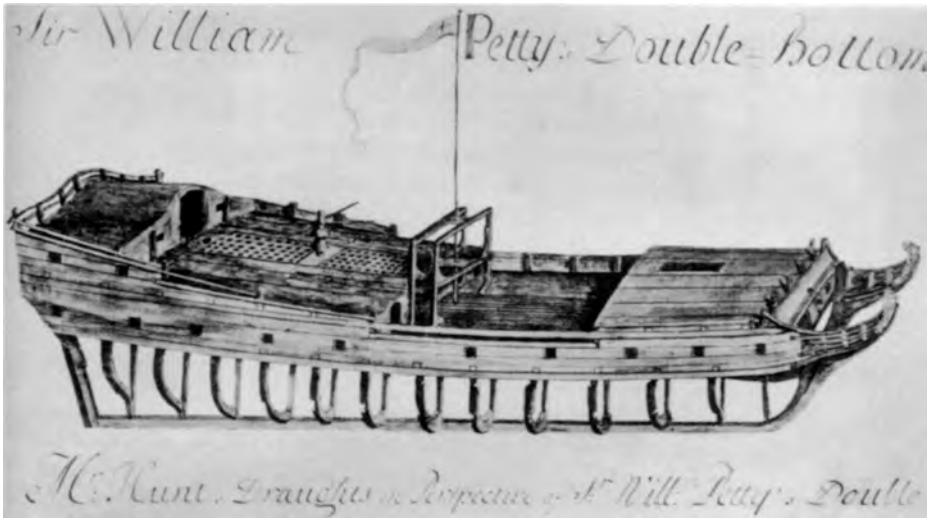
---

(54) *The Correspondence of Henry Oldenburg* II, p. 272.

(55) Los monocascos de guerra con dos o tres puentes sólidos para la artillería calaban de 5 a 7m. La fragata *St. Catherine*, botada el día antes, con 36m de eslora y 12 de manga, calaba 5,8m. *Ibidem*, p. 271.

(56) Según cuenta Evelyn en su *Diario* el 22 de marzo de 1675.

(57) Publicada el 19 de enero de 1665. HEDOUVILLE.



The Experiment.

se separasen los patines por la presión de las olas. Si todo transcurre bien, concluye, «il faudra changer beaucoup de choses dans l'architecture naualle».

A finales de abril de 1665, al comienzo de la segunda guerra con Holanda, el barco de Petty salió hacia España y Portugal a probar su carácter marinero, con apuestas cruzadas entre los aficionados acerca de su comportamiento y del efecto de su estabilidad sobre la disminución de los mareos. Según un informe (58), salió de Redriff y «hasta ahora» ha llegado 12 millas al oeste de Dover con excelente comportamiento, pues desde Redriff a Gravesend, donde el río empieza a ensancharse en el estuario, pasó a todos los barcos, cualquiera que fuese su eslora, gracias a su maniobrabilidad y estabilidad. Al pasar por los Down, un tendedero clásico entre los Foreland, una calma lo hizo tocar en los bajos sin que sufriera el menor daño en la hora y media que tardó en salir. Cuando pasó de North Foreland a los Down, ciñendo a rabiar con marea a sotavento, iba tan firme que, según los marinos experimentados, casi no hacía falta corregir el abatimiento y deriva. Fondeó ocho días en los Downs sin problema alguno con otros trece barcos, cuatro de los cuales garrearon y se fueron a la deriva con el mal tiempo, y mientras que los monocascos recibían rociones hasta en el castillo de proa, *The Experiment* solo se mojaba en el puente inferior. Levaron anclas de los Downs con otros ocho barcos y, aunque salieron los penúltimos, en poco más de una legua (tres millas) se pusieron a la cabeza antes de llegar a South Foreland y así siguieron con menos trapo que

(58) «A Relation of the Double bottomed Ship called *The Experiment* now upon her Voyage to Portugal, & of the Design thereof invented & Promoted by that eminent Virtuoso Sir Wm Petty». LANSDOWNE (1931), pp. 102-107.

los demás hasta 12 millas al oeste de Dover, donde se encuentra ahora camino del Cantábrico para probar la firmeza de su estructura y disipar el temor a la separación de los cascos que embarga a muchos.

La continuación del viaje por aguas inglesas fue asimismo feliz. Según una carta del día 6 de mayo de 1665 (59), el capitán de la fragata *Greyhound* afirma que, junto con otros barcos, acompañó al *The Experiment* hasta Lands End (a unas 300mn). Aunque el *Greyhound* era el más marinero de ellos, *The Experiment* hubo de reducir trapo para no dejarlos atrás. Aun así se iba y aunque subieron el puño de escota de sotavento de la mayor, lo seguían con dificultad. Iban en portantes, pero lo mismo ocurriría ciñendo.

Las noticias a partir de ahí son escasas (60). Llegó a Oporto tras recorrer unas 550 millas, y a finales de mes, necesitado de reparaciones por algunas vías de agua, entró en Vigo, razón por la cual con mal tiempo no iba muy bien. Pasó allí varios meses sin reparar, zarpando el 20 de octubre tras haber perdido gran parte de su tripulación, que se transfirió a la fragata *Dragon*, de manera que en lugar de 50 hombres llevaba sólo 17. Soportó una serie de temporales como los que barrieron a los holandeses de las costas inglesas sin más problemas que escupir algo de estopa, pero escaso de manos, haciendo agua y con más de 10cm de algas y mejillones en los cascos, hubo de enfrentarse a una galerna en el Cantábrico en la que se perdió. No sirvió de consuelo que no fuese el único. Según Sprat y Anthony Wood se hundieron con él otros setenta barcos. (61)

Con o sin razón, el hundimiento fue mala propaganda para un diseño que el rey no aprobaba, seguido en ello por el presidente Brouncker y toda la Royal Society. Además, en plena guerra con Holanda, y con dificultades financieras para botar nuevos barcos, las ocurrencias de un «virtuoso» no despertaban entusiasmo. Recuérdese por añadidura que la peste bubónica mataba a un quinto del medio millar de londinenses durante la segunda mitad de 1665, y que a finales del verano de 1666 Londres se incendiaba mientras los holandeses reconstruían su flota con 30 barcos pesados. Los astilleros ingleses carecían de recursos, y en febrero de 1667 la flota quedó inactiva en Chatham, en el río Medway, donde en junio la destruyeron los holandeses. No eran buenos tiempos para innovaciones navales. No obstante, todos los elementos de juicio mostraban que el barco era más amplio, estable y calaba menos que los monocascos de desplazamiento comparable, por lo que era más rápido. La oposición de rey y Brouncker, quienes estimaban que ese tipo de barco sería más útil para los rivales de Inglaterra (holandeses, franceses o turcos), no permitió ensayar y explorar sus posibilidades. Eso no solo retrasó el uso de los «catamaranes» en Occidente, sino que obstaculizó la investiga-

---

(59) De Deal desde Kent, leída en la sesión de la Royal Society del día 10. BIRCH, t. II, p. 47.

(60) Véase la carta de Petty a Moray del 18 de noviembre de 1665. LANSDOWNE (1931), p. 108.

(61) Evelyn escribe en su *Diario* diez años después, el 22 de marzo de 1675, que se hundieron diecisite, pero Sprat (1667, p. 240) escribe inmediatamente después de los hechos,

ción teórica sobre construcción naval. En efecto, la Royal Society censuró la publicación en sus *Philosophical Transactions* de los escritos de Petty (62) y, mientras la comisión de Irlanda publicaba y discutía con minuciosidad las características de los barcos y el resultado de los ensayos, la Sociedad guardaba silencio sobre sus motivaciones críticas, impidiendo desbrozar el terreno, prohibiendo incluso que *The Experiment* exhibiera sus armas en un cuarterón de la bandera (63).

El 18 de noviembre de 1665 Petty terminaba su carta a Oldenburg reiterando lo acertado de sus cálculos y diseños y manifestando su intención de intentarlo de nuevo (64). Pero, como acabamos de señalar, entre pestes, incendios y derrotas, los tiempos no era propicios para las innovaciones. Unos diez años después, durante una cena en su casa, Petty dio a Evelyn (65) pormenores de su barco y le dijo que, si el rey lo permitía, haría un «segundo *Experiment*». Lo hizo otros diez años más tarde.

El *St. Michael Archangel*

Entre 1666-1673 y 1676-1685 Petty vivió en Irlanda administrando sus propiedades, pero al volver a Londres llevó a cabo su último y desafortunado proyecto de multicasco, que enterró la idea para muchos años. Mientras que los anteriores «catamaranes» habían empezado con modelos pequeños (como el previo al *Simon and Jude*) que luego se iban modificando según la experiencia, cambiando las palas, las proas, los patines y el aparejo, pasando paulatinamente a modelos mayores, este último barco representaba un diseño

---

mientras que Wood lo hace dos o tres lustros después y confunde el *Invention II* con *The Experiment*, pero coincide con Sprat. WOOD, vol. IV, p. 216.

(62) Ya señalamos que Brouncker retuvo un manuscrito de Petty por ser «un secreto de Estado que no podía ver cualquiera». El 26 de abril de 1665 se retiró cautelarmente del tercer número de las *Philosophical Trasanctions* un artículo de Petty sobre la estructura y ventajas de su barco hasta informar al rey del contenido, y el 3 de mayo se ordenó retirar el artículo de la revista. Muy probablemente el escrito seguiría las líneas de la «Relation» conservada en los manuscritos de Petty y en los de la Royal Society, en este caso con varios cortes (LANSDOWNE [1931], pp. 102-107). El escrito expone el límite alcanzado por los monocascos que precisan lastre para soportar la superestructura de la artillería, y la necesidad de un diseño nuevo que evite el lastre y navegue bien no solo en portantes. Enumera las virtudes del doble casco (seguridad, maniobrabilidad, velocidad y uso de la artillería) e insiste en que comprender el porqué llevará a entender mejor los barcos ordinarios, cosa que no hacen muchos de los expertos en el arte (esta parte fue eliminada en el manuscrito de la Royal Society).

(63) Aun así, Sprat (1667, p. 240) incluye el invento entre los logros de la Sociedad y señala que, a pesar de «las dudas y objeciones de la mayoría de los hombres de mar, pronto las refutó con la experiencia», y que «introducirá un gran cambio en la navegación». Termina lamentando la falta de financiación pública, lo que impide amortizar los accidentes propios de los comienzos de los proyectos extraordinarios.

(64) *The Correspondence of Henry Oldenburg* II, 612. Lansdowne (1931, p. 108) cree que el destinatario era Robert Moray. En una carta al sindicato sobre las deudas pendientes, pide nuevas aportaciones para un cuarto ensayo. LANSDOWNE (1931), p. 110.

(65) *Diary*, 22 de marzo de 1675.

novedoso y nunca antes experimentado, lo que en una época en la que la teoría de la construcción naval era endeble representaba un riesgo serio.

Al nuevo barco no lo conformaban ya un par de cascos unidos, sino un único casco con un canal en la crujía, con corte en forma de oeste (66). Como cuenta William Molyneux a Aston, «ahora sus barcos no son de doble casco como el anterior (...) pues ahora los llama de casco acanalado pues su quilla está invertida y su fondo está recorrido por un amplio canal o entalladura» (67). Con el forro puesto, no se distinguía de un barco ordinario sino por el menor francobordo y la mayor manga atrás. La embarcación se botó el día de san Miguel, 29 de septiembre, de 1684, tras cuando menos año y medio de cálculos y ensayos a escala. Llevaba dos mástiles, mayor y trinquete, de 16,7 y 14,6m, tenía una eslora de 15,24m y medía 3,65m de puntal. Aunque inicialmente, según el modelo, debería tener 8,22m de manga con el canal de tres metros, a la hora de la construcción decidió hacer un transbordador de solo 3,65m y lo bastante alto para transportar caballos. La decisión resultó un desastre.

Petty se basó para este diseño en pruebas en canal con tableros cortados con diversas formas (un monocasco, un «catamarán» de manga constante y otro ahusado a proa y popa) y, sobre todo, con modelos a escala de un casco ordinario y de otros dos de casco acanalado, del mismo desplazamiento teórico (68). Según sus estimaciones, el acanalado podía llevar siete veces más trapo, si bien deseaba sacrificar algo de su velocidad para aumentar el lastre y darle más estabilidad con artillería. Los asistentes formularon diversas críticas no menos teóricas acerca de la maniobrabilidad y la posición de las palas. Sheeres no quedó convencido, mientras que Deane pensaba que esas mejoras se podían conseguir en un monocasco de manera menos extravagante y ajena a la práctica común, sin correr el riesgo de «aventurarse en tan grandes cambios todos a la vez» (69).

La construcción se inició el 30 de junio del 84 y se botó tres meses más tarde, el 22 de septiembre. El barco presentaba un asentamiento aproante

---

(66) Lo que eliminaría las críticas a la posible separación de los patines. Véase la carta de Petty a Werden el 29 de enero y 5 de febrero de 1684. LANSDOWNE (1931), pp. 123 y 126.

(67) Carta del 22 de abril de 1664, leída en la Royal Society el día 30. BIRCH, t. IV, pp. 292-294.

(68) Véase el informe de la reunión en casa de Petty en un viaje a Londres el 18 de mayo de 1683, con asistencia de Anthony Deane, el capitán Henry Sheeres, Samuel Pepys y otros. LANSDOWNE (1931), pp. 115-118.

(69) Véanse los experimentos con modelos en la mencionada «Relation» de mayo del 83, así como en la correspondencia de Petty con John Werden, secretario del duque de York, del 22 de diciembre de 1683 y del 17 y 29 de enero del 84, Lansdowne (1931), 115-128), así como la carta de W. Molyneux del 22 de abril del 84, leída en la Royal Society la semana siguiente; Birch IV, 292-4. Ya en enero de 1684 el rey dudaba de la validez de los experimentos a escala, debido a la no proporcionalidad de la resistencia de los materiales (como señalara Galileo en la Jornada I de los *Discorsi* de 1638), y estaba dispuesto a apostar en contra de Petty (LANSDOWNE [1931], p. 120). A principios de diciembre de 1684 (dos meses después de la botadura), Pepys y Deane estaban convencidos ya de que el barco no tenía arreglo y apostaron fuertes sumas contra las predicciones de Petty. FITZMAURICE, pp. 266-268; BIRCH, t. IV, pp. 347-348.

(1,27m a proa y 1,01 a popa) con el palo y sin lastre (70). Peor aún, el canal quedaba completamente sumergido y era incapaz de soportar trapo, con lo que no se pudieron hacer pruebas de navegación. Petty pidió ayuda a Anthony Deane sobre cómo «afinarlo» (71). Hubo de añadir dos falsas quillas para corregir el asentamiento, y lastrarlo para poder meter trapo (72).

Pero, tras los arreglos, las pruebas en la bahía de Dublín a mediados de diciembre resultaron tan malas que hubo que dejarlo por imposible (73). Petty escribía a Werden el 18 de diciembre que las pruebas en el agua hacían tambalear sus convicciones, sintiéndose especialmente desalentado por su blandura e incapacidad de llevar trapo a pesar del lastre, lo que atribuye a la excesiva altura y poca manga (74). William Molyneux, secretario de la Royal Society de Dublín, escribía a Francis Aston, secretario de la de Londres, el 23 de diciembre para informarle de que, en las pruebas de la semana anterior entre Ringsend y la barra, «el barco se portó tan abominablemente como si se hubiera construido adrede para frustrar en sumo grado cada uno de los rendimientos que de él se esperaban. Aunque solo izó un tercio de las velas, tan pronto como el viento las hinchó escoró tanto que corría peligro de volcar en cualquier momento, cosa que hubieran conseguido unos fuelles de herrero». Aunque pensado para ir sin lastre (para eso estaba la separación entre patines), tenía que llevar 10 toneladas de adoquines, sin que ello sirviera de mucho. Los marineros no se arriesgarían a salir de la barra ni por 1.000 libras, y ni siquiera iba bien en portantes. «No sé qué medidas tomará Sir William [Petty] para recobrar su crédito, pero estoy seguro de que no podrá caer sobre él mayor trastorno» (75). Nada podía hacer. El 30 de diciembre escribía a Deane y Pepys un largo y amargo memorándum donde exponía que sus fracasos le alegraban por ser al mismo tiempo la victoria del rey, que se había opuesto a sus diseños (76). Al cabo de un mes moría el monarca. Petty lo siguió casi tres años más tarde, cayendo los doble-cascos en el olvido.

Coda

O tal vez no. Con un pie en la tumba, en diciembre de 1687 (murió el día 16), escribía a Southwell que se había informado de un nuevo doble-casco de dos puentes, construido en Kerry, que iba muy bien: «El diablo no puede

---

(70) Carta de Molyneux desde Dublín de 25 de nov. de 1684, leída en la Royal Society el 3 de dic. BIRCH, t. IV, p. 341.

(71) Carta a Deane del 18 de octubre de 1684, quien respondió el 16 de noviembre diciendo desconoce las dimensiones de los cascos y el canal; LANSDOWNE (1931), pp.131-132, 134-135, 138.

(72) Carta de Petty a Southwell del 4 de diciembre de 1684. Ibidem, p. 136.

(73) Ibidem, p. 139.

(74) BIRCH, t. IV, pp. 351-352.

(75) LANSDOWNE (1931), 139.

(76) Ibidem, 144-150.

ahogar por mucho tiempo lo que tan ampliamente he demostrado» (77). La llama no se apagó. Un tataranieto de Petty muy aficionado a navegar (78) construyó un «catamarán» con aparejo de goleta sin lastre (por supuesto) que salió en noviembre de 1806 del muelle de Southampton con viento duro. Elisabeth Craven, que observaba desde su ventana, vio cómo al izar la mayor el barco tumbaba, despidiendo por la borda al marqués mientras los otros siete tripulantes se agarraban al costado. Afortunadamente, el marqués se aferró a la perilla del palo y aguantó una hora, hasta que los botes de la Craven llegaron en su auxilio y lo sacaron «a salvo, aunque completamente mojado», a la playa, donde «había preparado vino para refrescar al experimentalista empapado».

Sesenta años más tarde, en mayo de 1876, Nathanael Herreshoff (79) botó el *Amaryllis*, un «catamarán» de 7,5m, y el 23 de junio participó en la clase tercera (eslora entre 4,5m y 7,5m) de la Regata del Centenario de Nueva York, sin que ninguno de los otros 34 patrones protestase. La regata salía del Club de Yates en Staten Island, subía por la bahía inferior hasta la isla Coney, pasaba el estrecho de Verrazano hasta la bahía superior, montaba la luz de Robbin's Reef y volvía a la salida (unas 20 millas), para dar una vuelta más. Al principio, con poco viento, los barcos mayores (9-10m) iban algo por delante de la flota, en la que se mantenía retrasado el *Amaryllis*, que había salido a la cola con sus dos tripulantes. Pero luego subió el viento, y el barco de Herreshoff empezó a adelantar puestos, pasando del 22.º, a 55 minutos del primero en la primera marca, al 12.º a 20 minutos en la segunda..., hasta terminar la primera vuelta el octavo a 7,5 minutos de la cabeza, poniéndose ya el primero tras el estrecho, posición que no abandonó hasta el final. Mostraba las características propias de los multicascos: la necesidad de hacer más bordos porque la velocidad hacía que el viento escasease, y el peligro de pinchar un patín y dar una vuelta de campana. Las protestas tras la victoria hicieron que lo descalificasen, a pesar de que la única medida a que debían ajustarse los barcos era la eslora. Las críticas y el fundamento de la descalificación no le habrían extrañado a sir William Petty: que no servía para altamar y que el objeto de las regatas era mejorar y desarrollar la navegación. Pero, como señalaba el editorialista anónimo de *The World* al día siguiente, tampoco los yates se fabrican hoy para ser marineros, sino para correr, siendo o bien estrechos, con quilla profunda y muy lastrados, al modo inglés (como los *sandbaggers*), o bien planos y anchos, como en América, para portantes (los dos tipos a los que se enfrentó el *Simon and Jude* en la bahía de Dublín). Y terminaba con una amenaza a los patrones que habían descalificado a Herreshoff: que tengan cuidado, no sea que se construya un «catamarán» de 30m que convierta todas sus embarcaciones en leña. Cien años más tarde, el «catamarán» *Tornado* se convirtió en clase olímpica, y hoy la Copa del América se corre en multicascos. Pero esa es ya otra historia.

---

(77) Ibidem, p. xv, y Lansdowne (1928), p. 330.

(78) John Henry Petty, segundo marques de Lansdowne (1765-1809). Craven, pp.175-177.

(79) *Ibidem.* Ganador de la Copa del América a la caña en 1893 y diseñador de los cinco barcos que la defendieron con éxito de 1893 a 1920.

Bibliografía

ANÓNIMO: «Sir William Petty and the Catamaran», en *Romsey and District Society Newsheet*, núm. 45. Otoño de 1992, pp. 4-5 (sin numerar).

— «A Yachting Wonder. Sudden Development of the Fastest Craft in the World. The *Reveille*, *Susie B*., *Amaryllis* and *Victoria* Win the Second Centennial Regatta», en *The World*, 24 de junio de 1876, p. 2.

— «A Revolutionary Yacht», *ibidem*, p. 4.

AUBREY, John: *Brief Lives, chiefly of Contemporaries, set down by John Aubrey, between the Years 1669 & 1696* (ed. de Andrew Clark), 2 vols. At the Clarendon Press, Oxford 1898.

BIRCH, Thomas: (ed.): *The History of the Royal Society of London for Improving of Natural Knowledge, from Its First Rise*, 4 vols. A. Millar, Londres 1756-1757.

BOYLE, Robert: *Correspondence of Robert Boyle* (ed. de M. Hunter, A. Clericuzio y L.M. Principe), 6 vols. Pickering and Chatto, Londres 2001.

CALERO, Julián Simón: *La génesis de la mecánica de fluidos*. UNED, Madrid 1996.

CARPENTER, Andrew: *Verse in English from Tudor and Stuart Ireland*. Cork University Press, 2003.

COTTERILL, C.C., y LITTLE, E.D.: *Ships and Sailors Ancient and Modern.* Seley, Jackson and Halliday, 1868.

CRAVEN, Elisabeth: *Memoirs of the Margravine of Anspach Written by Herself*, 2 vols. Henry Colburn, Londres 1826.

EVELYN, John*: Diary and Correspondence of John Evelyn* (ed. de William Bray), 4 vols. Henry G. Bohn, Londres 1850.

FERREIRO, Larrie D.: *Ships and Science. The British naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800.* The MIT Press, Cambridge (Masachussetts) 2007.

FITZMAURICE, Edmund: *Life of Sir William Petty.* John Murray, Londres 1895.

FLOOD, Donal T.: «William Petty and the "Double Bottom"», en *Dublin Historical Record*, vol. 30, 3.ª parte, 1977, pp. 96-110.

HADDON, Alfred Cort, y HORNELL, James: *Canoes of Oceania*, 3 vols. Bishop Museum, Honolulú 1936-1938.

HALE, Thomas: *An Account of several New Inventions and Improvements made necessary for England, relating to English Shipping, Naval Philosophy... Also a Treatise of Naval Philosophy written by Sir Will. Petty*. James Astwood, Londres 1691.

HEDOUVILLE, Sieur de (Jean-Denis de Sallo): «Extrait d'une Lettre Escrite de Londres, touchant la description d'un Navire de nouvelle fabrique, inventé par le Chevalier Petti, Anglois», en *Le Journal des Sçavans*, lunes 19 de enero de 1665, pp. 33-36.

HERRESHOFF, Nathanael Green: «The *Amaryllis*. How the Yachting Wonder of 1876 Was Conceived and Built», en *New York Herald*, 16 de abril de 1877, p. 5.

— R*ecollections and Other Writings* (ed. de Carlton J. Pinheiro). Herreshoff Marine Museum, Bristol (Richmond) 1998.

HORNELL, James*: Water Transport: Origins and Early Evolution.* Cambridge University Press, 1946.

HOOKE, Robert (ed.): *Philosophical Collections.* John Martyn, Londres 1679-1682. En la núm. 6 (marzo de 1682), pp. 179-186, se recoge: «A short Relation of the Journal of Cpt. Abel Jansen Tasman, on the Discovery of the South Terra Incognita; not long since published in the Low Dutch. By Dirk Rembrantse».

HUTCHISON, Terence (ed.): *The Collected Works of Sir William Petty*, 8 vols. Routledge/Thoemes, Londres 1997 (ed. orig., 1895).

LANSDOWNE, Henry William Edmund Petty-Fitzmaurice, 6.th marquess of (ed.): *The Petty Papers: Some Unpublished Papers of Sir William Petty.* Constable & Co Ltd, Londres 1927.

— *The Petty-Southwell Correspondence, 1676-1687*, m.ed., m.l., 1928, reimpreso como volumen 5 de HUTCHINSON, T (ed.): *The Collected Works of William Petty*. Routledge/Thoemmes, 1997.

— *The Double Bottom or Twin-Hulled Ship of Sir William Petty.* Printed for the Roxburghe Club, Oxford 1931.

LODGE, John: *The Peerage of Ireland: or A Genealogical History of the Present Nobility of that Kingdom*, vol. II, College Green, Dublín 1789.

MCCORMICK, Ted: *William Petty And the Ambitions of Political Arithmetic*. Oxford University Press, 2009.

OLDENBURG, Henry: *The Correspondence of Henry Oldenburg* (ed. de A. Rupert Hall), 13 vols. The Unversity of Wisconsin Press, 1965-1986.

PEPYS, Samuel: *Samuel Pepys's Naval Minutes* (ed. de Joseph Robson Tanner). Publications of the Navy Records Society, vol. LX, Londres 1926.

— *The Diary of Samuel Pepys* (transcrito por Mynors Bright y editado por Henry B. Wheatley), 8 vols. G. Bell and Sons Ltd., Londres 1913.

SCHOUTEN, Willen: *Iournael ofte beschryvinghe van de wonderlijcke reyse / ghedaen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn, inde jaren 1615. 1616. en 1617; Hoe hy bezuyden de strate van Magellanes een nieuwe passagie tot inde groote Zuydzee ontdeckt, en voort den gheheelen aerd-kloot omghezeylt, heeft; Wat ey landen, vreemde volcken en wonderlicke avontueren hem ontmoet zijn.* Willem Jansz, Ámsterdam 1618. Hay traducción latina: *Diarium vel descriptio laboriosissimi, & molestissimi itineris/facti à Guilielmo Cornelii Schoutenio Hornano. Annis 1615. 1616. & 1617. Cum à parte Australi freti Magellanici, novum ductum, aut fretum, in Magnum Mare Australe detexit, totumq[ue] orbem terrarum circumnavigavit; Quas insulas, & regiones, & populos viderit, & quae pericula subierit.* Apud Petrum Kaerium, Ámsterdam 1619.

SPILBERGEN, Joris van: *Oost ende west-Indische Spieghel: waer in beschreven werden de twee laetste navigatien, ghedaen inde jeren 1614, 1615, 1616, 1617, ende 1618.* Geelkercken, Ámsterdam 1619. Hay traducción francesa: *Miroir Oost & West-Indical*..., Chez Ian Iansz., Ámsterdam 1621, e inglesa en Purchas *The Voyage* (1625) y *The East and West Indian Mirror, being an Account of Joris van Speilbergen's Voyage round the World (1614-1617), and the Australian Navigations of Jacob Le Maire* (ed. de J.A.J. de Villiers). Hakluyt Society, Londres 1906.

SPRAT, Thomas: *History of the Royal-Society of London, for the improving of Natural Knowledge.* T.R. for J. Martyn, Londres 1667.

STRAUSS, Erich: *Sir Wiliam Petty: Portrait of a Genius*. Bodley Head, Londres 1954/Glencoe, Il.: Free Press, 1954.

TASMAN, Abel Janszoon: *Abel Janszoon Tasman's Journal of His Discovery of Van Diemen's Land and New Zealand in 1642, with Documents Relating to His Exploration of Australia in 1644. Being Photo-Lithographic Facsimiles of the Original Manuscripts in the Colonial Archives at the Hague with an English Translation and Facsimiles of Original Maps to Which are Added the Life and Labours of Abel Janszoon Tasman.* Editado por J. E. Heeres. F. Muller & Co., Ámsterdam 1898; Australian Heritage Press, Adelaida 1964.

WATKINS, Richard: *Newes from the dead. Or A true and exact narration of the miraculous deliverance of Anne Greene, who being executed at Oxford Decemb. 14. 1650. afterwards revived; and by the care of certain physitians there, is now perfectly recovered. Together with the manner of her suffering, and the particular meanes used for her recovery. Written by a scholler in Oxford for the satisfaction of a friend, who desired to be informed concerning the truth of the businesse. Whereunto are prefixed certain poems, casually written upon that subject.* Oxford: impreso por Leonard Lichfield para T. Robinson, 1651.

WOOD, Anthony: *Athenae Oxonienses.* 4 vols. Printed for F.C. y J. Rivington *et al*., Londres 1813-1820.

EL NAVÍO *SANTÍSIMA TRINIDAD* Y LA SANTA INQUISICIÓN (*)

Antonio GARCÍA-MOLINA RIQUELME
Coronel Auditor (R)

EL navío *Santísima Trinidad*, «el mayor barco del mundo, aquel alcázar de madera» (1) que tan gloriosamente participó en la batalla de Trafalgar, apareció durante un tiempo en documentos de la Inquisición española. El motivo: durante las estadías en los puertos de Europa, algunos de los oficiales de su dotación habían adquirido libros y objetos que se inspiraban en las nuevas corrientes ideológicas francesas, rudimentos de la Ilustración que empezaban a calar hondo en los sectores más cultivados de la sociedad española, entre los que se encontraban los mandos de la Armada. No obstante, aquellas nuevas ideas no eran bien vistas en la España del siglo XVIII, al considerarlas opuestas a la religión y a la monarquía absoluta, y eran perseguidas por el Santo Oficio de la Inquisición, su más implacable azote. De ahí que esta singular institución pusiera todo su empeño en evitar que alcanzaran España y se difundieran por ella.

Todo empezó cuando, en 1778, el tribunal de la Inquisición de Sevilla resolvió incoar una causa contra al capitán de fragata de la Armada Francisco Javier Muñoz y Gossens (2), segundo comandante del navío *Santísima Trinidad*, a la sazón capitana de la flota (3), por los delitos de proposiciones y tenencia de libros prohibidos.

Al propio tiempo, también se dirigieron actuaciones contra otro oficial, un alférez de fragata llamado Joaquín Maximiliano Lacroix (4) que durante la

---

(*) Este trabajo pertenece al proyecto «Delincuencia y represión jurídica en España: teoría y praxis histórica de las figuras delictivas», DER 2009-11446-CO4-02 (subprograma juri).

(1) PÉREZ GALDÓS, B.: *Episodios nacionales. Trafalgar*. Madrid, 2008, p. 99.

(2) Sobre la vida y carrera de este oficial, véase MARTÍNEZ CERRO, M.: «Francisco Xavier Muñoz Goossens», en *Revista General de Marina*. Madrid, núm. 257, 2009, pp. 597-598.

(3) Archivo Histórico Nacional (AHN), Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 1 (numeración, mía).

(4) A este oficial también le instruyó un procedimiento la Inquisición por la compra y tenencia de objetos con imágenes obscenas. Joaquín Lacroix y Vidal (1759-1836) había ascendido a alférez de fragata en 1778. Pertenecía al Cuerpo de Ingenieros de la Armada. Además, era químico e ingeniero hidráulico, materia sobre la que escribió varios libros. Estuvo muy ligado a la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia. MALLOL FERRÁNDIZ, J.: «Joaquín de Lacroix y Vidal: un ingeniero de Marina ligado a la Real Sociedad Económica de Amigos del País», en *Revista de Historia Moderna*, núm. 11. Alicante, 1992, pp. 95-113.

enestancia del buque en Brest había adquirido unos relojes con pinturas indecentes. Tal acusación parece fuera de lugar, pero tiene su fundamento en que, entre las competencias atribuidas a la Inquisición, también figuraba la defensa de la moralidad pública y las buenas costumbres (5).

La causa contra el capitán de fragata Muñoz se inició de la forma más habitual en la jurisdicción inquisitorial, esto es, de resultas de una denuncia, realizada ante el comisario de la Inquisición en Cádiz (6) por el teniente de navío Lorenzo Goycochea (7). En su alegato, este oficial manifestó que el capitán de fragata Muñoz había proferido proposiciones contrarias a la fe católica, relativas a la conveniencia de la devoción al Sagrado Corazón de Jesús, a las verdades del Credo y a la inutilidad de los escapularios. También añadió el denunciante que sospechaba que el imputado tenía en su camarote libros prohibidos y no controlados por las aduanas (8), pues había visto textos en francés que creía de Rousseau y Voltaire (9), autores que figuraban en el *Índice* (10).

Respecto a esta delación, que hoy nos parece tan alejada del compañerismo, hay que señalar que todos los años se publicaba y posteriormente, en un domingo de cuaresma, se leía en las parroquias el llamado «Edicto de Fe», donde, so pena de excomunión, se recordaba a los fieles cristianos la obliga-

---

(5) Así, la regla 11 del *Índice de libros prohibidos* de 1640 disponía: «Y para obviar en parte el grave escandalo y daño no menor que ocasionan las pinturas lascivas, mandamos, que ninguna persona sea osada de meter en estos Reynos imágenes de pintura, laminas, estatuas, o otras de escultura lascivas, ni usar dellas en lugares públicos de plaças, calles, o aposentos comunes de las casas. Y assimismo se prohíbe a los pintores que no las pinten y a los demas artífices que no las tallen ni hagan, pena de excomunion mayor *latae sententiae trina canonica monitione praemissa*, y de quinientos ducados por tercias partes, gastos del Santo oficio, juezes y denunciador, y un año de destierro a los pintores, y personas particulares que las entraren en estos Reynos, o contravinieren en algo de lo referido». Sobre el tema véase GACTO FERNÁNDEZ, E.: «El arte vigilado (sobre la censura estética del la Inquisición española en el siglo XVIII)», en *Revista de la Inquisición*, núm. 9. Madrid, 2000, pp. 7-68.

(6) Los tribunales de la Inquisición tenían comisarios en los pueblos más importantes de sus distritos. Se trataba de eclesiásticos nombrados por los inquisidores para ejercer como delegados fuera de la capital del distrito las funciones de estos.

(7) Este oficial contaba entonces treinta años. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 1. Murió en 1800, a bordo del *San Francisco de Asís*, con el empleo de brigadier.

(8) Sobre el tema véase TORQUEMADA SÁNCHEZ, M.J.: «Controles aduaneros en el siglo XVIII: conflictos entre la justicia regia y la inquisitorial», en GACTO FERNÁNDEZ, E.: (dir.): *Inquisición y censura. El acoso a la inteligencia en España*. Madrid, 2006, pp. 59-74.

(9) AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 1.

(10) Catálogo editado periódicamente por la Inquisición en la que se relacionaban aquellas obras cuya lectura estaba prohibida a los católicos españoles. Incluía unas reglas generales u orientaciones para que los lectores de cualquier texto pudieran averiguar por sí mismos cuándo una lectura debía ser prohibida y, por tanto, denunciada ante el Santo Oficio de la Inquisición (institución competente para el examen, expurgación o condenación de los libros, así como para el castigo de sus lectores y poseedores). GACTO FERNÁNDEZ, E.: «Libros venenosos (sobre los principios doctrinales de la censura inquisitorial», en IDEM (dir.): *Inquisición y censura*, pp. 21-55.

ción de denunciar ante la Inquisición a las personas de quienes se supiera que habían dicho o hecho algo contra la fe, y se relacionaban, de manera muy detallada, cuáles eran las palabras o acciones que debían ser puestas en conocimiento del Santo Oficio (11). Por ello, no cabe duda de que, ante las advertencias contenidas en tal recordatorio y las amenazas que llevaban implícitas, la exigencia de denunciar quedaba muy por encima de otras consideraciones (12).

Trasladada la denuncia al tribunal de Sevilla, los inquisidores, de conformidad con el fiscal, acordaron iniciar una causa contra el capitán de fragata Francisco Javier Muñoz por los delitos de proposiciones contrarias a la fe católica y retención de libros prohibidos (13).

Así pues, conforme al llamado «estilo del Santo Oficio», el comisario de Cádiz comenzó a recibir declaración a los testigos «contestes», esto es, aquellos que según el denunciante conocían los hechos denunciados, usualmente por haberlos presenciado junto al delator. Por fuerza, tales testigos eran miembros de la dotación del *Santísima Trinidad*, toda vez que los hechos habían ocurrido a bordo. Entre ellos aparecen oficiales de la Armada que en los años siguientes pasarían a la historia por su brillante carrera, así como por su intervención en los episodios navales de la época.

Al propio tiempo que iniciaba la toma de declaraciones, el comisario se afanaba en localizar, para posteriormente incautarse de ellos, los libros prohibidos propiedad del capitán de fragata Muñoz. Pero se encontró con que el oficial había desembarcado del *Santísima Trinidad* para ir a un nuevo destino, con lo que sus efectos ya no se hallaban a bordo, sino depositados en una casa de comercio propiedad de un ciudadano francés (14), lugar al que la Inquisición tenía vedado el acceso y registro en virtud de tratados internacionales concertados en la época (15).

---

(11) De esta manera, en el edicto de 25 de febrero de 1767, bajo el mandato del inquisidor general Francisco de Portocarrero, se decía en relación con la secta de Lutero: «O SI SABÉIS, o avéis oìdo decir, que alguna, ò algunas personas ayan dicho, tenido, ò creìdo (…) que no se à de rogar a los Santos. Y que no ha de aver Imágenes en las Iglesias…», y en relación con los libros: «O SI SABÉIS, Ò AVÉIS OÍDO decir, que algunas personas ayan tenido, ò tengan algunos libros de la secta, y opiniones del dicho Martin Lucero, ò otros Hereges, ò el Alcoran, ò otros libros de la secta de Mahoma, ò Biblias en Romance, ò otros qualesquier de los reprobados, y prohibidos por las censuras, y Catálogos de el Santo Oficio de la Inquisición».

(12) El Edicto de Fe era complementado ocho días después con el llamado «Edicto de Anatemas». En él se declaraba incursos en excomunión mayor, reservada a los inquisidores, a los que no hubieran delatado a personas de quienes supieran que habían dicho o hecho algo contrario a la fe.

(13) También ordenaron, como se ha dicho, el inicio de otra contra Joaquín Maximiliano Lacroix por la adquisición y tenencia de relojes con pinturas indecorosas. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 1.

(14) El comercio era una librería propiedad de un ciudadano francés llamado Juan Lorenzo Laserre. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, ff. 1 y 3.

(15) El Consejo de la Suprema y General Inquisición recordaba repetidamente a los tribunales de distrito que se abstuvieran de practicar actuaciones en busca de libros prohibidos en domicilios de ciudadanos extranjeros, a fin de evitar incidentes de carácter internacional.

Volviendo al asunto de las declaraciones, la terrible aureola que rodeaba al tribunal y la eficacia con que se llevaban a cabo los interrogatorios de los testigos (16) dio lugar a que mediante este trámite se consideraran probados los hechos de modo efectivo, aunque en algún caso fuera preciso repetir los llamamientos. Por otra parte, cuando la manifestación de un testigo se consideraba completa, se le efectuaba una diligencia de ratificación para que confirmara sus anteriores declaraciones.

En relación con lo anterior hay que añadir que, según el orden rituario de la Inquisición, el acusado nunca llegaba al conocimiento de las personas que habían declarado contra él. Tan así era que, incluso cuando las declaraciones que le inculpaban le eran puestas de manifiesto en la llamada «publicación de testigos», los testimonios se extractaban en artículos donde se omitían los nombres y todas las circunstancias de lugar y tiempo que pudiera servir al reo para identificar a quienes habían depuesto contra él.

El primero en comparecer a testificar fue uno de los capellanes del *Santísima Trinidad*, en cuya presencia el acusado había vertido las proposiciones. Este presbítero, llamado Benardino López, tuvo con posterioridad que volver a presentarse ante el comisario del Santo Oficio porque en la primera declaración manifestó no acordarse de nada del asunto (17). Tal proceder podría tener su fundamento tanto en el corporativismo de los oficiales de la Armada (semejante al de otras profesiones) como en cierta inquietud por delatar a un compañero. Porque es difícil de creer que no se acordara, a la vista de lo llamativo de las proposiciones, y mucho más siendo un sacerdote.

Seguidamente testificaron oficiales del *Santísima Trinidad*: alférez de fragata Joseph de Doronzoro (18), alférez de navío Bernardo Muñoz (19), otro de los capellanes del buque, llamado Juan Valentín García (20), el contador Pedro López de Santiago (21) y el teniente de navío Antonio de Escaño (22),

---

(16) De acuerdo con el estilo del Santo Oficio, el interrogatorio a los testigos comenzaba con preguntas muy generales. Si de ellas no resultaba nada claro, se iban concretando a medida que se avanzaba en la declaración.

(17) Se trata del capellán Bernardino López Capell, de cuarenta y dos años. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 1.

(18) Este oficial, que a la sazón sumaba veintitrés años, aparece en el Estado Militar de los Ejércitos de la Monarquía Española de 1821 con el empleo de teniente de fragata retirado y destino en el Estado Mayor de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz.

(19) El alférez de navío Muñoz contaba entonces veintidós años. En 1805 ejercía el empleo de capitán de navío al mando del buque *España*. El buque quedó inutilizado debido a las graves averías sufridas en la batalla de Cabo Finisterre. FRANCO CASTAÑON, H.: «Trafalgar, génesis de una selección», en *Revista de Historia Naval*, núm. 8, 1985 pp. 55-80.

(20) Era el capellán primero del buque y contaba treinta y tres años. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 2.

(21) Pedro López de Santiago era el contador del buque y tenía cuarenta y dos años. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 1.

(22) Antonio de Escaño llegó a ser miembro del Consejo de Regencia de España e Indias en 1810. Había ascendido a teniente de navío en 1778. Al mando del navío *Príncipe de Asturias* intervino en la batalla del cabo de San Vicente, y gracias a su pericia se evitó la pérdida del *Santísima Trinidad*. Sobre este ilustre marino, véase MARTÍNEZ-VALVERDE, C.: «Escaño», en *Revista General de Marina*, núm. 193. Madrid, 1977, pp. 469-501.

que confirmaron la acusación sobre proposiciones relativas al Corazón de Jesús (23).

A continuación se recibió declaración al comandante del buque, el capitán de navío Fernando Daoiz (24), que en un primer momento, y al igual que había hecho el capellán López, reacio a inculpar a un compañero «no declaró cosa alguna», aunque al ser reconvenido severamente por el comisario manifestó acordarse de que, en fecha no precisada, uno de los capellanes del buque (25) se le había quejado de la actitud que el capitán de fragata Muñoz tenía hacia la religión. Daoiz, disculpándolo, le contestó: «No conoce VM su genio y viveza (...), pero en el fondo de su corazón es cathólico». También recordó que una noche le oyó una conversación de contenido religioso, observó cómo «disonó a los capellanes y a los demás concurrentes» por lo que le llamó la atención para «que no dixese tales especies pues sabía que no las decía de corazón», ya que le constaba que, en determinadas ocasiones, tanto el capitán de fragata Muñoz como otros oficiales utilizaban las charlas sobre asuntos relacionados con la religión para provocar amistosamente a los capellanes de la nave (26).

En lo que concernía a la tenencia de libros prohibidos, el capitán de navío Daoiz manifestó conocer que el acusado tenía unos volúmenes en su camarote, pero que le constaba que los hizo desaparecer cuando se enteró de que el Santo Oficio los estaba buscando. La declaración de Daoiz concluyó echándole un capote a su subordinado, al reiterar que tenía «al reo por buen cathólico, aunque es libre en el hablar, propio de la viveza de su genio y poca reflexión» (27).

Para complementar el testimonio del comandante del *Santísima Trinidad*, fueron citados su repostero y su ayuda de cámara. El primero de ellos no contestó nada a las preguntas del comisario, por lo que fue amonestado (28). El segundo, en un primer momento también manifestó no saber nada sobre el asunto, pero ante el serio apercibimiento del comisario dijo que solo recordaba haber oído hablar a los oficiales de que, durante la estancia del buque en Brest, Joaquín Lacroix había adquirido «unos reloxes con pinturas indecentes en las caxas» (29).

---

(23) AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 1.

(24) Durante el mando del capitán de navío Daoiz, el *Santísima Trinidad* fue objeto de importantes reformas en 1778 y 1779. En 1790 era jefe de escuadra en el navío *Atlante*.

(25) El presbítero Valentín García. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 2.

(26) *Ibidem*.

(27) *Ibidem*. En este sentido, sus contemporáneos le reconocían «genio emprendedor y resuelto», MARTÍNEZ CERRO, M.: *Francisco Xavier Muñoz…*, p. 597. Asimismo, el militar y literato español José de Cadalso y Vázquez de Andrade, amigo personal del capitán de fragata Muñoz, lo describe como de carácter «sumamente impetuoso y a la verdad honrado y ansioso de gloria». GELLA ITURRIAGA, J.: «Los “Papeles de Campaña” de Cadalso en un manuscrito de “Varios”, en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 173, núm. 2, 1976, p. 183.

(28) Se trata de Ramón de la Peña, de treinta años. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, ff. 2-3.

(29) El ayuda de cámara era Juan Guerrero, de veintiún años. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 2.

Seguidamente se recibieron las declaraciones del teniente de fragata Ciriaco García de Prado (30) y del secretario del almirante Córdova, el capitán de fragata Juan Gaztelu (31). Y, por último, compareció el capitán de navío José de Castrejón, que manifestó haber oído decir al reo, «señalando una imagen de Ntra. Sra. de los Dolores, que era un pedazo de palo» (32).

Entretanto avanzaba el procedimiento, el tribunal de Sevilla escribió al órgano supremo del Santo Oficio, el Consejo de la General y Suprema Inquisición, a fin de que el inquisidor general (33) requiriera del rey una autorización especial para proceder a la recogida de los libros prohibidos propiedad del acusado que, como se ha dicho, se encontraban en el establecimiento de un comerciante francés. En el asunto intervinieron las más altas autoridades de la nación, y la Inquisición se salió con la suya, al autorizarse al comisario de Cádiz para llevar a cabo tal diligencia, aunque con «la prudencia y moderación conveniente para salvar escándalos y disgustos» (34).

También por entonces culminó el trámite de la «recorrección de registros» (35) o petición de antecedentes del imputado al resto de los tribunales de la Inquisición, diligencia que no dio resultado alguno, pero que indicaba a los inquisidores que el capitán de fragata Muñoz no había tenido, hasta entonces, ningún tropiezo con el Santo Oficio.

Dado que uno de los delitos por el que se instruía la causa era haber proferido el acusado proposiciones relativas a la fe católica, los inquisidores formularon la correspondiente consulta a los calificadores (36), a fin de que determinaran el alcance y la gravedad de las mismas. Los teólogos encargados de

---

(30) Este oficial, de veinticinco años, testificó acerca de la proposición realizada por el acusado sobre el Credo y el Corazón de Jesús. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 3.

(31) El capitán de fragata Gaztelu contaba a la sazón treinta y cinco años. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 3.

(32) Este oficial tenía treinta y un años. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, ff. 3-4.

(33) Por entonces ocupaba el cargo de inquisidor general Felipe Beltrán, obispo de Salamanca.

(34) En el asunto intervinieron el conde de Oreylli y el de Floridablanca. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 23.

(35) Cuando se denunciaba a una persona ante un tribunal de la Inquisición, los inquisidores oficiaban al resto de los tribunales para comunicarles el nombre y datos de identificación del denunciado, a fin de que informaran si en alguno de ellos había sido objeto de denuncia o procesamiento. En caso afirmativo, el tribunal en cuestión debía remitir copia de las actuaciones que hubiera instruido, para que el tribunal requirente completara al máximo la información sobre el denunciado.

(36) «Quando los Inquisidores se juntaren a ver las testificaciones que resultan de alguna visita, ò de otra manera, ò que por otra qualquier causa se hubiere recebido, hallandose algunas personas suficientemente testificadas de alguna cosa, cuyo conocimiento pertenezca al santo Oficio de la Inquisicion, siendo tal que requiera calificacion, dévese [débese] consultar con Teólogos de letras, y conciencia, en quien concurran las calidades que para esto se requieren, los quales den su parecer, y lo firmen de sus nombres». ARGÜELLO, G.I. de: *Instruciones del Santo Oficio de la Inquisición, sumariamente antiguas y nuevas*. Madrid, 1630, Instrucciones de Toledo de 1561, 1, p. 27.

tal diligencia, dos frailes carmelitas descalzos (37), apreciaron que las proposiciones formuladas por el capitán de fragata Muñoz eran impías (38), *sapientes haeresim* (39) y heréticas (40).

A la vista de ello, el inquisidor Quevedo, uno de los miembros del tribunal sevillano, votó que el acusado fuera preso en cárceles secretas (41) hasta la sentencia y que le fueran secuestrados sus bienes (42), decisión que la Inquisición solo tomaba en los delitos más graves; en cambio, los inquisidores Amestoy y Marco Larios votaron que las actuaciones volvieran al comisario de Algeciras, ciudad en la que por entonces se encontraba destinado el reo en comisión de servicio, para que se le dieran unas audiencias de las que no resultó nada nuevo, por lo que decidieron que continuara en situación de libertad (43).

La doctrina inquisitorial sobre las proposiciones

Según la doctrina inquisitorial más común, proposición herética es aquella «quae aperte alicui Catholicae veritati, de fide definitae contraria est» (44). A su vez, y como fruto de la práctica y de una ampliación de competencias del Santo Oficio, los autores establecieron distintas especies de proposiciones: erróneas, con sabor a herejía, malsonantes, temerarias, escandalosas y ofensivas a los oídos piadosos, cismáticas o sediciosas, blasfemas, favorables a los herejes e injuriosas (45). Detalle al que no llegaba la primitiva doctrina inqui-

---

(37) Se trata de los padres fray Bartolomé de la Cruz y fray Joseph de San Jerónimo. AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 4.

(38) «Quae opponitur pietati, secundum quod impedit, et tollit pietatem erga proximos et obedientiam Deo debitam in observatione praeceptorum». SOUSA, A.: *Aphorismi inquisitorum in quator libros distributi. Cum vera historia de origine S. Inquisitionis Lusitanae, & quaestione de testibus singularibus in causis Fidei*. Lisboa, 1630, l. 1, c. 7, n.º 22, p. 34.

(39) «Ex qua aliis principiis assumptis sequitur haeresis, quando illa principia no sunt omnino certa, sunt tamen in Ecclesia fere certa, aut quando illatio non est evidens » SOUSA, A.: *Aphorismi inquisitorum...*, l. 1, c. 7, n.º 10, p. 33v.

(40) «Quae aperte opposita est sive contrarie, sive contradictorie alicui veritati de quae certo constat esse de fide» SOUSA, A.: *Aphorismi inquisitorum...*, l. 1, c. 7, n.º4, p. 32v.

(41) Era lo que hoy llamaríamos «prisión incomunicada». Tales cárceles se encontraban en las dependencias del propio tribunal.

(42) Consistía en el secuestro del patrimonio del reo acusado del delito de herejía. La comprobación de su situación económica era minuciosa y detallada pues, en su caso, el reo debía declarar al Santo Oficio los bienes de que era propietario (aunque se encontraran en poder de otras personas), los créditos de que era titular, las deudas que aún no había pagado y los bienes que estaban en su poder pero no eran suyos.

(43) AHN, Inquisición, leg. 3730, núm. 194, f. 1.

(44) CARENA, C.: *Tractatus de Officio Sanctissimae Inquisitionis et modo procedendi in causis fidei*. Lyon, 1649, p. 2, t. 16, § 1, núm.. 2, p. 228.

(45) SIMANCAS, J., *De Catholicis Institutionibus Liber, ad praecavendas et extirpandas haereses admodum necessarius, tertio nunc editus*, t. 54. Roma, 1573, pp. 423-427. El autor establece unas reglas de interpretación para el juzgador, atendiendo al propio contexto de las palabras, antecedentes y circunstancias objetivas y subjetivas. SOUSA, A.: *Aphorismi inquisitorum...*, l. 1, c. 7, pp. 32-35; CARENA, C.: *Tractatus de Officio...*, p. 2, t. 16, § 5, pp. 228-231.

sitorial, en la que una proposición era herética o no, sin más (46), pero que permitió luego a los inquisidores calificar más exactamente y sancionar cualquier comentario o expresión que se alejara de la ortodoxia.

No obstante, las proposiciones constituyen un tipo delictivo castigado a lo largo de toda la existencia del tribunal, en el que se incluían, como se ha dicho, toda clase de manifestaciones vertidas por los católicos, ya tuvieran un resabio a herejía protestante, como el caso de aquellas que hacían referencias peyorativas al culto o a la veneración de las imágenes (47) o, simplemente, pusieran de manifiesto conocimientos muy rudimentarios acerca de la religión -como era el caso de las proposiciones relativas a la simple fornicación (48) o la del estado matrimonial superior al religioso.

Por ello, en el Antiguo Régimen, a la hora de hacer una afirmación, formular un razonamiento, expresar un concepto o, simplemente, mantener una conversación, era preciso andarse con cuidado, pues en cuanto en ellos se deslizara algún extremo que pareciera atentar contra la ortodoxia católica, podía el causante verse implicado en un proceso ante el tribunal del Santo Oficio de la Inquisición.

---

(46) EYMERICH, N.: *Directorium Inquisitorum*. Venecia, 1607, quaest. II, núms. 2-4, p. 233. El autor, siguiendo a san Agustín, se limita a establecer cuándo un artículo o una proposición pueden calificarse de heréticos: «Vel quia est contra aliquem fidei articulum, ut pote, quod Deus in personis non est trinus: seu quod Dei filius non fuit incarnatus, et similia, uae sunt prima credibilia, et nostrae fidei catholice prima principia ac nostrae credentiae rudimenta. Vel quia est contra Ecclesiae generalis determinationem, ut tamne de fide factam: ut pote quod Spiritus sanctus procedit a Patre et filio tanquam a duobus principiis; (...) Vel quia est contra scripturam sacram per Ecclesiam approbatam».

(47) En este sentido, en la relación de Causas de Fe remitida en 1571 por el inquisidor de México, Moya de Contreras, a la Suprema aparecen, entre otras, las atribuidas a Antonia Ponce, superiora del convento de las Doncellas de México, quien mandó a las monjas que dejasen de adorar y cantar himnos a una imagen de la Virgen, diciendo que era un palo vestido e, interrumpiendo los rezos, dijo: «La del cielo». AHN, Inquisición, lib. 1064, f. 1; Francisco Gómez de Triguillos, quien manifestó que el hombre pobre, en estado de pobreza, no se podía salvar. AHN, Inquisición, lib. 1064, f. 4; Hernando de Zubielas, quien manifestó que si veía arder a la vez la iglesia donde estaba el Santísimo Sacramento y su casa, acudiría a esta primero. AHN, Inquisición, lib. 1064, f. 5v; Juan de Vargas, el cual dijo que, en cuanto hombres, ni los apóstoles ni los demás santos temieron a la muerte. AHN, Inquisición, lib. 1064, f. 6v.

(48) La simple fornicación es una proposición que consiste en considerar que no es pecado la relación sexual voluntaria entre varón y mujer solteros que pudieran contraer matrimonio entre sí, o la mantenida con una prostituta pagándole por ello. No obstante, hay que señalar que la misma doctrina de la Iglesia consideraba la simple fornicación el pecado menos grave dentro de los relacionados con la sexualidad. AZPILCUETA NAVARRO, M.: *Manual de confesores y penitentes*. Salamanca 1557, cap. XVI, pp. 159-160; SALAZAR, S.: *Prontuario de materias morales*. Valladolid 1659, trac. 30, pp. 251-252. El autor divide en siete las especies de lujuria, calificándolas de menor a mayor gravedad: simple fornicación, estupro, adulterio, incesto, sacrilegio, rapto y vicios contra natura.

La doctrina sobre tenencia de libros prohibidos

Una de las competencias de la Inquisición era «la censura represiva, es decir, la censura de obras ya publicadas», pues la preventiva o previa a la publicación o introducción en España de libros y textos correspondía a las autoridades eclesiásticas y judiciales coordinadas por el Consejo Real (49). Así pues, al Santo Oficio competía no solo la recogida de los libros prohibidos cuya relación figuraba en el *Índice*, sino también el procesamiento y castigo por su lectura o tenencia (50). Además de ello, la Inquisición desarrollaba otros aspectos de la censura de libros, como la inspección de entrada de los que provenían del extranjero y de las posesiones de Ultramar (51) y, por otro lado, la llamada expurgación de libros ya impresos (52). No obstante lo anterior, la prohibición que llevaba consigo la inclusión de un texto en el *Índice* no era absoluta, pues estaba paliada por licencias que el Santo Oficio otorgaba para su tenencia y lectura (53).

Según la doctrina inquisitorial, apoyada en breves pontificios, el que tenía, leía o imprimía libros relacionados en el *Índice* sin la autorización pertinente incurría, de forma automática, en excomunión (54). Y, aunque no era considerado hereje, quedaba bajo sospecha de herejía, vehemente o leve, según la calidad de la persona y del libro de que se tratara (55). La pena, de carácter

---

(49) GACTO FERNÁNDEZ, E.:«Sobre la censura literaria en el siglo XVII: Cervantes, Quevedo y la Inquisición», en *Revista de la Inquisición*, núm. 1. Madrid, 1991, pp. 11-61. La censura previa estaba regulada por una pragmática dictada en 1502 por los Reyes Católicos, la cual atribuía su ejercicio a las autoridades judiciales y eclesiásticas. En 1554 se centraliza la concesión de licencias en el Consejo Real.

(50) El primero de ellos data de 1551, época en que Valdés era inquisidor general. Su título, *Censura generalis contra errores quibus recentes haeretici sacram scripturam asperserunt, edita a supremo senatu Inquisitionis adversus hereticam pravitatem et apostasiam in Hispania et aliis regnis*. De esta publicación se realizaron varias ediciones en Valladolid, Valencia, Sevilla, Toledo y Granada, ediciones entre las cuales hay alguna divergencia. PINTO CRESPO, V.: *Control ideológico*..., p. 654.

(51) En las aduanas terrestres y marítimas, los comisarios del Santo Oficio inspeccionaban todos los libros que entraban en los territorios españoles. En los puertos, los comisarios realizaban la llamada «visita de navíos».

(52) La labor de expurgación, realizada por los calificadores, consistía en un examen minucioso de libros, impresos o cualquier tipo de publicación, para suprimir aquello que atentara contra la fe, la moral, las buenas costumbres o la Monarquía.

(53) Tales licencias se concedían previa instrucción de un expediente en el que se acreditaban las circunstancias personales del sujeto y los motivos alegados para solicitar la lectura.

(54) De acuerdo con lo dispuesto en 1524 por el papa Clemente VII en una de las bulas llamadas *Coena Domini*. Este documento papal recibía tal denominación debido a que se publicaba el día de Jueves Santo.

(55) SOUSA, A.: *Aphorismi inquisitorum.…*, cit., l. 1, c. 21, n.º 36, p. 60. «Legentes, retinentes, imprimentes, ac quomodolibet defendentes libros haereticorum haeresim continentes, aut de religione tractantes vel alios quoscumque propter haeresim, aut suspicionem illius prohibitos, de Fide suspeccti censetur, et ut suspecti ab Inquisitorum puniri possum: non sunt tamen haeretici».

arbitrario, era adecuada al grado de sospecha y consistía, habitualmente, en penitencias saludables (56).

La sentencia

Aunque en la mayoría de los procesos por proposiciones la acusación de herejía no quedara jurídicamente probada, si los inquisidores tenían la convicción moral de la culpabilidad del acusado dictaban una sentencia en la que penitenciaban al reo, es decir, le imponían unas penas o penitencias con carácter arbitrario que variaban según la calidad de las personas, la gravedad del delito o el escándalo causado (57). Tales castigos podían consistir en galeras, cárcel perpetua o temporal, azotes, destierro, vergüenza pública, multas y penitencias de tipo espiritual.

Por ello, a la vista de que no aparecieron nuevos elementos de prueba que pudieran darle al procedimiento un nuevo rumbo, los inquisidores sevillanos dictaron su sentencia: el capitán de fragata Muñoz fue condenado a la pena de reprensión severa con absolución *ad cautelam* (58), y a penitencias de tipo espiritual, esto es, a realizar unos ejercicios espirituales «donde lo permitan sus encargos y comisiones actuales» y una confesión general.

La pena de reprensión (59), de carácter arbitrario, era la sanción que en esta época se imponía en aquellos casos en que la acusación tenía escaso fundamento. Ello era consecuencia de la presunción de culpabilidad imperante en el derecho inquisitorial, fruto, sobre todo, del providencialismo de la institución, que inclinaba a los jueces a adoptar resoluciones de este tipo antes que a dictar sentencia absolutoria (60).

---

(56) CARENA, C.: *Tractatus de Officio Sanctissimae Inquisitionis…*, 2, t. 10, § 9, n.º 49, p. 160.

(57) La pena ordinaria que se imponía cuando el reo quedaba convicto de herejía era la de relajación al brazo seglar y muerte en la hoguera. Por ello, si el delito de herejía no había quedado jurídicamente probado, pero el tribunal estaba convencido moralmente de la culpabilidad del reo, a este se le penitenciaba o, lo que es lo mismo, se le imponía una pena al arbitrio del tribunal.

(58) La absolución *ad cautelam* era el acto por el que los inquisidores absolvían de censuras al declarado sospechoso de herejía. Esto es, se le perdona por si efectivamente incurrió en herejía. Esta absolución es, por tanto, distinta de la absolución pura, que se imparte al hereje formal arrepentido, reconciliándolo así con la Iglesia.

(59) Fundamentalmente consistía en una amonestación o corrección verbal que desaprobaba lo hecho o dicho por un condenado por el Santo Oficio. Se llevaba a efecto con palabras más o menos ásperas y elevado sentido de exaltación moral. Una de sus notas más características era que el juzgador se convierte también en ejecutor, pues eran los mismos inquisidores los que habitualmente la llevaban a cabo. El origen de la reprensión o amonestación hay que buscarlo en la evangélica corrección fraterna. Mateo 18, 15-17: «Si autem peccaverit in te frater tuus, vade, corripe eum inter te et ipsum solum. Si te audierit, lucratus est frater tuum; si autem non audierit, adhibe tecum adhuc unnum vel duos, ut in ore duorum testium vel trium stet omne verbum; quod si noluerit audire eos, dic ecclesiae; si autem et ecclesiam noluerit audire, sit tibi sicut ethnicus et publicanus».

(60) Sobre la presunción de culpabilidad en el derecho penal de la Inquisición, véase GACTO FERNÁNDEZ, E.: «Aproximación al Derecho penal de la Inquisición», en ESCUDERO, J.A. (dir.): *Perfiles jurídicos de la Inquisición española*. Madrid, 1989, pp. 177-182.

Por lo que a las penitencias espirituales respecta, la doctrina inquisitorial se refiere a ellas como *penitentiis salutaribus*, es decir, remedios de tipo espiritual que complementan las penas impuestas por el Santo Oficio a los herejes y a los sospechosos de herejía (61), y cuya finalidad era curar el alma enferma, por lo que debían dirigirse, precisamente, a reparar aquello contra lo que el sospechoso de herejía había atentado (62). No obstante, deben distinguirse de aquellas propias de la expiación impuesta por el confesor en el sacramento de la penitencia (63).

Y la vida continúa

Las características de las acusaciones formuladas, la calidad de la persona de su autor y, por otra parte, el declive en que por estas fechas se encontraba la en otros tiempos poderosa Inquisición fueron circunstancias que motivaron la levísima sentencia, cuya ejecución estaba incluso condicionada a las necesidades del servicio, algo impensable en los «buenos tiempos» de la institución.

El capitán de fragata Muñoz continuó su servicio en la Armada sin problema alguno. Poco después fue el encargado del mando de los brulotes utilizados en el bloqueo de Gibraltar de 1780 (64), y más tarde se ocupó con éxito de la recuperación de los caudales del navío *San Pedro de Alcántara*, que había naufragado cerca de Portugal. Participó en operaciones en Europa, África y América. Alcanzó el retiro con el empleo de teniente general (65).

---

(61) CARENA, C.: *Tractatus de Officio Sanctissimae Inquisitionis.*..., cit., p. 3, t. 13, § 12, n.º 89, p. 362: «Haereticis, et de haeresi suspectis, solent ultra supra dictas poenas iniungi poenitentiae salutates, Ieiunia, Orationes, Eleemosynae, Peregrinationes Sacramentorum, Poenitentia, et Eucharistiae».

(62) CARENA, C.: *Tractatus de Officio Sanctissimae Inquisitionis*..., cit., p. 3, t. 13, § 12, n.º 89, p. 362: «... ubi animadvertit, quod huiusmodi poenitentiae salutates, sunt medicina, unde debent esse morbo contrariae et ita ei, qui noluerat ieiunare, orare, nec divina officia audire, iniungantur, quod ieiunet, oret, ac sacra audiat».

(63) Una nota esencial de las penitencias (penas espirituales), una vez que han sido impuestas, es la de la autoejecución por el reo, ya que por sus especiales características es a este a quien corresponde llevar personalmente a cabo su cumplimiento. En relación con tal autoejecución, el reo se comprometía formalmente a ello. Así, por ejemplo, en la abjuración *de vehementi* el condenado manifestaba: «... Y juro y prometo, que recebiré humilmente, y con paciencia la penitencia que me ha sido, o fuere impuesta con todas mis fuerças y poder, y la cumpliré en todo y por todo, sin ir, ni venir contra ello, ni contra cosa alguna, ni parte dello». GARCÍA, P.: *Orden que comunmente*..., p. 38v.

(64) GELLA ITURRIAGA, J.: «Los "Papeles de la Campaña" de Cadalso en un manuscrito de "varios"», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, núm. 173-2. Madrid, 1976, p. 183.

(65) MARTÍNEZ CERRO, M.: *Francisco Xavier Muñoz.*..., cit., p. 597.

ÍNDICES
DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL


REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

ÍNDICES DE LOS CINCUENTA
PRIMEROS NÚMEROS

NÚMERO EXTRAORDINARIO

AÑO XIV 1996 Número Extra

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

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 História Marítima en el mundo.*
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Recensiones.*
- 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: 91 312 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

EL HUNDIMIENTO DEL VAPOR *ELENI* EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Miguel S. PUCHOL FRANCO
Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales

Manuel RODRÍGUEZ AGUILAR
Oficial de la Marina Mercante

Un curioso buque

EN el año 1914, Forges et Chantiers de la Méditerranée, en La Seyne-sur-Mer, construyó el *Gharb*, un pequeño carguero de 1.450 toneladas de peso muerto, con casco de acero, puente y máquina a popa y un gran castillo a proa. Lo había encargado la veterana naviera Prentout-Leblond, Leroux & Cie., de Ruan. Sus propietarios tenían previsto destinarlo al transporte de carbón, aunque su mínimo francobordo y una escasa velocidad —poco más de siete nudos— solo lo hacían adecuado para la navegación fluvial y de cabotaje.

A pesar de las muchas limitaciones de un diseño que proporcionaba un rendimiento poco económico, el *Gharb* sirvió en los años veinte como prototipo para la construcción de 26 unidades, que totalizaban 27.000 toneladas de registro bruto y 36.000 de peso muerto. Estos buques, un compromiso entre costero y barcaza fluvial, los había encargado el Estado francés a diferentes astilleros galos. En un principio estaban preparados para el transporte de carbón, productos metalúrgicos y otros minerales. Su escasa protección frente al pequeño oleaje los limitaba a la navegación por ríos y canales y a cortas travesías entre Francia y Gran Bretaña. Por ello, estaban reservados para la navegación por el canal de la Mancha, el golfo de Gascuña y el Mar del Norte. Debido a su escasa velocidad, los marinos británicos les conocían como *crabs of the sea* (cangrejos de mar). Todos ellos fueron bautizados con nombres de profesiones.

Aunque con ligeras variaciones, se trataba de buques con 66 metros de eslora, 10,5 de manga, cuatro de puntal y 3,8 de calado. Tenían 1.150 toneladas de registro bruto y 1.450 toneladas de peso muerto. El sistema propulsor estaba compuesto por dos calderas cilíndricas, que quemaban carbón, y dos máquinas alternativas de triple expansión. Todo el equipo estaba fabricado por Ateliers et Chantiers de la Loire. Cada una de las máquinas desarrollaba 350

ICV, equivalentes a 80 NCV en total, y esa potencia se aplicaba mediante dos ejes y dos hélices. En el amplio castillo de proa se alojaban seis marineros y un número igual de fogoneros, mientras que en la pequeña superestructura de popa tenían sus camarotes el capitán, dos oficiales de puente, el jefe de máquinas, dos oficiales de máquinas, el cocinero y un grumete. Además, en la popa se ubicaban la cocina, el comedor, la gambuza y los aseos. Para la carga disponía de tres bodegas, con una capacidad conjunta de 2.014 metros cúbicos.

Uno de los numerosos Gharb fue el *Verrier* (*Vidriero* en castellano). Entregado al Estado francés en abril de 1921 por Chantiers de Normandie, Ateliers Augustin Normand, de El Havre, con la desaparición de la flota del Estado francés en 1922 el *Verrier* fue vendido a la sociedad Les Armateurs Français, que lo rebautizó *Quillebeuf*. Este consorcio de navieras se creó con la finalidad de transportar carbón desde puertos de Gran Bretaña o Róterdam hacia Francia, y fosfatos del norte de África, también hasta Francia. Seis años más tarde cruzó el océano Atlántico, junto con otros Gharb, hasta Argentina, donde lo renombraron *Expósito*. En 1934 volvió a Europa para enarbolar la bandera chipriota, con el nombre de *Eleni* y matriculado en Famagusta. No obstante, el *Eleni* podía considerarse un mercante británico, puesto que Chipre era por entonces una colonia inglesa y, además, formaba parte de la flota de la naviera británica Inter-Levant S.S. Co. Ltd., domiciliada en Londres. Así continuaría el vapor hasta el inicio de la guerra civil española.

Un puerto en la costa mediterránea

En los primeros años de la década de los ochenta del siglo XIX se inició en la bahía de Levante, de la ciudad de Águilas, la construcción de un puerto. Las obras corrieron a cargo de la Compañía del Puerto de Águilas y concluyeron en 1884. Desde sus comienzos comerciales, el calado de sus aguas permitía el atraque de buques de tamaño medio, que se utilizaban principalmente para el transporte de mineral. Una profundidad media de cinco metros lo habilitaba como potencial receptor de buques grandes, lo que, unido a su magnífica orientación en cuanto a las corrientes habituales, lo convertía en un atracti-

vo lugar de atraque. El primer dique terminado tenía alrededor de 275 metros de longitud y unos quince de ancho.

Fueron pasando los años y, en la década de 1930, el puerto era una enorme explanada que acogía una plaza de toros desde 1935. También había varios almacenes en el pie del castillo, en concreto tres naves casi iguales, además del «cocherón», construido junto a la vía del tren a principios del siglo XX. Era el único tinglado levantado en el puerto debido a que se consideró que la mercancía más usual, el mineral, no necesitaría ningún tipo de parapeto. La vía del tren llegaba hasta la altura del «martillo», paralela a la costa y por delante del Cabezo del Molino. El «martillo» era el saliente que dividía el puerto en dos muelles: el Corralón, de unos 50 metros de largo, entre el martillo y la escollera, y el muelle norte, de unos 200 metros de largo, entre el martillo y la escala real.

A punto de concluir 1936, el martillo del puerto se cayó parcialmente, puesto que la parte frontal, la que daba al mar, cedió de esquina a esquina debido a su pésimo estado de conservación, inutilizándose como lugar de carga. Se utilizó entonces el muelle Norte como lugar de atraque de los grandes barcos, muy escasos, que llegaron en tiempo de guerra al puerto, sobre todo para la descarga de carbón. Las tres naves antes citadas, al pie del castillo, eran almacenes de carbones. A lo largo de todo el cantil del puerto se encontraban en esa época los viejos noráis, que estaban allí desde la construcción del puerto. Igualmente, desde 1860 se encontraba en el arranque de la escollera, y a los pies del castillo, el faro de Punta Negra.

En el año de 1936, el puerto contaba con una importante actividad, recibiendo en sus aguas todo tipo de barcos de tonelaje variado. Entre las mercancías, se destacaban la sal, el cemento, el carbón y el azúcar. En el puerto de Águilas, el cargamento típico era un compendio de esparto, mármol, aceite y naranjas. Los minerales eran cargados en el embarcadero del Hornillo, puesto que, al comenzar la guerra, sobre el martillo del puerto ya no se encontraba la cinta transportadora que realizaba este trabajo.

Durante el segundo semestre de 1936, el tráfico mercante se centró en el esparto, cargado preferentemente en vapores de tamaño mediano y grande, provenientes por lo general de países del norte de Europa. A partir del 18 de febrero de 1937, el puerto de Águilas no sería visitado por ningún otro barco de estas nacionalidades hasta finalizar la guerra, ya en abril de 1939.

Al no existir en el puerto una grúa de carga, tampoco se podían recibir en sus instalaciones grandes bultos o material pesado. Por el contrario, en varias ocasiones se descargaron partidas de sacos de abono de 120 kilos, para los que se precisaba gran cantidad de trabajadores que solían cobrar unas 10 pesetas de jornal. Muchos jóvenes aguileños trabajaron en estas labores. En total, se descargaron en Águilas 4.486 toneladas de abono en el periodo de guerra. En definitiva, el puerto de Águilas mantuvo una actividad importante a lo largo de toda la guerra civil, si bien aquella decayó bastante a partir de los bombardeos sufridos en el verano de 1938.

Los bombardeos en Águilas

El otoño de 1938 estaba siendo frío y había poca cosa que comer en Águilas; la gente no tenía prácticamente vida. A ello contribuía que la ciudad podía ser atacada de día y de noche, por aviones que volaban alto o con aviones que iban a ras del suelo, y que las bombas podían caer en el pueblo, en los talleres y en la estación de ferrocarril. Pero también podían impactar en el puerto, e incluso en las playas, como la Colonia o las Delicias, o en el embarcadero del Hornillo. El primer bombardeo, acaecido el 3 de agosto de 1938, destrozó las zonas modestas de Águilas, provocando 15 fallecidos y 55 heridos. Una cuña italiana de cinco S-79 había machacado toda la zona alta del pueblo, fuera del recinto ferroviario. El 31 de agosto, otra formación igual dio en el blanco de la estación del ferrocarril y depósito de máquinas, provocando esta vez 16 fallecidos y 15 heridos. Ambos ataques diurnos dejaron sin vida Águilas.

En la noche del 7 al 8 de septiembre de 1938, una pareja de aviones italianos S-81 confundió el lugar donde debía dejar caer sus bombas, y en busca de Almería tras despegar de la base de Tabalada, fueron a dar con Águilas, aunque sin provocar víctimas ni daños. También en la madrugada del 9 de octubre, uno de los «Zapatones» alemanes de la AS/88, escuadrilla de reconocimiento marítimo de la Legión Cóndor con base en Pollensa, atacó el embarcadero del Hornillo y las vías altas cerca del puente ferroviario de la rambla del Charco, pero sin causar tampoco daños graves ni víctimas.

Aun así, algunas familias regresaron al pueblo a lo largo de octubre, ya que el bombardeo del día 9 había pasado desapercibido y, por tanto, desde el ataque a la Colonia el 8 de septiembre no se había registrado ninguna incidencia bélica, y el frío, para los que estaban a la intemperie, bajo un árbol o en casas inadecuadas, repercutía negativamente en la salud. Había miedo en la gente, pero los refugios, ya casi acabados, y esa aparente tranquilidad de los últimos dos meses infundieron cierta confianza a los aguileños.

La actividad del puerto de Águilas era escasa en esta época, aunque de vez en cuando entraban barcos que superaban las 1.000 toneladas de registro bruto, con el fin de cargar bidones de aceite y descargar carbón, envases vacíos y sulfuro de carbono. Allá por el 15 de octubre el puerto pasaba a ser competencia del Ayuntamiento de Águilas. El estreno municipal no fue muy agraciado, porque los arreglos pendientes eran muchos: el martillo estaba prácticamente derruido, y no por efecto de las bombas; la escollera se hallaba en mejor estado, así como las vías y accesos, pero las oficinas portuarias mostraban un aspecto deplorable.

A pesar de la tranquilidad aparente en el puerto, el 31 de octubre, mientras algunos operarios de tierra y la tripulación del vapor británico *River Dart* —que había llegado cargado de envases, cajas y bidones— realizaban las labores de descarga, sonó la sirena. Todos corrieron a refugiarse atropelladamente, y el tumulto y los nervios propios de la emergencia provocaron muchos heridos, a pesar de que, a la postre, no se produjese ningún bombardeo.

Los primeros ataques al *Eleni*

El miércoles 2 de noviembre de 1938 llegaba al puerto de Águilas el vapor *Eleni*, de bandera chipriota, un buque negro, de mediano tamaño y algo antiguo, con una franja blanca en la proa y un puente de mando muy característico. Atracó en el muelle norte, por su costado de estribor. Había salido de Almería un día antes y su destino era Barcelona. Su cargamento, según el manifiesto de carga, estaba compuesto por 250 sacos de tierra para la industria (10 toneladas), 116 sacos de carbonato de cal (26 toneladas), 29 bultos de muebles usados (8,15 toneladas) y 7.035 bultos de uvas frescas (730,85 toneladas), lo que hacía un total de 874 toneladas. Al poco rato desembarcaron el capitán Bordell y un miembro italiano del Comité de no-Intervención, con la intención de ponerse en contacto con los cargadores de bidones de aceite, explicar la razón de su entrada en el puerto y, de paso, comunicar que tenían una avería en la máquina. Las autoridades locales hicieron saber al capitán que debía desatracar y fondear su buque a unas dos millas del puerto, en previsión de posibles ataques nocturnos.

El vapor pasó esa noche atracado en el puerto. Debido a la avería en la máquina no salió, tal y como se le volvió a exigir el jueves día 3. A lo largo de la tarde se corrió por el pueblo la noticia de la llegada de un barco inesperado al puerto, con la excusa de cargar bidones de aceite, y de que existían algunos problemas en su máquina. La avería en el condensador era lo aducido por el capitán y los tripulantes, por lo que varios operarios ferroviarios, provistos de una autógena, marcharon al barco a echar una mano para reparar la supuesta avería. El *Eleni* llevaba parado ya casi veinticuatro horas.

Al acercarse a los talleres, cuando eran las cinco de la tarde, un carabinero explicó a estos tres operarios que la tripulación del *Eleni* había desaparecido. Tan solo quedaban en el buque y en los aledaños del puerto tres o cuatro hombres. A esa hora, los aguileños ya habían hecho sus compras y cumplido con sus trabajos, y el pueblo empezaba a quedarse vacío. Los ferroviarios no pudieron arreglar la avería y, al dar las seis de la tarde, el director de los talleres, con visible enfado, observó que el barco aún no había zarpado. El capitán estaba en el bar Alhambra y allí, José Antonio Moreno, con un traductor de inglés, le indicó que tenía que sacar el buque del puerto cuanto antes y que al día siguiente lo llevara al embarcadero del Hornillo, donde podría ser reparado. Eran las 18.30, y algunos de los tripulantes estaban en la pensión Jorquera mientras otros remoloneaban por el pueblo, por lo que el capitán indicó que era imposible iniciar una maniobra con el barco a esa hora. Molesto, el director de los talleres amenazó al capitán del *Eleni* con la cárcel, pero al final, convencido en parte por el consignatario, Juan Larrea, se abstuvo de cumplir su amenaza. Para esa hora el delegado italiano que iba en el barco había desaparecido y nadie sabía dónde estaba.

A esas horas también trabajaban a pleno rendimiento los miembros de la escuadrilla de aviadores navales de la Legión Cóndor, la AS/88, en la base aérea de Pollensa. Estaban preparando cuatro hidroaviones que iban a operar

en esa noche del 3 de noviembre. Los tres primeros Heinkel He 59 (conocidos como «Zapatones») se dirigirían a la costa catalana, en concreto a El Vendrell, Vallcarca y L'Ampolla. El cuarto Zapatones estaba preparado, y cuando los relojes señalaban las 18.20 (todas las horas se citan según el horario de Águilas) despegaba de la bahía mallorquina con el objetivo de atacar el puerto de Águilas. No queda constancia, al menos en la documentación existente, de que el piloto del último hidro supiese de la presencia de un vapor en el puerto de murciano pero, en cualquier caso, el objetivo de la incursión era hostigar buques. Una extraña sensación se cernía sobre el municipio costero, cuyas calles, hacia las ocho de la noche, aparecían casi despobladas, como si los aguileños presagiaran unánimemente lo que iba a ocurrir ese jueves. Por ello, los refugios estaban llenos, y los vecinos, preparados para afrontar una fría e incómoda noche más de invierno.

Tras un largo viaje, a una modesta velocidad de crucero algo inferior a los 200 kilómetros por hora, el piloto del Zapatones divisaba el Cabezo de Cope, al tiempo que los puestos de vigía hacían lo propio con el avión. Las alarmas sonaron en Águilas hacia las 21.00, cuando el hidro giraba hacia el sur en busca del puerto, dejándose caer desde los 2.000 metros de altura y con los motores apagados. Esta técnica, utilizada para no alertar a la defensa antiaérea con el ruido de los motores, no tuvo éxito esta vez, y aunque no había emplazadas grandes piezas, algunas ametralladoras ligeras recibieron al hidro con todos los honores.

Alrededor de las 21.05, el puesto del Cabezo del Molino divisiba al He 59B-2 de la AS/88 a unos 100 metros sobre el pico de la Aguilica. Las baterías antiaéreas comenzaron a disparar al hidro, cuyo bombardeo dificultaron hasta tal punto que las 20 bombas de 50 kilos cayeron en el mar sin alcanzar ningún objetivo —y tampoco al *Eleni*—. La tripulación alemana del avión tuvo que precipitar la descarga de las bombas, la gran mayoría de las cuales no explotaron, pero la metralla de algunas alcanzó al pailebote *Águilas*, que se encontraba en el Corralón. Debido a la baja altura del hidro y al aviso previo de la sirena, varios carabineros sacaron sus armas y le dispararon, dando lugar a uno de los hechos más comentados de la guerra civil en Águilas. Sin bombas, el hidro alemán encaró el pueblo por encima de la plaza de toros y se dirigió hacia la playa de la Colonia, donde empezó a ametrallar los balnearios, las casas de la primera fila, la rambla de Charco y varios puntos de la huerta de la Grima. Acabado el ametrallamiento, giró hacia el mar, desapareciendo en la oscuridad. En el puerto, los aguileños se encararon con varios de los carabineros que habían disparado al avión, pues ello les había dejado en una situación extremadamente expuesta.

Pero el ataque no había acabado. Unos minutos más tarde apareció de nuevo el hidro, y viniendo desde el mar, con la bodega vacía, optó por utilizar contra todo lo que había en el puerto el pequeño cañón de 20 milímetros instalado en su morro. La plaza de toros, las casetas de los prácticos y de los consignatarios, la propia explanada, las bocas de los refugios, situadas al pie del castillo y bajo la Cuesta del Sol, todas ellas fueron alcanzadas por las

balas. Los puestos de defensa antiaérea respondieron de nuevo a los disparos, por lo que el hidro replicó a su vez con fuego sobre las casas de la calle de Lorca y los Cabezos del Calvario y del Alacrán. Este vuelo sobre el pueblo sorprendió a mucha gente en la calle pero, increíblemente, nadie resultó herido esa noche. En su segunda pasada, el Zapatones descargó sus últimas balas por las Canteras. En el parte de la misión, su tripulación anotó lo siguiente: «Defensa enemiga, antiaéreos de pequeño calibre y avión averiado por impacto».

El *Eleni* no fue alcanzado en este primer bombardeo del puerto, aunque las bombas incendiarias y los ametrallamientos produjeron pequeñas explosiones e incendios. El capitán visitó el vapor tras el bombardeo, y enseguida volvió junto con algunos de sus tripulantes a la pensión Jonquera, donde pasaría la noche. Otros quedaron en los refugios junto al puerto, con el fin de vigilar de cerca el buque. La tripulación no hablaba español, fuera de ciertos marineros que chapurreaban alguna que otra palabra. El pailebote *Águilas*, que resultó levemente alcanzado, sería trasladado por su dueño días más tarde a la zona de la «Fragüica», al costado de la escala real.

No pasaría mucho tiempo sin que el miedo volviera a hacer presa en los aguileños en esa larga noche de otoño. Y este miedo era fundado, pasando casi todo el pueblo las horas dentro de los refugios. Resulta que, al regresar a Pollensa, el piloto del hidro alemán informó de la existencia de un vapor en el puerto. Preparada sin demora la salida de un nuevo avión, esta vez se le pertrechó con bombas de gran tamaño, con la misión de no dejar escapar el apetitoso blanco. Siguiendo el horario de la zona republicana, el primer hidro debió de regresar a su base hacia la medianoche, procediéndose de forma inmediata a realizar los preparativos en el segundo avión. Menos de un par de horas después el segundo Zapatones volaba camino de la costa murciana. Esta vez su objetivo principal era el *Eleni*, descrito por la tripulación alemana como un petrolero, debido a la disposición de la cubierta y de la superestructura.

El despegue del segundo Zapatones se produjo hacia las dos de la madrugada del día 4, y tras recorrer en poco más de dos horas y media los 500 kilómetros que separaban su base de Águilas, localizó el puerto. La ruta seguida, algo más larga, prevista probablemente en el plan de ataque, le hizo tocar la costa más al sur de Calareona, y desde allí se dirigió a su objetivo. Algunos desplazados, que vivían por aquellas fechas en estas playas, pudieron ver al avión volando bajo y sin hacer ruido. A las 04.35 empezaba el bombardeo del *Eleni*, que se prolongaría un cuarto de hora. La descripción del ataque fue la siguiente: el avión llegó a Águilas costeando a baja cota, enfiló el puerto, eligiendo la vertical de la calle Rey Carlos III, lo que le conduciría hasta el vapor. El *Eleni* presentaba su costado, de modo que la superficie del blanco era máxima. En las cuatro pasadas que dio sobre el vapor descargaría sendas bombas SC-250 de 250 kilos, para girar luego hacia su derecha, adentrándose en el mar y volviendo a la costa para repetir el ataque.

Desde unos 150 metros de altura, el avión descargó sucesivamente las cuatro bombas sobre el *Eleni* sin ser apenas molestado por los puestos antiaéreos. El hidro solo se veía perturbado por la dotación del Cabezo del Molino,

que disparaba sobre él, aunque sin puntería, en el momento en que descargaba las bombas y procedía a adentrarse en el mar. De las cuatro enormes bombas, solo explotó una. Tres de ellas cayeron en el mar. La cuarta, que lo hizo en el muelle, junto al Martillo, es una de las bombas más famosas de la guerra, pues quedó incrustada de punta en el suelo, y desde esa posición de privilegio vería sin alterarse lo que iba a ocurrir en las próximas horas. De las tres bombas que fueron a dar en el mar, una explotó y alcanzó a dos pequeñas embarcaciones locales, el *Águilas* (de nuevo) y el *Arrogante*, que se hundieron en el acto, ya que la onda expansiva reventó por completo sus cascos de madera.

Algunos aguileños salieron pasadas las cinco de la madrugada para comprobar desde los aledaños del lugar, la calle Triana o el paseo de Parra, que el vapor chipriota, atracado hacía poco en el puerto, no había sido alcanzado tras los ataques de los dos aviones sueltos. Esa misma noche, otro Heinkel He 59B-2, cargado también con cuatro bombas de 250 kilos, operó cerca, en el puerto de Mazarrón, donde las descargó sobre un cruce de vías ferroviarias.

Ese viernes se trabajó en los talleres del ferrocarril y en algunas fábricas, pero en todo el pueblo se sabía perfectamente que la noche siguiente los aviones volverían para rematar la faena —no podían dejar escapar objetivo tan suculento—. Algunos ferroviarios se acercaron por la mañana hasta la bomba que no había estallado, para examinar cómo había quedado incrustada y comprobar que no podía moverse debido a su peso --días después procederían a explosionarla allí mismo--. Esa mañana llegaron a Águilas varios coches para recoger a toda la tripulación del barco.

Nadie deambulaba por las inmediaciones del puerto, donde numerosos barriles de aceite aún aguardaban a ser cargados en el vapor. A media tarde del viernes 4 de noviembre, cerca del *Eleni,* que seguía atracado en el muelle norte, no había esa vez niños con cucharillas recogiendo las gotas sobrantes. Envuelta en el silencio, en la explanada del puerto no había otra cosa que los barriles mencionados y una imponente bomba sin explotar.

El ataque definitivo

Tras las dos tentativas fallidas de la noche anterior, la Legión Cóndor preparó durante la tarde del 4 de noviembre el ataque final al buque. Si el vapor no se había marchado, existía una nueva oportunidad e intentarían no desaprovecharla. Por eso la AS/88 utilizaría en esta ocasión tres hidros para la consecución de su objetivo: el *Eleni.* En intervalos de media hora, estos aviones fueron despegando de la base de Pollensa con destino a Águilas, cada uno de ellos cargado con otras cuatro bombas de 250 kilos. Los tres ataques se iban a efectuar de manera escalonada y repitiendo el protocolo del segundo bombardeo de la víspera, es decir, lanzándose en cada vuelta una única bomba sobre el objetivo, con lo que el bombardeo se alargaría de forma casi ininterrumpida durante más de hora y media, al sumar las cuatro pasadas de cada uno de los tres aviones.

Con los refugios ya llenos, hacia las 21.00 sonaba de nuevo la alarma de bombardeo y el primer hidro alemán enfilaba el puerto, pasando a escasos 100 metro por encima del pueblo. Los antiaéreos molestaron el ataque, pero eso no impidió que el avión diera las cuatro pasadas y lanzase todas las bombas, una de las cuales impactó en el puente de mando del *Eleni.* Dos cayeron en el mar, y la última, sobre el cantil del muelle, a la altura del vapor, donde abrió un enorme boquete. Muchos, desde los alrededores de Águilas, vieron al hidro adentrarse en el mar y volver a los pocos minutos, y llegaron a pensar que había alguna especie de portaaviones frente a la costa, entre Murcia y Almería. Las explosiones fueron tremendas. Los refugios se estremecían con el retumbar de las detonaciones, al igual que los edificios y las casas cercanas a la zona del puerto, pero por suerte ni una sola bomba cayó dentro del pueblo.

El bombardeo se prolongó por más de veinte minutos, pero tampoco esta vez los hidros alemanes consiguieron hundir al buque. El segundo hidro llegó hacia las 21.30, así que ni tiempo dio a que la sirena silbara anunciando el cese del anterior, ni a que la gente saliera de los refugios, pues las explosiones y los incendios casi no llegaron a interrumpirse. Entre una explosión y otra se oían los enloquecidos ladridos de los perros, que asustados corrían despavoridos por las calles. Desde 100 metros de altura, este segundo hidro fue lanzando sus bombas, que alcanzaron por dos veces al *Eleni*, una de ellas dentro de la bodega, produciendo una enorme explosión que, según los testigos, llegó a elevarse por encima del castillo. El incendio pudo verse desde las afueras de la ciudad, realzado con el contraste de la oscuridad nocturna. Las otras dos bombas fueron a parar al mar. Este hidro lanzó, además, varias bombas incen-

diarias que causaron pequeños focos de fuego, los cuales iluminaron todo el puerto por un buen rato.

Acabado el trabajo del segundo de los Zapatones, el tercero llegaría hacia las 22.00, de modo que a los aguileños, otra vez, les pasó inadvertido el cambio de tercio. Las batidas de este hidro pusieron fin al asedio, ya que con las tres primeras pasadas dos de las bombas de 250 kilos dieron en el *Eleni*. A unos 100 metros de altura, el piloto acertó en la bodega y en el puente de mando, mientras que el tercer proyectil quedaba un tanto corto. Este último cayó junto al puesto de carabineros, que desapareció literalmente fulminado por la metralla y la onda expansiva, que alcanzó también a una parte del Cocherón. El barco, entre explosiones e incendios, comenzó a hundirse de costado, hasta quedar por último recostado contra el muelle.

Considerando al *Eleni* eliminado, o al menos definitivamente inutilizado, la cuarta pasada del hidro, algo más larga, buscó un objetivo alternativo. Y como las pavorosas llamas del puerto facilitaban la localización de los talleres del ferrocarril, hacia allí se dirigió el Zapatones. Entró por el centro de la bahía directo hacia las tres naves que componían el enclave, y sobre la primera lanzó otra enorme SC-250. La nave grande, de ajuste y calderería, se incendió tras la tremenda explosión en su interior, puesto que la bomba entró por el techo y fue a caer al foso central, en la zona de calderería, un certero disparo desde unos 100 metros de altura, a pesar del cual y del resto de las bombas lanzadas previamente no hubo víctimas.

La violencia de las detonaciones fue tal, que los moradores de los refugios y casas cercanas vivieron el bombardeo como si estuviesen en su mismo corazón, en pleno puerto. Un total de 12 descomunales bombas de 250 kilos destrozaron los tímpanos, el aguante y la estabilidad psíquica de muchos aguileños, a lo largo de una hora y media terrible, que pareció infinita y que dejó en los testigos de aquel pavoroso trance el impacto de un asedio de varios días. Y es que muchas personas no llegaron a salir de los refugios en la noche del 4 al 5 de noviembre de 1938, pues en la madrugada del sábado 5 --recordemos-- otros dos Zapatones bombardearían --aunque sin consecuencias-- el recinto de las instalaciones ferroviarias, lo que, mezclado con los dos ataques de la noche previa del 3 al 4, para los aguileños esas dos noches consecutivas debieron de ser muy largas y, transcurridos muchos años, son recordadas como un asedio aéreo interminable.

Los partes de operaciones de los siete Zapatones se conservan en su versión española, algo más resumida que el original alemán, pero completa en datos de fechas, horas, bombas y con el comentario de los resultados. En ellos se indica el incendio y hundimiento del «petrolero» al que se había atacado en Águilas, y la resistencia encontrada: «defensa enemiga, ametralladoras y el petrolero atacado está hundido». A pesar del gran número de bombas lanzadas, el vapor no se fue a pique. Únicamente quedó semihundido, recostado contra el puerto, justo frente al Cocherón. Enormes llamaradas salían disparadas de las bodegas del *Eleni* y se alzaban imponentes en la oscura noche de invierno.

Dentro de la explanada del puerto se produjeron pequeños incendios, provocados por las diversas bombas de un kilo lanzadas en racimos, junto a las SC-250, por los dos últimos Zapatones, que operaron en la noche del 4 de noviembre. Uno de los mayores provocó destrozos en el Cocherón y en el pequeño puesto que los carabineros de tierra tenían en el recinto portuario. De forma milagrosa, la bomba caída en el puerto a la altura del Martillo no explotó en todo el asedio.

En resumen, un total de cinco Zapatones bombardearon el puerto y el vapor *Eleni*, en el pueblo de Águilas, en el curso de un asedio que duró más de veintiséis horas, completado por un ataque, ejecutado por otros dos hidros, centrado en las instalaciones ferroviarias.

En Berlín, el 25 de junio de 1941 se expedía un curioso diploma en el que la Legión Cóndor se felicitaba del hundimiento, el 4 de noviembre de 1938, del vapor *Eleni*, de 998 toneladas, dentro del puerto de Águilas, operación en la que se destacaba la labor del Oblt. zur See Peter Lohmeyer y de su tripulación, y se hacía mención de los tripulantes de los otros dos aparatos participantes. Es probable que, por el número de ataques, al menos dos tripulaciones repitieran el ataque sobre Águilas. En el avión de Lohmeyer, que era el observador y no el piloto, estaba también el Uffz. Rudy Schmidt, quien en los años noventa aún recordaba el puerto (Águilas) y el barco.

El vapor está hundido

Tras el hundimiento, un perito enviado por CAMPSA-Gentibus se desplazó hasta el puerto de Águilas para comprobar el estado del vapor chipriota. A continuación se transcribe el informe completo que expidió:

«S.S. *ELENI*

Siguiendo su requerimiento me trasladé a Águilas para inspeccionar el arriba indicado vapor y vi que había sido hundido de popa, mientras estaba amarrado en el muelle. Según la información recibida, el buque fue bombardeado, primeramente con bombas incendiarias, ardiendo el buque, e inmediatamente después el buque fue alcanzado por una bomba explosiva en la bodega nº 3 y aparentemente algunas planchas se averiaron tan seriamente que el vapor se hundió por la parte de popa.

Tanto las calderas como la sala de máquinas se inundaron no pudiéndose ver la maquinaria, por quedar cubierta el agua.

El vapor llevaba un cargamento de frutas y barriles con aceite de oliva.

Me permite sugerirles que a la mayor urgencia sea examinado el casco del buque para precisar la cuantía de la avería, descargarlo y un buzo deberá informar lo antes posible a fin de estudiar los medios de salvamento del buque de su pérdida total.

Este es para certificar que: he inspeccionado el buque y hallo que el mismo esta hundido, escorado a estribor y encallado en el fango los dos tercios de su longitud.

Los compartimentos y accesorios del puente superior completamente destruidos, la construcción de acero y planchas deformadas y averiadas por el fuego y en parte por la metralla. Aunque la avería ha sido localizada, la cuantía de la misma no ha podido precisarse, pues actualmente está en parte cubierta por carbón, no es en estribor sino al fondo del entre el pantoque y las mamparas de las carboneras.

Tanto las calderas como la sala de máquinas están completamente inundadas.

Los mamparos entre las bodegas nº 2 y 3 deformados, abollados y fuera de su sitio.

Las operaciones de salvamento aunque hechas lentamente debido a la falta de elementos se llevan a cabo para ver de poner a flote el vapor y si es posible efectuar las reparaciones necesarias, si en la subsiguiente inspección no se ven serias averías en el casco que haga imposible el traslado del vapor al lecho de reparaciones (dique)».

El 17 de noviembre, el gobierno británico envió a Burgos una nota de protesta. En dicha *Note Verbale* se decía: «In the course of the raid on Águilas at 10 p.m. on November 4th the British ship *Eleni* was bombed and set on fire. When an attempt was made to extinguish the fire the ship was machine gunned and bombed again. It is anticipated that she will prove a total lost. On the evidence available to them His Majesty's Government are bound to consider that this ship was attacked deliberately».

El Ministerio de Asuntos Exteriores dio oportuna respuesta en una nota del 13 de diciembre de 1938. Su contenido estaba basado en un informe del almirante Francisco Moreno de fecha 30 de noviembre. En dicho informe se manifestaba, entre otras cosas, lo siguiente:

3.—El puerto de Águilas fue atacado por aviación en la noche del 4 de noviembre de 1938, efectivamente, con el objeto de destruir sus instalaciones, ya que por él se efectúa, como por todos los de la zona roja un tráfico de material de guerra, especialmente, que ayuda a sostener la resistencia roja.

4.—Después de lanzadas las primeras bombas contra el puerto se produjo una fuerte explosión cuyas llamas llegaron a una altura de unos 200 metros y que provenía de un buque cuya estancia en el puerto se desconocía. La forma y magnitud de la explosión demostraron claramente que era producida por municiones.

5.—Como quiera que se supone que los buques mercantes británicos que trafican con la zona roja no transportan municiones por prohibírselo las disposiciones vigentes de su país para ese tráfico, se dio por seguro que el buque que había resultado alcanzado por su proximidad a los objetivos que se atacaba, no era británico. A pesar de ello no fue ametrallado y tan sólo se atacaron con ametralladora las de defensa antiaérea del puerto cuya posición se reveló por su reacción.

6.—Los buques mercantes británicos no son considerados como objetivos y por lo tanto no son atacados ni en el puerto ni en la mar. Al amparo de esto el cabotaje entre los puertos enemigos se hace en gran parte en buques de esa nacionalidad y los escasos buques españoles rojos que se arriesguen a navegar entre las zonas norte y central lo hacen tomando en la mar nombre y puerto de matrícula ingleses y arbolando bandera inglesa.

La contestación británica tardó en recibirse. En una nueva *Note Verbale* de la embajada británica, de 15 de marzo de 1939, sobre el bombardeo del *Eleni*, se ampliaban las observaciones de la nota anterior y se reiteraba la «propose to incluide this case among those to be examined by the Commisión of Enquiry». Las observaciones eran las siguientes:

«It is clear from de Observing Officer's report that no munitions were ever embarked in, or unloaded from, the s.s. *Eleni* during the voyage in question. She carried a cargo of 150 tons of grapes and plaster was loading olive oil.

»There is no evidence that any explosion took place in her, and it seems clear that she was set on fire by the bomb which struck her.

»His Majesty's Government have the most definite evidence from the master and crew that they were machine gunned when endeavouring to put out the fire, and His Majesty's Government in contending that there was a deliberate attack were referring in particular to his machine gunning».

A través de la embajada española en Londres, la casa británica Harris & Dixon Shipbrokers Ltd. deseaba saber si el gobierno español estaba interesado en la compra del vapor *Eleni* por 2.000 libras esterlinas. En el telegrama, de 2 de abril de 1939, se decía que, en caso de convenir, un representante viajaría hasta España para llevar a cabo las gestiones. Sin embargo, la Mid Atlantic Shipping se había adelantado y, el 21 de febrero de 1939, se había encargado de indemnizar a los propietarios del *Eleni* por el montante estipulado en el contrato de fletamento para el caso de pérdida total. Al recibir la indemnización, la naviera británica Inter Levant S.S. Co. Ltd., mediante una carta de abandono, hizo dejación de sus derechos de propiedad a favor del gobierno de España. El 30 de junio, el subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores comunicaba todos estos detalles e instaba al jefe del Servicio Nacional de Comunicaciones Marítimas a hacerse cargo del vapor *Eleni*, con el fin de incorporarlo a la Flota Mercante española.

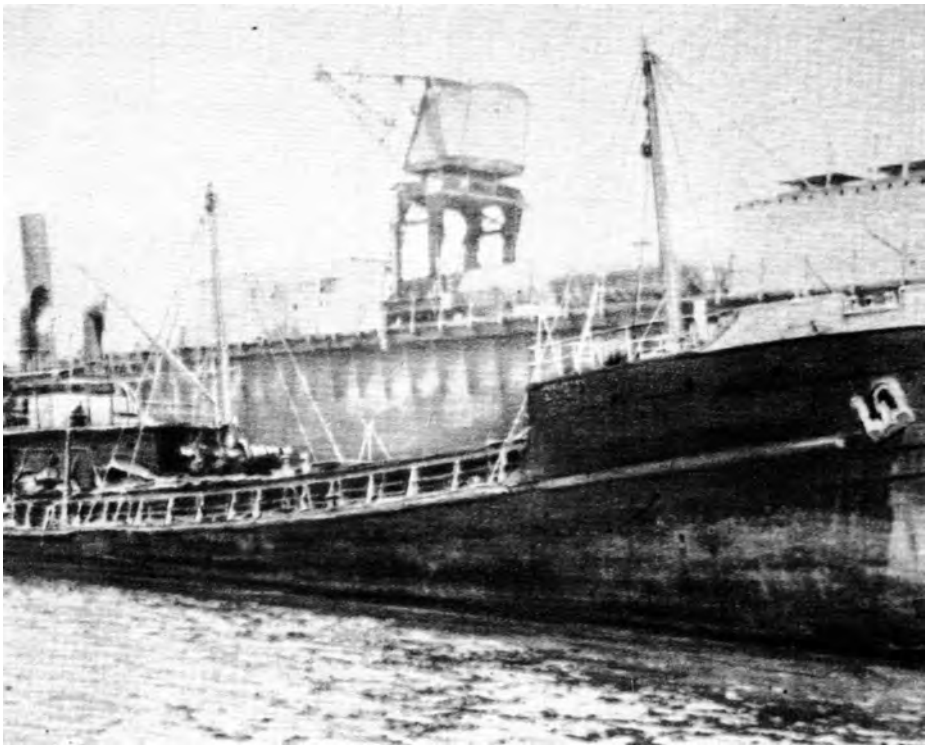
Como el vapor había quedado semihundido en Águilas, las cajas de uva fueron saliendo por diferentes puntos de la costa aguileña, también almeriense, y muchos conocieron la historia al comer aquella uva y recibir la eventual advertencia de que tal vez contenía pólvora. Finalizada la guerra civil, a finales de abril de 1939, una comisión alemana del AS/88 recorrió diferentes puertos que en la guerra estuvieron en zona republicana, buscando fotografiar algunos de los destrozos que sus ataques habían provocado. En Águilas reali-

zaron cuatro fotos, una de ellas del vapor hundido, y las otras tres de los impactos en el muelle.

Un nuevo vapor en la flota española

Uno de los equipos de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques recuperó en el puerto de Águilas al *Eleni* a finales de 1939. A los mercantes apresados por los buques de la Marina nacional y declarados «buena presa», además de muchos otros de bandera española que habían sido objeto de incautación, y también a los extranjeros reflotados en puertos nacionales, se les empezó poniendo el nombre de una ciudad española, generalmente el del puerto al que habían sido llevados tras ser apresados o recuperados. Sin embargo, durante 1938 se decidió sustituirlos por el nombre de un castillo español. Al *Eleni* lo rebautizaron directamente como *Castillo Vera*, tomando el nombre del *Castillo de Vera de Moncayo*, en la localidad de su mismo nombre en la provincia de Zaragoza.

Una vez puesto a flote, fue remolcado hasta Valencia para su reparación en los astilleros de la Unión Naval de Levante, la cual tuvo un coste de 438.066,37 pesetas. El *Castillo Vera* fue entregado, el 9 de febrero de 1940, a



la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, que lo arrendó el 12 de abril de ese mismo año. Gracias al contrato de arrendamiento, la Gerencia obtuvo en 1940 una cantidad de 13.399,58 pesetas. En 1941 los ingresos fueron de 90.699,90 pesetas. Durante 1943, año de creación de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, los buques de la Gerencia se incorporaron a la nueva naviera. La flota inicial estaba compuesta por 43 buques, que sumaban 89.357 toneladas de registro bruto y 140.930 de peso muerto; uno de los buques en cuestión era el *Castillo Vera*.

Durante los años en que fue alquilado y, después, con la Empresa Nacional Elcano, el *Castillo Vera* estuvo dedicado al tráfico de cabotaje, navegando por puertos españoles del Mediterráneo, además de por Cádiz y por Ceuta. En sus bodegas solía transportar minerales a granel, fruta y carga general.

A los cinco años de la creación de la Empresa Nacional Elcano, y ya iniciado el ambicioso Plan de Nuevas Construcciones, la baja en la naviera de los antiguos «Castillos» era una situación que se repetía con relativa frecuencia. Junto al *Castillo Monteagudo*, en 1947 fue vendido en concurso público el *Castillo Vera*, adquirido por la Naviera Astur-galaica, con sede en La Coruña. Tras varios años recorriendo puertos españoles del Mediterráneo transportando principalmente carga general, sus nuevos propietarios tenían pensado emplearlo en el tráfico carbonero por el Cantábrico y el Mediterráneo, contribuyendo a dar salida al carbón asturiano y leonés.

El final de un mercante

El domingo 15 de febrero de 1948 el *Castillo Vera* partió de La Coruña. Se dirigía en lastre a los cargaderos de mineral del puerto de San Esteban de Pravia, en la desembocadura de la ría del Nalón, para tomar un nuevo cargamento de carbón. En ese momento estaba mandado por el capitán Fernando Sancho, un marino veterano, y contaba con una tripulación de 29 hombres. El cargamento lo había contratado la empresa Dragados y Construcciones, y el puerto de descarga era Sevilla.

Toda la tripulación conocía perfectamente la derrota, por las numerosas veces que la había recorrido. La salida de La Coruña fue normal, primero con la proa al norte hasta cabo Prior, y más tarde rumbo noreste hasta cabo Ortegal. En ese punto, el oficial de guardia ordenó al timonel caer a estribor hasta alcanzar rumbo este. La mar y el viento de aleta ayudaban al pequeño vapor a avanzar con más velocidad. Al estar norte-sur con la Estaca de Bares, como en ocasiones anteriores, el oficial de guardia modificó el rumbo a estribor para pasar a dos millas al norte del cabo Vidio, situado en el Concejo de Cudillero, zon donde, a pesar de su peligrosidad, con varios naufragios a sus espaldas, hasta el año 1950 no se inauguró un faro. Según avanzaba, el *Castillo Vera* se alejaría de la costa, para ir acercándose paulatinamente conforme se aproximaba a su punto de recalada. En plena noche, y durante el recorrido de alejamiento, se levantó una espesa niebla, lo que complicaba enormemente la

navegación. El pequeño buque no contaba con la ayuda del radar. Enseguida comenzaron a sonar las señales de niebla, al tiempo que se reforzaba la vigilancia y se ordenaba reducir la velocidad. Para complicar más las cosas, el estado de la mar también había empeorado.

El viento del noroeste y el oleaje de la misma dirección habían desplazado al *Castillo Vera* ligeramente hacia el sur, lo que implicaba que se había aproximado a la costa. El capitán, que estaba de guardia, lo sabía y actuó en consecuencia, corrigiendo el rumbo unos grados a babor. No quedaba más remedio que dar mayor resguardo a las peligrosas piedras del cabo Vidio. A las doce de la noche entró de guardia en el puente el segundo oficial, Luis García Villanueva. El capitán le explicó la situación, las condiciones de navegación y todas las medidas tomadas. No obstante, a pesar de la corrección en el rumbo, el vapor había caído más de la cuenta hacia la costa. Los vigías seguían atentos a cualquier signo que pudiera aparecer desde tierra, aunque de momento solo encontraban oscuridad. El tiempo se iba consumiendo en el reloj. De acuerdo con los cálculos de estima del oficial de guardia, el *Castillo Vera* ya tenía que haber superado el cabo Vidio y tocaba caer a estribor buscando la entrada del puerto de San Esteban de Pravia. Sin embargo, la velocidad había sido menor que la tenida en cuenta en los cálculos de estima, por lo que el avance era inferior y su posición real se encontraba desplazada peligrosamente hacia atrás, es decir, al oeste.

A causa de la niebla, todos los hombres a bordo estaban ajenos al desastre que se les venía encima. De repente, alrededor de la una de la madrugada, el vapor tocó unas piedras y frenó casi en seco en medio de grandes vibraciones y de un enorme estruendo provocado por las chapas arrastrándose entre los

escollos. El *Castillo Vera* acababa de embarrancar en las proximidades de la playa de Gradas, en la cara oriental del cabo Vidio, en el conocido como Bajo Llozano. Con la arrancada que llevaba todavía avanzaría unos metros, y por el efecto de la colocación de las piedras su proa se fue orientando hacia el interior de la playa. El doble fondo se había visto íntegramente afectado, y el agua empezaba a entrar en la sala de máquinas y en las bodegas, al tiempo que el vapor, al parar del todo, comenzaba a escorar a babor. Los tripulantes, completamente sorprendidos, salieron hacia cubierta para ver qué pasaba. La inundación era generalizada y los hombres, aunque lo intentaron, no tenían nada que hacer, salvo intentar salvarse de la angustiosa situación en que se encontraban. Todos estaban convencidos que el *Castillo Vera* se había perdido.

La popa había quedado sin apoyo, y el efecto del peso y del oleaje ocasionó que el vapor se fuera partiendo por la parte delantera de la superestructura. Una mar agitada batía ferozmente el casco del barco, metiendo el miedo en el cuerpo a los ya de por sí aterrorizados tripulantes, que no sabían muy bien qué hacer. Algunos hombres eran partidarios de lanzar los botes salvavidas al agua, a pesar del peligro que entrañaba. Con muchos esfuerzos, uno de los botes fue finalmente arriado y en él embarcaron cuatro hombres: el segundo oficial, Luis García Villanueva; el primer camarero, Crisanto Baticón Martínez; el segundo camarero, Luciano Carro Martín, y el marinero José García Torrejón. El oleaje, que seguía siendo muy fuerte, y el fondo, con aristas afiladas, hacían muy peligrosa la navegación y eran una amenaza enorme, como se demostraría más tarde. En su aproximación a la playa, el bote salvavidas topó con algún bajo, se atravesó a la mar y volcó. Los hombres fueron lanzados al agua, y el bote, con muchos destrozos, desapareció bajo una manta de agua y espuma. Después de vivir esa terrible experiencia, el resto prefirió esperar, protegido por el casco del vapor, a que amainara el temporal y se pudiera desembarcar con más seguridad.

Los minutos a bordo se hacían interminables. Algunos hombres, notando que el oleaje era algo menor, decidieron lanzarse al agua. En semejantes condiciones tuvieron mucha suerte porque, después de batallar con la violencia de la mar, acabaron arrojados sobre las piedras de la playa. Todos presentaban heridas de consideración, pero estaban a salvo en tierra. Todavía de noche, empapados y ateridos, decidieron buscar ayuda, avanzando con enormes dificultades por la pendiente hasta el borde del acantilado. A través de los caminos embarrados por un riguroso invierno, toparon con las primeras casas, que pertenecían a la parroquia de Oviñana. Unos sorprendidos aldeanos auxiliaron a los náufragos, curando sus heridas. Gracias a la ropa seca suministrada y a unas bebidas reconfortantes pudieron recuperar las calorías perdidas. Los náufragos explicaron el accidente, y los aldeanos se dispusieron a echar una mano a los que permanecían a bordo. Entre los resueltos lugareños estaban Ángel de Pedro y Ramón de Vidal.

Al llegar al acantilado, la mañana empezaba a clarear. El espectáculo era dantesco. Un buque encallado en las piedras, zarandeado por una mar impla-

cable y a punto de partirse en dos. En la cubierta se distinguían varios hombres presa del pánico. Los más decididos de entre los aldeanos bajaron a la playa, donde tenían sus embarcaciones, con la intención de acercarse hasta los restos. Entretanto, llegó un momento en que el oleaje aflojó, lo que aprovecharon los hombres que permanecían en el vapor, atentos para lanzar el segundo bote. Todos los que quedaban pudieron embarcar. Con mucha suerte, y tras angustiosos minutos batallando con la mar encrespada, consiguieron llegar a tierra. Desde la playa pudieron comprobar cómo la popa del *Castillo Vera* se separaba del resto del casco y desaparecía bajo las aguas.

Los supervivientes fueron llevados a San Esteban de Pravia, donde ingresaron, en el hospital de San Juan de la Arena, los heridos que presentaban contusiones más graves. Los cadáveres de los cuatro infortunados fueron recuperados al día siguiente. Mientras, los restos del *Castillo Vera* que quedaban visibles aguantaban malamente las acometidas de la mar. Sus propietarios ejercieron la opción de abandono frente a la compañía aseguradora, La Unión y el Fénix Español, que enseguida inició gestiones para rescatar los restos del infortunado vapor. Entre los embates de la mar, los obreros de la empresa contratada para el desguace *in situ* y los improvisados colaboradores del lugar, el *Castillo Vera* fue troceado y convertido en chatarra, acabando de esa forma los veintisiete años de vida de este curioso vapor. De entre todos los rescatadores, Ramón de Vidal fue el único condecorado por su valentía.

Agradecimientos

Queremos mostrar nuestro agradecimiento al Archivo Histórico Nacional, a Pilar Casado, jefa de sala del Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, al Archivo Histórico del Ejército del Aire, al Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, al Archivo General de Marina y al Archivo Municipal de Águilas, así como a los historiadores Juan Arráez Cerdá, César O'Donnell Torroba y Harold Thiele.

Bibliografía

ARRÁEZ CERDÁ, Juan: «El Heinkel 59 en la guerra civil española 2003», en *Cuadernos de Aviación Histórica*, núm. 6.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia.* Empresa Naviera Elcano, 2004.

DÍAZ MARTÍNEZ, Luis: *Águilas durante la Segunda República y la guerra civil española*, 2 t., 1996 y 1997.

GÁRATE CÓRDOBA, José María: *Partes oficiales de guerra, 1936-1939*. Tomo I: *Ejército Nacional.* Tomo II: *Ejército de la República*. Editorial San Martín, 1977 y 1978.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil.* Editorial San Martín, 1977.

LAUREAU, Patrick, y FERNÁNDEZ, José: *La Legion Cóndor 1999*, colección *Histoire de L'Aviation*, núm. 7.

O'Donnell Torroba, César: «Las pérdidas de buques mercantes republicanos causadas por hidroaviones de la Legión Cóndor durante la guerra civil Española (1936-1939)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 43.

Permuy López, Rafael, y O'Donnell Torroba, César: *As de picas. La escuadrilla de hidros de la Legión Cóndor en la guerra civil española (1936-1939)*. Galland Books, 2008.

Puchol Franco, Miguel Santiago: *Bombardeos en Águilas*. 2003, Ivet Ramón Muñoz Moreno.

— *El puerto municipal de Águilas*. 2008, www.aguilasnoticias.com

Solé i Sabaté, Josep María, y Villarrolla i Font, Joan: *España en llamas. La guerra civil desde el aire*. Temas de Hoy, 2003.

Vera Deleito, Antonio, y Vera de Leito Aparici, Jorge: *Defensa antiaérea republicana (1936-1939)*. Jorge Vera de Leito Aparici, 2000.

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

EL SITIO DE CARTAGENA DE INDIAS (1741)

Gonzalo LORÉN GARAY
IUGM de la UNED

Introducción

MUCHO se ha escrito sobre este episodio. El presente trabajo intenta aportar, no obstante, algún valor añadido a la cantidad de narraciones existentes. Primeramente se hablará de ciertos protagonistas y se comentarán algunas de las fuentes utilizadas. Luego figurará una breve reseña sobre la guerra en que se encuadró el sitio. Se indicará después lo ocurrido en la batalla. Las listas de cuadros de mandos, embarcaciones, número de hombres, cañones y demás fríos datos no van a ser objeto primordial de este estudio. Sí que se tratará de esclarecer los puntos oscuros o contradictorios, ya que en los análisis históricos, además de saber lo que ocurrió, es importante determinar la probabilidad de que ocurriera. Se procurará resaltar otros enfoques que tengan un valor indicativo de cómo eran las guerras en aquella época. Para la realización de este trabajo se han consultado más fuentes de las mencionadas, pero no se citan si no añaden algún dato novedoso.

Comentarios sobre algunos protagonistas

En la realización de un estudio histórico es imprescindible una buena elección de los materiales básicos: las fuentes. Se procurará que estas sean lo más cercanas en el tiempo a los acontecimientos y que representen a todos los contendientes. En un principio pudiera bastar con la versión inglesa y la española, pues fueron británicos y españoles los actores en liza. Pero en este acontecimiento serían necesarias más versiones ya que, tanto en el bando inglés como en el español, hubo importantes disensiones internas, multiplicando con esto los puntos de vista. En la parte inglesa fueron manifiestas las disputas entre Vernon (1) y Wentworth (2). En el lado español no hubo entendimiento entre Eslava (3)

(1) Vicealmirante Edward Vernon, jefe de la flota y del ataque a Cartagena en general.

(2) Brigadier general Thomas Wentworth, jefe de las tropas de tierra en sustitución del fallecido lord Cathcart.

(3) Virrey de Nueva Granada y teniente general del Ejército don Sebastián de Eslava y Lazaga, Berrio y Eguiarreta.

y Lezo (4). Junto a estos cuatro personajes, se posicionaron a favor o en contra otros individuos. Cada uno difundió los hechos según su parecer. Las fuentes primarias proliferan, sobre todo en forma de diarios cronológicos. En estas narraciones se suele tratar con más dureza a los compatriotas antagónicos que a los mismos enemigos extranjeros. Las acusaciones recíprocas de incompetencia suelen ser las más repetidas. Por lo anterior se hace muy difícil repartir méritos y culpas, de modo que en este trabajo preferimos no juzgar comportamientos individuales difícilmente demostrables. En ambos bandos la rivalidad se dio, con carácter general, entre los miembros del Ejército de Tierra y los de la Marina. Así, por el lado inglés, el capitán de navío Charles Knowles no deja muy bien parado a Wentworth; sin embargo, su subordinado William Blakeney (5) lo defiende. Charles Souvillard Desnaux (6), ingeniero jefe de la plaza de Cartagena, se alinea sin ninguna duda con Eslava, lo que sin duda influye para su posterior ascenso a brigadier general. Su nombre sufre variaciones según las fuentes, Carlos de Enaut (Lezo, cit. por FDEZ. DURO, 277) o Carlos Ernan (CERDÁ, p. 252), lo que puede dar lugar a confusión. Lezo llega a acusar a Desnaux de haber sido sobornado por Eslava para falsear la historia (FDEZ. DURO, p. 277). El homólogo de Desnaux en el campo inglés era Mr. Moor, el cual fue criticadísimo por Vernon y apoyado en cambio por Wentworth (BEATSON, p. 91). Murió durante los combates.

A la muerte de Pedro Hidalgo, en 1739, fue nombrado gobernador en funciones Melchor de Navarrete y Bujanda. Existe cierta creencia errónea en que Eslava fue el sustituto de Hidalgo como gobernador; sin embargo, el puesto de Eslava como virrey era bien diferente. De hecho, su residencia habitual debía haber sido Santa Fe (7), pero se instaló en Cartagena por motivos estratégicos. Volviendo a Navarrete, podríamos considerarlo más adepto a Lezo que a Eslava (a pesar de ello, no le fue mal, pues acabó siendo gobernador de Yucatán trece años después). Se ha hecho hasta ahora una breve descripción de algunos de los protagonistas. No se añaden más por estar los principales oficiales bien descritos en las fuentes, de alguna de las cuales, por cierto, se seguirá hablando a continuación.

Juan Manuel Zapatero

De todas las fuentes utilizadas aquí, la más detallada sobre el relato del sitio, aun siendo secundaria, es la dada por Zapatero, aparecida en el primer

(4) Comandante del apostadero de Cartagena y teniente general de la Marina, don Blas de Lezo y Olavarrieta.

(5) También brigadier general, aunque subordinado de Wentworth.

(6) Sirvió a Felipe V como teniente de Suizos, luego ingresó en el Real Cuerpo de Ingenieros. En 1741 ostentaba además el rango de coronel con mando en tropa.

(7) Capital del virreinato. El anterior fue suspendido en 1724, siendo entonces el virrey Jorge Villalonga.

número de la *Revista de Historia Militar* (8). El mismo autor cuenta con una bibliografía más extensa sobre este tema, pero solo ha sido consultada la publicación citada. El presente trabajo podría reducirse a resumir el de Zapatero, pero no debe realizarse ningún resumen sin analizar, comparar y contrastar previamente los materiales. Del resultado de este análisis son fruto los comentarios siguientes:

La pugna entre Eslava y Lezo la resuelve Zapatero más a favor de Eslava, sin llegar a desprestigiar al segundo.

En la exposición del plan inglés de ataque (proyectado en Jamaica y modificado después) se describe la operación para la toma de Pasacaballos con 600 hombres que debían desembarcar en la isla de Baru. A la vez, otro contingente lo haría en la Boquilla con otras funciones (pp. 122 y 123) (9). Sin embargo, en el croquis 1 (10) son los hombres de la Boquilla los que realizan un recorrido imposible hacia el sur para tomar Pasacaballos.

Zapateros sitúa erróneamente la batería de Punta Abanicos en Tierra Bomba (p. 119). En el croquis 3 dicha batería y la de la Marina son represen-

(8) http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/revistas/ficheros/RHM_001.pdf

(9) En las referencias solo se citará la página, por ser el apellido del autor común a todo el punto.

(10) Inserto entre las páginas 124 y 125.

tadas con el número 12, y se las sitúa otra vez en Tierra Bomba. En realidad ambas se localizaban en el norte de la isla de Barú, al otro lado de Bocachica.

Se nombra al capitán de navío Lestock como vicealmirante, cuando en aquel sitio tan solo fue ascendido a comodoro antes de su comienzo (p. 129).

Narra un consejo de guerra (p. 141) celebrado el 25 de marzo entre Lezo y el coronel Desnaux (Eslava no participó). En dicho consejo muestra a un Lezo favorable al abandono de las posiciones en Bocachica y al hundimiento de sus barcos, y a un Desnaux en franco desacuerdo con ello. Dos días después se celebra otro consejo (ya con la presidencia de Eslava) en el que este último ordena resistir en Bocachica. Estas posturas y declaraciones de intenciones no deberían necesariamente tenerse por ciertas, pues cabe la posibilidad de que la realidad fuera diferente. En el presente trabajo se estima que no pueden afirmarse ni desmentirse las intenciones ya que en la investigación histórica es ya difícil probar los hechos, tanto más las intenciones. Esto viene a colación de que la noche del 3 al 4 de abril los defensores del fuerte San Luis, con Desnaux a la cabeza, tuvieron que retirarse ante el potente ataque inglés. Zapatero afirma que Eslava había dado orden de retirarse esa misma noche (p. 143). ¡Qué casualidad!

Algo parecido sucede en Castillo Grande, que es abandonado por los españoles a las tres de la tarde del 11 de abril, supuestamente obedeciendo órdenes (p. 145). El fuerte de San Juan del Manzanillo, situado enfrente del anterior, debió de ser abandonado a la vez; sin embargo, Zapatero indica que no solo no se abandonó, sino que describe su heroica defensa el 24 de abril por el capitán Baltasar de Ortega y 24 hombres del país (pp. 149 y 150) (11). Este asunto del fuerte Manzanillo es, a juicio del autor de este trabajo, el hecho más controvertido de todo el sitio.

Se cierra este estudio crítico sobre el trabajo de Zapatero con la mención del jefe de las fuerzas inglesas de tierra, Charles Cathcart (p. 146) (12). Dicho general difícilmente pudo dirigir estas fuerzas desde su tumba en la Dominica. Al morir durante la travesía, en 1740, el octavo lord Cathcart fue relevado por Wentworth, que fue durante todo el sitio el jefe de las fuerzas terrestres británicas.

Pese a las puntualizaciones realizadas, se estima el trabajo de Zapatero como el más completo y minucioso de los consultados.

Beatson y Lobo

Otra de las fuentes secundarias es la dada por Beatson. La traducción de la misma es de Miguel Lobo. Como es lógico, hemos seguido, por comodidad, la versión castellana de Lobo, pero cotejándola con el original, con el que encontramos las siguientes discrepancias:

---

(11) Y punto 21 del croquis 3, inserto entre las páginas 153 y 154.
(12) Y punto 17 del croquis 3.

Beatson nombra un día «30th» (p. 98), y sin embargo Lobo traduce, añadiendo de su cosecha, «30 de julio» (FDEZ. DURO, p. 267). El problema es que Lobo se equivoca por cuatro meses, ya que el «30th» en cuestón corresponde a marzo.

Justo al principio de su traducción realiza la operación inversa, es decir, Beatson narra «On the 10th of January, a council of war was held» (p. 87), y Lobo traduce «celebrose en Jamaica Consejo de Guerra» (p. 258), sin mencionar el mes. Esto tiene su importancia, ya que el autor inglés sigue mencionando días sin referenciar el mes, y en la lectura de Lobo no se recupera el hilo temporal hasta que comienza febrero. Por último, omite un párrafo completo (BEATSON, pp. 108 y109, y LOBO, p. 275) (13). Salvo por estos detalles, el resto de la traducción es impecable.

Volviendo a la obra de Beatson propiamente dicha, lo primero a mencionar es la utilización de un calendario distinto. El cambio del calendario juliano al gregoriano no se realizó en todos los países a la vez, coexistiendo distintos sistemas al mismo tiempo. Para evitar confusiones, las dataciones según el calendario juliano suelen ir seguidas de las iniciales OS (*Old Style*), y las que siguen el gregoriano, de NS (*New Style*). Las diferencias de días entre estos dos calendarios no son constantes. Entre el 1 de marzo de 1700 y el 28 de febrero de 1800 hay que añadir once días a la fecha OS para obtener la del calendario gregoriano actual. Tanto Beatson como otros autores (14) utilizan el «Estilo Viejo». La obra de Beatson es bastante detallada. Sus descripciones son más profusas cuando se ocupa del bando inglés, pero también aporta muchos datos acerca del español. En la pugna Vernon-Wentworth manifiesta siempre su predilección por este último. En cuanto a la disputa en el campo contrario entre Eslava y Lezo, Beatson no la aprecia como tal y habla de la buena labor defensiva del virrey Eslava, en la cual fue bien secundado por don Blas de Lezo (p. 89).

La Guerra de la Oreja de Jenkins

Por el tratado de Utrecht de 1713 España realizaba concesiones trasatlánticas a Inglaterra, a la que se permitía enviar a América una vez al año un barco mercante e introducir cierta una cantidad de esclavos, ventajas que se conocieron como el «navío de permiso» y el «asiento de negros». España deseaba mantener el monopolio comercial con América, mientras que los ingleses abogaban por el libre comercio. Al margen de de estas concesiones, los británicos mercadeaban cuanto podían en acciones consideradas contrabando por los españoles. En 1731, en el curso de una de estas acciones (probablemente una

---

(13) Se facilita traducción propia del párrafo omitido: «En los días en que se celebraba ese Consejo había 3.559 hombres disponibles en tierra, muchos en muy mal estado. Se incluían aquí 1.140 americanos, 600 de ellos solo empleados como trabajadores. El general indicó que para tener éxito serían necesarios 5.000 combatientes útiles».

(14) Sin ir más lejos, Vernon en su carta a Eslava desde el *Princesa Carolina,* fechada a 21 de abril (que corresponde al 2 de mayo NS).

de tantas), se apresó al capitán inglés Robert Jenkins y se le cortó una oreja como represalia. Dicho capitán paseó su oreja cercenada por medio Londres clamando venganza, hecho este que fue aprovechado por el partido belicista, encabezado por el duque de Newcastle, para propiciar una guerra comercialmente conveniente. En 1738 Jenkins y otros marinos comparecieron (15) ante la Cámara de los Comunes, logrando encender los ánimos de los presentes. Así las cosas, el primer ministro, sir Robert Walpole (16), tuvo que declarar a España la Guerra del Asiento (como también se la llamó) el 23 de octubre de 1739.

En el primer año de guerra, los ingleses atacaron con éxito La Guaira y Portobello, y en marzo de 1740 hicieron un intento en Cartagena. Días después destruyeron la fortaleza de San Lorenzo el Real del Chagres. Luego, en mayo de 1740, se registra una segunda intentona en Cartagena que, como la primera, fue tan solo un tanteo. Cuando se produjo el tercer ataque, del que se ocupa este trabajo, la Guerra de la Oreja ya se había entremezclado con la de Sucesión austriaca, en la que España se hallaba aliada con Francia, Prusia y Nápoles, mientras que Inglaterra lo estaba con Austria, Cerdeña y los Países Bajos. En 1742 la Guerra de la Oreja entró en fase de estancamiento, pero al continuar la de Sucesión de Austria, donde España e Inglaterra tenían intereses enfrentados, ambas se prolongaron hasta el tratado de Aquisgrán, firmado en 1748. En este tratado, España revalidó con Inglaterra las condiciones del asiento de negros y el navío de permiso existentes desde 1713 y acordadas en Utrecht. La mayor parte del tratado de Aquisgrán se limitó a confirmar el *statu quo ante bellum*.

Descripción de los hechos en el sitio

A continuación se comentarán los sucesos. Se recomienda mirar al mismo tiempo las fotos que acompañan al texto (17). Las fortificaciones y lugares de Cartagena son más o menos descritos en las distintas fuentes; sin embargo, haremos algunas puntualizaciones. El fuerte de San Felipe del Boquerón, en la isla de la Manga, se cita en algunas fuentes como «Fuerte Pastelillo». *Pastel* es el nombre que recibe un elemento de arquitectura, una fortificación irregular que se adapta a la forma del terreno. De todos modos, no es correcto denominarlo en esta época «San Sebastián del Pastelillo» (ZAPATERO, p. 119), ya que con este nombre no se conocerá hasta 1743, cuando fue rebautizado (18) por el ingeniero Juan Bautista Macerán una vez modificado (SEGOVIA, p. 41). El castillo de Santa Cruz se conoce también como Castillo Grande, y el

(15) Por cierto sin realizar juramento. Algunos autores sostienen incluso que la historia de la oreja es un mito (así Fernández Duro, p. 240).

(16) Para el presente punto se ha seguido, sobre todo, a Otero Lana; sin embargo, este confunde el nombre de pila del premier inglés con el de su hijo Horacio (p. 15).

(17) Fotos tomadas en el Centro Cultural Fernández de los Ríos (Madrid). La maqueta se encuentra actualmente en la Academia de Ingenieros del Ejército. Rótulos colocados por el autor del texto. Fotos extraídas de http://www.elgrancapitan.org/foro/viewtopic.php?f=37&t=18559

(18) Puede que en honor del virrey.

de San Felipe de Baraja, como San Lázaro. Los puntos defensivos, el número de defensores y de cañones en cada uno y los comandantes de los mismos son descritos en las distintas fuentes con algunas variaciones. Por ejemplo, Beatson enumera las defensas españolas en el apéndice de su obra (pp. 24-25). Hay que tener en cuenta que durante el sitio se llevó a cabo un importante trasvase de piezas de artillería entre barcos y fuertes según la evolución táctica de los combates. Solo se destacará ahora que el fuerte de San Juan, situado en la isla del Manzanillo (por lo que generalmente recibe este nombre), bien tenía 12 cañones (BEATSON, p. 25), bien era «un pequeño reducto sin artillería» (CERDÁ, p. 261), con lo que las fuentes entran aquí en contradicción.

Con respecto a los barcos, el número de navíos ingleses de línea oscila según las fuentes entre 30 y 35. El de los de transporte de tropas, entre 130 y 140, y el de otros barcos auxiliares de combate (fragatas, galeotas, paquebotes, bombardas y brulotes), entre 20 y 25. El total de embarcaciones británicas que arribaron a Cartagena bascula entre 180 y 200. Se considera arriesgado afirmar que fueron justo 186 embarcaciones (ATIENZA, p. 59). Beatson describe al detalle barcos (excepto los de transporte) y hombres en su apéndice (pp. 25-27).

Los seis barcos de Lezo eran *Galicia, San Felipe, San Carlos, África, Conquistador* y *Dragón*. Es muy importante saber que el nombre de los tres últimos perduró en otras embarcaciones diferentes, lo que puede dar lugar a

equívocos, ya que todos los buques españoles fueron destruidos. Además de estos seis navíos de línea, había otros barcos de combate de menor poder (19).

La flota inglesa apareció al norte de Cartagena entre el 13 y el 15 de marzo, aunque los españoles ya estaban prevenidos. Una vez reunida la flota, se intentó un desembarco en la zona de la Boquilla, pero fue rechazado. O bien la intención desde un principio era tomar la ciudad por el norte, o bien era una maniobra de distracción para atacar por Bocachica. Se estima más probable la primera hipótesis, aunque las fuentes difieren. Se recalca de nuevo la dificultad (casi imposibilidad) de probar intenciones, siendo más fácil probar hechos. Lo anterior se recuerda con motivo de que algunos autores se inclinan categóricamente por una u otra opción.

Es importante saber que Bocagrande era impracticable para barcos grandes desde hacía algunos años, pero sí resultaba accesible para lanchas e incluso para fragatas pequeñas. Esto fue motivo de que Lezo situara vigilándola al *Dragón* y al *Conquistador*. Así pues, los ingleses procedieron a un ataque masivo a Bocachica, tanto a los fuertes del sur como a los de Tierra Bomba, donde desembarcaron el 21 de marzo. Desnaux mandaba las fortalezas en Tierra Bomba, y Lezo se situó con sus otros cuatro barcos cubriendo Bocachica. Aquí tuvieron sus primeras discrepancias. Desnaux acusa a Lezo de suge-

(19) Como por ejemplo la fragata *El Jardín de la Paz*.

rirle que abandone el fuerte por indefendible y de no prestarle el apoyo de fuegos preciso. En la destrucción por parte de los ingleses de algunas baterías al sur de Bocachica el 19 de marzo, resulta curioso que Vernon recompensara a los ejecutantes en metálico «with a dollar a piece» (BEATSON, p. 92). Dichas baterías (20), por cierto, fueron reconstruidas por los españoles dos veces, hasta ser finalmente destruidas la noche del 3 al 4 de abril —en ese lado solo quedó operativa la de San José—. La tarde del 5 de abril cayeron todos los fuertes de Bocachica. La retirada española fue relativamente desordenada y no queda claro si Eslava ordenó abandonar las posiciones o estas fueron abandonadas y posteriormente se dio la orden. Tres barcos de línea se hundieron intentando bloquear Bocachica, pero en esta operación también cundió el desorden; de hecho, el cuarto barco, el *Galicia*, cayó con parte de la tripulación en poder de los ingleses. El siguiente paso a defender fue el existente entre los fuertes de Santa Cruz y Manzanillo. Los ingleses consiguieron apartar los tres barcos y fueron pasando progresivamente su flota por Bocachica, de manera que el 10 de abril todos los barcos se encontraban ya cerca de Punta Perico (BEATSON, p. 98). La noche del 10 al 11 se decidió hundir al *Dragón* y al *Conquistador* entre Santa Cruz y el Manzanillo —previamente se

(20) Llamadas de Punta Abanicos y de Varadero (también Varadera, Baradero o Baradera). Eran de fajinas (protegidas con haces de madera).

habían hundido en el mismo lugar varios barcos mercantes—. El 11 de abril se abandonó Castillo Grande. También hay dudas sobre la voluntariedad del abandono. En cuanto al fuerte de la otra orilla, el Manzanillo, según algunas fuentes también fue abandonado el mismo día (CERDÁ, p. 261). Otros autores afirman que no solo fue abandonado, sino que los propios españoles lo volaron a continuación (BEATSON, p. 99). Luego se hablará sobre esta posición.

El día 16, sobre las cuatro de la mañana, los ingleses desembarcan en la isla del Manzanillo y en el Tejar de Gracia, llegan a la Quinta y al día siguiente ocupan el convento de la Popa y los Tejares de Gabala y Lozano. El 18 y el 19 intentan un ataque diversivo por la Boquilla y Cruz Grande, pero son rechazados. El ataque de mayor importancia fue el de la noche del 19 al 20 contra el castillo de San Lázaro. Las fuentes difieren respecto a las cifras de bajas, pero todas suben de 600 entre muertos, heridos y prisioneros de ambos bandos. Existen varias historias relacionadas con escaleras, sobre las que unos dicen que eran muy cortas y otros que los americanos que las transportaban las tiraron por el camino. El 20 por la tarde se acordó un alto el fuego para enterrar a los muertos y recoger a los heridos. Los siguientes intentos para atacar San Lázaro fueron infructuosos. El 24 de abril supuestamente se produce la hazaña defensiva del fuerte Manzanillo (ZAPATERO, p. 149, y ATIENZA, p. 61). Desde el punto de vista táctico, parece ilógico que a esas alturas del sitio se mantuviera aquel reducto, aunque la defensa es descrita con algún detalle. La hipótesis más probable es que la acción sí que se verificó, por esos hombres y ese mismo día, pero en otro lugar, en San Felipe del Boquerón, el cual sí que pudo tener influencia para los ataques en curso. La cacofonía Manzanillo-Pastelillo pudo favorecer la confusión. A juicio del autor de este trabajo, es complicado determinar lo ocurrido y esta duda se consagra como la más llamativa en el desarrollo de los hechos.

En consejo de guerra de 25 de abril, los ingleses ya han decidido reembarcar (BEATSON, p. 107). No obstante, el barco *Galicia*, en poder británico, bombardea después Cartagena por orden de Vernon, quizá para demostrar que los apoyos de fuegos requeridos por Wentworth no habían sido efectivos. El 28, los ingleses ya no tienen tropas en tierra. El 30 se realiza, mediante lanchas, un intercambio de prisioneros. Del 1 al 20 de mayo las embarcaciones inglesas estuvieron saliendo por Bocachica rumbo a Jamaica. Los fuertes españoles, salvo San Lázaro y el Pastelillo, fueron destruidos. Las pérdidas en la batalla varían según las fuentes, pero la mitad o más de las bajas inglesas se produjeron por enfermedad y la cifra pudo acercarse a los 10.000 hombres. Las bajas españolas podrían rondar los 500. Para finalizar, se mencionarán algunos hechos llamativos.

Una causa de que entre los protagonistas se tienda a culpar a los propios compatriotas es que la opinión pública trataba con mucha dureza a los militares que no conseguían los objetivos, de modo que nadie quería convertirse en blanco de la indignación popular (21).

---

(21) «To be unfuccessful or unfortunate, is generally to be criminal in the opinion of mankind». BEATSON, p. 105.

Otra circunstancia curiosa es que en los cómputos de fuerzas se suele diferenciar entre soldados por una parte y negros e indios por otra. También se suelen separar marcadamente los oficiales de la tropa (por ejemplo BEATSON, pp. 89 y 106).

En cuanto a la observación de la caballerosidad en la guerra, también dice Beatson (p. 106) que los prisioneros ingleses fueron tratados con la mayor humanidad por los españoles. Los intercambios de prisioneros indican que se solía respetar al enemigo rendido. No obstante, en la toma de San Luis, Desnaux asegura que enarboló bandera blanca y los ingleses siguieron disparando, por lo que tuvo que retirarse del fuerte a toda prisa con sus hombres (aquí se recuerda la duda de si obedecía órdenes de Eslava o no).

Conclusiones

En este sitio se producen disensiones internas importantes en ambos bandos, por lo que las fuentes pudieran estar gravemente alteradas con respecto a la realidad. Por lo anterior se estima que, si bien pueden reconstruirse los hechos genéricos con cierta fidelidad, es arriesgado valorar las acciones individuales de los protagonistas. El abandono del fuerte Manzanillo el día 11 de abril, o su heroica defensa a ultranza el 24, siguen siendo misterios pendientes

de resolver. En este estudio se ha preferido no mostrar excesivos detalles de las acciones y en su lugar se han dado unas pinceladas, a veces inconexas, cuyo objetivo es servir de apoyo para quien pretenda ampliar sus conocimientos sobre esta batalla.

Bibliografía

ATIENZA PEÑARROCHA, Antonio: «Asedio británico a Cartagena de Indias, guerra por una oreja», en *La Aventura de la Historia*, núm. 149, 2011, pp. 56-61.

BEATSON, Robert (1804): *Naval and Military Memoirs of Great Britain from 1727* (*) *to 1783*. Longman, Hurst, Rees y Orme, Londres, 1804

CERDÁ CRESPO, Jorge: *La Guerra de la Oreja de Jenkins: un conflicto colonial (1739-1748)* (tesis doctoral). Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Alicante, 2008. Consultado en http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/9597/1/Tesis_Jorge_Cerda.pdf

Diario de lo ocurrido en Cartagena de Indias desde el 13 de marzo hasta el 21 de mayo. A.G.S. Leg-398.2-726. Secretaría de Marina. Mar. Abril. Mayo de 1741. Cartagena de Indias. Cit. por CERDÁ, pp. 440-451.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1895-1901): Capítulo XVI. «La guerra en las indias 1728-1741». En *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, tomo VI (Año 1701 – 1758), capítulo XVI. Madrid, Museo Naval (editado en 1972). Consultado el 8 de abril de 2011: http://www.armada.mde.es/html/historiaarmada/tomo6/tomo_06_16.pdf

Texto de FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: pp. 241-254.

APÉNDICE NÚMERO 2: Relación del ataque a Cartagena de Indias, tomada de las «Naval and Military Memoirs of Great Britain from 1737 (22) to 1783», by Robert Beatson. Londres, 1804. Traducción del contraalmirante D. Miguel Lobo, pp. 258-276.

APÉNDICE NÚMERO 3: Carta del general D. Blas de Lezo remitiendo al marqués de Villanas el *Diario del sitio de Cartagena de Indias*, año de 1741, pp. 276-278.

OTERO LANA, Enrique: «La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 44, 2004.

SEGOVIA SALAS, Rodolfo: *Las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1982.

ZAPATERO Y LÓPEZ ANAYA, Juan Manuel: «La heroica defensa de Cartagena de Indias ante el almirante inglés Vernon, en 1741», en *Revista de Historia Militar*, núm. 1, 1957.

(*) Lobo o Fernández Duro transcriben «*from 1737...*».

A PROPÓSITO DEL NAVÍO *CASTILLA*

Enrique GARCÍA-TORRALBA PÉREZ
Licenciado en Derecho

EN el número 118 de la *Revista de Historia Naval*, aparece un artículo de don Alejandro Anca Alamillo con el sugestivo título de «Un navío que nunca existió: el *Castilla* construido en Esteiro en 1751».

En el encabezamiento del artículo, el autor expresa su deseo de que otro investigador rebata, «con las debidas pruebas documentales», lo que se afirma en el mismo, esto es, que sí existió un *Castilla*, efectivamente construido en 1751, pero en Guarnizo, no en Ferrol.

Como quiera que en el momento actual tenemos muy avanzada una obra sobre los navíos de la Real Armada, haciendo uso de la amable invitación del Sr. Anca exponemos a continuación una hipótesis discrepante apoyada, como se pide, en pruebas documentales. La hipótesis que desarrollaremos es la siguiente: no hubo ningún *Castilla* construido en 1751 —ni en años anteriores a 1780— ni en Ferrol, ni en Guarnizo, ni en ningún otro astillero.

Examinaremos a continuación, brevemente, las localizaciones mencionadas.

Ferrol

Coincidimos con el Sr. Anca en que las primeras noticias de la construcción del *Castilla* en Ferrol proceden del *Suplemento* al *Diccionario Geográfico-Estadístico* de Sebastián Miñano, de 1827, y del *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico* de Madoz, aunque en este último caso nuestra referencia procede de la edición de 1847, página 55, donde distingue dos navíos llamados *Castilla* salidos del astillero de Esteiro: uno de 64 cañones, construido en 1751, y otro, de 68, en 1780.

No obstante, existe otro documento, de fecha imprecisa, pero sin duda tan antiguo como los anteriores y que incluso puede ser el origen de los mismos: nos referimos al manuscrito (en adelante Ms.) número 11.307 (microfilme 7.769) de la Biblioteca Nacional (BN). Este Ms. se titula «Buques de guerra que ha tenido la Marina Real de España desde principio del siglo 1.500 (*sic*)». En él se contiene una nota manuscrita del siguiente tenor:

«Este ms perteneció a D. Luis María de Salazar, Ministro que fue de Marina y murió en 24-4-1838: Salvá».

Dado que Salazar fue ministro de Marina en 1814-1816, 1820 y 1823-1833, es de suponer que esta documentación fuera acopiada durante cualquiera de sus mandatos y, en todo caso, antes de su muerte, acaecida en 1838, por lo que es anterior a Madoz y muy probablemente a 1827, dada la extensión de la referencia que contiene sobre este navío, que contrasta con lo escueto de las dos obras que hemos mencionado.

En efecto, el Ms. citado contiene referencias nada menos que de cuatro *Castilla*, con el siguiente contenido:

«1º *Castilla* (62). Sirvió desde 17 de enero de 1730, que se construyó en Guarnizo, hasta mediados de 1736 que se dio al través en La Habana.

2º *Castilla* (60). Sirvió desde el año 1737 que se construyó en La Habana, hasta el de 1764 que se perdió en los bajos de Veracruz dentro del mismo Puerto.

2º (*sic*) *Castilla* alias *S.º Domingo de Silos* (62). Sirvió desde el 17 de marzo de 1752 que se construyó en Ferrol por Rot (*sic*) hasta el 22 de agosto de 1762, que se echó a pique en la boca del Puerto de La Habana cuando la invasión de los ingleses.

4º *Castilla* alias *S. Félix* (60). Sirvió desde el 7 de marzo de 1780 que se construyó en Ferrol por Gautier hasta mediados de marzo de 1810, que estando en Cádiz de pontón se perdió en un temporal».

Montero Aróstegui, en la página 601 de su obra (1), incluye al tercer *Castilla* entre los construidos en Ferrol en 1751, dándolo como perdido en la costa de Málaga tres años después, en discrepancia, por tanto, con el Ms. 11.307 BN, que lo hace vivir hasta 1762. Sorprendentemente, en la página 683 no lo incluye en la relación de los buques que tuvo la Marina desde 1700 (2).

A salvo estas matizaciones, suscribimos totalmente la lista de inclusiones y exclusiones respecto de Ferrol que se contiene en el artículo del Sr. Anca, al que nos remitimos para evitar repeticiones innecesarias.

Esto dicho, participamos también de la idea de que en Ferrol no se construyó ningún navío con ese nombre antes del llamado *San Félix el Castilla* de 1780. Militan a favor de ello las siguientes razones:

— El contenido del Ms. 2215-12 del Museo Naval de Madrid, coincidente con el del EGA de 1847 (3). De ambos —en realidad se trata de un

(1) *Historia y descripción de la Ciudad y Departamento Naval del Ferrol*. Madrid, 1859, p. 601, «Catálogo de los buques de guerra construidos en los Arsenales del Ferrol».

(2) «Catálogo de los buques de guerra que ha tenido la Marina española desde el año 1700 hasta el día…».

(3) A diferencia del Sr. Anca, entiendo que el EGA es anterior a la redacción del Ms. No obstante, ello no altera el resultado, por lo que no insistiré sobre este punto.

mismo documento— resulta inequívoco que en Ferrol no se construyó el pretendido *Castilla* de 1751. En estas fechas solo se fabricaron los llamados *Fernando* y *Asia*, junto a la fragata *Galga* y el paquebote *Marte*, todos ellos buques experimentales basados en el nuevo sistema constructivo.

— En el Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (MA), legajo 322, consta una comunicación de Antonio de Perea al marqués de la Ensenada, de 20 de marzo de1753, que remite «el adjunto estado expresivo de las principales dimensiones de los cuatro buques que anteriormente se fabricaron en este Astillero», estado que incluye solo los dos navíos, la fragata y el paquebote mencionados, pero que en modo alguno habla del *Castilla*.

— En coincidencia con lo anterior se halla AGS, MA, 318, cartas de Cosme Álvarez a Ensenada de 24 y 25 de marzo de 1750, donde aquel comunica que ha encargado a Rooth y a Mullan, por separado, sendos planos de un navío de 70 cañones —fueron el *Fernando*, de Rooth, y el *Asia*, de Mullan (4)—, además de los de la fragata y el paquebote citados. Ni una sola palabra acerca de un tercer navío, que hubiese sido el *Castilla* de haberse efectivamente construido.

— En AGS se conservan múltiples documentos sobre las pruebas de los cuatro navíos experimentales (*Fernando, Asia, África* y *Septentrión*) y las incidencias y quejas que suscitó su construcción, pero no existe un solo documento que hable del *Castilla*, lo que resultaría sorprendente —de haber existido— por la extraordinaria proliferación documental que generaron estos navíos.

Guarnizo

Esta es la alternativa que sugiere el Sr. Anca Alamillo. No obstante, no podemos aceptarla pues, aparte de las razones positivas que luego se dirán al exponer nuestra propia hipótesis, juegan en su contra las siguientes de carácter negativo:

— El Ms. 225, folio 108, de la Biblioteca Municipal de Santander, «Noticia de los navíos y demás embarcaciones construidas en el R.[l] Astill.[o] de Guarnizo para la Real Armada y Particulares, Santander, 28-10-1820», no lo incluye (este Ms. es anónimo, pero Mercapide Compains, en la obra que citamos a continuación, lo menciona con idéntico título y contenido —aunque datado el 8 de enero 1818— como redactado por el

(4) Poco después Mullan marcharía a La Carraca a construir el *África*, pero el *Asia* es obra suya, como resulta de lo anterior y confirma Jorge Juan en AGS, MA, 324, «Dictamen de D. Jorge Juan (…) sobre los puntos que se leyeron en Junta de octubre de 1754, Cádiz, 12-12-1754».

que fue delegado de Marina de Guarnizo don Nicolás María de Arizmendi).

— Tampoco lo incluyen como construido en Guarnizo los dos mayores especialistas en ese astillero: Juan M. Castanedo Galán (5) y Nemesio Mercapide Compains (6).

— El Ms. 9-4415 de la Real Academia de la Historia (RAH) indica que, cuando Fernández de Isla se hizo cargo del astillero —a fin de cumplir su asiento con la Corona para construir cuatro navíos—, Guarnizo estaba «ya arruinado»; y es que, en efecto, llevaba inactivo más de diez años. En el mismo sentido, Mercapide destaca que, para iniciar la ejecución de su asiento, Isla tuvo que realizar obras tales como construir almacenes para maderas, arboladuras y motonería, talleres, fraguas, hornos y un canal de 517 pies de longitud, así como poner a punto la tres gradas existentes y proceder a la construcción de otra nueva, aparte de muchas otras obras menores, todas ellas valoradas en más de 2,4 millones de reales. Como el asiento de Isla es de abril de 1752 (7), puede que antes de esa fecha se hubieran construido en Guarnizo pequeñas embarcaciones, pero en modo alguno navíos de línea (8).

— La hipótesis de Guarnizo deja demasiados interrogantes —además de los ya expuestos—; por ejemplo, quién diseñó el buque y quién dirigió su construcción en el caso de que uno y otro fueran personas distintas; desde luego, ninguno de los ingleses que se trajo Jorge Juan, cuyos movimientos iniciales están bastante documentados. Pero, además, el buque ¿respondía ya al modelo inglés o mantenía el sistema tradicional español? Demasiadas incógnitas.

— Ninguno de los autores que Anca Alamillo cita en apoyo de su tesis, es decir, Casado Soto y Manera Regueyra, acompaña soporte documental alguno a sus afirmaciones —en realidad, el propio Anca tampoco lo hace—. Por el contrario, hemos advertido errores en la relación de Casado, como hemos indicado en la nota anterior.

Nuestra hipótesis

El navío *Castilla* que existía en 1751 era, simplemente, el construido en

---

(5) Autor de «Los navíos de línea y fragatas en la Bahía de Santander», pp. 49-79 del volumen colectivo *Veleros y vapores. Barcos emblemáticos en el puerto de Santander. Siglos XVI-XIX*, 1995, y *Guarnizo, un astillero de la Corona*, 1993.

(6) Autor de *Guarnizo y su Real Astillero*, 1980.

(7) Archivo General de la Marina (AGM), Ferrol, leg. F-4, «Asientos. Contrato con D. Juan de Isla…».

(8) Casado Soto, citado por Anca, dice que antes del *Castilla* (1751) se construyeron en Guarnizo, en 1750, los navíos *Serio, Poderoso* y *Soberbio.* El dato es incorrecto, pues estos buques, del asiento de Isla, se comenzaron, naturalmente, después de la firma del contrato y se botaron en diciembre del 53, y enero y marzo del 54, respectivamente.

La Habana en 1737, que prolongó su vida hasta 1771, cuando se hundió en el puerto de Veracruz por efecto de un temporal.

Su existencia está reconocida unánimemente por todos los tratadistas, apareciendo en todas las relaciones de navíos de la Armada española, desde las más antiguas a las más recientes. Así, está incluido en la relación de Salazar del Ms. 11.307 BN, en la del Ms. 2215-24 del MNM, en la de Montero Aróstegui, entre las antiguas, y en las de Saint Hubert y *El buque en la Armada española*, entre las más modernas; únicamente existe alguna disparidad —y mínima además— en lo que se refiere a la fecha de su botadura. Igualmente aparece en las relaciones de buques construidos en La Habana: *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana*, de Antonio José Valdés, 1813, página 424; la de Onorato Bouyón, de 10-10-1803, y la moderna de Ovidio Ortega Pereyra *El Real Arsenal de La Habana* (1998, anexo I). Todos estos autores dan como año de su botadura el de 1738. Por el contrario, Serrano Álvarez (*El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, p. 79) y quien esto suscribe dan como fecha más cierta la de 1737 (9).

Mucho mayor discrepancia existe en las «Relaciones» en lo referente a su baja en las listas de la Armada, en ocasiones por la necesidad de encontrarle un hueco temporal al pseudo-*Castilla* tercero de 1751, mientras que en otros casos no dudan en solaparlo temporalmente con este último. Así, mientras que unos lo dan por perdido en 1762, en la caída de La Habana (caso del Ms. de Salazar), otros fijan su pérdida en Veracruz, en 1764 (caso de Aróstegui), en ambos casos con evidente impropiedad temporal; por su parte, Saint Hubert y los autores de *El buque en la Armada española* señalan su pérdida en 1747, lo que permitiría compatibilizar su existencia con la del pretendido *Castilla* de 1751. Por último, el Ms. 2215-24 del MNM, sin duda perteneciente a Vigodet, acierta al darlo como perdido en Veracruz en 1771. De esa fuente lo toma Artiñano, quien reconoce haberse servido de esos documentos (10), repitiendo la cita. Esta disparidad de datos revela su inconsistencia mejor que cualquier otro razonamiento.

Este aspecto de la pérdida es el esencial, porque si el segundo *Castilla* de 1737/1738 se mantuvo en activo hasta 1771, es evidente que no pudo existir otro del mismo nombre construido en 1751. Ahora bien, lo que procede es demostrarlo con documentos, como pide el Sr. Anca con toda justicia.

Estos documentos son los siguientes:

— A nuestro juicio, el documento definitivo que lo acredita es el que existe en AGS, MA, 346, titulado «Estado que manifiesta las principales

(9) Así lo afirma su constructor, don Juan de Acosta, en carta al marqués de Torrenueva de 28-6-1737. AGM, Consignaciones, 7191.

(10) Artiñano, Gervasio de: «Relación de los navíos que formaron parte de la Armada española desde principios del siglo XVIII (de los manuscritos del Almirante Vigodet)», en *La arquitectura naval española (en madera)*, 1920, pp. 346 y 354.

Dimensiones de Quilla, Eslora, Manga, Puntal, Pies de Batería, calada de agua Popa y a Proa, Thoneladas (*sic*) que componen, Artillería que montan, su Calibre, años de su Construcción, Parages en donde, y Constructor^s^ que lo executar^n^ a los Navíos, Fraga^tas^ y dem^s^ Buq^s^ Guerra, destinados y existentes en este Puerto de La Havana (*sic*), Real Arsenal 8 de julio de 1771, Bart.^me^ de Montes, Joseph Melchor de Acosta».

Pues bien, entre los navíos declarados como existentes en La Habana en julio de 1771, se incluye, como primero de la lista, el «*Castilla*… [año de su construcción] *1737*, [paraje donde se construyó] *Havana* y [constructor que lo ejecutó] *D. Juan de Acosta»*. El documento no deja margen alguno para la duda, pues el buque está descrito con todo detalle, con expresión de sus dimensiones, y era perfectamente conocido en La Habana, donde había sido construido.

— AGS, MA, 715, Ms. de don Antonio de Ulloa, titulado «La Marina. Fuerzas navales de la Europa y Costas de Berbería», compuesto entre 1755 y 1772 (11). Este extenso Ms. contiene dos relaciones de buques de la Armada en cada uno de los años antedichos, y otra más, de 1752; en esta última relación incluye el «*Castilla*, 1739»; en la de 1755, entre los navíos que componían la Armada Real en ese año, incluye «La *Castilla*, 64, 1739, La Habana». Es indiscutible, por tanto, que el navío del que está hablando Ulloa como formando parte de la Armada en 1752 y en 1755 no es el pseudo-*Castilla* de 1751, sino el habanero de 1739, es decir, salvo el ligero error de la fecha, el mencionado en el documento precedente. Por el contrario, el navío ha desaparecido de la lista de 1772, lo que es acorde con su naufragio el año inmediato anterior. Dada la autoridad de Ulloa, el documento es, en nuestro criterio, irrebatible, y sería por sí solo suficiente para justificar nuestra hipótesis, aun cuando no existiera el documento anterior.

— Archivo MNM, Ms. 471, fol. 172v, «Armada del Señor D^n^ Fernando el 6º, el año de 1760» (12). Incluye entre los navíos el *Castilla*, de 60 cañones, con la siguiente anotación en cuanto a su origen: «Quedó del Reynado anterior»; y como ese reinado al que se refiere, el de Felipe V, concluyó con su muerte, el 9 de julio de 1746, resulta innegable que el *Castilla* al que se refiere es el de 1737/1738, porque no puede ser otro. Y además está incluido en el bloque de los construidos en La Habana.

— AGM, Libro Registro de Arsenales (1771-1782). En la entrada correspondiente al mes de abril de 1771 se menciona al «*Castilla*, de 60 cañones, construido en La Habana el año de 1737», dando noticia de sus dimensiones, lo que acredita sus subsistencia en la fecha indicada. El documento refuerza a los anteriores, si es que ello fuera necesario, que

(11) Además del Ms., existe una versión impresa del texto, editada por el Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, con estudio preliminar de Juan Helguera (1995).

(12) La cita de 1760 es claramente errónea, porque el rey falleció el 10 de agosto de 1759. En cualquier caso, el documento expresa la composición de la Armada en ese año de 1760, y ello es lo relevante para el propósito de este trabajo.

creemos que no lo es, por lo que renunciamos a aumentar el número de citas.

Como conclusión de todo ello, consideramos que no existió nunca el llamado *Castilla* tercero, si por tal se entiende el que se dice construido en 1751. Sí existió un *Castilla* tercero, pero fue el construido en Ferrol en 1780 bajo la advocación de san Félix (13).

Dicho lo anterior, nos limitaremos a dar algunas pinceladas complementarias que nos parecen significativas. Así, la relativa al nombre del navío, que no parece ser el de *Castilla* a secas, sino el mucho más original de *Castilla la Nueva* (14), si bien en otro documento de la época se le llama *Nueva Castilla* (15).

La pérdida del buque se produjo el 1 de diciembre de 1771, en el puerto de Veracruz, a causa de un temporal, como ya hemos anticipado y como relata con detalle Fernández Duro (16).

Con lo arriba expuesto, ha concluido el objeto de este trabajo. No obstante, su redacción lleva a hacernos una pregunta: ¿cómo es posible que esta confusión se haya mantenido durante doscientos años?

La respuesta a esta pregunta hace necesarias dos consideraciones. La primera es que en la investigación histórica —como en general en todas las actividades humanas— lo aparente no siempre es lo real, y por ello nunca será excesiva la actitud crítica que hemos de adoptar a la hora de leer textos de historia, de suerte que no debemos limitarnos a transcribir sin más las fuentes primarias citadas en una obra sino que, siempre que sea posible, hemos de examinarlas por nosotros mismos. No sería la primera vez que, habiendo acudido a la fuente de archivo que menciona un autor, nos encontramos con la sorpresa de que aquella dice algo diferente de lo que se ha recogido en el texto impreso. La segunda consideración es la de que hemos de superar ese respeto reverencial que infunde al investigador el papel antiguo. Tenemos que hacernos a la idea de que en los archivos no está contenida toda la verdad, solo la verdad y nada más que la verdad, y de que el redactor del documento que eventualmente manejemos pudo haber incurrido en error involuntario o falsedad consciente, y hasta adoptar en ocasiones una postura interesada. Ello obliga a considerar el contexto en que los documentos se producen, a contrastar entre sí los que son conexos y a cotejarlos con otras fuentes siempre que sea posible. Aun así, muchas veces no tendremos la seguridad de haber acertado, pero al menos habremos hecho lo que estaba a nuestro alcance y, muy probablemente, se evitarán confusiones como la descrita en este trabajo.

---

(13) Es curioso, por otra parte, que todos los *Castilla* de la Armada del XVIII fueran navíos de segundo rango, cuando la enjundia del nombre parece demandar barcos de mayor porte.

(14) AGS, MA, 313, «Extracto en que se declaran los navíos, fragatas y demás embarcaciones de que se compone la Real Armada…», s.f.

(15) AGM, Consignaciones, 7191, ya citado.

(16) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Naufragios de la Armada española*, 1867, pp. 41ss.

Estado que manifiesta las principales Dimenciones de Quilla, Esloza, Manga, Puntal, Pies de Bateria, calada de agua á Popa, y á Proa, Toneladas que componen, Artilleria que montan, su Calibre, año de su Construccion, Parages en donde, y Constructores q. lo executan. a los Navs. Fragtas y demas Bqs de Fraza destinados, y concistentes en este Puerto de la Havana.

Navios	Pies de Quilla	Pulgs. de dem.	Pies de Esloza	Pulgs. de dem.	Pies de Manga	Pulgs. de dem.	Pies de Puntal	Pulgs. de dem.	Pies de Bateria	Pulgs. de dem.	Pies de cala. á Popa	Pulgs. de dem.	Pies de cala. á Proa	Pulgs. de dem.	Toneladas	Parte de dem.	Artilleria	Calibres	Años de su Construcc.n	Parages en donde	Constructores que lo executaron.
Castilla	136		155	8	44		21	6	5	6	19	8	18		1220	½	60	18 y 12	1737	Havana	D.n Juan de Acosta
Sta. Lucia	135		147	2	37	9	19		6	11	16	2	15	1	848		26	12	1770	Havana	D.n Ign.o Mullan
Tuno	112		136		34		14	7	7		19	6	18		503		26	12 y 8	1755	Caxa de Lev.te	Brean
Perla	108		118		36		14		9		16		14	6	489		22	8	1753	Caxa de Lev.te	Brean
Doxada	108		118		36		14		9		16		14	6	489		22	8	1753	Caxa de Lev.te	Bean
Chambequin	105	6	122		31		14	2	5	8	12	10	12		354		30	8 y 4	1770	Havana	D.n Ign.o Mullan
Bolante	84		99		28	6	12		7		14	6	13		318		18	6	1760	Havana	D.n Pedro Acosta
Perro Principe	42		71		20	6	10	2	3	8	11	3	6	9	90	½	14	4	.....	Bermuda	.....
Volando Volona	53		62		22		10	8	3	6	12		9		102		14	6	.....	Rodelan	.....

Real Arsenal 8 de Julio de 1771

Dn. Xavr. de Montes — Joseph Estalaho

S. Marina
leg. 346

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

El papel de la Armada en el Plan de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático

EL pleito emprendido en su día (1997) por la Administración española para recuperar los derechos sobre los pecios del *Juno* y de la *Galga*, ambos en las costas de Virginia (EE.UU.), con sentencia favorable por el Tribunal Supremo de los Estados Unidos de Norteamérica, sirvió de aliciente para presentar una nueva batalla judicial en el caso de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*, con cuyos caudales pretendió quedarse arteramente la empresa Odyssey Marine Enterprise. También en este caso los tribunales norteamericanos han dado la razón a España.

En consecuencia, la Administración española puso manos a la obra y aprobó el Plan de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático, respetando las recomendaciones de la Unesco, y como desarrollo de este autorizó un acuerdo entre los Ministerios de Cultura y Defensa en el que se delimita el papel que juega la Armada en este campo del Patrimonio.

Atrás quedan los numerosos expolios, algunos incluso divulgados por los medios, de los que son ejemplo los casos del *San Diego* y del *Virgen de Atocha*. Es de esperar que ahora, pese al obstáculo de la crisis económica, se desarrolle completamente este plan y se dispongan los medios para la localización del pecio y su selección y control, para tratar de reducir al mínimo el tráfico clandestino que aún hoy existe en ciertos lugares de la costa.

Y, ya que se ha sacado desconsideradamente a la *Mercedes* de su reposo centenario por motivos lucrativos, sin tener en consideración la paz de los muertos, sería el momento de organizar algún acto de desagravio para honrar su memoria, de forma semejante al llevado a cabo en su día en los dos buques citados más arriba. Un simbólico ramo de flores sería lo adecuado.

Dado el despliegue reciente que ha tenido el tema en los medios de comunicación, consideramos suficiente estos cuatro trazos de la historia para introducir en el Acuerdo entre los Ministerios de Cultura y Defensa que transcribimos a continuación a aquellos de nuestros lectores que no lo hayan leído .

Acuerdo interdepartamental entre los Ministerios de Defensa y Cultura sobre colaboración y coordinación en el ámbito de la protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático

En Cartagena, a 9 de julio de 2009

REUNIDOS:

De una parte la Sra. Ministra de Defensa, D.ª Carmen Chacón Piqueras, titular y en representación del Ministerio de Defensa, en virtud de su nombramiento por Real Decreto de 436/2008, de 12 de abril.

Y de otra la Sra. Ministra de Cultura, D.ª Ángeles González-Sinde Reig, titular y en representación del Ministerio de Cultura, en virtud de su nombramiento por Real Decreto 558/2009, de 7 de abril.

Ambas partes, en la representación que ostentan, se reconocen mutua capacidad para obligarse, y

EXPONEN:

Primero

El marco jurídico actual confiere a diversos Organismos de la Administración General del Estado competencias en el ámbito de la protección del Patrimonio Histórico Español.

Segundo

En España, la magnitud del Patrimonio Arqueológico Subacuático y la evolución de los desafíos a los que debe enfrentarse su protección, demandan aunar los esfuerzos de todas las Administraciones competentes y delimitar actuaciones que maximicen la eficacia en la salvaguarda del mismo.

Tercero

El artículo 46 de la Constitución Española establece que los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad. Dentro de ese marco, la regulación del patrimonio arqueológico en general, y el subacuático en particular, se articula según el criterio de reparto competencial que establece la Constitución Española y concreta la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, en su artículo 6, de acuerdo con la interpretación realizada por el Tribunal Constitucional en la Sentencia 17/1991.

Cuarto

Con fecha 30 de noviembre de 2007, se aprueba en Consejo de Ministros el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático (en adelante PNPPAS). Este Plan pretende establecer una reflexión general sobre las líneas básicas que deben adoptarse para que se constituyan como guías fundamentales que permitan llevar a cabo una política eficaz de protección integral del Patrimonio Arqueológico Subacuático. Por ello, y para delimitar el ámbito de actuación del Plan, se contempla una doble perspectiva:

A nivel nacional, el Plan determina las líneas básicas de actuación entre la Administración General del Estado y las Administraciones Autonómicas, para llevar a cabo una política eficaz de protección de los pecios que se encuentren en las aguas de soberanía o jurisdicción española.

A nivel internacional, el Plan determina las líneas de actuación para proteger los intereses y derechos sobre los pecios españoles hundidos en aguas de terceros países o internacionales.

Quinto

El PNPPAS obedece a un fin único, que es concienciar de una manera coordinada a todos los departamentos y administraciones públicas implicadas en esta protección, adoptando una serie de medidas concretas para la salvaguardia, conservación y difusión de este rico patrimonio que se encuentra en nuestras aguas. Con ello se pretende alcanzar el mayor grado de eficacia y coordinación en esta labor, para evitar cualquier tipo de actividad expoliadora que afecte directamente a este patrimonio y velar para que actividades subacuáticas legalmente autorizadas no incidan negativamente en su conservación.

Sexto

El PNPPAS establece que «el Ministerio de Cultura promoverá y adoptará las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución de este Plan en el ámbito de sus competencias. Los Ministerios afectados adoptarán las medidas necesarias para el desarrollo y aplicación del presente Plan en el ámbito de sus respectivas competencias, siempre dentro de las disponibilidades de crédito que anualmente se fijen en los Presupuestos Generales del Estado».

Séptimo

Cuatro son los motivos fundamentales por los que el Ministerio de Defensa, y en particular la Armada, juega un papel fundamental en el desarrollo del PNPPAS:

— La Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, y el Real Decreto 787/2007, de 15 de junio, que la desarrolla en lo que a su estructura operativa se refiere, asigna a las Fuerzas Armadas la vigilancia y seguridad en los espacios de soberanía, en la altar mar o en otros lugares donde resulta lícito con arreglo al derecho internacional, y el apoyo a la acción del estado en dichos espacios. Dentro de sus cometidos, la Armada, junto con las Administraciones competentes, es responsable de la vigilancia y seguridad del Patrimonio Arqueológico Subacuático.
— Los Archivos Históricos de la Armada, que son un punto de referencia tanto para documentar las acciones a realizar en nuestras aguas de soberanía como para defender nuestros pecios en aguas de terceros países.
— Los pecios de los buques de Estado, allá donde se encuentren, son exclusivamente de titularidad estatal, por lo que sólo el Ministerio de Cultura, en actuación coordinada con el de Defensa, puede autorizar actuaciones sobre dichos pecios.
— Disponer de medios adecuados y experiencia acreditada para colaborar en el cumplimiento de los objetivos del Plan.

Octavo.

El PNPPAS, al establecer las medias de actuación, determina que los Ministerios de Defensa y Cultura suscribirán los convenios de colaboración oportunos que articulen los mecanismos de cooperación, en interés de la adecuada protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático.

Por lo expuesto, las partes acuerdan suscribir el presente Acuerdo Interdepartamental que se regirá por las siguientes,

CLÁUSULAS:

Primera. *Objeto del Acuerdo Interdepartamental*

El presente Acuerdo Interdepartamental tiene por objeto dar cumplimiento a lo establecido en el PNPPAS y servir de marco para establecer mecanismos de colaboración y coordinación entre los Ministerios de Defensa y Cultura en el ámbito de la protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático.

Segunda. *Ámbito*

Las actuaciones que se lleven a cabo en virtud el presente Acuerdo tendrán lugar en los espacios de soberanía estatal, en la alta mar o en los lugares donde resulte lícito la intervención estatal con arreglo al Derecho Internacional.

Tercera. *Objetivos específicos*

Se contemplan, entre otros, los siguientes objetivos específicos:

— Establecer procedimientos para, en el marco del Programa de Prospecciones Arqueológicas anual, coordinar las actividades y colaboraciones, especialmente en los ámbitos de las Comunidades Autónomas ribereñas, para el levantamiento de las Cartas Arqueológicas de pecios, y en particular de los pecios de buques de Estado, que se encuentran en las aguas de soberanía o jurisdicción española.
— Establecer procedimientos para normalizar los intercambios de información y peticiones de colaboración.
— Colaborar en el desarrollo del programa de Gestión Integrada de Información del Patrimonio Cultural Subacuático.
— Promover oportunidades de formación y adiestramiento mutuo en el campo de la arqueología subacuática, que permitan asegurar la eficacia de las colaboraciones.

Cada uno de estos objetivos específicos, así como otros que puedan surgir al amparo de este Acuerdo, serán desarrollados por los Organismos de ambos Ministerios directamente implicados en la colaboración, mediante las correspondientes Adendas al Acuerdo.

Cuarta. *Aportaciones de las partes*

1.—El Ministerio de Defensa, a través de la Armada, aportará los medios materiales y humanos que en cada caso se determinen y pondrá a disposición de la parte interesada los fondos documentales y archivísticos de que dispone.
2.—El Ministerio de Cultura aportará el asesoramiento técnico de la Subdirección General de Protección de Patrimonio Histórico, del Instituto del Patrimonio Cultural de España, así como los medios de que dispone el Museo Nacional de Arqueología Subacuática, con su correspondiente personal. De igual modo se podrá contar con aquellos medios que el citado Ministerio pueda disponer o contratar en el futuro.
3.—Se estudiarán oportunidades de formación y adiestramiento mutuo en aquellas áreas que se identifiquen de interés común.
4.—Las actuaciones derivadas de este Acuerdo Interdepartamental, se efectuarán en la medida que las prioridades operativas y las disponibilidades de personal, material y recursos de ambas partes lo permitan.

Quinta. *Dirección y coordinación de los proyectos*

1.—En todos los proyectos se podrá contar con la participación de personal cualificado de la Armada y de cualquier órgano de la Administración Central del Estado que se precise, en colaboración con los que la Administración Autonómica determine.
2.—De conformidad por ambas partes, se podrá incluir en los proyectos la participación de medios ajenos a la Administración.
3.—Como regla general, la dirección técnica de un proyecto recaerá en la Autoridad que en cada caso determine la Comisión Mixta de Seguimiento a que se refiere la cláusula sexta de este Acuerdo, sin perjuicio de las competencias autonómicas.
4.—En el desarrollo de cualquier actividad cubierta por el presente Acuerdo, se establecerán medios y procedimientos de comunicación entre los Organismos implicados.

Sexta. *Financiación*

1.—El Ministerio de Cultura, dentro de sus posibilidades presupuestarias, se hará cargo de los gastos derivados de las campañas y proyectos de colaboración que realicen las unidades de la Armada, así como de los de instalación, mantenimiento, reparación o modificación de los equipos de exploración submarina o de prospección, o los empleados en estas actividades. Estas campañas y proyectos de realizarán de forma coordinada con la Armada y, en lo posible, dentro de los cauces del apoyo logístico de la misma, correspondiendo a ésta su dirección e inspección. Las contrataciones derivadas de estas actuaciones se someterán, en su caso, la Ley de Contratos del Sector Público.
2.—El Ministerio de Defensa sufragará los gastos corrientes correspondientes a los medios materiales (buques e instalaciones) y humanos que proporcione.
3.—En aquellos supuestos en que las actividades a realizar impliquen gastos extraordinarios, se habilitará el procedimiento establecido en la normativa vigente para efectuar las compensaciones económicas correspondientes.
4.—Este Acuerdo abre las vías de actuación necesarias para el desarrollo de programas de renovación/adquisición de medios más específicos para el desarrollo del PNPPAS.

Séptima. *Medidas de control y seguimiento*

1.—Se constituirá una Comisión Mixta de Seguimiento que será responsable de alcanzar los objetivos y promover las acciones previstas en este documento.

2.—Dicha Comisión presentará al Director General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura y al Director General de Relaciones Institucionales del Ministerio de Defensa, para su aprobación y firma, las Adendas al presente Acuerdo, que incluirán cuantas propuestas, medidas de coordinación, normas y procedimientos estimen oportunos para los fines que se persiguen en este Acuerdo Interdepartamental, así como el seguimiento de todas las actuaciones que en este sentido se determinen.

3.—Composición de la Comisión Mixta

- Por el Ministerio de Cultura: el Subdirector General de Protección del Patrimonio Histórico y el Director del Museo Nacional de Arqueología Subacuática.
- Por el Ministerio de Defensa: el Subdirector General de Patrimonio Histórico-Artístico de Defensa y el Contralmirante Director del Órgano de Historia y Cultura Naval.

En las reuniones convocadas por la Comisión Mixta, además de los miembros permanentes, podrán participar otros representantes que la Comisión considere oportunos, de acuerdo con los asuntos a tratar.

4.—Cometidos y atribuciones de la Comisión Mixta

— Proponer, para su aprobación y firma, las Adendas al presente Acuerdo.
— Proponer, en el marco de los objetivos específicos del presente Acuerdo, las normas y procedimientos operativos concretos de colaboración para cada actividad, estableciendo para ello un Grupo de Trabajo que elabore y eleve propuestas en este sentido.
— Crear los Grupos de Trabajo que considere necesarios para la consecución de los objetivos y acciones contemplados en este Acuerdo Interdepartamental y concretados en las Adendas.
— Arbitrar el procedimiento para que cada Organismo remita, de forma regular, la previsión de actividades y ejercicios que puedan ofrecer posibilidades de formación y adiestramiento para ambas partes.
— Fijar el procedimiento para que se le remita anualmente la relación de cursos donde exista posibilidad de formación del personal de ambos Organismos.

5.—Periodicidad de las reuniones

Se reunirá ordinariamente con una periodicidad semestral y extraordinariamente cuando las circunstancias lo requieran, a petición de una de las partes.

6.—Procedimiento de toma de decisiones

Las decisiones se tomarán de común acuerdo entre las partes.

Octava. *Colaboraciones con otras Administraciones Públicas*

Los Acuerdos que sea preciso establecer con las Comunidades Autónomas u otras Administraciones responsables de la Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático, en cuya ejecución se requieran medios del Ministerio de Defensa, serán concertados por el Ministerio de Cultura, con el Ministerio de Defensa, a través de la Armada.

Tendrán prioridad en albergar fondos procedentes de las extracciones y recuperación de pecios o restos arqueológicos pertenecientes a buques de Estado que se realicen en aplicación del presente Acuerdo el Museos Naval y el Museo Nacional de Arqueología Marítima.

Ambos museos podrán ser destinatarios, en forma de depósitos temporales, de aquellas piezas extraídas, que completen las colecciones ya existentes en los mismos o que tengan una especial significación histórica, naval, náutica o arqueológica, dándoseles prioridad. En cualquier otro caso, el destinatario de dichos bienes será un museo de titularidad pública que determine la administración pública competente.

Novena. *Solución de controversias*

Las controversias sobre la interpretación y ejecución del presente Acuerdo de colaboración, una vez agotada la vía de la Comisión Mixta de Seguimiento, prevista en la cláusula sexta, deberán ser resueltas de conformidad con lo dispuesto en la Ley 50/1997 de 27, de noviembre, del Gobierno, y la Ley 52/1997, de 27 de noviembre, de Asistencia Jurídica al Estado e Instituciones Públicas.

Décima. *Vigencia y modificaciones*

El presente Acuerdo entrará en vigor en el momento de su firma con carácter indefinido.

La modificación de este Acuerdo se realizará mediante la correspondiente Adenda, por acuerdo expreso de las partes firmantes.

Undécima. *Causas de resolución*

Podrá ser denunciado por cualquiera de las partes firmantes mediante comunicación escrita y fehaciente a la otra con un plazo de al menos cuatro meses de antelación a la fecha en que se desee dar por terminado. En este supuesto, deberán finalizarse las colaboraciones que estén en marcha en el momento de la comunicación.

Los «dragones del viento»

Martín Álvarez Galán fue un granadero de Marina nacido en Montemolín, Badajoz, en 1766, y muerto muy joven, a los treinta y cinco años, en 1801 en Brest, Francia, de un resbalón a bordo del navío *Concepción*. Cabo de los Batallones de Marina y luego protagonista en el desgraciado combate de Cabo San Vicente en 1797 contra los ingleses, llegó a la Marina sin pretenderlo. Hijo de arriero y nieto de soldado, decidió ir a Sevilla en 1770 para alistarse como soldado de caballería, pero se sorprendió «cabalgando a lomos de la mar». Y así, en 1793, lo encontramos en Cádiz embarcado en el navío *Gallardo*, de 74 cañones, que mandaba el brigadier Fermín Sexma. Las vicisitudes de su vida —agitada y valiente, aunque corta— son de todos conocidas, así como su popularidad y el reconocimiento que mereció a amigos, jefes y gobernantes. Tal reputación derivaba sobre todo de la defensa que hizo de la bandera a bordo del navío de 80 cañones *San Nicolás de Bari*, al mando del irlandés Tomás Giraldino, en el combate de Cabo San Vicente (1797) contra la escuadra del almirante inglés Jervis, motivo por el cual se le ascendió a cabo primero y se le otorgó una pensión vitalicia de cuatro escudos mensuales, así como el derecho a llevar en el antebrazo izquierdo un escudo de distinción. Y su recuerdo perdura desde entonces, ya que por real orden de 12 de diciembre de 1848 se dispone que «en lo sucesivo haya permanentemente en la Armada un buque de porte de diez cañones para abajo que se denomine *Martín Álvarez*».

Pero no es el lado heroico de la biografía de este granadero lo que motiva que le dediquemos unas líneas en esta sección de la Revista, sino el hecho antes señalado de que acabara enrolado en la Marina cuando su intención era servir en la milicia montado a caballo. El caso es que, en alguno de los corrillos y tabernas sevillanas que debió de frecuentar, al parecer se tropezó con un tal Lucas García, granadero perteneciente a un pequeño destacamento de los que los Batallones de Infantería de la Armada tenían destinados a la reclutación en Sevilla, Granada y otras capitales destacadas. Se dice que Martín Álvarez quedó subyugado por la marcialidad que irradiaba aquel gallardo granadero, y que este, viendo la inclinación de aquel por la caballería y queriéndolo ganar para el servicio en la Armada, entre bromas y chirigotas para embelesar al novato se refería al regimiento en que estaba encuadrado como los «dragones del viento», y a su barcos como «caballos con nombre de santo».

Esta curiosa metáfora podría provenir de una definición que hallé ojeando *El Código de las Siete Partidas*, de Alfonso X el Sabio, y que recojo a continuación para consideración y goce de nuestros lectores. Me refiero a la Ley VIII del Título XXIV de la Segunda Partida, que nos ofrece esta interesante caracterización de los navíos:

«El buque

»Ley VIII

En qué manera pusieron los Antiguos semejante a los Navíos, de los Cavallos.

»Cavalgaduras son los navíos, a los que van sobre Mar, assí como los cavallos, a los que andan por la tierra. Ca bien assí como aquel cavallo, que es luengo, e delgado, e bien fecho, es ligero, e corredor, más que el gruesso, e redondo. Otrosí el Navío que es fecho desta manera, es más corriente que el otro. E de los remos ficieron semejante a las piernas, e a los pies de los cavallos, que han de ser luengos, e derechos. E esta es cosa que conviene mucho otrosí a los remos de los Navíos. Ca bien assí como el cavallo non se podría mover sin ellos, otrosí el Navío non se movería sin los remos, quando el viento fallesciesse. E la silla asemejaron al entablamiento do van assentados los remadores, que non deven ser más pesados de la una parte que de la otra, porque vaya el Navío egual. Otrosí pusieron la vela, por semejança de las espuelas. Ca bien assí como el cavallo, que maguer aya buenos pies, non corre tan bien, como quando le dan de las espuelas; otrosí el Navío aunque aya buenos remos, no puede ir tanto como ellos querrían, como quando fiere el viento en la vela, e le faze yr por fuerza. E la espadilla, fizieron semejança al freno del cavallo, porque assí como non se puede mover a diestro, nin a sinístro, sin él; assí el Navío non se puede enderesçar, nin rebolver sin esta, contra la parte que le quiere levar. E sin esto, las cuerdas que son para tirar el Navío, son ansí como el cabestro, e las falquias con que atan el cavallo. E sin todo esto, assí como non le pueden facer estar quedo sin sueltas, en essa mesma manera fueron asacadas las áncoras, para fazer estar quedo el Navío. Onde todas estas cosas, deven los Cabdillos de los Navíos, tener bien aparejadas; en guisa que tengan todavía dellas, de más que de menos. Ca la mengua que por esto aviene, en lugar podría acaescer, que todo el fecho se perdería porende; porque la culpa, e la pena sería dellos, segund el daño que por ello viniesse. Otrosí deven aver sus omes bien mandados, de guisa que les den todas estas cosas, quando las ovieren menester. E si assí no lo fiziessen, han de aver pena, segund el daño que viniese por su desmandamiento».

Asombra tanto la imaginación del autor de esta metáfora equina como el despiste colosal del granadero, «jinete» a bordo de un navío de 74 cañones. Pero, bien mirado, parece como si el caballo tuviese tendencias marineras. Véanse si no el «caballito de mar» o hipocampo, y también la fragata inglesa HMS *Seahorse*, que capturó a su homónima turca *Badere Zaffer* en el Mediterráneo en 1808, entre otros ejemplos.

NOTICIAS GENERALES

Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 19, 20 y 21 de marzo de 2013 tuvieron lugar en Madrid las XLVI Jornadas de Historia Marítima, que en esta ocasión se dedicaron a conmemorar el Quinto Centenario del Descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa.

Al cumplirse ahora el referido aniversario, el Instituto de Historia y Cultura Naval, cuyo objetivo principal es exponer y divulgar los hechos más relevantes de nuestra historia naval —que es en gran medida historia de España, dedica estas jornadas periódicas de Historia Marítima a la gesta de Vasco Núñez de Balboa, gobernador de Darién, quien con su descubrimiento del hoy llamado océano Pacífico dio a España un momento de gloria histórico que queremos recordar.

El programa establecido contenía las siguientes conferencias:

Día 19 de marzo:

Después de la apertura de los actos por el contralmirante José Antonio González Carrión, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, se desarrolló la siguiente ponencia:

«Un ambiente para una expedición», por Antonio Gutiérrez Escudero, jefe del Departamento de Historia Colonial y Moderna de América, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CESIC.

Día 20 de marzo:

«Vasco Núñez de Balboa y el descubrimiento del Mar del Sur», por José María Madueño Galán, capitán de navío (R), exsecretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval y actualmente colaborador de este organismo.

«El descubrimiento del Mar del Sur», por Manuel Maestro, periodista, investigador naval.

Día 21 de marzo:

«La búsqueda del paso», por Mariano Cuesta Domingo, catedrático de Historia de América de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).

«Las violaciones angloholandesas de la Mar del Sur», por José Blanco Núñez, capitán de navío (R), colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Las sesiones —dos diarias— se desarrollaron en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada en horario de tarde.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena, 1, 28071 Madrid (España)
Telf.: 91 3795050. Fax: 91 3795945
C/e: ihcn@fn.mde.es

I Jornadas de Patrimonio Cultural de Defensa. Madrid (España)

Organizadas por el Área de Patrimonio, Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural del Ministerio de Defensa, el día 29 del mes de noviembre de 2012 tuvieron lugar las I Jornadas de Patrimonio Cultural de Defensa, cuyo contenido estaba referido a «Archivos, bibliotecas y museos de Defensa: integración sin pérdida de identidad». El programa consistió —además de la inauguración y de la presentación a cargo de la subdirectora general de Publicaciones y Patrimonio Cultural, Margarita García Moreno— en dos mesas redondas, una por la mañana y otra por la tarde, y se desarrolló en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), en Madrid, Pº. de la Castellana, 61.

Damos a continuación la relación de asistentes a estas primeras jornadas:

A la inauguración asistieron:

Secretario General Técnico del Ministerio de Defensa, David Javier Santos Sánchez.

Teniente general director del CESEDEN, Alfonso de la Rosa Morena.

General director del Instituto de Historia y Cultura Militar, Francisco Manuel Ramos Oliver.

Contralmirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval, José Antonio González Carrión.

General jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, José Javier Muñoz Castresana.

Mesa redonda (mañana): «Archivos, bibliotecas y museos en *Linked Open Data*».

Alfonso Sánchez Mairena, de la Subdirección de Archivos Estatales, del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.

María Luisa Martínez-Conde Gómez, de la Subdirección de Bibliotecas del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.

Leticia de Frutos Sastre, de la Subdirección de Museos Estatales del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.

Xavier Agenjo Bullón, de la Fundación Ignacio Larramendi.

Moderadora: Pilar Domínguez Sánchez, del Área de Patrimonio, Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural del Ministerio de Defensa.

Mesa redonda (tarde): «El patrimonio cultural digital en el Ministerio de Defensa: la Biblioteca Virtual de Defensa».

Coronel Jesús María González de Caldas Paniagua, jefe de la Sección de Museos del Instituto de Historia y Cultura Militar.
Capitán de navío César Godoy Buján, jefe del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval.
General Carlos Pérez de Uribarri, director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.
Mar González Gilarranz, del Archivo General Militar de Segovia.
Francisco José González González, del Real Instituto y Observatorio de la Armada.
Coronel Ángel Luis Guinaldo Iglesias, director de la Biblioteca Central del Cuartel General del Ejército del Aire.
Ángel Rivas Albaladejo, del Área de Patrimonio de la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural de Defensa.

Moderadora: Elena Escolano Rodríguez, del Área de Patrimonio de la Subdirección de Publicaciones y Patrimonio Cultural del Ministerio de Defensa.

Para más información dirigirse a:

Ministerio de Defensa
Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural
Paseo de Moret, 3 28008 Madrid.

Seminario en la Universidad Complutense de Madrid (España)

Organizado por el Seminario Complutense de Historia Militar de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), Facultad de Geografía e Historia, con la colaboración de los Institutos de Historia y Cultura Militar, Naval y Aeronáutica, durante los días 25, 26, y 27 de febrero y 4, 5, y 6 de marzo de 2013 tuvo lugar un Seminario centrado en el título «Descubrimientos, novedades y avances científicos en nuestros ejércitos». El programa se desarrolló de la siguiente manera:

Lunes 25 de febrero:

«La búsqueda del paso», por Mariano Cuesta Domingo.
«Vasco Núñez de Balboa y el descubrimiento del Mar del Sur», por José

María Madueño Galán, capitán de navío (R), exsecretario general y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Martes 26 de febrero:

«Los inicios de la navegación en el Pacífico», por José María Blanco Núñez (R), capitán de navío y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

« El Galeón de Manila y el tornaviaje», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R) y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Miércoles 27 de febrero

«Aportaciones de los militares a la sociedad civil», por el prof. doctor Jesús Cantera Montenegro, de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).

«El Servicio de Cría Caballar del Ejército español», por el coronel Juan Ignacio Salafranca Álvarez, del Instituto de Historia y Cultura Militar.

Lunes 4 de marzo:

«Ciencia y técnica en la Historia Militar de España», por la prof. doctora María Dolores Herrero Fernández de Quesada, de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).

«La cartografía militar al servicio de la sociedad», por el coronel Francisco Hernández Cifuentes, del Instituto de Historia y Cultura Militar.

Martes 5 de marzo:

«Los orígenes de una política de ciencia en España», por el prof. doctor José María López Sánchez, de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).

«Aerostación y precursores», por el prof. doctor Carlos Lázaro Ávila (IES nº 5, Rivas Vaciamadrid).

Miércoles 6 de marzo:

«Los inicios de la aviación militar española», por Cecilio Yusta Viñas, comandante de Iberia.

«La primera escuadrilla expedicionaria», por José Sánchez Méndez, general de división.

Las sesiones tuvieron lugar en el Salón de Grados de la Facultad de Geografía e Historia.

Se expidió un diploma acreditativo de 20 horas, por lo que se controló la asistencia.

Para más información dirigirse a:

Doctor Enrique Martínez Ruiz
Facultad de Geografía e Historia,
Departamento de Historia Moderna, piso 9º, despacho 14,
Telf.: 91 3945869 / 91 3945870.
C/e: seminario.historia.militar@gmail.com

Ciclo de conferencias sobre Historia Naval de España. Boadilla del Monte, Madrid (España)

Organizado por el Ayuntamiento Municipal de Boadilla del Monte, a propuesta de D. Juan Francisco Rodríguez Castro, capitán de Infantería de Marina de la escala de Complemento y exguía del Museo Naval de la Armada en Madrid, el 29 de enero de 2013 tuvo lugar la primera de un ciclo de conferencias que con el título general «Historia Naval de España» se prolongará hasta el mes de junio próximo según el programa que se expone a continuación.

Todas las conferencias serán desarrolladas por el mismo proponente Rodríguez Castro.

Martes 29 de enero de 2013

«La aventura de Colón. El viaje descubridor». Esta conferencia se inició con la presentación del personaje, sus retratos y su lengua; su carácter, su ciencia; los hitos y los acuerdos a los que llegó con los Reyes Católicos. A continuación detalla los medios con los que contó: barcos, instrumentos, tripulación y la ruta que pensaba seguir, el paralelo 28ºN. Para terminar con la descripción del transcurso del viaje de Palos de Moguer a las islas Canarias, travesía del Atlántico, el descubrimiento y, por último, el regreso.

Martes 26 de febrero de 2013

«El segundo viaje colombino. El viaje de la confirmación». Describe el conferenciante el maremágnum del descubrimiento: Lisboa como parada técnica, la relación con el Papa, las bulas de Alejandro VI, las características del segundo viaje, el Tratado de Tordesillas, la fiebre del oro, el testamento de Adán.

Martes 26 de marzo de 2013

«El tercer viaje colombino». En la que nos relata la recuperación de la confianza de los Reyes Católicos, nos cita *El libro de los Privilegios*, la rebe-

lión de Francisco Roldán, el nombramiento de los gobernadores Bobadilla y Ovando, y la política colonizadora.

Martes 30 de abril de 2013

«El alto viaje colombino». Nos habla en esta conferencia de Colón en España, del gobierno de Nicolás Ovando, del testamento de Colón y del peregrinaje de sus restos mortales.

Martes 28 de mayo de 2013

«La conquista de Filipinas. La expedición de Miguel López de Legazpi». Se detiene el conferenciante en explicar la disputa por la soberanía de las Molucas y el nuevo interés de Castilla por establecerse en la especiería y por la evangelización de Filipinas.

Martes 25 de junio de 2013

«Lepanto». Describe los preludios de a batalla así como la campaña marítima de 1572; el fin de la Santa Liga y los acontecimientos posteriores.

Las sesiones tienen lugar en el salón de actos del Auditorio Municipal a las 19 horas.

DOCUMENTO

Intento de quema de dos buques en el puerto de Pasajes, 1642

El documento que presentamos hoy es un escrito de don Alonso de Idiáquez, fechado en Pasajes en 1642, en el que este armador y constructor se queja de que dicho puerto se halla sin guardia ni defensa y de que los franceses han intentado quemar uno de los navíos que allí se fabrican. Y advierte de que tratan de intentarlo también en San Juan de Luz.

Para que el lector sitúe el documento en su contexto, lo introduciremos con algunos datos de la biografía de su autor en el ambiente conflictivo de ataques y bloqueos a barcos y ciudades de la costa cántabra y del sur de Francia en aquella época de la primera mitad del siglo XVII.

Don Alonso de Idiáquez, maestre de campo, caballero de la Orden de Santiago, nació en Amberes allá por los años 1594-1596, siendo su padre teniente de la fortaleza. Sirvió en la guerra de Flandes como sargento mayor y alcanzó el empleo de capitán. De regreso en su casa solariega en Azcoitia, obtuvo el nombramiento de superintendente de fábricas y plantíos en 1626, encargándosele la organización de la escuadrilla guipuzcoana de zabras.

Idiáquez estuvo presente con sus barcos, solo o integrado en una escuadra mayor, en gran número de incidencias y combates a lo largo de las costas cántabra y francesa, llevando a cabo una acción coordinada contra el tráfico holandés, aparte de numerosas operaciones aisladas. Como armador se interesó por el corso (1628) y propuso la creación de una escuadra que no llegó a construirse por retrasos en la concesión de empréstitos reales. Su propuesta de organizar el corso sí se plasmaría en septiembre de 1632 con una escuadra de particulares apoyada por empréstitos reales, iniciativa que dio lugar a la llamada Escuadra de Norte. En el real decreto de creación, de 24 de enero de 1633, se nombraba a Idiáquez superintendente con atribuciones para otorgar patentes y exigir las fianzas correspondientes.

En 1637, con los navíos franceses y holandeses apresados, se le ordenó formar una escuadra de la que se le nombró almirante. Como al propio tiempo era maestre de campo de un tercio de 3.000 infantes organizado en la provincia de Guipúzcoa, la Junta de Armadas decidió que tan solo atendiese a este tercio. En el mencionado año se hallaba en Guetaria cuando la villa guipuzcoana fue asaltada, sin resultado, por 40 velas francesas. El ataque, perpetrado de noche y por sorpresa, al parecer obedeció al resentimiento que las presas hechas por los guipuzcoanos había dejado en los franceses, quienes en revancha se proponían tomar vivo a Idiáquez.

Los años siguientes los dedicó a preparar embarcaciones de corso para llevar mensajes a Flandes, espiar a la armada francesa, transportar pertrechos

y rendir otros servicios. No dejó nunca su actividad de armador ni de constructor naval para la Armada Real. En repetidas ocasiones pidió que se le concediese el título de capitán general de la Armada del Norte, pero no tuvo éxito.

La derrota de las Dunas llevó a la Administración a pedir el pago de los empréstitos a los armadores de la Escuadra del Norte. Idiáquez demoró el pago y murió sin satisfacerlo. Tuvo que pagarlo su viuda con los sueldos que le debían como superintendente.

Don Alonso de Idiáquez murió en Pasajes en el verano de 1645.

Archivo del Museo Naval de Madrid, colección de documentos de Vargas Ponce, tomo 3-A, doc. 100, f. 369.

1622

Guerra encargada de Ng. Pinazas

Bilgos que compania allí

S. Ml. Triaquen en lg Astillero

369

N.º 81.

y 100

Los Franceses q.e han intentado quemar uno de los dos Navios q. fabrica en los Astilleros ~~de~~ y aunq.e con las intenciones q. pusieron se ha quemado un pedazo se acudio á tiempo para q. no lograsen su intencion. Este es un buen remedio q. no han hecho si mediar dos dias, por q.e se halla oy este Puerto sin guardia alguna y sin defensa, sugeto á imbasion de poca gente q.e tenga en Pinazas. oy me aseguran q.e tratan de hacerla en San Juan de Luz de donde son los q.e intentaron dar el fuego. V. S. se sirva de escribir dos Vergones al Lugar de la parte de Fuenterabia, encargandole el cuidado de la guardia q.e no procuren la venga con efeto y por q.e todo anda lleno de france-

sea y no sabemos de quien quedarno
importara q.e V.S. se sirba de mandar
q.e no anden asi libremente entre nosotros
nro enemigos q.e dan Vuono ande mu-
cho q.e los puede animar á los q.e quizad
no pensaban y mandemelo V.S. los su sa-
vido quanto sea de el.

Nro Señor guie y acrecente á V.S.
como deseo del Parage á 25 de Dn.re
de 1682 = Dn Mano de Diaguez =
Orig. arch. guip.

Transcripción

1642 Pasajes

Quema intentada de los buques que construía allí D. Alonso Idiáquez en los Astilleros.

Los franceses que han intentado quemar uno de los dos navíos que fabrico en los Astilleros y aunque con las intenciones que pusieron se ha quemado un pedazo se acudió a tiempo para que no lograsen su intención. Este es un buen recuerdo que nos han hecho en medio de tantos descuidos, porque se halla hoy en este puerto sin guardia alguna y sin defensa, sujeto a invasión de poca gente que venga en Pinazas, hoy me aseguran que tratan de hacerlo en San Juan de Luz de donde son los que intentaron dar el fuego. V.S. se sirva de escribir dos renglones al lugar[teniente] de la parte de Fuenterrabía encargándole el cuidado de la guardia que yo procuraré la ponga con efecto y porque todo anda lleno de franceses y no sabemos de quién guardarnos importar a que V.S. se sirva de mandar que no anden así libremente entre nosotros nuestros enemigos que están reconociendo mucho que los puede animar a lo que quizás no pensaban y mándeme V.S. en su servicio cuanto sea de él.

Nuestro Señor guarde y acreciente a V.S. como deseo del Pasaje a 28 de diciembre de 1642. Don Alonso de Idiáquez,

Original, Archivo de Guipúzcoa

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.° 28071 Madrid, España.

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

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

Los originales habrán de ser **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 alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:

  Archivo, biblioteca o Institución.
  Sección o fondo.
  Signatura.
  Tipología documental.
  Lugar y fecha.

RECENSIONES

MARTÍNEZ GUANTER, Antonio Luis: *Un almirante relegado al olvido. Francisco Moreno Fernández.* ISBN 84-615-9905-5, Encuadernaciones Aguilar, Valencia, 2012, 260 páginas, ilustraciones.

La mayor parte de las investigaciones realizadas sobre los aspectos navales de la guerra civil —salvo las acusadamente sectarias— otorgan al almirante don Francisco Moreno Fernández un protagonismo esencial, como jefe que fue de la Flota nacional durante todo el conflicto fratricida y almirante jefe de las fuerzas de tierra, mar y aire empleadas en el bloqueo del Mediterráneo. Destacable es también su decisiva contribución a la causa nacional con la incorporación del arsenal de Ferrol, para lo que debió implicarse en acciones de verdadero mérito y riesgo. Estos aspectos puntuales, espigados de una impecable hoja de servicios, nos dan la medida del tenor ejemplar de una vida consagrada a la Armada, la de un hombre tenaz, impulsivo, obsesionado por el cumplimiento del deber, marino de raza y con una acusada vocación de servicio, rasgos que se conjugan con una humanidad sustentada en arraigados valores.

Desde tales parámetros, Antonio Luis Martínez Guanter nos ofrece un ajustado perfil biográfico del almirante, hermanando concreción y documentación y entreverando la parte expositiva de la obra con interpretaciones valorativas que esclarecen episodios oscuros del biografiado o reparan alguna de las patentes injusticias de que fue objeto y que ensombrecen su digna trayectoria. No faltará quien encuentre en ellas la sombra del agravio comparativo, pero quien esto escribe las estima precisamente como obligados desagravios a determinadas circunstancias que ensombrecieron una digna trayectoria.

Indudablemente, Martínez Guanter conoce la primera entrega de las memorias del almirante Moreno, que con el título de *La guerra en el mar. (Hombres, Barcos y Honra)* fueron publicadas en 1959. La obra fue ampliada bastantes años después por sus hijos los vicealmirantes Fernando y Salvador Moreno de Alborán y Reyna, quienes en cinco densos tomos, bajo el título de *La guerra silenciosa y silenciada*, realizaron un tratamiento más minucioso y detallado de la campaña en el mar. El libro que reseñamos se ha nutrido en esta obra de datos, opiniones y conceptos que, al recrearse en un tono divulgativo de fácil y amena lectura, prestan un excelente servicio a la realidad histórica y proporcionan al lector el latido de una vida y de su circunstancia —a tono con la máxima orteguiana.

Así, esta perspectiva condensada —que no empobrecida—, sincera y sin tapujos de la vida del almirante Moreno Fernández (quien tantos escollos tuvo que sortear para hacerla pública con injustas —e interesadas— imposiciones dilatorias) y del tiempo que la enmarcó reivindica la memoria y la obra de un marino injustamente relegado al olvido.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El navío* Congreso Mexicano *(motín a bordo)*. ISBN 978-84-7486-248-5, Noray, Barcelona, 2012, 420 páginas, ilustraciones.

Uno de los aciertos más cualificados de la saga marítima de Luis Delgado, tan puntual en tiempo y circunstancia, es el tino en elección de escenarios –siempre personificados en el protagonismo de un buque-galera, cañonera, corbeta, goleta, bergantín, navío…, con su logrado acople humano a bordo de ellos; con la saga de los Leñanza como *leitmotiv* de toda su obra, pero también cuidando hechos y situaciones con la incorporación de personas reales que vivieron el marco de su tiempo, algunos de muy controvertida trayectoria.

Los numerosos lectores *enganchados* a esta saga marinera, ¡y el título que reseñamos hace ya el vigésimo segundo de la serie! perciben en Luis Delgado los rasgos de una peculiar personalidad, espíritu independiente y básicamente sincero, todo lo cual pone de manifiesto el éxito de sus libros, en los que la intriga y la aventura ocupan un espacio coherente, pero donde la autenticidad histórica, como base formal, se abre paso por encima de convencionalismos o mistificaciones.

El *Congreso Mexicano* del título no es otro que el viejo y potente *Asia*, un veterano de los mares —rescatado de nuevo en su protagonismo— que, tras un amotinamiento de su dotación en aguas de las Marianas, con aquel nuevo nombre será incorporado a la incipiente marina mejicana, a la que no llegaría a prestar excesivo servicio pues se hundiría en el puerto de Veracruz poco después. El desafortunado cambio de las matrículas de mar por las levas propició en buena parte el amotinamiento del *Asia* y del *Aquiles*, cuyos comandantes, Guruceta y Pavía, quedaron exentos de toda culpa.

Lógicamente, el autor de una novela histórica no puede invadir los dominios del genuino historiador, que se dimensiona en el rigor de la autenticidad, pero el novelista tiene que repartir protagonismo entre sus principales actores, y en este episodio el capitán de navío Adalberto Pignatti, cuñado del jefe de escuadra Santiago de Leñanza —al que ya conocimos en el mando del queche *Hiena*—, asume un papel esencial, como segundo comandante del navío *Asia*, en aquella intensa peripecia en aguas del Pacífico tras la batalla de Ayacucho, que tanto peso tuvo en la pérdida de los últimos dominios españoles.

Narrada con la habitual soltura y dinamismo de todas las entregas, y magníficamente editada por Noray *con el sello de la casa*, *El navío* Congreso Mexicano marca nuevos hitos en la colección, que continúa *avante toda*, en la búsqueda de nuevos y prometedores rumbos.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *Jaime Janer Robinson: ciencia y técnica para la reconstrucción de la Armada*. Navalmil Ediciones, Madrid, 2012, 142 páginas, ilustraciones.

La constante y entusiasta atención que Agustín González presta a los temas de historiografía naval lo acreditan como uno de los investigadores españoles más destacados del ramo. Desde la publicación de su magnífico estudio sobre la política naval de la Restauración, que obtuvo un merecido Premio Virgen del Carmen, muchas han sido sus aportaciones a este campo historiográfico, expresivas todas ellas de que su nivel de autoexigencia no ha disminuido un ápice desde aquella obra inaugural.

En esta biografía de Jaime Janer, su autor declara que intenta recuperar la vida y la obra de un hombre que luchó incansablemente en tiempos muy difíciles para la Armada, subtitulando el trabajo *Ciencia y técnica para la reconstrucción de la Armada*, calificativo que encaja perfectamente en el cúmulo de méritos técnicos que concurren en el personaje, quien ya de alférez de navío tradujo y comentó una serie de tratados de telegrafía militar. Pero su auténtica vocación era la artillería, a la que se dedicó intensa y perseverantemente, vocación que, como no podía ser menos, le habría de conducir junto a otros oficiales especialistas a la dotación del acorazado *España*, cuya complicada estructura constituía en aquellos tiempos una autentica revolución artillera y de cuyo diseño era autor.

Su trayectoria en el campo de la ciencia y técnica naval es trascendental. En 1914 —año crucial para Europa— publica su *Teoría y dirección de tiro*, y un año después propone la creación de una escuela para formar oficiales especialistas de artillería naval, propuesta que le es aceptada. Comisionado para la búsqueda del emplazamiento de la citada escuela, cuando entre en funcionamiento ocupará en ella, durante tres años, el cargo de director, al cabo de los cuales dejará firmemente cimentados los pilares del Polígono de Tiro Naval y vera cómo se declara libro de texto su obra *Tratado de balística exterior, telemetría y tiro naval.*

Imperativos del servicio lo llevan a Marruecos, guerra en la participirá activamente a bordo del crucero *Cataluña* como tercer comandante. Y será en este teatro, operando frente a la costa de M'Ter, donde una granada enemiga le causará la muerte. Tenía cuarenta años y todo un horizonte de proyectos por delante.

La vida y la obra del que pudo ser sucesor de González Hontoria se recoge con sobriedad y solvencia en las páginas de este libro, que se publica bajo los auspicios de la neonata Navalmil Ediciones, cuyo objetivo es la divulgación de la historia naval en su sentido más amplio. En esta necesaria tarea, digna de los más animosos empeños, deseamos a la flamante firma editorial las más felices singladuras.

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El almirante don Augusto Miranda Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y senador del Reino.* Armesto & Asociados, Madrid, 352 páginas, ilustraciones.

El proceso de reconstrucción de la Armada tras el 98 fue largo, costoso y controvertido. Las secuelas de aquel triste telón de fondo decimonónico

condicionaron decisivamente la política nacional y golpearon con particular virulencia a la Marina, cuya consideración pública, tras el Desastre, quedó muy maltrecha.

En este sombrío panorama, las llamadas leyes de Maura abrieron un horizonte esperanzador. La parte técnica de este esfuerzo de recuperación naval se sustentó en el almirante Ferrándiz, designado para ocupar la cartera de Marina en un ejecutivo presidido por Eduardo Dato, y que siguió al frente del departamento bajo la presidencia de Romanones y, posteriormente, en el gobierno de García Prieto. Su ministerio dejó una impronta de buen hacer y competencia y le granjeó la vitola de eficaz gestor —su perfil fue el de un marino esencialmente técnico—, lo que se evidencia en el hecho de que formara parte de gabinetes tanto liberales como conservadores.

Durante su ejecutoria ministerial nació la llamada Ley Miranda, de 17 de febrero de l915, por la que se nacionaliza la industria de las construcciones navales y se sientan las bases para crear un poder marítimo nacional, militar y civil. Y así, siguiendo la estela de la política emprendida por don Antonio Maura, se construyen una serie de buques que habrían de jugar un papel decisivo en el ámbito naval durante la última guerra civil española (1936-1939).

Jaime Antón Viscasillas —bisnieto del almirante y oficial reservista voluntario— y Alejandro Anca Alamillo, infatigable investigador naval, han trazado la biografía del almirante, intentando plasmar cabalmente su polifacética trayectoria pública como marino, gobernante, hombre de ciencia —el marino Miranda fue un gran matemático, como acredita su obra *Cálculo infinitesimal. Principios generales de la Mecánica,* muy utilizada en la enseñanza— y político, sin descuidar, por supuesto, su vida íntima y familiar, círculo en el que también figuran otros destacados marinos.

El libro, espléndidamente editado por Armesto&Asociados, se lee con interés y contribuye a un mejor conocimiento de un marino que supo coordinar su vocación naval con las exigencias del compromiso político, asumido con dignidad y patriotismo.

J.C.P.