

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXII

2014

Núm. 125

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXII

2014

Núm. 125



CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* José Antonio González Carrión, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vicepresidente y Director:* Juan Pablo Estrada Madariaga, capitán de navío.
- Redactor Jefe:* Jose Antonio Ocampo Aneiros
- Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Antonio Contreras Fernández, capitán de navío, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; César Goday Buján, capitán de navío, Departamento de Historia; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de fragata, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución:

- Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.
- Administración:* Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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



<http://publicaciones.defensa.gob.es/>

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre de 2014.
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: 083-14-082-6 (edición en papel).
NIPO: 083-14-083-1 (edición en línea).



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

Impreso en España. - Printed in Spain.

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

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

SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	7
<i>La estrategia española en el Atlántico sur. La crisis de las Malvinas (1764-1774)</i> , por Paulino García Diego	9
<i>La labor colonizadora y la gran obra de España en Hispanoamérica. Referencia al sistema de fortificaciones</i> , por Manuel Trigo Chacón	27
<i>La promoción de 1918 del Cuerpo de Maquinistas de la Armada</i> , por Antonio de la Vega Blasco	59
<i>El papel del capitán de corbeta Ramón Bullón Fernández en la creación del Instituto Náutico del Mediterráneo</i> , por F. Javier Moreno Rico	81
<i>Sobre el ataque de Francis Drake a Santa Cruz de La Palma en 1585. La cuestión de Pedro de Liaño</i> , por Manuel Poggio Capote y Luis Regueira Benítez.....	99
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo	113
La Historia vivida: <i>Parte de campaña del 20 de agosto de 1936 del crucero Almirante Cervera Vasco Núñez de Balboa, ejecutado y decapitado en Panamá</i>	
Noticias generales	
Documento: <i>1250-1414: noticias sobre los orígenes de la Marina en la costa cantábrica, Corona de Aragón y Reino de Mallorca.</i>	127
Recensiones	133

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Paulino García Diego es teniente coronel de Artillería, DEM en activo. Diplomado en Estado Mayor, licenciado en Derecho y doctor en Historia Moderna por la UNED, es autor de la monografía *La embajada del marqués de Grimaldi en La Haya* (2007) y de la tesis doctoral *Jerónimo Grimaldi o el espectador afable. Actividad diplomática y política (1739-1746)*. Colaborador con trabajos sobre temas profesionales en revistas militares y publicaciones para uso interno en centros de enseñanza militares, recogemos aquí «Tres siglos de comercio trasatlántico entre España y América», en *Ejército* (Madrid, 2009, pp. 120-128), y «Jerónimo Grimaldi. Enviado extraordinario de la república de Génova en Madrid», aprobada publicación en *Espacio, Tiempo y Forma*.

Manuel Trigo Chacón es doctor en Derecho Internacional por la Universidad Complutense y diplomado en Economía y Sociología, así como en en Altos Estudios Internacionales por la Universidad de París. Cursó estudios de Economía en Londres. En 1963-1964 estuvo destinado en Oriente Medio, donde fue miembro de la delegación jordano-israelí de la ONU para la visita del papa Pablo VI a los Santos Lugares. Estando en Jordania, Líbano e Israel, publicó varios trabajos de derecho internacional económico, y más de cincuenta artículos y monografías sobre temas internacionales. Ha publicado *La empresa multinacional*, en 1972; *Manual de historia de las relaciones internacionales*, en 1994, y *Derecho Internacional Marítimo*, en 1996. En diciembre de 2008 se publicaron los dos tomos de su obra más compleja, *Los Estados y las relaciones internacionales*. Trigo Chacón ha sido oficial de la Armada con la MNU.

Antonio de la Vega Blasco es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada (R) y doctor en Historia por la Universidad Complutense de Madrid (2006). Diplomado en Heráldica, Genealogía y Derecho Nobiliario por el CSIC (1989), como investigador histórico ha publicado diversos estudios sobre el Cuerpo de Maquinistas de la Armada y las obras *La propulsión mecánica en la Armada* y *El resurgir de la Armada: el Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, esta última en colaboración con Pilar Fernández de Cañete, ambas galardonadas son sendos premios Virgen del Carmen, en los años 1987 y 1992. Es autor asimismo de *El linaje Cervera en la Armada contemporánea* (1997) y *La Familia Real y su Real Armada* (1994), y su último trabajo, *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1950)* (2009), ha recibido el Premio del Mar dentro de los Virgen del Carmen del año 2010. Colaborador de la *Revista General de Marina*, de la que recibió el Premio Oquendo en 1981, y de la *Revista de Historia Naval*, participa asiduamente en seminarios del Instituto de Historia y Cultura Naval y entre 1997 y 2011 colaboró con artículos sobre temas marinos y sanluqueños en la revista *Sanlúcar de Barrameda*.

Francisco Javier Moreno Rico es licenciado en Filosofía por la Universidad de Barcelona. Piloto de 1.ª clase de la marina mercante y doctor por la Universidad Politécnica de Cataluña, y catedrático de filosofía de enseñanza media (jubilado). Ha publicado *El dic flotant i deposant del port de Barcelona. Construcció i posada en funcionament* (1993), en colaboración con Francesc X. Barca; *El sextante. Guía para su construcción y utilización* (1993), del que es coautora Rosa M.ª Ros; *El vaixell-peix de Narcís Monturiol: mite i realitat* (1999), y *El piloto de derrota José Ricart y Giralt (1847-1930) y la cultura marítima de su época* (2013). Colaborador habitual en diversas publicaciones periódicas (*Drassana, Argo, Revista de Historia Naval...*), en 1991, junto con Antoni Nicolau Martí, ganó el I Premi Bonaplata con *Estudi històri-*

co-arqueològic de l'edifici dels Magatzems Generals de Comerç del port de Barcelona. Moreno Rico centra actualmente su labor investigadora en la historia social de la marina mercante.

Manuel Poggio Capote es cronista oficial de la ciudad de Santa Cruz de La Palma. Licenciado en Documentación por la Universidad de Granada y diplomado en Estudios Avanzados por la Universidad Complutense de Madrid, es miembro de número del Instituto de Estudios Canarios y de la Real Sociedad Cosmológica, así como correspondiente de la Real Academia Canaria de Bellas Artes San Miguel Arcángel. Autor o coautor de más de un centenar de publicaciones de diversa consideración sobre bibliografía, historia, historia del arte, literatura y etnografía, dirige también *Cartas Diferentes. Revista Canaria de Patrimonio Documental* y preside Cartas Diferentes Ediciones.

Luis Regueira Benítez es licenciado en Documentación por la Universidad de Granada, socio diplomado del Museo Canario, secretario de *Cartas Diferentes. Revista Canaria de Patrimonio Documental* y miembro del consejo de redacción de *Rincones del Atlántico*. Especializado en bibliotecología, cartografía histórica, mitología e historia, es autor o coautor de más de una cincuenta de trabajos, entre los que sobresale la monografía *La isla perdida: memorias de San Borondón desde La Palma* (2009).

José Antonio Ocampo Aneiros es coronel del Cuerpo de Máquinas de la Armada en situación de retirado, y como militar ha ocupado destinos en mar y tierra. Especialista en instalaciones de vapor con la tesis «Turbinas de vapor de alta presión» (1964), ha sido profesor en la ENM, coadjutor de su jefe de estudios (1964-1969) y jefe de los Servicios de Máquinas de la Zona Marítima del Mediterráneo (1978), así como director del Servicio de Publicaciones de la Armada y de la Editorial Naval (1986-1994). Diplomado en formación de profesores (1965), Logística (1993) y Genealogía y Heráldica (1990), es autor de varias monografías para alumnos de la ENM y de *De correcciones y correctores* (2000), suplemento de la *Revista de Historia Naval*, de la que es redactor jefe desde 1994. Es colaborador de la *Revista General de Marina* — de la que es premio Roger de Lauria con el artículo «E Pluribus Unum. Antología de un epistolario inevitable» (1975)— y lo fue también del barcelonés *Noticiero Universal*. A él se debe *Proa. Revista Radiofónica del Mar* (Radio Mallorca, 1960) y es de destacar su intervención en «De la vela al vapor», episodio quinto de la serie *Océanos, hombres, mares*, emitida por el canal público autonómico Televisión de Galicia. José Antonio Ocampo es en la actualidad jefe de redacción de la *Revista de Historia Naval* y consejero-colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

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

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

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

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

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

NOTA EDITORIAL

A PROVECHANDO que el número 125 de la REVISTA de HISTORIA NAVAL sale de la imprenta, queremos recordar a nuestros lectores que esta entrega viene precedida de treinta y un años de esfuerzo por superarnos día a día, para intentar mantener nuestra publicación en el nivel de excelencia historiográfica más alto posible. Llegados a este punto, creemos obligado, una vez más, expresar nuestra gratitud a los redactores y a tantos y tantos colaboradores que con sus trabajos han contribuido a difundir entre el gran público la magna historia naval de España, descubridora, junto con Portugal, del continente americano, África y el océano Pacífico, es decir, de todo lo que en el siglo xv era un «mundo desconocido» para los europeos. Hacemos extensiva esta gratitud a los lectores, cuyo seguimiento y adhesión nos animan a continuar por este derrotero.

Hasta el 1 de marzo, el público pudo contemplar en el Museo Naval de Madrid «Blas de Lezo. El valor de “Mediohombre”», exposición itinerante que ha pasado después a Cádiz y recalará luego en El Puerto de Santa María y Málaga. Con esta exposición y las correspondientes conferencias se ha conmemorado el 325.º aniversario del combate de Cartagena de Indias (1741), donde, como es sabido, el teniente general Blas de Lezo, conocido como «Mediohombre» por su minusvalía física severa —le faltaban un ojo, la mano derecha y, de rodilla para abajo, la pierna izquierda, perdidos todos ellos en hechos de armas—, venció al almirante inglés Vernon, que comandaba una escuadra cuyo potencial sobrepasaba apabullantemente el de la española, a la que dio por vencida de antemano. Pero el genio y valor de don Blas y el coraje de sus hombres contrapesaron esa desproporción de fuerzas. No era la primera vez que la historia nos deparaba la sorpresa de ver a David tumbando a Goliat.

Asimismo, el 3 de abril de este año en curso se ha cumplido el 105.º aniversario de la muerte de don Pascual Cervera Topete, almirante de la escuadra que hizo frente a las fuerzas de Sampson en el infausto combate del 3 de julio de 1898 en Santiago de Cuba. De este desdichado y heroico hecho cabe recordar unas palabras de la arenga que Cervera dirigió a sus dotaciones antes del combate: «¡Clavad la bandera y ni un solo navío prisionero!». Siempre se ha dicho «¡ay de los vencidos!», pero en aquella ocasión podría haberse exclamado con más propiedad «¡ay de aquellos a quienes se envía para ser vencidos!», haciendo nuestras las palabras del almirante Concas Paláu.

En marzo se han celebrado las XLVIII Jornadas de Historia Marítima, que con el título «Expediciones navales españolas en el siglo xviii» estuvieron dedicadas a diversos hechos navales ocurridos en ese siglo, como la conquista de Italia (1734-1735), la movilización naval para la defensa colonial (1739-1740), la expedición del conde de Argelejos a Fernando Poo (1778), la

conquista naval de Menorca (1781-1782) y los hechos de la Armada en Filipinas entre 1765 y 1785. Todo ello será recogido en el número 69 de los *Cuadernos Monográficos* del Instituto.

Esperamos que, pese a las restricciones presupuestarias de estos austeros tiempos, podamos capear el temporal, seguir cumpliendo singladuras editoriales y rescatar del olvido en que vegetan, en algún recoveco de nuestros archivos, hechos gloriosos e inéditos de nuestra historia naval, a mayor honra de España.

LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA EN EL ATLANTICO SUR. LA CRISIS DE LAS MALVINAS (1764-1774)

Paulino GARCÍA DIEGO
Doctor en Historia Moderna por la UNED

LAS inhóspitas islas Malvinas o Falkland, situadas en el Atlántico sur a unos 800 kilómetros de la costa de la Patagonia, saltaron a primer plano de la actualidad en 1982 a raíz de la ocupación argentina, a la que casi de inmediato seguiría el comienzo de una guerra que finalizó con la recuperación británica del archipiélago.

Irredentismos aparte, las Malvinas tienen una situación geográfica privilegiada para el dominio de las rutas marítimas del Atlántico sur, tanto las dirigidas desde Europa y otros puntos a las costas americanas del océano Pacífico como las que tenían su origen en alguno de los puertos del Río de la Plata. Precisamente esta situación geográfica fue la causa del enfrentamiento entre Gran Bretaña y España en 1770-1771, que a punto estuvo de provocar un conflicto bélico que habría tenido consecuencias muy negativas para los intereses españoles, habida cuenta la defección francesa —que se había comprometido a apoyar a España en el conflicto— en el último momento. Los antecedentes de esta crisis se remontan a 1764, apenas finalizada la Guerra de los Siete Años, y la misma no puede darse por cerrada hasta 1774, por lo que durante casi una década estuvo en el centro de las preocupaciones de los responsables de la política exterior, del gobierno de las Indias y de la Marina durante el reinado de Carlos III.

Si bien los acontecimientos son de sobra conocidos y han sido estudiados en profundidad en el pasado —en esta labor sobresalen las obras de HIDALGO NIETO y GIL MUNILLA, que han servido de base para la preparación de este artículo—, transcurridas tres décadas desde el conflicto anglo-argentino, con este artículo pretendemos revisar tales acontecimientos desde la perspectiva del enfrentamiento entre las estrategias marítimas y coloniales de las tres principales potencias navales de la época, Gran Bretaña, España y Francia. La crisis de las Malvinas pudo haber sido además la de repercusiones más negativas para la corona española de entre todas las que la afectaron durante las secretarías de Grimaldi (Estado) y Arriaga (Marina e Indias). Por añadidura, dicha crisis sobrevino en un período de recuperación para España tras la derrota sufrida en 1763, lapso que se prolongaría por espacio de casi quince años, hasta que la concurrencia de la insurrección de las Trece Colonias con la

política de aislamiento seguida por los sucesivos gabinetes británicos propició que, en 1783, España pudiese recuperar todos los territorios perdidos a manos inglesas (Florida, Menorca, Mosquitia...), a excepción de Gibraltar.

Proyectos franceses y británicos sobre las Malvinas

Las islas Malvinas habían sido descubiertas por el holandés Sebald de Weert en 1600, y a finales del siglo xvii y principios del xviii fueron visitadas sucesivamente por holandeses, ingleses y franceses (1). En el caso de Gran Bretaña, puede decirse que el origen más inmediato de su interés por las islas se remontaba a la frustrada incursión de Anson contra los enclaves españoles en la costa del Pacífico durante la Guerra del Asiento, que enfrentó a los dos países a partir de 1739. En esta expedición, los buques del almirante inglés hubieron de atravesar el estrecho de Magallanes, y en el curso de su travesía se pusieron de manifiesto tanto la debilidad española en Perú y Chile como las notables ventajas que se derivarían de abrir al comercio inglés los puertos del Pacífico. Anson había justificado a su regreso el limitado éxito de su misión por la falta de un fondeadero donde hacer escala y aprovisionarse antes de doblar el cabo de Hornos, de modo que propuso encarecidamente la creación de un establecimiento propio en las Malvinas. Por supuesto que para este fin podía emplearse el fondeadero portugués de Santa Catalina, pero esta opción se descartaría finalmente en favor de las islas por la proximidad del puerto luso a Buenos Aires —lo que facilitaba un ataque español— y su distancia respecto del cabo de Hornos. La insistencia de Anson ante el Almirantazgo entre 1744 y 1748 para que se materializase esta ocupación no llegaría a dar fruto. Ello se debió en buena parte a las protestas del embajador español en Londres, Ricardo Wall, pero sobre todo obedeció a la enérgica postura en contra del secretario de Estado, Carvajal, en un momento en que la corte de Londres estaba especialmente interesada en la adhesión española a la paz de Aquisgrán.

Pero estas circunstancias propicias no se aprovecharon para asegurar la soberanía española sobre las islas estableciendo una guarnición permanente o un asentamiento, y esta situación persistió hasta la paz de París, firmada en 1763. A partir de ese momento, las Malvinas pasarían a cobrar especial importancia para España por dos motivos. El primero era que, tras la desaparición de Francia del escenario colonial americano, España e Inglaterra, antes o después, estaban llamadas a enfrentarse en el Nuevo Continente, por lo que la conservación de los dominios de América, en particular de las provincias del Río de la Plata, había pasado a ser una prioridad de la política exterior española; el segundo motivo era la reciente apertura de la ruta del cabo de Hornos hacia los puertos del Pacífico, que venía a reemplazar a la tradicionalmente seguida por galeones y flotas hasta el golfo de México.

(1) Aunque fue el inglés Strong, en 1690, quien primero desembarcó en el archipiélago, la colonización efectiva no tendría lugar hasta 1764.

Sin embargo, el primer paso en la colonización de las islas fue dado por el francés Luis Antonio de Bougainville, quien tras la derrota en la Guerra de los Siete Años logró convencer a Choiseul para ocupar las Malvinas. Bougainville, sin duda estimulado por la narración de Anson, concibió la idea de fundar un establecimiento en las islas, adelantándose así a los británicos y colocando a Francia en situación de aprovechar la ventaja estratégica que aportaban las islas en la ruta del Pacífico. La expedición de Bougainville partió de Francia el 15 de septiembre de 1763 y llegó a las Malvinas el 31 de enero de 1764. En España, el secretario de Estado, Grimaldi, tuvo conocimiento de tal iniciativa en diciembre de 1763, al enterarse de la entrada en Montevideo de dos fragatas francesas.



Retrato de Louis Antoine de Bougainville, por Jean Pierre Franque.

El impacto de esta entrada en Carlos III y sus ministros fue tal que

al instante se dispusieron varias acciones conducentes a la ocupación de una serie de puntos estratégicos hasta entonces desatendidos. En este sentido, se aprobarían sin objeciones las propuestas del virrey del Perú, Manuel Amat, para organizar la defensa de la isla de Juan Fernández, situada frente a las costas de Chile. Al respecto, Grimaldi propuso un conjunto de medidas que, si bien se iban a adoptar como dirigidas contra Gran Bretaña, a la vez enviaban un aviso a Francia. Según su opinión debían crearse dos establecimientos que permitiesen cerrar fácilmente el estrecho de Magallanes, uno en la bahía de San Julián y otro en las Malvinas. De este modo al virrey del Perú le bastaría con fortificar dos o tres puntos esenciales para asegurar la defensa de sus costas.

No tardó el conde de Aranda, presidente del Consejo de Castilla y enfrentado con Grimaldi, en presentar un informe sobre el particular en el que, además de la importancia estratégica de las islas —imprescindibles para el dominio del Pacífico y escala potencial en una futura ruta comercial a Filipinas—, señalaba su interés económico —derivado de la pesca—, así como el riesgo de que cualquier potencia extranjera que se estableciera en ellas las emplease como depósito de contrabando con destino a Chile y Perú. Aranda proponía también adelantarse a los franceses creando establecimientos españoles en las Malvinas, en la bahía de San Julián, en la Punta de los Leones y en la bahía de San Matías.

Carlos III atendió las propuestas del conde, de modo que Grimaldi remitió en septiembre de 1764 una carta al embajador Fuentes para comunicarle que los franceses se habían establecido en las Malvinas y darle instrucciones de que trasladase a Choiseul una petición formal de retirada de su establecimiento, basándose en que constituía un precedente susceptible de ser alegado por Gran Bretaña para justificar acciones similares contra los dominios españoles. Asimismo, Fuentes debía transmitir el disgusto de Grimaldi por el secretismo que había envuelto a la expedición de Bougainville (2).

Choiseul estaba al tanto de que Bougainville acababa de comenzar su segunda travesía a las Malvinas, pero aun así aseguró tanto a Fuentes como al secretario de la embajada, Magallón, que se abandonaría el establecimiento en la isla de Soledad, denominado fort Saint Louis. El motivo para actuar de este modo era que seguía manteniendo la idea de que las islas se poblasen con colonos franceses, a condición de reconocer la soberanía española. En consecuencia se organizaron otros dos envíos de emigrantes en octubre y noviembre de 1764.

Bougainville, a su regreso de las Malvinas en agosto de 1765, y habida cuenta las reclamaciones españolas, no tuvo más remedio que entablar conversaciones con el embajador Fuentes, al tiempo que intentaba abrir otra vía de negociación por medio del representante de Francia en Madrid, Ossun (3). El marino francés, de acuerdo con Choiseul, trató de presentar sus expediciones como una importante contribución a la seguridad del estrecho de Magallanes contra los enemigos de Francia y España. Dada la inferioridad naval de ambas potencias respecto a Gran Bretaña, Bougainville insistía en sus *Reflexions* en la necesidad de crear un establecimiento permanente en las Malvinas, para lo que era requisito colonizarlas. Y, en vista de la imposibilidad española para llevar a cabo esta colonización, proponía que esa tarea corriese a cargo de Francia.

Las primeras reacciones españolas

Sin embargo, ni Carlos III ni Grimaldi estaban dispuestos a aceptar la propuesta de Bougainville. Esta posición se vería reafirmada por una comunicación al respecto enviada al secretario de Marina e Indias, Arriaga, por el virrey del Perú, visiblemente preocupado por la presencia en aquellas islas de

(2) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 2858. Carta de Grimaldi a Fuentes, 3 de septiembre de 1764. A este respecto conviene mencionar que, en su primer viaje, Bougainville, cuando fue preguntado por su destino, dejó entrever que era la India.

(3) Archivo General de Indias (AGI), Buenos Aires 552. *Reflexions sur l'Etablissement des (...) Malouines*, formado por el embajador francés a instancias de Bougainville el 20 de septiembre de 1765 en la que este admitía que «el objeto de su Magestad Católica restableciendo las islas Malvinas es doble. Primeramente se trata de formar una barrera respetable para impedir a los extranjeros la entrada del Pacífico y cortar todo contrabando con las Indias Occidentales».

cualquier potencia extranjera, máxime con la importancia que el cabo de Hornos había adquirido para el tráfico marítimo tras el cambio de ruta de la Carrera de Indias.

El propio Arriaga elaboró un informe como contestación a las *Reflexions* de Bougainville en el que, si bien admitía la necesidad de crear un establecimiento en el archipiélago y el hecho de que Francia —a diferencia de España— estaba en condiciones de poblarlo, señalaba por otra parte que la preocupación principal debía ser buscar el modo de emplear las islas como barrera que impidiese el acceso al Pacífico de potencias enemigas y como refugio para los barcos españoles. En consecuencia, el secretario de Marina e Indias proponía organizar una colonia militar, sin que ello conllevara la fundación añadida de un establecimiento comercial.

Sometido el informe de Arriaga a la junta interministerial, Grimaldi y el resto de los secretarios se mostraron de acuerdo con su contenido. Así pues, decidieron que las fuerzas militares necesarias se mandasen desde las provincias del Plata y que la nueva posesión pasase a depender de la capitánía general de Buenos Aires. Después de una serie de consultas entre Arriaga y Blas de la Barreda, el 29 de julio de 1766 se nombraba gobernador de las islas a Felipe Ruiz Fuentes, quien tomaría posesión de su cargo el 2 de abril de 1767.

Por su parte, los británicos habían comenzado sus preparativos en 1763, tan pronto como se firmó la paz de París, y tales preparativos no tardarían en ser conocidos en España. En concreto se pretendía hacer realidad el proyecto de lord Anson de abrir vías de exploración hacia el Pacífico (4). Y así, se dieron instrucciones a Byron, compañero de Anson, para dirigirse a las islas a fin de practicar un reconocimiento detallado y determinar el lugar más apropiado para organizar un establecimiento.

El lugar escogido fue la isla Soledad. El 23 de enero de 1765 Byron tomó posesión de las Falkland y un mes después, tras haberse cruzado en varias ocasiones con el navío de Bougainville, envió un aviso a Londres, que llegaría el 21 de junio del mismo año. Curiosamente, Byron ignoraba en aquel momento la existencia del asentamiento de *Bougainville* en las islas, y esta ignorancia era recíproca.



El almirante George Anson. Retrato de época.

(4) Así aparecía en la *Gaceta de Madrid* de 5 de junio de 1764.

El Almirantazgo daba notable importancia al establecimiento de las Malvinas con vistas a la posterior penetración en el Pacífico. Se consideraba a las islas un punto clave de apoyo para facilitar ulteriores expediciones que podrían permitir a Gran Bretaña dominar los puertos comerciales de Chile y Perú e, incluso, los de Panamá y Acapulco. Se valoraba además el hecho de que la travesía desde el archipiélago hasta la costa chilena al sur de la isla de Chiloé, que no había sido colonizada por los españoles, duraba un mes escaso.

Con los argumentos anteriores no resultó difícil organizar otra expedición al mando del capitán MacBride, formada por tres buques y un grupo de colonos, que llegó a las islas en enero de 1766 con una serie de instrucciones motivadas por las noticias recibidas acerca de la existencia de un establecimiento francés. Al regreso de la expedición, MacBride redactó un informe al lord almirante, conde de Egmont, en el que no se mostraba precisamente optimista respecto a las posibilidades de explotación económica de las Malvinas. Sin embargo, su manifestación de que no se había localizado asentamiento alguno de otra nación ni huellas de que se hubiese intentado establecerlo no hizo sino confirmar en Londres la oportunidad de poner el pie en el archipiélago.

Aunque, como se ha indicado, en España se conocían las maniobras británicas desde 1764, no se asociaron a una posible ocupación de las islas Malvinas hasta dos años más tarde, ya entrado 1766. El indicio que suscitó las primeras sospechas del embajador español en Londres, Masserano, fue el regreso de Byron en mayo de 1766. Esta noticia y el informe elaborado en su momento por Arriaga movieron a Grimaldi a preparar sin dilación una protesta oficial, que Masserano presentó a Conway, sucesor de Halifax en la Secretaría de Estado para Europa meridional. En indagaciones posteriores, Masserano pudo constatar que tanto Conway como Egmont tenían intención de colonizar de inmediato las Malvinas. Y es que las islas, en épocas de paz, serían una buena base para el comercio con los portugueses de Brasil y con los españoles del Río de la Plata y de Paraguay, mientras que, en tiempos de guerra, las flotas británicas que se dirigiesen al Pacífico podrían ser debidamente aprovisionadas desde el establecimiento en las islas.

En estos meses, entre las autoridades españolas imperó cierta confusión, tanto por el desconocimiento en el Río de la Plata de las actividades inglesas en el Atlántico sur frente a las costas de la Patagonia, de las que sin embargo se estaba al tanto en la metrópoli, como por no saber con precisión la localización del establecimiento británico. Las noticias recibidas de la embajada española en Londres convencieron al gabinete de la necesidad de obrar sin dilación, lo que explica la preparación urgente de la escuadra de Ruiz Punte, a quien Bougainville debía entregar las Malvinas, para estar en condiciones de obstaculizar cualquier proyecto británico de establecerse en las islas.

A pesar de que la decisión de retirarse de las Malvinas no fue bien acogida por Choiseul, este no dudó en manifestar que, en caso de que los españoles se decidiesen a expulsar por la fuerza a los británicos de las islas, la actitud de Francia sería de apoyo incondicional. Por su parte, Carlos III pidió un dictamen a sus ministros sobre las medidas a adoptar en relación con la ocupación inglesa.

Arriaga, con su prudencia habitual, y convencido de que la única manera de preservar el imperio español era que España se mantuviese al margen de toda guerra, consideraba que, si bien era necesario buscar una solución rápida al problema de que los ingleses convirtiesen las islas en un depósito de contrabando y una base de gran importancia en caso de guerra, había que sopesar si podía asumirse el riesgo de que este empeño desencadenase un enfrentamiento armado. Arriaga pensaba que no, alegando que los británicos podían adueñarse de las islas en cualquier momento, aun cuando estuviesen en manos españolas. Así pues, en su informe proponía alcanzar una especie de solución de compromiso. Para justificarlo exponía por un lado los inconvenientes del establecimiento británico, pero por otro hacía notar la dificultad de expulsar a los ingleses y la escasa utilidad de afrontar el riesgo de una guerra.



El marqués de Grimaldi. Retrato de época.

Como alternativa a la expulsión proponía reiterar las gestiones ante el gabinete inglés y, entretanto, acometer una sustancial mejora de las defensas de los dominios americanos. En contraposición con la actitud conciliadora del secretario de Estado, el dictamen de Aranda, en consonancia con el carácter impetuoso del conde, pecaba de irrealismo y de un optimismo sin anclaje en la realidad sobre las posibilidades españolas de victoria en un enfrentamiento naval.

Apenas recibidos estos dictámenes, Carlos III ordenó a Grimaldi que presentase una reclamación ante la corte de Londres. Enterado Choiseul, trató a toda costa de que sus términos fueran lo más moderados posible, para no precipitar una ruptura entre ambos países que, de una u otra manera, acabaría arrastrando a Francia. Todos los consejeros, incluyendo Grimaldi, se mostraron de acuerdo con esta proposición, pero sería finalmente Arriaga quien se haría eco ante el rey de la petición de Choiseul, con la que estaba plenamente identificado (5).

En el fondo, Grimaldi era consciente, al igual que Choiseul, de que ni España ni Francia estaban preparadas en aquel momento para la guerra. A ello se añadía cierta decepción ante las últimas manifestaciones del ministro fran-

(5) AGI, Indiferente General. Arriaga a S.M., s.d., probablemente de la primera quincena de septiembre de 1766. Cit. por GIL MUNILLA, Octavio: *Malvinas. El conflicto anglo-español de 1771*. Sevilla, 1948, p. 306.

cés, que hacían dudar de que el apoyo de la nación vecina estuviese garantizado una vez que estallase la guerra, dudas que se vieron corroboradas por la afirmación del encargado de negocios de Francia en Londres, Durand, el cual indicó a Masserano que su país no se dejaría arrastrar a la guerra por el asunto de Malvinas. Por todo ello, el monarca español dio instrucciones a su gabinete para que empezara a seguirse con Gran Bretaña una línea de actuación propia, al margen de la posición francesa.

Una vez tomada la decisión, en julio de 1766, de establecer una colonia española en las Malvinas, comenzó también a estudiarse la posibilidad de buscar en la costa sur de la Patagonia asentamientos que pudiesen contribuir desde tierra firme al control del estrecho de Magallanes (6). En cuanto al primer asunto, la relación de subordinación del gobernador de las Malvinas, el capitán de fragata Felipe Ruiz Puente, respecto al gobernador y capitán general de Buenos Aires, Francisco de Bucareli, quedó reflejada en la real cédula de su nombramiento. La expedición a su mando zarpaba el 17 de octubre de 1766 y entraba en Port Louis en los últimos días de marzo de 1767, por las mismas fechas en que Grimaldi comunicaba a Arriaga la decisión del rey de Francia de ordenar a los colonos de Saint-Malo abandonar el establecimiento de Bougainville, y la del rey de España de acceder a adquirir los materiales empleados para su construcción.

Con la creación de un establecimiento español en las Malvinas se materializaba el abandono de la tradicional tesis de que los derechos sobre determinados territorios se basaban en las bulas papales, en lugar de la cual se adoptaba la política de ocupación efectiva seguida por otras naciones. De este modo, se pensaba —como Arriaga recordaba a Grimaldi—, sería más sencillo conseguir la retirada británica (7). Esto justifica la premura en el envío de la expedición, para que llegara a su destino cuanto antes.

De acuerdo con la visión estratégica que se daba a la ocupación de las Malvinas —defender las rutas marítimas hacia el Pacífico—, Ruiz Puente recibió entre otras la orden de que desde allí llevase a cabo un reconocimiento del estrecho. Pero su cometido principal debía ser localizar el emplazamiento de los ingleses, puesto que mientras esto no se verificase era imposible proseguir con las gestiones diplomáticas. Para ello se dieron instrucciones precisas al gobernador de Buenos Aires, a quien se insistía en la conveniencia de actuar en estrecha coordinación con el de las Malvinas. De igual modo se indicaba que debía procederse con los ingleses con el mayor tacto posible, a fin de evitar a toda costa que un eventual trato descortés sirviera de pretexto para desencadenar un conflicto.

El curso de los acontecimientos a partir de septiembre de 1766 llevó a Grimaldi a disponer el estudio de un plan de acción que respondiera a los inte-

(6) Por entonces no había establecimientos españoles en la Patagonia al sur de Buenos Aires, que contaba con unos 22.000 habitantes hacia 1770. DESTEFANI, Laurio: *Las Malvinas en la época hispana (1600-1811)*. Buenos Aires, 1981, p. 117.

(7) AGI, Buenos Aires 412, 15. Carta de Arriaga a Grimaldi, 28 de diciembre de 1766.

reses nacionales y desconfiara de la ayuda francesa para el caso de que la crisis de Malvinas finalmente condujese a una guerra con Gran Bretaña. Con objeto de evitar una penetración inglesa hacia la bahía de San Julián y la región del estrecho, contingencia que los informes de Masserano dejaban entrever, se dieron instrucciones a Bucareli para que, además de continuar apoyando a los misioneros destacados en dicha bahía, se intensificase el comercio con los indígenas que habitaban las zonas más australes del continente americano (8).

Por las mismas fechas en que se conocía en España la orden dada al gobernador de Port Egmont, en el sentido de enfrentarse, llegado el caso, a franceses y españoles y de emplear la fuerza aun cuando las tropas con que se tropezara duplicasen las suyas, alertaba Masserano de que el objetivo a corto plazo de los ingleses era comerciar sistemáticamente con los indígenas de Tierra del Fuego y la Patagonia, para después extender sus actividades hasta Paraguay. Como precedentes citaba los ejemplos de Honduras y Jamaica. En este último caso, los británicos habían alegado primero la no pertenencia de la isla a España, y después, que los indígenas no reconocían el dominio español, excusa empleada también con los habitantes de la Mosquitia. El embajador de España veía que los acontecimientos de las Malvinas empezaban a seguir un curso similar, que finalizaría verosímilmente con la creación de puestos fortificados en las islas y en el continente, cuyo establecimiento se justificaría en la necesidad de contener a los belicosos indígenas y así evitar que causasen daños a españoles o a nacionales de otros Estados.

Después de un año de estéril política apaciguamiento, hasta el moderado Masserano hizo ver la necesidad de elevar el tono de las reclamaciones españolas (9). Sin embargo, Madrid no se resolvió a presentar una nueva protesta ante Londres, y en su lugar decidió reforzar el control de los accesos al estrecho de Magallanes. Para ello se consideraba clave mantener los puestos de Buenos Aires y las Malvinas, hasta entonces no identificadas como las Falkland a que se referían los británicos. A este respecto, a principios de 1768 todavía seguía existiendo una notable confusión en la Administración española sobre la situación del establecimiento o establecimientos ingleses. Según información de Bucareli, las Falkland no eran sino las Malvinas, con lo que el enclave británico se encontraría en estas islas. Sin embargo, se sospechaba de la existencia de más puestos en otras islas o en la tierra firme del Pacífico meridional, la costa norte del estrecho de Magallanes o, incluso, en Tierra del Fuego (10).

La escalada de la crisis

Finalmente, Arriaga preparó una real orden destinada a Bucareli, fechada el 25 de febrero de 1768, por la que se le ordenaba expresamente expulsar a

(8) AGI, Indiferente General 412, 31. RO de Arriaga a Bucareli, 29 de septiembre de 1767.

(9) *Ibidem*, 412, 33. Carta de Masserano a Grimaldi, 12 de octubre de 1767.

(10) *Ibidem*, 412. Real Orden de Arriaga a Bucareli, 25 de febrero de 1768.

los ingleses. Poco después se enviaba a Buenos Aires a Ignacio de Madariaga, como jefe de la escuadra del Río de la Plata, al frente de los navíos que debían desalojar a los británicos de las Malvinas. La real orden debió de recibirse en Buenos Aires a finales de septiembre de 1768, y en diciembre Bucareli informaba a Arriaga de que estaba en condiciones de cumplirla. A tal efecto daba cuenta del envío a Tierra del Fuego del teniente de fragata Manuel Pando, cuyas órdenes eran establecer un puesto y reconocer, de paso, la costa de la Patagonia y la del estrecho de Magallanes, de donde debía expulsar a los ingleses si los encontraba.

Entretanto, en las Malvinas, Ruiz Puente había realizado a principios de 1768 un primer reconocimiento, en el que había descubierto indicios de presencia humana en las islas (11). Una segunda expedición, en noviembre del año siguiente, se encontró con una fragata inglesa en el estrecho de San Carlos, entre las islas de Gran Malvina y Soledad. Como consecuencia de este hecho se envió a la goleta *San Felipe*, al mando del teniente Mario Plata, con objeto de indagar sobre su presencia y comunicarle, en el caso probable de que careciese de licencia para operar en aquellas aguas, que debía abandonar las Malvinas. Posteriormente la goleta seguiría reconociéndolas, procediendo del mismo modo con cuantas naves o establecimientos encontrase.

En diciembre de 1768, desde Buenos Aires, se había intentado emprender otro reconocimiento, que finalmente no llegó a buen término porque el navío enviado hubo de regresar a causa de los temporales (12). En consecuencia, se organizó una nueva expedición con tres barcos, al mando del capitán de fragata Rubalcava, cuyas órdenes eran expulsar a los ingleses en cuanto se les hallase, limitándose, en caso de que sus fuerzas fuesen superiores, a solicitarles el abandono de sus establecimientos. El 17 de febrero de 1770 Rubalcava fondeó en Port Egmont, pero ante la inferioridad de sus fuerzas se limitó a recopilar información y a presentar las protestas de rigor.

El fracaso de las requisitorias a los ingleses que Plata y Rubalcava comunicaron a Buenos Aires a principios de marzo de 1770 llevó a Bucareli a ordenar a Madariaga, jefe de la escuadra del Río de la Plata, que se preparase para expulsar, con las armas si preciso fuera, a los británicos (13). Así las cosas, el 11 de mayo zarpaba de Montevideo la escuadra, compuesta por cuatro fragatas, un chambequín y un bergantín, que transportaban un total aproximado de 1.400 hombres y 140 cañones, fuerzas en conjunto superiores a las británicas. El 10 de junio de 1770, tras cuatro días intentando la capitulación voluntaria, Madariaga abrió simbólicamente fuego contra Port Egmont, de modo que el comandante del puesto, capitán Farmer, pudiese

(11) AGI, Buenos Aires 552. Carta de Ruiz Puente a Arriaga, 22 de marzo de 1768.

(12) AGI, Indiferente General 412, 82. Carta de Bucareli a Arriaga, 1 de mayo de 1769.

(13) AGI, Buenos Aires 552. Carta de Bucareli a Madariaga, 26 de marzo de 1770. En ella le ordena que «teniendo presente el constante ánimo del Rey bien explicado en la Real Orden de 25 de febrero de 1768 (...), se disponga V.S. a pasar personalmente a la operación de desalojar indefectiblemente de ahí a los Yngleses con las Armas, si no fuesen suficientes las amonestaciones que V.S. deberá también hacerles a su arribo».

afirmar que había sido expulsado violentamente, procediendo a firmarse la capitulación (14).

La expulsión de los ingleses de las Malvinas se producía en un momento de deterioro de las relaciones entre España y Gran Bretaña, deterioro que el incidente, sin duda, contribuiría a empeorar notablemente. En junio de 1770 habían sido apresados unos marineros ingleses acusados de contrabando, y el 24 del mismo mes se había prohibido la introducción de muselinas británicas en el reino de España.

En aquel momento, el monarca español y los miembros de su gabinete estaban seriamente preocupados por las consecuencias del incidente. Grimaldi veía entonces como única salida proporcionar una satisfacción a Gran Bretaña. Para ello instruyó al embajador Masserano en el sentido de que, «si fuese necesario, deje V.E. entender que el asunto puede remitirse a negociación» y presentase la expedición como una medida adoptada unilateralmente por Bucareli, al que, como es obvio, no podía desautorizar. Grimaldi justificaba la iniciativa del gobernador de Buenos Aires presentándola como una respuesta lógica de las amenazas del comandante inglés de las Malvinas, que le había dado un plazo de seis meses para desalojar las islas (15).

Nada más conocer la expulsión de los ingleses del archipiélago, Grimaldi, presagiando una guerra inminente, escribía a Fuentes para que solicitase formalmente a Francia los apoyos prometidos. Pensaba el secretario de Estado que, si esta enviaba los 16 batallones y otros tantos navíos en su momento asegurados a Choiseul, podía pensarse incluso en atacar Jamaica (16).

El ministro francés, partidario ahora de un desenlace pacífico de la crisis, respondió solo unos días más tarde con un tono indeciso, dejando en manos de España optar por la decisión conveniente respecto a los preparativos militares, lo que hubiese sido impensable unos meses atrás. Aunque se mantenían las promesas de apoyo, Choiseul indicaba que la contestación española no debía



Etienne-Francois de Choiseul, por Louis Michel Van Loo, Versailles.

(14) AGI, Indiferente General 412, 118. Carta de Ruiz Punte a Arriaga, 29 de junio de 1770.

(15) AHN, Estado, leg. 4274. Carta de Grimaldi a Masserano, 20 de agosto de 1770.

(16) Aff. Etr, Espagne, 560. Carta de Grimaldi a Fuentes, 10 de septiembre de 1770. GIL MUNILLA, Octavio: *op. cit.*, p. 362.

demorarse, para evitar la posible oposición del Parlamento, que se pronunciaría sobre el asunto en noviembre.

Días después, Aranda remitía el dictamen solicitado por Grimaldi acerca de la conducta a seguir en relación con los libelos aparecidos en Londres. Lo que inicialmente no debía pasar de estudiar prohibir la entrada del bacalao inglés en España y Nápoles, según proponían Masserano y Caracciolo, se convertiría en un auténtico proyecto de campaña. Aranda hacía suya la propuesta de ambos, pero únicamente como primer paso de la supresión total del comercio con Inglaterra como respuesta a las numerosas agresiones que por parte de esa nación se habían perpetrado. De igual modo, Aranda, entendiendo inevitable la guerra aun en el caso de que se obviase el asunto de las Malvinas, se inclinaba por aprovechar la a su juicio favorable situación en que se encontraba España, al contar con el apoyo de Francia y Nápoles, ya que se consideraba a Portugal como indiferente o neutral, y a Austria, con la que se mantenían buenas relaciones, más pendiente de la guerra ruso-turca que de otros asuntos. En este sentido, el conde proponía, de forma poco razonable, bloquear con las armadas de las tres potencias borbónicas el comercio de los ingleses en sus propios dominios y en el Mediterráneo, al tiempo que se ponían en estado de defensa los principales enclaves de América, en particular los del golfo de México y Buenos Aires, pues el Perú quedaba protegido por el cabo de Hornos. También aconsejaba enviar a las Indias un importante contingente de refuerzo (17).

Aún pendientes de conocerse en Madrid esas reacciones, el 17 de septiembre de 1770 se reunieron los secretarios en una junta presidida por Carlos III para adoptar medidas preventivas. En ella Grimaldi, desdiciéndose de sus iniciales parabienes a Aranda, volvió a su línea de apaciguamiento y aconsejó el abandono de Port Egmont si los británicos lo exigían, sin que ello implicase reconocer la soberanía de Gran Bretaña sobre el enclave, señalando, en relación con la guarnición inglesa, que «el Rey los ha obligado a evacuar aquel terreno por ser suyo y no por necesitarlo». El motivo aducido era que, en caso de conflicto, sería necesario enviar a las Malvinas una flota equivalente a la que los británicos movilizasen, lo que excedía de las posibilidades de España (18).

Las tesis de Grimaldi fueron unánimemente aceptadas, y dos días después se ordenaba a Ruiz Puente que evacuase Port Egmont y trasladase el material aprovechable y el personal a Puerto Soledad, sede de la colonia española, procurando retirar cualquier indicio de la presencia británica y dejando a cambio la cruz puesta por Madariaga, que daba fe de la propiedad española. De los efectos ingleses debía levantar un inventario para mostrar que se confiaba en su restitución. Como se juzgaba probable una represalia, también se ordenaba al gobernador de las Malvinas que repudiese cualquier ataque contra Puerto Soledad, aunque en relación con los movimientos ingleses debía

(17) AHN, Estado, leg. 2858. Dictamen de Aranda, 13 de septiembre de 1770, y carta a Grimaldi anexa con la misma fecha.

(18) AGI, Buenos Aires 552. Informe de Grimaldi, 17 de septiembre de 1770.

ceñirse a vigilar si retornaban a Port Egmont o se establecían en otro lugar, en cuyo caso había de limitarse a trasladar una queja y comunicarlo de inmediato a España.

En las reuniones de los días siguientes que Masserano mantuvo con lord Rochford, secretario de Estado para Europa del Norte, y con Weymouth, secretario de Estado británico para Europa meridional, ambos instaron de forma terminante al inmediato abandono de Port Egmont y al castigo de Bucareli, en la creencia de que había actuado por su cuenta. A la vista de ello, Grimaldi comenzó a considerar el modo de satisfacer a los ingleses sin comprometer la honorabilidad del rey (19). Consecuentemente, el 28 de septiembre de 1770 informó al embajador inglés, Harris, de que Carlos III había decidido acceder a las peticiones británicas en todo aquello que no fuera contrario a su dignidad. Grimaldi indicaba a Harris que no era posible satisfacer íntegramente las peticiones inglesas, es decir, desautorizar a Bucareli, restituir Port Egmont y discutir después el derecho sobre las islas. A cambio proponía que España tolerase el regreso al establecimiento inglés, de modo que Londres pudiese presentarlo ante la oposición como un éxito, para a continuación abandonarlo aduciendo lo gravoso de su sostenimiento. Ambas naciones expresarían su pesar por las actuaciones de sus representantes respectivos, Bucareli y Hunt, y Gran Bretaña procedería a desmovilizar la escuadra que preparaba para su envío a las islas. Acerca de Bucareli, Grimaldi, con una buena dosis de cinismo, decía que el rey de España declaraba «haber sentido que Dn. Francisco Bucareli no considerase las consecuencias que podían resultar del efecto del cumplimiento de la obligación de su juramento».

En realidad, el gabinete español consideraba improbable que los británicos aceptaran estas propuestas. Fue en ese preciso momento cuando se conoció la opinión de Choiseul, favorable a que se admitiesen las exigencias inglesas aun en el caso de que España estuviese dispuesta a seguir adelante con el plan de campaña, pues así se ganaría tiempo para prepararse adecuadamente. La posición de Francia suscitó indignación y sembró la incertidumbre por el desenlace de una guerra que ahora quizá tuviese que librarse en solitario. En consecuencia, Grimaldi no dudó en dirigirse a Choiseul para expresarle su irritación por la pasividad francesa.

Como aspecto positivo de la crisis puede señalarse que los acontecimientos de las Malvinas consiguieron que la corte de Madrid redoblase su interés sobre los asuntos americanos. Y así, se reforzaron las medidas para impedir el comercio extranjero y se encargó a las autoridades coloniales elaborar estudios sobre la forma de mejorar las defensas americanas (20). En el caso de Buenos Aires, y ante la vaguedad de los informes anteriores de Bucareli, se pidió un dictamen a Pedro Cevallos, que se mostró más optimista en cuanto a las posibilidades de defensa frente a un ataque de ingleses y portugueses.

(19) AHN, Estado, leg. 6103. Carta de Grimaldi a Tanucci, 25 de septiembre de 1770.

(20) Archivo General de Simancas (AGS), Estado, leg. 6062. Carta de Carlos III a Tanucci, 6 de marzo de 1770.

A partir de finales de septiembre de 1770 se intensificaron los preparativos y comenzó a ponerse en práctica el proyecto de refuerzo de las Indias, con decisiones como el envío de cinco regimientos completos y de cuatro batallones sueltos para reforzar principalmente Buenos Aires, Puerto Rico y Caracas, al tratarse de los probables objetivos iniciales de los ingleses, y de Cartagena de Indias, por estar desguarnecida. Asimismo se alertó a Bucareli para que extremase la vigilancia en el Río de la Plata. Grimaldi hizo ver a un alarmado Harris que estos preparativos eran la lógica respuesta a los de los ingleses y que en modo alguno significaban que España optase por la guerra, puesto que todos sus esfuerzos se dirigían a conservar la paz (21). Ante el rechazo de plano a mediados de octubre de la propuesta de Grimaldi, este modificó su propuesta en el sentido de que las dos naciones abandonasen las islas.

Ni Masserano ni el mismo Grimaldi eran optimistas, y de hecho el primero consideraba que el único dilema era si los ingleses romperían de inmediato las hostilidades o aguardarían a que sus navíos mercantes estuviesen de vuelta. Mientras tanto, el secretario de Estado, al pensar que al menos nunca antes se había procedido a reforzar en tal medida las Indias. En este contexto de nada servían componendas como la instrucción dada a Bucareli, recién llegado a Cádiz, de que omitiese cualquier mención de la real orden de 25 de febrero de 1768, y de que alegase que en su actuación se había limitado a la mera aplicación de las Leyes de Indias.

En aquellos momentos, la corte de Madrid miraba más que nunca hacia Francia, donde el mismo Choiseul había interpretado el discurso de Jorge III como una virtual declaración de guerra, pero por otra parte el ministro francés manifestaba el temor a que sus enemigos lograsen convencer a Luis XV de que rompiese el Pacto de Familia o, cuando menos, de que abandonase a España a sus propias fuerzas. Frente a esto, en Madrid no se daba crédito a que por las veleidades de la favorita de turno, madame du Barry, una nación del prestigio de Francia incumpliese sus promesas y alianzas, máxime cuando en su momento Luis XV había dado el visto bueno a la orden mandada a Bucareli y era de general aceptación la idea de que la potencia de las dos naciones aliadas era superior a la británica.

En diciembre de 1770 llegó a Madrid la carta de Masserano, en la que anunciaba el fracaso de la negociación y aconsejaba prepararse para una ruptura de las hostilidades. Así las cosas, se dieron instrucciones al nuevo gobernador de Buenos Aires, Juan José de Vértiz, que había relevado el 25 de agosto de 1770 a Bucareli, para que no solo pusiese la provincia en estado de defensa, sino que impidiera la salida de buque alguno, aunque se tratase de particulares. De igual modo se le ordenaba que estuviese al tanto de los movimientos portugueses desde Río de Janeiro.

La mencionada carta de Carlos III se cruzó con la que le dirigía Luis XV dándole cuenta de la destitución de Choiseul —a la que el rey había accedido siguiendo los designios de D' Aiguillon, Maupeou y la Du Barry— y de que,

(21) AGI, Buenos Aires 293. Reales órdenes de Arriaga a Vértiz, 16 y 19 de octubre de 1770.

según su parecer, el cambio de ministros no afectaría a las relaciones con España. El monarca francés también le transmitía su preocupación por las dificultades con los Parlamentos y por que la guerra supondría en aquel momento un desastre no solo para la nación francesa sino para la misma estabilidad de la Corona. Cuando, el 31 de diciembre de 1770, se recibió en Madrid esta carta, el efecto fue descorazonador. La noticia de la caída de Choiseul se consideraba aún más grave que las peticiones francesas de claudicar ante los británicos. De este modo, las opciones para España eran ahora afrontar una guerra con Inglaterra a la vez que se denunciaba el Pacto de Familia, o aceptar las condiciones de Londres. Se optaría por esto último.

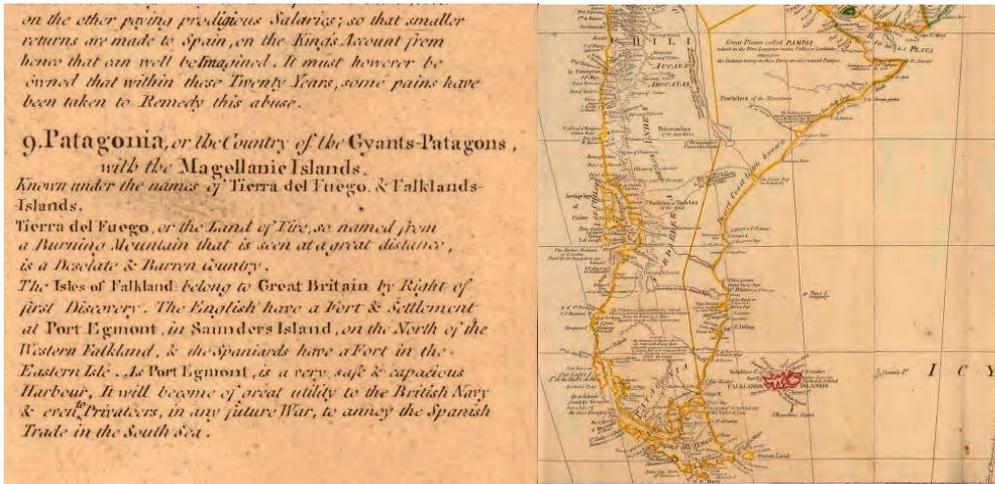
El desenlace

Tanto Rochford, ante la inminente apertura del Parlamento, como Masserano tenían urgencia en cerrar el acuerdo, de modo que este último accedió a omitir cualquier mención de Hunt, mientras que el ministro británico hacía lo propio con Bucareli y Madariaga, por más que siguiera desaprobando su expedición. El 22 de enero de 1771 se firmaban los documentos diplomáticos en los que el monarca español manifestaba su desagrado por la expulsión de Port Egmont y se comprometía a restituir el establecimiento. Por su parte, el rey británico manifestaba que valoraba la declaración de Masserano, y su estricto cumplimiento por parte del rey de España, «como una satisfacción por la injuria hecha a la Corona de Gran Bretaña». Este acuerdo era sin lugar a dudas el más ventajoso que podía obtenerse, dado que cualquier otro resultado hubiese implicado la claudicación española. De esta forma se ponía fin al conflicto oficialmente.



Lord North, por Nathaniel Dance Holland.

La aceptación británica solo es comprensible teniendo en cuenta las tendencias pacifistas del nuevo gabinete. En cuanto a la posición española, se debatía entre el desagrado por la defección francesa y la satisfacción por haber evitado una guerra cuyos efectos habrían sido catastróficos. El parecer de Grimaldi era que, si los británicos evacuaban voluntariamente las islas, se mantendría la paz y España se habría librado de establecimientos enemigos en una zona tan sensible. Si no



Mapa inglés mostrando las Malvinas, repartidas entre España y Gran Bretaña, (h. 1787).

lo hacían, se habría ganado al menos un año que podía aprovecharse para reforzar la Marina y las fortificaciones americanas. En definitiva, no se renunciaba al desquite por los agravios presentes y anteriores, para lo cual no había que desatender los preparativos militares. Como muestra de ello se envió de inmediato una real orden a los virreyes y gobernadores americanos para que siguiesen adelante con los de mayor urgencia.

Si bien en la declaración no se hacía mención alguna de la evacuación de las Malvinas por parte de los ingleses, toda la negociación se había basado en que España no quería perder sus derechos sobre las islas ni deseaba que Gran Bretaña adquiriese alguno nuevo. De hecho, a lo largo de las entrevistas de Masserano con Rochford y North se sucedieron las manifestaciones que dejaban entrever como cierta esta posibilidad, al menos a título de compromiso privado, que no político, de los ministros británicos.

Sin embargo, cuando, poco después de la firma de la declaración, Masserano recordó estas promesas, la contestación que recibió fue que el abandono de Port Egmont estaba condicionado a la retirada simultánea de Puerto Soledad. Ante la insistencia de Masserano en que se fijase una fecha para la evacuación de la colonia británica, Rochford trató de ganar tiempo afirmando que la reacción hostil de la opinión pública inglesa impedía evacuar el establecimiento de forma inmediata, y que en cualquier caso se había restringido la llegada de colonos a las islas, para que aquel decayese poco a poco. Pero, como el embajador español siguiera reclamando una fecha de retirada, Rochford cambió de tono y le repuso que consideraba impertinente su insistencia, y llegó a sugerir de nuevo la posibilidad de una guerra. Enterado Grimaldi de la propuesta británica de evacuación simultánea de ambos establecimientos, optó por una línea prudente y, buscando evitar enfrascarse en discusiones con

pocas posibilidades de fructificar, dio instrucciones a Masserano para que obviase la cuestión salvo que fuese traída a colación por los ministros ingleses. Salvado este escollo, el 16 de septiembre de 1771 se celebró la ceremonia de restitución.

El nuevo *statu quo* en modo alguno cerraba definitivamente el problema. De ello dan cuenta las noticias recibidas en España en el sentido de que el comandante Stott, al frente del establecimiento británico, habría recibido órdenes de continuar reconociendo los puertos de las Malvinas y de la costa de la Patagonia (22). Aunque se había descartado por completo su aprovechamiento económico, las islas, en cuanto punto estratégico para la seguridad de las rutas que cruzaban el estrecho de Magallanes, se miraban en España con interés creciente, por lo que el recelo hacia las intenciones inglesas aumentó. Sin embargo, por esa época en Gran Bretaña comenzaban ya a ser acuciantes los problemas derivados de la situación económica, de lo que servía como muestra la imposición del tributo sobre el té. En este contexto, el gabinete británico estaba interesado en no abrir nuevos frentes de conflicto y en reducir en la medida de lo posible sus gastos militares, lo que explicaría la propuesta de desarme mutuo presentada ese mismo año de 1771 a las potencias borbónicas. Al año siguiente empezó a estudiarse la forma de disminuir esas partidas, incluyendo entre las diversas alternativas la posibilidad de reducir la guarnición de las Malvinas (unos cincuenta hombres), lo que supondría ahorrarse las 3.500 libras destinadas a su mantenimiento.

La propuesta de reducción quedaría aparcada hasta 1774, cuando la gravedad de los incidentes en las colonias norteamericanas forzó a concentrar en la metrópoli la mayor parte de la flota británica, para estar en condiciones de intervenir si era necesario. De este modo, el encargado de negocios español en Londres, Escarano, fue convocado por Rochford en febrero de 1774 para informarle de la intención de retirar el establecimiento británico. No obstante, esta intención en ningún caso suponía un reconocimiento de los derechos españoles y, por tanto, debía considerarse una cuestión estrictamente interna que se había tenido a bien notificarle. La interpretación española de esta comunicación fue excesivamente optimista, toda vez que Escarano la entendía como el cumplimiento de la promesa privada dada por Rochford. A pesar de que, en puridad, constituía una reafirmación de los derechos británicos, hasta el mismo Grimaldi se daría por satisfecho e indicaría a Escarano poco después que transmitiese el agradecimiento del rey y la corte al ministro británico. La retirada británica de su establecimiento en las islas Malvinas se llevó a cabo finalmente el 20 de mayo de 1774 (23). Este repliegue, aunque derivado de la propia conveniencia y en modo alguno susceptible de entenderse como una renuncia de derechos, representaba una solución momentánea que interesaba a ambas naciones, por cuanto los ingleses podrían

(22) AGI, Indiferente General. Carta de Ruiz Puente a Arriaga, 10 de febrero de 1771, a la que siguió otra de 29 de junio (Indif. Gen. 412, 123).

(23) Entretanto, el 5 de enero de 1774 ocupaba su puesto el nuevo gobernador de las Malvinas, don Francisco Gil de Lemos y Taboada. DESTEFANI, Laurio: *op. cit.*, p. 183

concentrar sus recursos en la lucha en las colonias sin cerrarse la posibilidad de retornar en el momento oportuno, mientras que España conseguía el objetivo de que desapareciese la presencia extranjera en las islas, ganando un tiempo que se consideraría obraría a favor de los intereses hispanos.

A finales de 1774 el nuevo gobernador de las Malvinas, Gil y Lemos, comenzó a efectuar reconocimientos en las islas, entre los que es de destacar el del abandonado Port Egmont. Durante los años siguientes no se producirían acontecimientos significativos en el archipiélago, cuya ocupación y defensa constituiría un notable esfuerzo para el gobernador de Buenos Aires, prueba de lo cual sería el establecimiento, en agosto de 1776, de un turno de dos fragatas para la protección del Río de la Plata y de las Malvinas, respectivamente. La guarnición española se replegaría con ocasión de los acontecimientos que llevaron a la emancipación argentina, y a partir de 1833 los ingleses se establecerían de nuevo en ellas por la fuerza, dando comienzo a una serie de reclamaciones que continúan hasta la fecha. Pero esa ya es otra historia.

Bibliografía

- DESTEFANI, Laurio: *Las Malvinas en la época hispana (1600-1811)*. Buenos Aires, 1981.
- GARCÍA DIEGO, Paulino: *Jerónimo Grimaldi o el espectador afable. Actividad diplomática y política (1739-1784)* (tesis doctoral, presentada en la UNED el 24 de enero de 2013).
- GIL MUNILLA, Octavio: *Malvinas. El conflicto anglo-español de 1771*. Sevilla, 1948.
- HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario: «Las islas Malvinas en la órbita del imperio británico», en *Cuenta y Razón*, núm. 7, 1982, pp. 111-118.
- HIDALGO NIETO, Manuel: *La cuestión de las Malvinas. Contribución al estudio de las relaciones hispano-inglesas en el siglo XVIII*. Madrid, 1947.
- LEE BROWN, Vera: *Anglo-Spanish relations in the closing years of the colonial era (1763-1774)*, Reimpresión del *Hispanic American Historical Review*, tomo 5, capítulo 3. Baltimore, 1923.
- RODRÍGUEZ CASADO, Vicente: «Política Exterior de Carlos III en torno al problema indiano», en *Revista de Indias*, núm. 16, 1944, pp. 254-258.

LA LABOR COLONIZADORA Y LA GRAN OBRA DE ESPAÑA EN HISPANOAMÉRICA

Referencia al sistema de fortificaciones

Manuel TRIGO CHACÓN

Doctor en Derecho y Relaciones Internacionales

Introducción

ESTE ensayo tiene la intención de describir de forma breve pero fiel la gran obra de España en Hispanoamérica, prestando una particular atención a las fortificaciones construidas por la Monarquía en los puntos más estratégicos de los territorios que fue descubriendo, colonizando y civilizando. La razón de que este trabajo se publique en la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es el protagonismo al respecto de muchos marinos ilustres que llevaron a cabo numerosas proezas frente a flotas de otras potencias que, como Inglaterra, Holanda y Francia, asediaron constantemente con sus barcos la mayoría de los puertos españoles del Caribe (La Habana, Puerto Rico, Panamá) y América del Sur (La Guaira, el castillo de San Felipe de Puerto Cabello, en Venezuela, y Cartagena de Indias, en Colombia). Otros puertos más al sur, como El Callao, en Lima, o las fortalezas levantadas en el Río de la Plata, también sufrieron diversos ataques, al igual que, en América del Norte, Veracruz y Campeche, en México, y Florida y Pensacola, a los cuales hay que sumar Honduras y decenas de presidios fortificados.

Como un ejemplo entre muchos de estos hechos de armas, valga consignar la hazaña del teniente general de la Real Armada Blas de Lezo. Extraordinaria fue la aventura que vivió en Cartagena de Indias, la ciudad fortificada de Colombia, en 1741, cuando el ataque de una impresionante flota inglesa se estrelló contra la defensa que opusieron un grupo de españoles comandados por él, defensores muy inferiores en número, pero cuyo arrojo y valentía hizo fracasar el asalto británico a la conocida como «llave de las Indias». También podría citarse en este ensayo la ingente obra de otro marino egregio, Jorge Juan, quien a la sombra de su valedor, el marqués de la Ensenada, reorganizó la Armada tanto en España como en América, tarea grandiosa que no se le ha reconocido como cumple.

A estos dos ejemplos mencionados, Blas de Lezo y Jorge Juan, podríamos añadir muchos otros, entre ellos al sinnúmero de españoles y marinos que con

su hidalguía y heroísmo sostuvieron la nombradía de España en América hasta el fatídico año de 1898, cuando el almirante Cervera, sin menoscabo de su honor, tuvo que rendirse frente a la poderosa flota estadounidense. El tratado de París, impuesto a España, tras la derrota, por Estados Unidos, con el beneplácito de Inglaterra y Francia, puso fin a los últimos dominios de españoles en América (Cuba, Puerto Rico y otras pequeñas islas) y Filipinas, que pasaron a gravitar en la órbita norteamericana.

La labor colonizadora y civilizadora de España en América es de tal magnitud que intentar abarcarla en los estrechos límites de una monografía o un artículo sería inútil. Por eso en este ensayo nos ceñiremos a una faceta específica: las decenas y decenas de fuertes que, en tamaño y extensión variable, se construyeron para defender los territorios españoles en América y el tráfico comercial con la metrópoli, a fin de poner coto al asedio incesante sufrido por los barcos españoles que se dirigían a Sanlúcar de Barrameda, Sevilla y Cádiz, asedio llevado a cabo por navíos ingleses, holandeses o franceses, bien enarbolando su propia bandera, bien bien en apoyo de corsarios y piratas (1).

La revisión histórica

La labor y la acción colonizadora de España en América, debe decirse alto y claro, fue ingente, asombrosa, y dejó, en el curso de tres siglos, una huella que hoy perdura. Los libertadores, Bolívar, San Martín, O'Higgins y tantos otros, no supieron aprovechar la estructura administrativa dejada por los españoles, ni articular una nueva después de la independencia. Tal es la causa fundamental del retraso social, político y económico de la América hispana, cuya clase dirigente criolla, dividida en banderías caudillistas, se entregó a continuas revoluciones y, en notorio contraste con la época colonial, despreció al resto de los grupos sociales de la población, especialmente a los indios y negros. El retroceso respecto a los tiempos de soberanía española fue manifiesto, circunstancia que aprovecharon las grandes potencias emergentes, como Inglaterra, ya consolidado su dominio sobre los mares y sobre Francia, y después Estados Unidos, que pocos años más tarde casi monopolizaría la economía de la América hispana.

No puede aceptarse, como frecuentemente se asevera, que la conquista y colonización inglesa en Norteamérica diese mejor fruto que la de España en Hispanoamérica. Ello no es cierto, como se evidencia en la rebelión de los

(1) BARCÍA TRELLES, José María: *José San Martín en España*, 1941; ÍDEM: *San Martín en América*, 3 vols., Buenos Aires, 1943; LYNCH, John: *Simón Bolívar and the Age of Revolution*, Ed. New York, 1983; RAMOS PÉREZ, Demetrio: *San Martín, el libertador del Sur*, Edit. Espasa 1988; HARVEY, Robert: *Los Libertadores*, RBA, 2002; COLLIER, Simon: *Ideas and Politic of Chilean Independence, 1808-1833*, Cambridge University Press, 2008 (hay trad. española: *Ideas y política de la independencia chilena, 1808-1833*, Andrés Bello, 1977).

ciudadanos anglosajones nacidos en América contra la presión impositiva de la corona inglesa, que se saldó con las matanzas de Boston. Así pues, estos luctuosos hechos, acaecidos bastantes años antes del inicio de los movimientos de liberación de la América hispana (1810), acreditan el enfrentamiento feroz, hasta entonces latente, entre las Trece Colonias y la metrópoli (2). Asimismo es de señalar que el impulso colonizador anglosajón, el cual, partiendo del este de Norteamérica, seguiría hacia el centro-oeste hasta alcanzar más tarde California, casi aniquiló a su paso a todas las etnias indias norteamericanas (siux, cheroquis, apaches, etc.), cuyos restos fueron por último confinados en reservas segregadas del mundo civilizado de la época.

Pero aún hay otro capítulo que tratar en el ámbito de esa «leyenda negra» antiespañola muñida capciosamente por Inglaterra, Holanda y Francia. Se trata de la infame y vergonzosa trata de esclavos. Este ignominioso tráfico masivo de seres humanos procedentes del África subsahariana, si bien lo iniciaron Portugal y España, alcanzó su cenit con el comercio desarrollado por la Compañía de las Indias Occidentales, propiedad de Gran Bretaña, donde cimentaron su fortuna los más conocidos lores de la sociedad inglesa (3). El llamado «comercio triangular» partía del golfo de Biafra, hoy día perteneciente a Guinea, y se dirigía hacia Brasil, la costa este de Estados Unidos y el Caribe. Del territorio de Dahomey —hoy república de Benín—, y hasta el Senegal, el rey africano Tegbesu capturaba miles seres humanos en expediciones en el interior del continente, lo que le reportaba unos ingresos de más de 300.000 libras una vez que vendía a aquellos desventurados a las compañías negreras inglesas, las cuales, en nombre de sus accionistas —lores y aristócratas ilustres—, los asentaban en América (4). Esta «trata» oprobiosa ha sido extensamente estudiada en Norteamérica, donde existe una amplísima bibliografía al respecto pero, quizá por vergüenza, ha sido ocultada y poco estudiada en Europa. Los esclavos negros ocuparon en Norteamérica, hasta el siglo XIX, el último peldaño de la escala social, y eran tenidos casi como un «bien semoviente» que podía ser revendido, intercambiado o incluso en algunos casos eliminado cuando no obedecía al amo, dueño y señor de sus vidas.

De este asunto se ha ocupado el autor de este ensayo en otras de sus obras (5), donde se recoge la concesión del Rey Católico a Su Majestad Británica del «derecho de asiento» de «sus negros y para que estos estén guardados allí para su seguridad hasta el tiempo de su venta». Así pues, por economía de

(2) LUMMIS, Charles F.: *Los exploradores españoles del siglo XVI. Vindicación de la acción colonizadora española en América* (trad. española, Arturo Cuyas). Araluce, Barcelona, 1959. Interesante defensa y alabanza de la conquista y colonización española que se debería divulgar más y mejor.

(3) THOMAS, Hugh: *La trata de esclavos*. Círculo de Lectores, Madrid, 1998.

(4) UNSWORTH, Barry: *Hambre sagrada*. Emecé, Barcelona.

(5) TRIGO CHACÓN, Manuel: *Los Estados y las relaciones internacionales*, Visión Libros, 2008, e *Historia de las relaciones internacionales*, UNED (Cuadernos de la UNED, núm. 128), Madrid, 2002, en cuyo cap. VIII se hace un análisis detallado de la cuestión y se reproducen literalmente los artículos 10 y 12 del tratado de Utrecht, firmado entre las coronas de España y Gran Bretaña.

espacio, no nos demoraremos en alegaciones que refuten esta leyenda negra, pero sí destacaremos que todas ellas nos conducirían a una conclusión irrefutable y fundamental: la obra colonizadora y civilizadora de España en América, en términos humanos, espirituales, sociales y económicos, fue muy superior a la inglesa y, por supuesto, a la francesa o a la holandesa. No negamos que España iniciase con Portugal el tráfico de esclavos, pero pocos años después, aun admitiendo el asentamiento en su territorio, cedió el negocio a portugueses, holandeses y británicos.

Recuerdo haber leído al escritor norteamericano Charles F. Lummis, en *Los exploradores españoles del siglo XVI*, hacer una exaltación sin ambages de la acción colonizadora de España en América. Y alguien más ha dicho que no se es español a carta cabal hasta no haber conocido sobre el terreno la obra de España en el continente americano. Al autor de estas líneas, el haber tenido ocasión, en sus numerosos viajes por América, de ver ciudades y puertos fortificados, así como plazas y catedrales de impresionante traza colonial, le cambió y completó su visión de la historia de España y de la importancia de ser español. En su recuerdo se destacan sobremanera el centro histórico de México, con la plaza de Guadalupe y de Puebla por citar dos ejemplos, y la plaza de Armas de Cuzco, en Perú, con sus monumentales iglesias y catedrales, que me llamaron la atención poderosamente por sus dimensiones y perfecto trazado. Otros muchos ejemplos eminentes podrían señalarse, repartidos por un sinnúmero de ciudades americanas desde California hasta el sur de Chile y Argentina. La lista de sitios monumentales de América que pueden asombrar a un español es enormemente extensa, y no solo abarca fortificaciones, plazas y catedrales, sino también monasterios, universidades y magníficos edificios civiles coloniales dejados allí por España y que hoy forman parte del patrimonio histórico-artístico de las repúblicas hispanoamericanas.

El Derecho de Indias

España no solo sufrió el constante ataque a sus posesiones en América, sino que en torno a su acción colonizadora se fue tejiendo, como hemos dicho, una «leyenda negra» acerca del trato, presuntamente inhumano, infligido a las poblaciones indígenas. Como señalamos antes, los primeros muñidores de esta leyenda fueron Inglaterra y Holanda, que a finales del siglo XVII irrumpían en la escena internacional con poderosas flotas, destinadas en gran medida a interferir en el comercio de la metrópoli con los territorios ultramarinos de América. A esta lucha se unió enseguida Francia, que con sus pactos y alianzas perjudicó a la Monarquía y a la política interior y exterior española, política de largo aliento que rematará en 1810, cuando los virreinos españoles se vean contaminados con las ideas de la Francia revolucionaria. Como refutación de tal «leyenda», baste citar este fragmento del codicilo del testamento de Su Majestad Católica Isabel I de Castilla (11 ítem):

«Que la principal intención de la Reina en cuanto al descubrimiento de las Islas y Tierra Firme de las Indias Occidentales, fue la evangelización y la conversión de sus naturales a la Fe Católica y que así lo sigan haciendo los reyes sus sucesores y que los moradores de aquellas nuevas tierras, no reciban agravio, sino que sean bien y justamente tratados.

»Medina del Campo, 23 de noviembre de 1504.

»Yo la Reina» (6).

De aquí nació el llamado «Derecho de Indias», que en defensa de los indios desarrollaron los teólogos y juristas españoles de la escuela de Salamanca, quienes reformularon el derecho natural (7). Hablando como estamos de la conquista de un inmenso continente, forzoso es reconocer que tal empresa, como no podía ser menos, está erizada de guerras y enfrentamientos continuos (8), pero eso no fue óbice para que España, paralelamente, llevara a cabo una labor colonizadora y civilizadora en toda su extensión que debiera ser la admiración del mundo.

El estudio de la historia requiere cierto orden cronológico y geográfico, será necesario hacer una breve pero ordenada exposición acerca de esos siglos de dominio español pleno, que hicieron posible el mantenimiento de una Administración cuyas bases se dictaban en la metrópoli, pero constituida y dirigida con cierta autonomía en los territorios de América. En primer lugar tendremos que referirnos a las principales islas del Caribe, que fueron los baluartes iniciales para la conquista y colonización, y luego, sin pretender abarcarlo todo, iremos avanzando hacia el norte ocupándonos de Panamá, Colombia, el Perú, México y la Florida.

Los comienzos de la colonización española

El descubrimiento y los comienzos de la colonización española de América fueron inicialmente empresas exclusivas de Castilla. En esta época de finales del siglo xv, superando un período conflictivo de casi un siglo, las dos grandes coronas peninsulares se unifican gracias al matrimonio de Isabel de Castilla con Fernando de Aragón. Esta alianza daría un gran impulso a las conquistas de España, y mientras Aragón se dirigió hacia el Mediterráneo, donde ocupó las principales plazas del norte de África, como Orán, Argel y Trípoli, así como otras importantes islas de la cuenca para evitar las incursiones de los

(6) VAS MINGO, M.^a Milagros del: *Las capitulaciones de Indias en el siglo xvi*. I.C.J., Madrid, 1986

(7) TRIGO CHACÓN, Manuel: *Manual de historia de las relaciones internacionales*. Visión Libros, Madrid, 2006, cap. iii.

(8) *Texto íntegro del testamento y codicilo de la reina Isabel I de Castilla*. Editora Nacional, Madrid, 1982.

piratas berberiscos, Castilla se orientó hacia el Atlántico. El impacto que produjo en toda Europa, y especialmente en la corte vaticana, el descubrimiento de Colón en octubre de 1492 fue enorme.

Otra potencia marítima de la época, Portugal, que intentaba circunnavegar África —en este empeño había llegado hasta el golfo de Biafra—, se opuso a todo trance a reconocer el dominio español sobre el Atlántico o «Mar Océana». Fue necesario recurrir al arbitraje del papa Alejandro VI, quien dictó la conocida bula *Inter caetera*, que completaba las insuficiencias del breve anterior del mismo nombre. Los documentos pontificios trazaban una línea imaginaria, inicialmente a cien leguas de Cabo Verde, y concedían a Portugal el dominio de los territorios que se descubrieran al este de aquella y reservaba los del oeste para Castilla (9). Pero los portugueses, insatisfechos con esta delimitación papal, exigieron desplazar el meridiano de demarcación 370 leguas al oeste, lo que fue recogido en el tratado de Tordesillas, de 1494, que zanjó la disputa entre ambas coronas (10).

Ha existido cierta controversia en la comunidad historiográfica, así inglesa como española, a la hora de identificar la primera isla que descubrió Colón, avistada en la noche del 11 al 12 de octubre de 1492. Desde la nave *Santa María*, el marinero Rodrigo de Triana divisó fuego en la costa, de lo que avisó inmediatamente a Colón. A la mañana siguiente, según describe en su diario, el Almirante desembarcó con un grupo de hombres y, blandiendo los estandartes de los Reyes Católicos, tomó posesión de aquellas tierras. Se trataba indudablemente del archipiélago de Lucayas o Bahamas. La isla descubierta permaneció sin identificar con exactitud durante mucho tiempo. Autores como Washington Irving y Humboldt se inclinaban por identificarla con la isla de Cat (Gato). Sin embargo, hoy día historiadores eruditos como Patricio Montojo, juntamente con Samuel Eliott, aseguran que el primer desembarco colombino se efectuó en la isla de Watling, actualmente denominada por los mismos ingleses San Salvador, un islote al que los indios llamaban «Guanahaní» y donde los españoles se encontraron con una tribu perteneciente a la etnia de los taínos, originaria de la Amazonía. Los taínos les dieron la bienvenida y les rindieron toda clase de honores. El cacique Guacanagarix les ofreció todos los presentes que poseía. Después de establecer una firme alianza con el gran jefe tribal, y convencido de haber llegado a Asia, a indicación de los indígenas siguió bordeando la costa hacia el oeste, en busca de una isla mayor —el Almirante estaba obsesionado por encontrar la isla de Cipango—. Bautizó esta primera isla como San Salvador, a la que en su diario describe como lugar de gran belleza y vegetación de intenso colorido. Colón siguió rumbo a Cuba, dejando en la isla una guarnición, entre cuyos miembros y los taínos, por cier-

(9) GARCÍA GALLO, A: *Las bulas de Alejandro VI y el ordenamiento jurídico de la expansión portuguesa y castellana en África e Indias*. Edit. Anuario de Historia del Derecho, Univ. Madrid.

(10) TRIGO CHACÓN, Manuel: «La navegación por la Mar Océana y el Tratado de Tordesillas», en *Revista de Historia Naval*, núm. 106. Instituto de Historia y Cultura Naval, 2009.

to, pronto surgirían los conflictos, fundamentalmente por la persecución a que los españoles sometían a las indias. El contencioso pasó a mayores y derivó en un trágico enfrentamiento en el que los indígenas, acaudillados por otro cacique, Maguana, aniquilaron a la guarnición. Los taínos pensaron que de esta forma los extranjeros no regresarían, pero se equivocaron.

Como decíamos, después de pisar tierra en San Salvador, Colón continuó rumbo sudoeste hasta llegar a Camagüey, en la isla que los nativos llamaban «Coba» o «Cubanacan», el 27 de octubre de 1492. Allí permaneció fondeado hasta la mañana siguiente, en que continuó rumbo oeste hasta alcanzar un río caudaloso al que, según señala en su hoja de bitácora, dio el nombre de «Río de los Mares». También se discute el lugar exacto donde desembarcó Colón en Cuba, de cuya ubicación lo único que se conoce con certeza es que fue por el área de Novitas. No imaginaba Colón que detrás de esta isla caribeña acechaba un continente gigantesco, desconocido para el mundo europeo. En nombre de los Reyes Católicos, tomó posesión de la isla, a la que denominó «Juana» por deferencia hacia el príncipe Juan, heredero de la Corona. Y relata textualmente en su diario: «Esta es la tierra más hermosa que ojos humanos hayan visto». El Almirante ordenó a un pequeño grupo de ocho o diez soldados adentrarse en el territorio para explorarlo y comprobar si había signos de oro o riquezas. Las tribus con que se tropezaron resultaron gente pacífica que indicó a los españoles que allí no hallarían las riquezas que buscaban, de manera que Colón ordenó izar velas el 12 de diciembre; y pasando por Punta Maisí, hoy península de Guantánamo (cedida a perpetuidad a Estados Unidos en pago a la ayuda en la guerra de la Independencia de Cuba), la expedición avistó la isla conocida por los indígenas como Haití —hoy dividida políticamente entre la república homónima y la República Dominicana—, a la que llamó «La Española». La isla también estaba poblada por tribus taínas, que más tarde se enfrentaron a los españoles.

La conquista de Cuba, llevada a cabo por Velázquez de Cuellar, hizo que se fundasen importantes ciudades, como Santiago y La Habana. En un principio la capital isleña se fijó en Santiago, pero tras la derrota del cacique Hatuey, que trató de sublevar a la población, la capitalidad pasó a La Habana, ciudad con un emplazamiento más idóneo para la defensa de la isla. Esta condición de capital le fue confirmada oficialmente en 1607 por una real cédula de Felipe III. De Cuba partieron las principales expediciones para la exploración y conquista de México, Costa Rica y Panamá, buscando la comunicación entre los dos mares y, posteriormente, de Venezuela, Colombia, el Perú y el resto de América del Sur.

Cuba, la isla favorita de Colón y, puede afirmarse, de todos los españoles, estuvo entrañablemente unida a España hasta 1898, año en que consigue la independencia gracias al apoyo de Estados Unidos (11). Como colofón a tres años de guerra, cuando la debilidad de la España de la Restauración hacía imposible reforzar con los auxilios y tropas necesarios a las guarniciones que

(11) *Diario de Cristóbal Colón*. ALTAE, Madrid, 2004 (ed. facs.)

permanecían en la isla, el gobierno se vio obligado a pedir un cese de las hostilidades, después de que la flota fondeada en Santiago, al mando del almirante Cervera, fuese aniquilada cuando intentaba salir a alta mar para enfrentarse a la poderosa escuadra norteamericana del almirante Sampson. La flota española fue aniquilada, sin perjuicio de que, en el desigual enfrentamiento, los combatientes nacionales hiciesen gala de un conmovedor heroísmo, reconocido por los jefes y oficiales de la escuadra norteamericana. Esta destrucción, unida a la de la flota de Cavite en Filipinas, dejó destrozada a la Armada y propició que el presidente norteamericano pudiese, arbitrariamente, imponer una rendición recogida en el llamado tratado de París, de 1898 (12).

El sistema de flotas para la protección del comercio

Como consecuencia de las guerras hispano-francesas en Europa, durante el siglo XVI aparecieron en el Caribe los primeros corsarios, en su mayoría ingleses y holandeses, con la mira puesta ante todo en las posesiones de ambas potencias. Los corsarios, a diferencia de los piratas, estaban amparados por la «patente de corso», que acreditaba su pertenencia a un país y su adscripción a un puerto y les permitía estar reconocidos por las flotas de países como Inglaterra, Holanda o Francia. Si eran detenidos en la mar por buques españoles de guerra, podían exhibir su patente y exigir que se les tratase como marinos regulares y, en consecuencia, evitar ser ahorcados como los piratas, que por ello a veces se hacían pasar por corsarios o bucaneros. Nombres como los de Drake y Morgan por parte inglesa y de Baal y Sores por la francesa sobresalen entre la grey corsaria, cuyos ataques en ocasiones fueron devastadores. Valga como ejemplo la destrucción que sembraron en Portobelo o Panamá.

Para repeler estas incursiones, así como las de marinas como la inglesa, la Monarquía puso en marcha planes de fortificación de La Habana, Santo Domingo y San Juan de Puerto Rico. Además, estableció un sistema de flotas o puerto único, en virtud del cual todas las embarcaciones de la América española tenían que partir juntas rumbo a España desde los principales puertos y bahías, como La Habana, San Juan o Cartagena. Sin embargo, la primera mitad del siglo XVI fue de tranquilidad para las posesiones españolas recién descubiertas (13). Ni Inglaterra, ni Francia, ni otras potencias europeas sospechaban por entonces la magnitud e importancia de los descubrimientos. La Monarquía se cuidaba mucho de ocultar las riquezas que provenían de Améri-

(12) BRAS, M.^a Isabel: *Cronología de Puerto Rico en la guerra hispano-norteamericana*. Biblioteca del Congreso, caps. 8-13. Hay edición en castellano (San Juan de Puerto Rico, 2002). La comisión de paz de Estados Unidos estaba formada por William R. Day y los senadores Cushman, William, Grey y Reid (cinco miembros en total). La española la encabezaban Eugenio Montero Ríos, presidente del Senado, y Jules Cambón, embajador francés, quien negoció en nombre de España.

(13) VON HUMBOLDT, Alejandro: *La influencia de España en el Caribe, 1500-1800*. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid.

ca —oro, plata, piedras preciosas, minerales y ricas especias—, que permitieron a los reyes españoles mantener por casi toda Europa ejércitos en pie de guerra. Los que primero advirtieron la enjundia del comercio entre América y la metrópoli fueron los piratas y bucaneros caribeños, quienes, aunque no con tanta frecuencia como algunos señalan, aprovechaban que una tormenta tropical hubiese separado y aislado en el mar a algún navío español, para abordarlo y asaltarlo, quedando asombrados de las riquezas que transportaban. Pronto se conoció en otros países este hecho, que evidenciaba la importancia de las mercaderías que afluían a España.

En agosto de 1543, el rey Felipe II, para prevenir que se generalizasen los asaltos y abordajes a barcos españoles, publicó una ordenanza por la que se establecían dos flotas anuales (14). La primera era la llamada Flota de Nueva España, que se dispuso partiría de Sanlúcar de Barrameda para dirigirse a las Antillas Mayores (Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo), y de allí a Veracruz, a fin de recoger ricas remesas de oro y plata, aunque también de otros productos muy apreciados, como el palo de Campeche. La segunda flota, denominada de Tierra Firme, tenía como destino las Pequeñas Antillas, desde las que continuaba hacia Panamá y Cartagena de Indias, adonde llegaba en julio. En el tornaviaje, las flotas eran escoltadas usualmente por dos galeones de guerra pero, cuando el número de barcos y la riqueza de su carga así lo requería, la escolta llegaba a sumar diez o doce galeones (15), de suerte que a veces ser formaban flotas de cuarenta o más navíos. Al galeón donde solía ir el comandante de la flota se lo llamaba nave «capitana», que pasaba denominarse «almiranta» cuando quien la comandaba era un almirante. Los navíos de guerra iban artillados con docenas de cañones de hierro y algunos más de bronce, además de otras piezas menores. El resto de las naves eran defendidas por arcabuceros.

Estas flotas, que transportaban el oro de México y el Perú y la plata de Potosí, llevaban en sus bodegas perlas recogidas por indios en la costa venezolana, esmeraldas de Colombia, especies exóticas como la vainilla, tabaco —planta desconocida en Europa— y los preciados palos de Brasil y Campeche. Este valiosísimo cargamento, rodeado de la seguridad requerida por una flota en perfecta formación, tras atravesar el Atlántico arribaba a Sanlúcar de Barrameda y a Sevilla, donde era perfectamente atesorado, clasificado e inventariado. Antes de partir de vuelta hacia América, los navíos que se integraban en la flota eran revisados concienzudamente y obligados a alejarse de la costa, para evitar que subieran a bordo como polizones bandoleros, renegados o moriscos, que tenían vedado viajar a América (16). La marina de guerra tenía establecido un servicio de rápida intercomunicación para el que se valía de pequeños barcos. Antes de zarpar la flota, se enviaba como avanzadilla un navío

(14) ROUSE, Irving: *The Tainos*. Edit. Edmonton Univ., Columbia, Nueva York, 2006.

(15) CASTILLERO, E.J.: *Catálogo general de la cartoteca*, 2 vols. Servicio Histórico Militar, Madrid, 1981.

(16) NERI, N.: *Nueva historia de España*. Edaf, Madrid, 1998.

ligero para informar del rumbo, del posible avistamiento de barcos sospechosos y del esperado estado de la mar. En algunos casos, para mayor seguridad, la dos flotas se unían para emprender la travesía del Atlántico. Podemos en definitiva afirmar que el sistema de «flotas de Indias» fue exitoso. En los trescientos años que duró, y en contra de lo divulgado con frecuencia, solo dos grandes convoyes fueron atacados y hundidos por Inglaterra, que presumía de ser la mayor potencia naval de la época.

Durante la primera mitad del siglo XVI, España mantuvo su hegemonía en el mar, pese a que otras flotas comenzaban a disputarle la supremacía, especialmente Inglaterra, con Francia a la zaga (17). Ejemplo de esta superioridad fue la derrota de los corsarios ingleses Francis Drake y John Hawkins, frente a la flota de Nueva España, en la batalla de San Juan de Ulúa (Veracruz, 1568). Los navíos españoles de esta época iban provistos de las mejores técnicas de navegación y disfrutaban de los avances más recientes en cuanto a planos, diseño y construcción. Como muestra de lo dicho señalemos que cuando, al calor del quinto centenario del descubrimiento de América, se intentó construir en astilleros andaluces réplicas de aquellos primeros navíos, el resultado no logró igualar lo conseguido por los descubridores en la ruta del Atlántico.

Pero, no obstante haber quedado patente la superioridad que una formación de galeones tenía sobre cualquier armada, los continuos enfrentamientos con piratas y corsarios y con navíos de las marinas de guerra británica y francesa originaron cierta fatiga en las flotas españolas. Y es que a finales de siglo, en 1596, España todavía hacía frente al duque de Essex y a Raleigh en las Azores, y desbarataba una flota inglesa que trataba de dirigirse y conquistar el istmo de Panamá. Dos años después, en 1598, el corsario inglés George Clifford, tercer conde de Cumberland, logró apoderarse de San Juan de Puerto Rico, aunque sería desalojado en poco tiempo por fuerzas españolas.

Las fortificaciones de Cuba

Para complementar el sistema defensivo se ordenó proteger La Habana mediante murallas y fortificaciones de gran importancia, como los castillos de la Real Fuerza, el Morro y la Punta. Su construcción se inició en 1539 —el Morro empezaría siendo un torreón, levantado en 1567 (18)—. Este sistema de fortalezas y baluartes se extendió a San Juan de Puerto Rico, Puerto Caballos, Fonseca (en Honduras), Portobelo y Río Chagre (en Panamá) y Cartagena de Indias (en Colombia). Se creó así un sistema defensivo que hoy perdura y que confería una gran seguridad a la defensa de puertos y ciudades. La mayoría de estas fortificaciones fueron concebidas y construidas por ingenieros españoles, que llegaron incluso a formar una escuela especializada.

(17) GONZÁLEZ, Julio: *Gran enciclopedia de España y América*. Barcelona, 1961.

(18) CASTILLERO, E.J.: *op. cit.*

Completaban la zona defensiva de La Habana el fuerte de San Carlos y la batería de San Andrés. También los castillos de Atares y la muralla, a continuación del castillo del Morro, que aseguraban la defensa del puerto y la ciudad. Aún hoy puede asistirse a diario al cierre simbólico del puerto de La Habana, que anuncia un disparo de cañón. Cuando cae la noche, las luces de la fortaleza se apagan y una hilera de pequeños contenedores de madera llenos de alquitrán, instalados desde la entrada del fuerte hasta la punta del Morro, señala el camino a los turistas que acuden a presenciar uno de los pocos espectáculos gratuitos de La Habana. Un piquete de soldados, uniformados a la usanza española del siglo xvii, mandados por un oficial, se dirigen en formación hasta donde está situado el cañón y llevan a cabo los preparativos para el simbólico disparo. Enfrente, las luces de la ciudad se reflejan en las aguas del puerto y ofrecen una vistosa imagen de lo que debió de ser aquella lejana época.

Descubrimiento de Santo Domingo. La fortaleza de Ozama

Al llegar a Santo Domingo de vuelta de Cuba, en diciembre de 1492, la carabela *Santa María* naufragó. Con sus restos, Colón mandó construir el fuerte de la Navidad, donde dejó un destacamento de 39 hombres. En su segundo viaje, el genovés fundó en La Española, en abril de 1494, la primera ciudad española en América, a la que denominó «La Isabela». Tres años más tarde, su hermano Bartolomé fundó un importante asentamiento en la costa sur de la isla, que andando el tiempo se convertiría en la capital, Santo Domingo. La Española fue desde principios del siglo xvi, junto a Cuba y Puerto Rico, el centro del dominio español en el Caribe, y de allí saldrían las expediciones de conquista de otras islas (19).

La antigua fortaleza de Ozama, construida en 1502 por fray Nicolás de Ovando, a la sazón gobernador de la isla, fue terminada seis años más tarde. Su finalidad era servir de baluarte defensivo contra los piratas, bucaneros y corsarios que comenzaban a atacar a los barcos que se dirigían a las Antillas Españolas, nombre con que se conoció al grupo de islas del archipiélago caribeño bajo soberanía hispana hasta 1898. El nombre de esta fortaleza, una de las más antiguas de entre las construidas en América, deriva del río Ozama, en cuyas proximidades se emplazaba. Se conserva íntegramente y tiene forma de castillo medieval; y así, cuenta con una torre llamada del homenaje, una construcción anexa denominada «casa del alcalde» y otra dependencia más pequeña que servía de polvorín. En la actualidad, la fortaleza es un recinto militar destinado a diversos usos y actividades culturales, al haber quedado ubicada en la zona colonial de Santo Domingo.

La defensa de La Española o Santo Domingo se completó con murallas y con una barrera de protección, que llegaba hasta la puerta grande de entrada a

(19) *Diario de Cristóbal Colón.*

la ciudad y que fue reforzada después del ataque de una escuadra inglesa en 1656. Estas fortificaciones fueron ampliamente superadas por fuertes como Santa Bárbara, San José y la Concepción, todos ellos concebidos para impedir los ataques navales a los puertos españoles de las Antillas y, posteriormente, de toda la América hispana.

Otra de las ciudades de La Española a las que se fortificó fue Santiago de los Caballeros, que recibió especial atención a raíz de un informe que dirigió Fernández Navarrete, arzobispo de Santo Domingo, al Consejo de Indias. En él pedía que se fortificase también esa ciudad mediante una gruesa cadena de hierro forjado que cerrase el acceso a su interior. Es de resaltar cómo en la ciudad de Santiago de los Caballeros y en la capital, Santo Domingo, la población dominicana, empobrecida por el pertinaz azote de piratas y corsarios, se identificó con la guarnición española y asumió tareas militares, organizándose en milicias que tomaron parte activa junto a los españoles en la defensa del territorio, con importante participación tanto de criollos como de mestizos.

Los asedios e incursiones a las posesiones españolas en el Caribe fueron en aumento, haciendo difícil construir y mantener fortificaciones suficientes en todas las islas y, especialmente, en las ciudades. Ello hizo que Inglaterra, en aquella época en manos de Cromwell, *el Protector*, en plena Guerra de los Treinta Años exigiese a España libertad de comercio y religiosa en las Indias Occidentales, a lo que se opuso el rey Felipe IV (20). Ello dio pie a que, en 1645, el gobierno de Cromwell se negase a reconocer la legalidad de los títulos españoles de dominio sobre sus colonias de América, y enviase al almirante Penn, con una flota y 9.000 hombres, para que, sin previa declaración de guerra, atacase La Española. Rechazada ante las fortificaciones de la ciudad y derrotada en su intento de asalto, la flota inglesa se dirigió a continuación hacia la desguarnecida Jamaica, donde consiguió apoderarse de la capital, La Vega, que capituló el 26 de mayo de 1655. Después de evacuar a las mujeres y a otros habitantes a Cuba, fue nombrado gobernador el jefe criollo jamaicano Cristóbal Isasi, quien prosiguió la resistencia contra los ingleses en el interior de la isla. Los últimos defensores de la soberanía española sobre Jamaica salieron pocos años después, dejando libre el territorio para la dominación inglesa, que inmediatamente borró toda huella de la presencia española. Por el tratado de Madrid de 1670 (21), España cedió a Inglaterra definitivamente la isla, que pasó a ser la base principal del poderío inglés en las islas occidentales. De inmediato, con el consentimiento británico, la isla se convirtió en un nido de piratas, bucaneros y corsarios, que amparados en este escondrijo acechaban a los navíos españoles. No faltaron voces autorizadas de marinos españoles que advirtieron del peligro de ceder a Inglaterra una isla tan estratégicamente cercana a tres posesiones de la Corona tan preciadas como Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, con el riesgo de que se convirtiera en una base de operaciones desde la que hostigar a las tres Grandes Antillas. Así pues, con

(20) PARKER, Phillip: *Atlas of Military History*. Collins, Londres, 2004.

(21) TRIGO CHACÓN, Manuel: *Manual de historia...*

objeto de reconquistarla, llegó a concentrarse en La Española un ejército al mando de Bernardo de Gálvez, pero el ataque naval para recuperar Jamaica no llegó a ejecutarse.

En Jamaica tenía su guarida el pirata Morgan, y de allí zarpó para saquear e incendiar Portobelo y Panamá. Enseguida realizó otra incursión a Santa Marta y a Cartagena, en la costa colombiana, aunque esta vez fue rechazado por las guarniciones españolas. Jamaica también fue guarida y base de aprovisionamiento de Francis Drake, el conocido corsario inglés, a quien por sus éxitos en el abordaje y saqueo de navíos españoles la corona inglesa hizo noble.

El sistema defensivo español en el Caribe se fue extendiendo por las principales islas, consolidando así el Imperio. Así ocurrió en Cuba, en las otras Antillas e incluso en la península de la Florida, también posesión española, que conformaban un gran arco que cerraba y protegía los territorios colonizados por España en América del Norte, América Central y América del Sur, hasta los Andes y la Patagonia argentina.

El viejo Puerto Rico. Defensa y fortificación

Mientras se fundaban asentamientos en La Española, Colón preparaba su segundo viaje a América. El 19 de noviembre de 1493 llegaba a Puerto Rico, llamada por los nativos «Borinquen». El Almirante, en su toma de posesión, la bautizó con el nombre de «San Juan Bautista». El nombre posterior de Puerto Rico se lo impondrían los propios indios, que le mostraron la existencia de oro en un lugar no lejos de la costa.

En estos primeros años del siglo XVI, el Almirante, en el curso de sus cuatro viajes a las Américas, sentó con firmeza las bases de lo que sería el imperio español, que perviviría durante trescientos años (22). El dominio y colonización de las grandes islas antillanas (Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba), además del de la península de la Florida, permitiría el establecimiento de una línea continua defensiva en todo el Caribe, desde donde partirían de inmediato las expediciones españolas hacia la península del Yucatán, Panamá y, posteriormente, Colombia, Perú y toda Sudamérica, y hacia el norte, mediante el dominio de México y de todo el sur de América del norte, hasta California.

Recuerdo la gran impresión que me produjo contemplar desde el viejo Puerto Rico las enormes fortalezas construidas por los españoles: el castillo-fortaleza de San Cristóbal y el llamado de la Punta o Morro de San Felipe. La muralla costera que unía estas fortificaciones, y que se extendía por buena parte de la isla, era representativa de la arquitectura militar española de la época. Los muros alcanzaban varias decenas de metros de espesor, y los diferentes torreones se disponían formando pentágonos, para establecer con sus

(22) SAINZ, M.^a A.: *La Florida, siglo XVI. Descubrimiento y conquista*. Madrid, 1991.

cañones un fuego cruzado que los hacía prácticamente inexpugnables al asalto de los barcos piratas y corsarios, que sucesivamente en el transcurso de los años se aproximaron para atacar y saquear la ciudad. El viejo Puerto Rico, hoy como ayer, es una bonita ciudad colonial española perfectamente conservada y en la que aún parecen palpitar los tiempos coloniales. El fuerte de San Cristóbal, construido en la parte más alta de la ciudad, está atravesado por una red de pasadizos subterráneos y de lugares desde donde la tropa suministraba munición a los cañones instalados en los torreones, conformando un laberinto perfectamente distribuido para sus fines defensivos. Este baluarte era complementado por el de San Felipe, que se adentraba como una punta de lanza en el mar, a modo de un enorme navío bien artillado que podía alcanzar a cualquier barco o flota enemiga que se aproximase.

Gran parte de las construcciones de Puerto Rico se deben a su primer gobernador, Juan Ponce de León, quien a partir de 1505 fundó ciudades como Caparra, cerca de la que hoy se conoce con el nombre de Bayamón, así como la villa de Sotomayor, en el litoral occidental. Las tribus indígenas locales, creyendo a los españoles dioses, los aceptaron pacíficamente en un principio. Pero el cacique Urayoán no tardaría mucho en sacarlos de superstición, y así comenzó a desvanecerse la superstición del pueblo (23). Esta leyenda fue confirmada por el hecho de que el español Diego de Salcedo fue sumergido en el agua para ver si se ahogaba, y naturalmente se ahogó, por lo que llevado a la aldea ante el cacique indio, este hizo saber a su tribu que la ley de los dioses quedaba rota, al comprobar cómo el conquistador español no resucitaba. La rebelión que se originó duró cuatro años, huyendo muchos de los indígenas taínos que se alzaron en rebelión al interior de las montañas.

En 1511, Diego Colón fue nombrado primer gobernador de las Antillas, y Ponce de León le traspasó todos sus poderes. Con el nuevo gobierno se implantó un sistema de administración basado en la encomienda, por el cual los indios se repartían entre los conquistadores, quienes los organizaban en grupos para trabajar en la minería, con especial atención al poco oro que había en la isla, y en la agricultura, cultivando sobre todo yuca y caña de azúcar. El sarampión, la viruela, la gripe y otras enfermedades infecciosas llevadas por los españoles diezmaron la población indígena, cuyo sistema inmunológico carecía de defensas frente al ataque de tales virus. A este despoblamiento también contribuyó en no poca medida la emigración derivada del comienzo de la colonización del Perú, que arranca en 1530, cuando emisarios de Pizarro desembarcaron en la isla para comprar caballos y pertrechos y enrolar hombres, españoles y mestizos, dispuestos a la conquista y colonización del vasto territorio.

Puerto Rico pasó a depender de la Audiencia de Santo Domingo, después de que en 1536 la corona de Castilla se arrogase los derechos de la familia

(23) MURRA, John: «Las sociedades andinas antes de 1532», en BETHELL, Leslie (dir.): *Historia de América Latina*, 16 t. Cambridge University Press-Editorial Crítica (Serie Mayor), Barcelona, 1990, t. I.

Colón. La isla empezó a ser gobernada por jueces letrados, que pasaron a depender de la metrópoli hasta que, medio siglo después, se creó la Capitanía General de Puerto Rico. Este territorio isleño permaneció fiel a España hasta que fue invadido por los Estados Unidos, después de la debacle de Cuba de 1898, pasando a estar desde entonces bajo la órbita de la influencia directa norteamericana y constituyéndose, ya en el siglo xx, como un Estado Libre Asociado a Estados Unidos (24). No obstante, desde su independencia ha mantenido una cierta identidad hispana, que aún resiste pese a la fuerte presión de la cultura anglosajona y la política exterior norteamericana.

La isla, situada en la parte más oriental del Caribe, pronto sufrió el ataque de piratas y corsarios, a los que la larga cadena de pequeños archipiélagos de islas e islotes que jalonan la región y constituyen una verdadera barrera de separación entre esta y el océano Atlántico proporcionaba una base ideal para sus correrías. Para España era de todo punto imposible ocupar estas islas, ni siquiera con una guarnición reducida. La dispersión de fuerzas y de población que ello habría comportado hubiese ido en detrimento de la conquista y colonización de las Antillas Mayores (Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico), así como de los territorios del inmenso continente que los ojos de los españoles empezaban a entrever.

Pero la atención que la Corona, entre los siglos xvi y xviii, hubo de prestar a la guerra en Europa, especialmente contra las Provincias Unidas y contra Francia, Inglaterra y después Holanda, acarrió un desgaste militar que debería haberse evitado en beneficio de los territorios de ultramar, que suponían el principal y más importante comercio, resultado de su epopeya colonizadora. Creemos que el imperio español, si se hubiese atendido con más medios militares, mayor número de galeones y mejor gobierno de las capitanías y virreynatos, se habría mantenido más sólidamente y por más tiempo. La miopía de los monarcas españoles y de sus hombres de gobierno, enquistados en inútiles guerras de religión, dejó frecuentemente desprotegidas las ciudades y puertos fundados en América. La insuficiencia de medios defensivos fue aprovechada por piratas y corsarios, así como por las armadas de los países beligerantes contra España, para atacar, asediar y destruir puertos y ciudades importantes de las colonias americanas. Así pues, para los jefes de las capitanías, y posteriormente para los virreyes, era perentorio fortificar todos los puertos y ciudades considerados estratégicos, es decir, aquellos desde los que se establecía un continuo intercambio comercial entre la metrópoli y las colonias. Con frecuencia los barcos españoles, recién zarpados rumbo a España, eran atacados y abordados a pocas millas de la costa. Cargados a veces con oro, plata y ricas especias, sufrían un feroz asalto que solía saldarse con el saqueo de la carga, el asesinato de toda la tripulación y el incendio y posterior hundimiento del navío.

Puerto Rico sufrió, como la mayoría de los principales puertos y ciudades, los ataques piráticos y el acoso de los corsarios ingleses y franceses y de los

(24) TRIGO CHACÓN, Manuel: *Manual de historia...*

barcos de británicos y holandeses. Por esta razón, la ciudad de San Germán fue trasladada al interior de la isla, después de padecer un saqueo de piratas franceses. La capital, San Juan de Puerto Rico, contaba ya con algunas fortificaciones construidas en 1512 por orden del gobernador Ponce de León, como indicamos más arriba. Pero tales construcciones se revelaron insuficientes cuando, en 1595, el corsario inglés Francis Drake sometió la plaza a un virulento asedio que terminó con el incendio y saqueo de una parte de la villa (25). Más adelante, rota en 1625 la tregua de los Doce Años, la armada holandesa sitió los flamantes castillos de San Felipe del Morro y San Cristóbal. El fuerte de San Juan de la Cruz o el del Cañuelo ayudaron a resistir el asedio contra los holandeses, salvando a la ciudad del saqueo y de las llamas.

Con el siglo XVIII comienza una época de apogeo para esta colonia española, cuya población se vio incrementada con la llegada de numerosos colonos procedentes de Haití, blancos y mestizos que huían de la revolución de Tousseint-Louverture. Con el incremento de la población aumentó asimismo el comercio, así como el cultivo de café y de otros productos tropicales. Puerto Rico permaneció fiel a España durante todo el siglo XVIII y hasta finales del XIX, cuando fue invadida por Estados Unidos sin razón alguna, después de la derrota por tierra y por mar en Cuba.

Panamá y Portobelo. Sus fortificaciones

Las Antillas Mayores pronto se convirtieron en trampolín de las expediciones españolas hacia el continente americano. Desde la isla de Cuba partieron expediciones hacia la península del Yucatán que con Hernán Cortés se extenderían, como veremos más adelante, hacia el norte. Hacia el centro del continente se dirigió Alonso de Ojeda, quien llevó a cabo los primeros asentamientos en el territorio descubierto de Panamá, donde fundó la ciudad de Santa María de la Antigua y Panamá en 1519 (26). La febril obsesión de los expedicionarios españoles por encontrar oro les llevó a adentrarse cada vez más al sur, hasta descubrir el gran territorio de los incas, uno de los tres grandes imperios con que se encontraron los españoles en su empresa de conquista.

El descubrimiento de estos imperios, principalmente el azteca y el inca, determinaría el devenir de Panamá, ya que tanto hacia el norte como hacia el sur se generaría una corriente continua de expedicionarios en busca del preciado oro, lo que redujo los territorios centroamericanos a mero corredor de paso, que ejercía de puente entre las Antillas Españolas, especialmente Cuba, y las tierras continentales recién descubiertas. Para facilitar el camino

(25) MORALES PADRÓN, F.: *Historia del descubrimiento y conquista de América*. Editora Nacional, Madrid, 1981.

(26) GIL, Juan: *Mitos y utopías del Descubrimiento*. Tomo III: *El Dorado*. Alianza Editorial (Alianza Universitaria), Madrid, 1989.

de los conquistadores, fundamentalmente hacia el sur, en febrero de 1535 se fundó la Audiencia y Cancillería Real de Panamá (27), a la que se agregaron poco tiempo después las regiones de Costa Rica, Nicaragua y Guatemala, que en 1549 se articularon administrativamente en la demarcación conocida como «Audiencia de los Confines». Panamá, por su situación estratégica, devino en punto de paso de todo el movimiento comercial y administrativo de América del Sur, lo que lo convirtió en un bocado apetecible y codiciado por los piratas.

Así las cosas, los asedios y saqueos de corsarios, filibusteros y bucaneros de todas las naciones se hicieron frecuentes. Para frenar las continuas incursiones se fortificaron las ciudades del istmo, construyendo fortalezas-castillos que todavía pueden contemplarse. Los castillos de San Felipe y Sotomayor, construidos junto al de Santiago, San Jerónimo y San Fernando, con el sistema de casas-fuertes, defendían las ciudades de Panamá y Portobelo. Entre ambas ciudades se inició un intenso tráfico comercial a través del istmo. La conquista y colonización de nuevos territorios también puso la mira en el sur, cuya importancia era creciente. La Monarquía pudo mantener su dominio en todo el Caribe, desde el descubrimiento en noviembre de 1492 hasta la mitad del siglo XVI. En esta época los dominios españoles en el Caribe fueron seguros, así como los descubrimientos y conquistas que se iniciaron en el continente hacia el norte y hacia el sur. Sin embargo, a España le fue imposible mantener guarniciones suficientes para la colonización y defensa de las numerosas islas menores descubiertas en el Caribe, lo que originó un vacío que enseguida ocuparon Inglaterra, Francia y Holanda.

Las rivalidades en Europa y en los dominios de América

Las rivalidades europeas, a partir de 1530, entre Carlos V y Francisco I se reprodujeron en los dominios españoles de América. Barcos franceses de guerra comenzaron a atacar y asaltar a galeones españoles que se dirigían a la metrópoli. No obstante, el fin primordial de estos ataques era el pillaje (28), y Francia por el momento no pretendía desalojar a los españoles de sus posesiones en el Caribe. Pero a estos abordajes a navíos españoles aislados siguieron intentos de asalto a determinadas ciudades de las principales islas del Caribe, lo que obligó a la Monarquía a ordenar en 1542 que los principales puertos se fortificasen de manera más eficaz.

Inglaterra no quiso permanecer al margen de la posibilidad de enriquecerse a costa de los navíos españoles —que al principio resultaron presa fácil— y debilitar al mismo tiempo el poderío español. También se enfrentó a Francia disputándole su intento de apoderarse de algunas islas menores. Al no haber guarniciones españolas, Inglaterra se posesionó de las islas de San Cristóbal,

(27) MENA GARCÍA, M.^a C.: *La sociedad de Panamá en el siglo XVI*. Sevilla, 1984.

(28) HEMMING, John: *En busca de El Dorado*. Ediciones del Serbal, Barcelona, 1984.

Barbuda, Montserrat y Tobago en 1632, que vinieron a unirse a la importante base de Jamaica. Los franceses consiguieron establecerse en las islas de Santa Lucía, Martinica, Dominica y Guadalupe, y Holanda puso el pie en Curazao. Incluso Dinamarca se llevó su porción en el reparto caribeño y se posicionó en St. Kits. De esta forma, España dejó de poseer el dominio exclusivo del Caribe y los territorios continentales descubiertos, y hubo de luchar contra cuatro potencias europeas, a las que, desde estas bases de aprovisionamiento, les resultaba fácil atacar por mar las posiciones españolas.

Fue Felipe II quien, consciente de la insuficiencia de las defensas de sus posesiones americanas, ordenó por real cédula emprender un plan serio de fortificaciones (29). En la edificación de estos sistemas de fortalezas dotadas de técnicas defensivas novedosas descuella Juan Bautista Antonelli, ingeniero a quien se deben los planos de castillos tan importantes como el Morro de La Habana y el de San Cristóbal y San Felipe en San Juan de Puerto Rico, así como las primeras defensas de Cartagena de Indias, que llegaron a ser uno de los más complejos y extensos sistemas defensivos con que contó España en el continente, junto con la fortaleza de El Callao, en Lima, y las fortificaciones de Veracruz y Acapulco, en México. Se trataba de evitar las frecuentes incursiones y asedios de flotas extranjeras, así como de piratas y corsarios. Se hicieron famosos los nombres de John Hawkins y Francis Drake, por los sucesivos ataques que llevaron a cabo contra La Habana, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y también Cartagena de Indias en 1585. Puede decirse que, a partir de la segunda mitad del siglo XVI y durante más de tres siglos, el desgaste que sufrió la armada española y las guarniciones de los ejércitos reales, a los que se habían incorporado gran cantidad de indios, conocedores de su territorio, y también algunos grupos de negros, fue constante, y al compás de esta hemorragia de hombres y material fue ahondándose la decadencia imperial de España, cuyos artífices últimos fueron los gobiernos de los sucesivos reyes de la dinastía borbónica, hasta llegar al cenit del desastre durante el reinado de Fernando VII.

Cartagena de Indias

La costa de lo que se conocería más tarde como la Gran Colombia se hallaba erizada de ensenadas naturales que cerraban el cinturón del Caribe. La Guaira y Puerto Cabello eran las más destacadas en el territorio de Venezuela. Pero fue Cartagena, fundada en 1533 por Pedro de Heredia sobre el antiguo poblado indígena de Calamari, la que se consideró el enclave español más importante, hasta el punto de ser conocido como la «llave» a los ricos territorios del Perú, que configuraban entonces el imperio incaico. Por su magnífica situación estratégica, ya que se construyó en una amplísima ensenada con

(29) CHAUNU, P.: *Conquista y explotación de los nuevos mundos (s. XVI)*. Labor, Barcelona, 1984.

capacidad para albergar a toda una flota, se convirtió en el centro neurálgico de América del Sur. Alrededor de la ciudad y en la bahía, un conjunto de islas y canales dividían en dos la ensenada, a ambos lados de la isla de Tierra Bomba. Dos canales, llamados Bocagrande y Bocachica, comunicaban la ensenada con el sur del Caribe (30). El primero y más importante de ellos, por ser más ancho y estar más cerca de la ciudad, quedó bloqueado y prácticamente inservible al hundirse en él varias naves en los enfrentamientos con la flota francesa, el corsario Drake y el almirante Vernon.

En el siglo XVI, la ciudad de Cartagena quedó unida mediante un puente con el poblado de Getsemaní, a través del cual se comunicaba con el continente. La primera fortaleza levantada fue el castillo del Boquerón, que resultaría insuficiente, por lo que al punto se construyó el de la Caleta, junto al canal de Bocagrande (31). El almirante francés Poitiers, al frente de una numerosa flota, en un ataque sorpresa consiguió destruir e incendiar parte de la ciudad, lo que quedaría en el recuerdo de la población de Cartagena como una afrenta humillante, en la que los asaltantes no solo robaron y saquearon, sino que llegaron a violar mujeres y a asesinar niños. El ataque del corsario inglés Drake en 1586 demostró la insuficiencia de las defensas construidas, y a raíz de la inspección que llevó a cabo Antonelli comenzó a levantarse una muralla de protección con trincheras y baluartes. También se erigiría el fuerte de San Luis de Bocachica, con cuatro baluartes, para proteger la entrada de la bahía, y posteriormente, en 1656, el castillo de San Felipe, a cuyo alrededor se excavó un amplio foso y al que se guarneció con cuatro torres defensivas, que el almirante inglés Vernon trató infructuosamente de conquistar, como paso previo a la entrada en Cartagena, en dos ocasiones a lo largo del siglo XVII.

El asedio de Cartagena y la defensa del castillo de San Felipe y de la ciudad. El teniente general Blas de Lezo vence a lord Vernon

A pesar de las mejoras practicadas en las fortificaciones durante la primera mitad del siglo XVII, los ataques de todo tipo no cesaron, muestra de la vulnerabilidad de Cartagena (32). Ello, unido a la situación estratégica la ciudad como pósito de la ruta hacia el Perú, la convirtieron en uno de los objetivos más codiciados por los ingleses.

España había firmado, en 1713 y 1714, los tratados de Utrecht y Rastadt, al socaire de la influencia de Luis XIV de Francia sobre su nieto Felipe V. En virtud de dichos tratados, la Monarquía cedió importantes territorios en Europa, lo cual derivó en la paz entre Francia e Inglaterra, que bien pronto se

(30) RIBAS NARVÁEZ, Ramiro: *La conjura de la mentira*. Akron, León, 2008.

(31) BORREGO PLA, M.^a Carmen: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1984.

(32) RIBAS NARVÁEZ, R.: *op. cit.*

mostró perjudicial para la corona española. Tal era el nuevo concierto europeo cuando, en 1731, el capitán español Fandiño interceptó cerca de Florida al *Rebecca*, al mando del corsario R. Jenkins. Fandiño confiscó la carga que portaba el buque contrabandista pero, no pareciéndole castigo bastante, decidió cercenar la oreja del británico, a quien, tras asestarle el mutilador sable, le espetó desafiante: «Ve y dile a tu rey que lo mismo le haré si a lo mismo se atreve». Esta humillación dio lugar a la llamada por la historiografía británica «Guerra de la Oreja de Jenkins», y por la española, Guerra del Asiento. Y, en el marco de esta, el gobierno inglés de Walpole, en represalia por el hecho descrito, ideó un ataque masivo en los dominios españoles en América, puesto que en Europa su capacidad de acción era limitada. Para ello se aprestó una flota que, entre navíos de guerra bien artillados y otros barcos de transporte de tropa y mercancías, sumaba 186 navíos, a cuyo mando se puso al almirante Edward Vernon, a quien auxiliaban varios generales al frente de los cuerpos de granaderos reales de infantería y de tropas virginianas procedentes de las colonias de Norteamérica. La flota inglesa vio facilitado su aprovisionamiento merced a su base de Jamaica, donde se le unieron otros barcos.

Los servicios de espionaje de la época, cuyas redes se extendían por los puertos de origen en Europa y por los buques mercantes que navegaban por la inmensidad del Caribe, había avisado de la partida de la flota, con sus rumbos, posición e intenciones. Tanto el duque de Eslava, virrey que gobernaba Cartagena de Indias, como el gobernador de La Habana tenían motivos para pensar que la flota de Vernon había zarpado con intención de atacar y adueñarse de su ciudad. Las autoridades españolas se decidieron a la postre por pensar que el ataque se dirigiría contra La Habana, puesto que era un puerto comercial más codiciado que Cartagena. Por esta razón se ordenó partir hacia allí a la flota anclada en Santa Marta, que al mando del almirante Rodrigo Torres vigilaba la costa norte de Colombia.

Pero la intención de Vernon era atacar otra vez Cartagena —la plaza había padecido dos ataques precedentes—, cuya conquista le daría acceso al rico territorio del Perú, uno de los más importantes dominios españoles de América del Sur. El lord inglés ya había llevado a cabo previamente algún intento de ataque a la ciudad, a la que en 1737 había sido enviado expresamente por la Corona el teniente general de la Real Armada Blas de Lezo, *Mediohombre*, marino hartó avezado que había participado en 22 batallas y cuyo apodo le venía de su «demediado» aspecto —le faltaban un ojo, un brazo y una pierna—. Hombre de baja estatura pero con una fortaleza inquebrantable pese a sus mutilaciones, Blas de Lezo conocía sobradamente a su rival, lo que, unido a sus geniales dotes de estratega, le permitió adivinar sus intenciones muchos días antes del ataque. Superadas sus discrepancias con el virrey Eslava, al que, tras unos duros enfrentamientos verbales, consiguió imponer su criterio, dirigió la organización de la defensa contra el ataque de la flota inglesa, cuya superioridad en barcos y en hombres sobre las fuerzas defensoras era de aproximadamente veinte a uno.

El almirante español, a bordo de su buque insignia, *Galicia*, de 70 cañones, ordenó a los únicos seis navíos de guerra que habían quedado en Cartagena —buques de 60 y 80 piezas, algunos incluso de menos— que se posicionasen en las entradas de Bocachica y Bocagrande y en el canal de entrada a Getsemaní, para repeler los primeros intentos de desembarco. Estos navíos eran el *San Carlos* y *San Felipe*, de 80 piezas, y el *África*, el *Dragón* y el *Conquistador*, de 70 cañones cada uno (33). Blas de Lezo ordenó abrir fuego contra los primeros barcos ingleses de desembarco, para impedir que su infantería sitiase el fuerte del Boquerón y, sobre todo, el de San Felipe. Los primeros ataques en pos de las costas cercanas a Cartagena, llevados a cabo por virginianos, fueron rechazados pero, dada la desproporción de efectivos antes señalada, la fuerza atacante, en sucesivas oleadas, fue ocupando algunos puntos cercanos al Cerro de la Popa, desde el que resultaba fácil bombardear la ciudad.



El teniente general Blas de Lezo. Óleo sobre lienzo (94x79 cm), Museo Naval de la Armada en Madrid (núm. inv. 431).

El *Galicia* castigó con fuego incesante a varios navíos ingleses, pero la infinita superioridad artillera de estos consiguió desarbolar al buque insignia de Blas de Lezo, cuya cubierta barrierron por completo hasta alcanzar el castillo y la línea de flotación. Así las cosas, el español ordenó a sus hombres que, en un último esfuerzo, acercaran el navío a la parte menos profunda de Bocagrande, donde lo hundieron para bloquear el acceso de navíos ingleses. A continuación, los restos de tropa superviviente se retiraron ordenadamente al castillo de San Felipe, donde el almirante organizó y dirigió la defensa contra el asalto inglés.

Vernon y sus generales contaban con que el factor sorpresa y la abrumadora superioridad en hombres, barcos y artillería propiciarían una toma relámpago de la ciudad; sin embargo, tras más de setenta días de asedio, las guarniciones españolas que se mantenían en pie defendiendo las diferentes fortificaciones estaban exhaustas, pero resistían. Especialmente duro fue el castigo en el fuerte San Felipe, que los ingleses, oleada tras oleada, intentaron tomar al asalto, dejándose en el estéril empeño un estremecedor número de bajas. Allí De Lezo sufrió una dolorosa herida en el vientre que, no obstante, no le impidió seguir mandando a sus tropas, cuyo número de bajas, aun siendo

(33) *Ibidem*.



Anverso y reverso de la medalla conmemorativa de la victoria en Cartagena de Indias que, prematuramente, ordenó acuñar la metrópoli británica.

menor que el del enemigo, también había sido considerable. Ante la tenaz resistencia española, la intensidad de los ataques ingleses fue remitiendo, hasta quedar reducidos a algunos disparos esporádicos de cañón. La fuerza asaltante había perdido hombres y navíos en una proporción mucho mayor de lo que había previsto Vernon, quien a bordo de su buque insignia, el HMS *Princess Caroline*, veía cómo la desmoralización cundía entre sus tropas. Para colmo, las altas temperaturas tropicales habían contaminado el agua a bordo, elemento indispensable para las tripulaciones, lo que causaba continuas bajas añadidas entre los soldados. Forzado por tal estado de cosas, comisionó a dos oficiales para que, con bandera blanca, se acercasen al San Felipe y solicitaran una entrevista con el almirante Lezo en demanda de agua potable, de la que había abundancia en Cartagena. El almirante español les prometió barricas de agua limpia, siempre y cuando la flota inglesa levase anclas. Los comisionados cargaron el precioso líquido en barcazas, y los maltrechos restos de la flota asaltante se perdieron en el horizonte rumbo a Jamaica, para reponer fuerzas y lamer sus heridas antes de regresar a Europa.

La Royal Navy y los historiadores británicos han corrido un tupido velo sobre la gran derrota que sufrió la marina de Su Majestad Británica en 1741 en Cartagena de Indias. Inglaterra había preparado una enorme flota de 186 buques, con 23.000 hombres y 3.000 piezas de artillería a bordo, en la que ha sido considerada la mayor fuerza atacante en la historia de América, tan abrumadora que no es de extrañar que Vernon, teniendo por segura la victoria, enviase prematuramente a Inglaterra un navío para anunciar la conquista de la ciudad, y que la metrópoli acuñase monedas conmemorativas con la efigie de un Blas de Lezo arrodillado. Pero se estrelló contra una imprevista y feroz resistencia, magistralmente dirigida por un marino cuyas cicatrices y mutilaciones eran un manifiesto de su férreo coraje.

El ataque y asedio a Cartagena, con ser de los más importantes en la historia militar de la América colonial, no fue sin embargo el único. Casi todos los dominios españoles en el Caribe y el continente fueron escenario de batallas reseñables, por ejemplo, la de San Juan de Ulúa (Veracruz). Así pues, merced a estos ciclos sucesivos de construcción y reconstrucción, las fortificaciones americanas llegaron a alcanzar gran perfección y solidez, como evidencia el estado actual de las murallas, castillos y defensas de Cartagena, que son de admirar por el viajero que actualmente visita esta ciudad, especialmente si es español. En el puerto de El Callao ocurre otro tanto. Allí, el fuerte de nombre Real Felipe, que tardó cuarenta años en terminarse, resultó tan inexpugnable que cuando los propios españoles, después de proclamada la independencia en el Perú, intentaron recuperar El Callao, fueron incapaces de tomarlo. Pero esta referencia la veremos más adelante, en otro epígrafe.

Las fortificaciones en la costa del Pacífico. Lima y El Callao

La importancia de Lima como cabeza administrativa del virreinato del Perú —y más particularmente de su puerto, El Callao— se hizo pronto patente. Su amplia bahía la convirtió en centro distribuidor de las mercancías que llegaban de la metrópoli o partían hacia ella, y brindaba un seguro fondeadero a las flotas. Desde El Callao se establecieron comunicaciones marítimas con los puertos cercanos de Guayaquil, hacia el norte, y Valdivia, hacia el sur (34). Mantener la seguridad de la costa durante los cincuenta primeros años de la dominación española no fue un problema serio, pero a partir de 1579 el corsario inglés Drake, después de rodear el sur del continente por el cabo de Hornos, fondeó sus navíos en la misma rada de El Callao. La proximidad del corsario inglés obligó a iniciar la fortificación de Lima, amurallándola y dotándola de una ciudadela. Pero en este proceso se privilegió al puerto, El Callao, al que se amuralló con una primera fortificación que intentaba contrarrestar las facilidades que ofrecía su amplia bahía. A principios del siglo XVII, el ataque de Spilbergen hizo necesario reforzar la protección con trincheras y barricadas, para cortar el paso a los piratas una vez que hubieran conseguido desembarcar. Los ataques constantes, con un despliegue creciente de navíos —como el llevado a cabo por el holandés L'Hermite, quien mantuvo un largo asedio con el fin de apoderarse de las grandes remesas de plata que se enviaban desde Potosí—, impulsaron la construcción de cinco fuertes, dotados de 10 estratégicos baluartes que se construyeron en 1640 bajo la autoridad del virrey, el marqués de Mancera.

La fuerza del mar en esta costa del Pacífico es considerable. Ello hizo que un temporal destruyese gran parte la muralla del puerto, para cuya refortificación se acometió en 1747 la construcción de un fuerte pentagonal. La obra se prolon-

(34) GÓNGORA, M.: *Los grupos de conquistadores en Tierra Firme (1509-1530)*. Santiago de Chile, 1962.

gó durante cuarenta años, tiempo más que suficiente para que la muralla adquiriese una altura y grosor que la hacían inexpugnable. El fuerte Real Felipe cambió de denominación durante el primer período de la independencia del Perú, pero más tarde volvió a ser conocido por su nombre original. Hoy día, al igual que sucede con la mayoría de los fuertes de la época colonial, mantiene en perfecto estado sus murallas y torreones, entre los que sobresalen los llamados «de la Reina» y «del Rey». El Real Felipe, finalizada su construcción, demostró ser inexpugnable y protegió eficazmente la ciudad amurallada de Lima (35), que se comunicaba por vía marítima con los puertos meridionales de Valdivia y Valparaíso, en Chile, que también se fortificaron y fueron adquiriendo mayor importancia a medida que la flota española se dirigía con creciente asiduidad a la metrópoli por la ruta del cabo de Hornos. La ciudad de Buenos Aires, que debe su nombre a la Virgen del Buen Aire, fue fundada en 1535, lo que, junto al dominio del estuario del Plata, hizo que la importancia del comercio español se afianzase por toda la costa del Pacífico. Entre estos nuevos enclaves también cabe destacar Colonia de Sacramento, en el interior del Río de la Plata.

La constante amenaza de la marina militar inglesa, que desde el siglo XVI había buscado penetrar en los dominios españoles de América, puso de manifiesto la imposibilidad de defender un territorio tan inmenso como el abarcado por los virreinos americanos. A esta amenaza se sumó la de las armadas francesa y holandesa que, intentando disputar a Inglaterra el dominio del mar, buscaban igualmente penetrar en los nuevos territorios descubiertos. Las armadas de la Monarquía no podían defender todas las posiciones que requerían su presencia, y carecían de navíos bastantes para dar escolta a la totalidad de los barcos de carga, que iban y venían transportando la plata de Potosí, el cobre de Chile y gran variedad de especias muy valoradas en la metrópoli. Algunos buques de guerra se construyeron en el puerto de Guayaquil, donde era fácil aprovisionarse de madera de gran calidad. Pero el hierro para las anclas, cadenas y piezas de artillería debía ser enviado desde España, y la construcción de estos barcos, por lo demás, ayudó en escasa medida a las flotas, que frecuentemente se vieron impelidas a requisar buques de comerciantes particulares cuando la amenaza de un ataque de piratas, corsarios, bucaneros, o de navíos de las armadas inglesa, francesa u holandesa, mostraba la insuficiencia de los barcos de guerra, por pertrechados que estuviesen.

La conquista y colonización española hacia el hemisferio norte

Tanto en las numerosas islas que jalonan el mar Caribe como en los territorios de Centroamérica, así como en el hemisferio sur y en el hemisferio norte, correspondió a España y solo a España la grandeza del descubrimiento,

(35) ESPINOZA SORIANO, Waldemar: *La civilización inca. Economía, sociedad y estado en el umbral de la conquista hispana*. Istmo, Lima, 1990.

conquista y colonización (36). Se habla y se dice que los escandinavos, en el año 1000, acamparon en este Nuevo Mundo, pero no hicieron nada más que acampar, ya que no construyeron pueblos ni fundaron ciudades, no se arraigaron en el territorio y nada añadieron a los conocimientos que tenía el mundo de la época y de siglos posteriores. Por ello no pueden considerarse ni siquiera exploradores, ni del norte y menos aún del sur, de este vasto continente.

Al descubrimiento —que indudablemente se debió a la tenacidad de Colón, aunque este poco pudo contribuir a la subsiguiente tarea colonizadora— siguieron la exploración y colonización, empresas que constituyen una de las hazañas más monumentales de la historia y de la que los españoles fueron protagonistas, si bien los historiadores, hasta la fecha, les han hecho escasa justicia. Resultaba lógico suponer que la magnitud de este descubrimiento conmoviera a todas las naciones civilizadas de Europa, y como no podía menos de ocurrir todas ellas se lanzaron, menos de un siglo después, a sacar provecho de la obra de los españoles. Este hecho del «Descubrimiento» tuvo lugar un siglo antes de que los anglosajones desembarcaran en las costas de América del Norte. Lo cierto es que, durante ese siglo, los exploradores españoles, a bordo de barcos también españoles, llegaron a las costas de México y la Florida, y a las de Panamá, el Perú, Chile y Argentina.

El valor de los conquistadores españoles se evidencia al considerar la hazaña de Pizarro en el continente sur, o la de Hernán Cortés, que conquistó y colonizó un territorio semivirgen diez veces más extenso que España. Por América del Norte, Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, como quien dice a pie desnudo, había explorado con un puñado de hombres una vastedad de territorio que abarcaba desde la Florida hasta el golfo de California. Balboa, intrépido y temerario como todos los exploradores españoles, atravesando terrenos agrestes y pantanosos descubriría del istmo de Panamá y el océano Pacífico (37). Muchos años después llegarían a estos dominios españoles los corsarios y piratas Drake, Hawkings y Morgan, que arrasaban ciudades y puertos que a la Armada española le sería imposible defender por la enorme extensión de costa.

Inglaterra, durante la primera parte del siglo XVI, estaba desmoralizada y falta de recursos como consecuencia de la Guerra de las Dos Rosas, que enfrentó a las casas de Lancaster y York, y desgarrada por las diferencias religiosas. Superada esta crisis, una vez que se percató de la importancia de los descubrimientos españoles en las que se llamaron entonces Indias Occidentales o Nuevo Mundo, no tardó en organizar expediciones que llegaron a la costa este de Norteamérica. Los terrenos que conquistaron, si bien eran salvajes y había tribus indígenas ocupándolos, eran comarcas fértiles y llanuras con abundante agua y caudalosos ríos. Pero Jamestown, considerada la primera población o asentamiento inglés en el norte, no se fundó hasta 1607, más de un siglo después de

(36) VARELA, Consuelo (ed.): *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos*; GIL, Juan (ed.): *Cristóbal Colón. Nuevas cartas*. Alianza Editorial (Alianza Universidad), 1992.

(37) ELLIOTT, J.H.: «La conquista española y las colonias de América», en BETHELL, L. (dir.): *op. cit.*

que los españoles arribaran a las costas del golfo de México. Nunca construyeron los ingleses ciudades, puertos fortificados, catedrales, universidades, monasterios, hospederías ni sedes de gobiernos locales como hicieron los españoles.

México, la Florida y California

Fue la audacia y valentía de los soldados españoles lo que abrió el camino hacia lejanas tierras interiores del territorio de Norteamérica. Fueron españoles los primeros que llegaron al gran golfo de California y fundaron en él (38). Igualmente descubrieron los ríos más caudalosos y advirtieron antes que nadie la existencia de una América del Sur y otra del Norte, y todo ello gracias al anhelo de grupos reducidos al mando de un teniente o de un capitán, en un esfuerzo titánico y en algunos casos sobrehumano. Exploradores españoles fueron los que se internaron por terribles desiertos, como el de Arizona o el de Atacama en Chile. Durante tres siglos lucharon los españoles con diferentes poblaciones indígenas, con las que acabaron mezclándose, dando origen así a los criollos, que acabarían administrando los antiguos dominios españoles tras la independencia. Por el contrario, los ingleses eliminaron a las poblaciones indígenas de Norteamérica. Los apaches, los siux, los comanches, los cheroquis y otras tribus fueron exterminadas por los ingleses y sus descendientes anglosajones, en una lucha desigual que no duró muchos años.

España, a diferencia de Inglaterra, no se limitó a conquistar América, sino que enseguida se entregó a colonizarla y a realizar en ella una inimitable labor civilizadora. Pronto se construyeron las primeras ciudades, casi todas ellas con nombre español —como San Agustín, en la Florida—, al igual que las primeras iglesias, escuelas y universidades (39). España abrió en América las primeras imprentas, y los primeros libros salidos de ellas se imprimieron en castellano. En el modelo inglés de colonización no hallaremos nada parecido a la garantista legislación española en relación con los indios. Ya en 1524 los misioneros empiezan a abrir escuelas para la enseñanza del castellano y de la religión católica. Dentro de este esfuerzo evangelizador, se llegaron a imprimir publicaciones catequéticas en diferentes dialectos indios, como la Biblia en algonquino de John Eliot.

En cuanto a la conquista de lo que se llamó virreinato de Nueva España, es decir, los territorios de México, Arizona, Nuevo México y California, fue iniciada por Hernán Cortés, quien consiguió, después de quemar sus naves, adentrarse hacia Tenochtitlán, corazón del imperio azteca, y derrotar tras varios enfrentamientos al emperador Moctezuma. El propio Cortés no tuvo inconveniente en tomar como mujer a una bella india, Malinalli Tenépatl, *la Malinche*, que le sirvió de intérprete y que permaneció a su lado hasta el final.

(38) *Ibidem*.

(39) WHITAKER, A.P.: *Los Estados Unidos en la independencia de América Latina*. Edit. Baltimore, 1991.

El extenso territorio colonizado por Hernán Cortés permitió a España hacer un importante acopio de oro, piedras preciosas, minerales y especias que pronto despertaron la codicia de los piratas y bucaneros de la época y, a no mucho tardar, de las marinas inglesa y francesa, que intentaron por todos los medios introducirse en los dominios españoles. Pronto se advirtió la necesidad de erigir una red de fortificaciones como la de las principales islas del Caribe. Para la zona se ideó un sistema de fuertes con murallas y torres vigía. Veracruz, en la costa mejicana del Caribe, y Acapulco, en el Pacífico, son los puertos fortificados más reseñables de la zona.

La penetración de España en lo que hoy se conoce como el sur de Estados Unidos se inició con Juan Ponce de León, primer gobernador de Puerto Rico, quien en 1513 puso el nombre de la Florida a un territorio del que se desconocía si era una isla o la península de un extenso continente —la imposición de este topónimo obedeció a que el descubrimiento coincidió con el domingo de Pascua Florida de aquel año—. Además de este descubrimiento, la principal contribución de Ponce de León fue encontrar la corriente del Golfo, la cual, al impulsar los barcos con más fuerza que el viento, contribuyó a cambiar los derroteros de la flotas de galeones. Aquí los españoles fundaron San Agustín, la primera ciudad de Norteamérica, que tendría gran trascendencia en el nacimiento y constitución de Estados Unidos. La colonización española continuó a ambos lados del río Misisipí con fortificaciones en la bahía de Pensacola, al este, y al oeste, atravesando Tejas, continuó hacia Nuevo México, Arizona y toda California, territorios todos ellos donde se fundaron importantes ciudades. En este inmenso espacio se instauró un sistema defensivo de misiones-fortalezas que, debido a la extensión territorial y al frecuente ataque de tribus indígenas, no resultó muy eficaz.

Veracruz y Acapulco

Fundadas por Hernán Cortés en 1519, se integraron enseguida, con Portobello y Panamá, en el sistema de flotas de galeones (40). Veracruz era un puerto natural que, aunque carecía de buenas condiciones de atraque y desembarque, estaba perfectamente resguardado de sorpresivos ataques enemigos. Desde la ciudad de México se remitían allí gran cantidad de mercancías con destino final a España. En el siglo XVIII, al ir consolidando su importancia en la costa del Caribe, se constituyó el Consulado de Veracruz, que promovió importantes mejoras de las instalaciones portuarias y de las comunicaciones con México. A finales del siglo XVII se construyó el importante fuerte de San Juan de Ulúa, de un acusado sabor hispánico, que aseguró las defensas de la ciudad.

Acapulco comenzó a ser considerado un enclave de interés a partir de 1577, en que se establecieron rutas marítimas hacia los puertos españoles de

(40) SAUER, Carlo: *Descubrimiento y dominación española del Caribe*. FCE, México, 1984.

Panamá y El Callao. En pocos años adquirió mayor importancia al consolidarse un rumbo de larga distancia entre el virreinato de Nueva España y Filipinas. El primer tramo comercial en esta ruta lo realizaban los barcos españoles entre Acapulco y Manila. Y, desde este archipiélago hacia el norte, un segundo tramo permitió el comercio de productos asiáticos hacia el continente europeo y España. Acapulco pasó a ser, en las últimas décadas del siglo XVIII, la puerta exclusiva de entrada de los productos asiáticos en América. Al igual que en el caso de Veracruz, el puerto de Acapulco fue prácticamente monopolizado por el comercio de la ciudad de México. Los trabajos de fortificación se ejecutaron con cierta lentitud y no alcanzarían la importancia de fortalezas como San Juan de Ulúa. Finalmente, para dar más seguridad a la ciudad y al puerto, se construyó en la bahía el castillo de San Diego. Ya bien entrado el siglo XVIII, se implantó un nuevo sistema de protección, con la creación de lo que se llamó la marina de guerra en la costa del Pacífico español, cuya principal base de operaciones se fijó en el enclave de San Blas.

Las reformas de la Armada española en el siglo XVIII

A comienzos de este siglo, España cambia de dinastía reinante, al morir sin descendencia Carlos II, último de los Austrias españoles, lo que inauguraré el reinado de la dinastía borbónica con Felipe V de España. El nuevo monarca español era hijo del delfín de Francia y nieto de Luis XIV, quien lo impuso como rey de España frente a las pretensiones de los Habsburgo, que aspiraban a sentar al infante Carlos en el trono español. La disputa interdinástica dará pie a la Guerra de Sucesión, que adquirirá una dimensión europea y en la que los ingleses se alinearán con el pretendiente austriaco, enfrentándose así a Francia. Del conflicto nos interesa destacar que una flota inglesa mandada por el almirante Rook, sin previa declaración de guerra, intentó asaltar algunas ciudades importantes de la costa mediterránea. El fracaso de la tentativa provocó que se dirigiese más al sur y, al contemplar lo magro de la guarnición que defendía la plaza y castillo de Gibraltar, se apoderase en 1704 fácilmente del puerto, la ciudad, el castillo y el peñón, a los que mantuvo en su poder pese a los intentos de reconquista de las tropas enviadas por Felipe V, quien finalmente accedió, por el tratado de Utrecht, a ceder dicha plaza a la corona británica. En virtud de este tratado se concedieron a Inglaterra otros enclaves, como Menorca, y se le reconocieron ciertos privilegios para el comercio con los territorios españoles de ultramar, como el «asiento de negros» y el «navío de permiso». Los tratados de Madrid, Utrecht y Rastadt, firmados los tres el mismo año, consuman la primera cesión importante de soberanía por parte de la corona de España.

Pese a estos graves errores de Felipe V, a partir de 1720 se inicia una profunda reforma de la Armada (41). Uno de sus artífices fue José Patiño, de ascen-

(41) GARCÍA BALLESTER, Luis (coord.): *La ciencia y la técnica de la Corona de Castilla*, 4 vols. Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, Valladolid, 2002, vol. II.

dencia gallega, gran técnico naval durante cuyo ministerio como superintendente general de Marina se fundaron los astilleros de Cádiz y Ferrol. Tras el nombramiento del marqués de la Ensenada como secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias de Fernando VI, un marino ilustrado, Jorge Juan, se encargó de profundizar en el conocimiento de la construcción naval, estudiando en Inglaterra los métodos que utilizaba la Royal Navy, que mejoró con creces. Aparte de reformar la construcción naval, Jorge Juan fundó en España importantes arsenales que permitían la fabricación de cañones, proyectiles y toda clase de herrajes y aparejos para poder armar los navíos, realizó una expedición para medir el arco de meridiano e impulsó los estudios de astronomía con la fundación del Real Observatorio de la Armada de San Fernando (Cádiz). No debe olvidarse tampoco su labor académica como director de centros de enseñanza dependientes de la Armada y autor de numerosas obras que contribuyeron a la profunda reforma verificada en el siglo XVIII en la enseñanza naval.

Nada de lo que se hizo fue suficientemente valorado, y a partir de los reinados de Carlos IV y de su hijo Fernando VII España inicia el mayor proceso de decadencia de su historia, que se trasladó a los virreinos de América. Y así, el mayor imperio que conoció el mundo de la época se desmembró y hundió en pocos años, y de nada valió el esfuerzo y valentía de los militares y marinos españoles que allí quedaron.

No olvidemos nuestra Historia, unida estrechamente al mar, y honremos la epopeya de la conquista, colonización y civilización de la América hispana —;nunca «latina»!—, y, sobre todo, a los españoles que la forjaron.

ANEXO

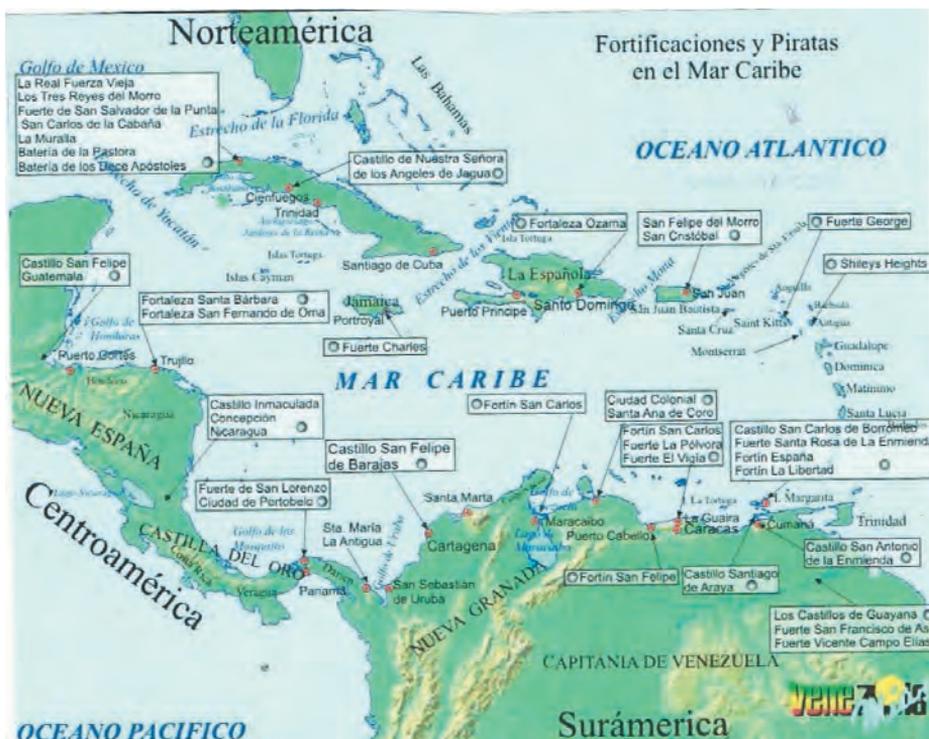
Principales fortificaciones españolas en Hispanoamérica

Son numerosas las plazas fuertes y fortificaciones americanas recogidas en la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco. Por citar algunas de las más notables, destacaremos Cartagena de Indias, La Habana, San Juan de Puerto Rico, Portobelo y Campeche (42).

Estructura defensiva de Nueva España

Sistema defensivo de Veracruz: fuertes de Villa Rica y San Juan de Ulúa; fuerte de San Carlos de Perote; baluarte de Santiago, integrado en de la ciudad fortificada; baterías de Mocambo, Antón Lizardo y Santa Teresa; atalayas de Plan del Río, Medellín y Paso del Macho; fortín de Orizaba.

(42) *Actas del seminario «Puertos y fortificaciones en América y Filipinas»*. CEHOPU, Madrid, 1985.



Sistema defensivo de Campeche: ciudad fortificada de San Francisco; baterías costeras de San Miguel, San Luis, San José, San Matías, San Antonio y Sisal; almacén de pólvora en el litoral.

Sistema defensivo de Bacalar, en el estado de Quintana Roo: fuerte de San Felipe de Bacalar; sistema defensivo de ribera en la frontera con Belice; tres baterías.

Fortificaciones abaluartadas: San Diego, en Acapulco; San Carlos de Perote; Loreto y Guadalupe, en Puebla.

Estructura defensiva de Nueva Granada

Sistema defensivo colombiano: plaza fortificada de Cartagena de Indias, con el baluarte de San Ignacio, la fortaleza de San Felipe de Barajas y el fuerte de San Fernando de Bocachica.

Sistema defensivo venezolano: fuertes de Santiago de Araya y San Antonio de la Eminencia, en Cumaná; de San Carlos de la Barra, en Maracaibo; de San Felipe, en Puerto Cabello.

Sistema defensivo de América Central: además de Portobelo, fuerte de San Fernando, en Omoa, Honduras; fuerte de San Juan, en Guatemala.

Sistema defensivo de Cuba: 1) en La Habana, castillos de la Real Fuerza, los Tres Reyes del Morro y el Príncipe; plaza fortificada; fuerte de San Salvador de la Punta; fuerte núm. 1 (La Habana del Este); fortaleza de San Carlos de la Cabaña; polvorín de San Antonio; hornabeque de San Diego. 2) en Santiago, fortaleza de Santiago del Morro.

Sistema defensivo de Santo Domingo: ciudadela y fortaleza de Santo Domingo; fuertes de Santa Bárbara, San José y la Concepción; Puertas de la Misericordia y del Conde, encuadradas en el baluarte del Conde.

Sistema defensivo de Puerto Rico: plaza fuerte de San Juan; fuerte de San Felipe del Morro; fuerte del Pastelillo; puertas, murallas.

Sistema defensivo de Florida y Baja Florida: fuerte de San Marcos, en San Agustín, y sistema defensivo de la Florida del Este (hoy Luisiana), en la ribera del Misisipí (seis fortificaciones).

Sistema defensivo de Chile: fortaleza de San Luis; fuertes de San José de Alcudia, Reina Luisa, Amargos, Niebla, Corral, Mancera, San Francisco de Baides; torreón de los Canelos, torreón de Picarte; Camino Real de Valdivia; fuerte de Chacao; fuerte de Imperial.

Sistema defensivo del Río de la Plata

En Argentina: San Felipe; cimientos de la Casa Rosada, en Buenos Aires; *en Uruguay:* fuerte de San Felipe y la puerta de Plaza Fuerte, en Montevideo.

Fuentes

Los caps. v y vi de *Cartografía marítima hispana*, de M.^a Luisa Martín-Merás (Lunweg Editores, Madrid, 1997), obra integrada en la colección Ciencia y Mar, dirigida por Dolores Higuera Rodríguez, están referidos a la escuela sevillana de cartografía y a la cartografía náutica española de la Marina ilustrada, respectivamente, y sus notas y referencias consiguan numerosa documentación custodiada en el Museo Naval de Madrid y en el Archivo General de Marina.

Las actas del seminario «Puertos y fortificaciones en América y Filipinas» (CEHOPU, Madrid, 1985) recogen una detallada descripción, con gráficos, planos y fotografías, de las fortificaciones que se describen en el epígrafe noveno de este ensayo, la mayoría de ellas visitadas presencialmente por el autor.

Se hacen referencias igualmente al *Catálogo general* de la cartoteca del Servicio Histórico Militar, que en sus dos volúmenes recoge los diarios de las fortalezas, los cuales dejan constancia de los frecuentes asedios.

En *Los Estados y las relaciones internacionales* (Visión, 2008), obra de consulta del autor de este ensayo, se comentan textos íntegros de numerosos tratados como el de Utrecht y se precisan referencias citando el artículo en que España reconoce a Inglaterra el «derecho de asiento de negros».

La edición facsimilar del año 2004 del diario de Colón, por su veracidad y precisión, se ha consultado en numerosas ocasiones a propósito de las islas descubiertas en el mar Caribe.

La cronología y mapas del siglo xv al xviii recogidos en el *Atlas histórico mundial* de Larousse (2007), dirigido por Georges Duby, han sido consultados a menudo.

Bibliografía adicional

- ASSADOURIAN, C. SEMPAT: «La despoblación indígena en Perú y Nueva España durante el siglo XVI y la formación de la economía colonial», en *Revista Histórica Mexicana*, vol. 3, 1989.
- BARNADAS, J.M.: «La Iglesia católica en la Hispanoamérica colonial», en el vol. II de BETHELL, Leslie (dir.): *Historia de América Latina*, 16 vols. Crítica, Barcelona, 1990.
- BAUDOT, G.: *La vida cotidiana en la América española en tiempos de Felipe II. Siglo XVI*. México, 1983.
- BEUCHOT, M.: *La querrela de la conquista. Una polémica del siglo XVI*. Siglo XXI, Madrid, 1992.
- CONRAD, GEOFFREY W., y DEMAREST, Arthur A.: *Religión e Imperio*. Alianza Editorial (Alianza América), Madrid, 1988.
- FRIEDE, Juan: *Los Welser en la conquista de Venezuela*. Caracas-Madrid, 1961.
- GUTIÉRREZ ESCUDERO, A.: *Historia de Iberoamérica. Historia Moderna. Tomo II: La primitiva organización indiana (1491-1550)*. Madrid, 1990.
- LOCKHART, J.: *El mundo hispanoperuano, 1532-1560*. FCE, México, 1979.
- , y SCHWARTZ, Stuart B.: *América Latina en la Edad Moderna. Una historia de la América española y el Brasil coloniales*. Akal, Madrid, 1992.
- MILLER, Paul G.: *La vida de sir Francis Drake*. London University, 2002.
- MORSE, Richard: «El desarrollo urbano de la Hispanoamérica colonial», en BETHELL, L. (dir.): *op. cit.*, vol. III.
- MOYA PONS, F.: *Después de Colón. Trabajo, sociedad y política en la economía del oro*. Alianza, Madrid, 1987.
- OLAECHEA, J.B.: *El mestizaje como gesta*. Mapfre, Madrid, 1992.
- PARRY, J.H.: *La época de los descubrimientos geográficos, 1450-1620*. Madrid, 1976.
- PEREÑA, L. (dir.), y otros: *La ética en la conquista de América*. Madrid, 1984.
- PÉREZ PRENDES, J.M.: *La monarquía indiana y el estado de derecho*, vol. III de la colección La Corona y los Pueblos Americanos. Valencia, 1989.
- PIQUERAS CÉSPEDES, R.: *Entre el hambre y El Dorado: mito y contacto alimentario en las huertes del XVI*. Diputación Provincial de Sevilla, 1997.
- POWELL, Philip W.: *La guerra chichimeca (1550-1600)*. FCE, México, 1994.
- PUENTE BRUNKE, J.: *Encomienda y encomenderos en el Perú*. Sevilla, 1992.
- RUMÉU DE ARMAS, A.: *Nueva luz sobre las capitulaciones de Santa Fe de 1492*. CSIC, Madrid, 1985.
- SALAS, A.M.: *Las armas de la conquista*. Ed. Plus Ultra, Buenos Aires, 1986.
- VILLALOBOS, S.: *Para una meditación de la conquista*, 1977.
- WACHTEL, N.: *Los vencidos. Los indios del Perú frente a la conquista española (1530-1570)*. Alianza Editorial (Alianza Universidad), Madrid, 1976.
- : «Los indios y la conquista española», en BETHELL, L. (dir.): *op. cit.*
- ZAVALA, Silvio: *Las instituciones jurídicas en la conquista de América*. Madrid 1971.

LA PROMOCIÓN DE 1918 DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

Antonio de la VEGA BLASCO
Capitán de Navío (R)

Una promoción singular

LA promoción de 1918 del Cuerpo de Maquinistas de la Armada reúne un muestrario de todos los avatares profesionales posibles que podían sobrevenirle a uno de sus miembros tras la guerra civil. Por esa razón, y por considerar que en ella ya se cumplían plenamente los requisitos de la nueva organización corporativa establecidos en el real decreto de 14 de marzo de 1915, promulgado siendo ministro de Marina Augusto Miranda y Godoy, la hemos elegido para el presente estudio. Hasta aquella fecha, el Cuerpo se había regido por el real decreto de 27 de noviembre de 1890, pero la evolución del material y las consecuencias de la guerra de 1898 impusieron una reorganización sobre la base de nuevos principios. Tal reorganización reconocía la importancia de las misiones desempeñadas por los maquinistas, cuya formación y perspectivas profesionales —en cuanto a empleos y equiparaciones militares— se mejoraban, si bien habría que esperar a 1929 para que el Cuerpo fuese declarado de naturaleza militar.

Respecto a los empleos, en el peldaño más bajo encontramos al aprendiz, y en el inmediatamente superior, al tercer maquinista. La escala de categorías se coronaba con el empleo de maquinista mayor, equiparado a contraмаestre mayor de 1.^a clase, y en el empleo de primer maquinista se ofrecía la posibilidad de pasar a la Primera Sección.

Debemos destacar la gran influencia del ministro Miranda en el devenir de la Armada. La Ley Miranda, de 17 de febrero de 1915, relativa fundamentalmente a construcciones navales, contenía no obstante un artículo adicional que, en lo que aquí nos concierne, establecía: «Se le autoriza asimismo [al ministro] para reorganizar el servicio de los submarinos con oficiales del Cuerpo General de la Armada y para reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y de los Contraмаestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y su plantilla a las necesidades del nuevo material». Que el ministro asumió la cartera de Marina con un programa de reformas bien perfilado lo demuestra el hecho de que, ya el 14 de marzo, había reorganizado la Segunda Sección del Cuerpo de Maquinistas. No en vano entre 1892 y 1895 había sido

profesor de la academia del Cuerpo y, en su Proyecto de Bases sobre Enseñanza Naval, de 1911, expuesto su filosofía sobre los saberes que debían reunir los oficiales del Cuerpo General.

Se puede asegurar que las reorganizaciones de los cuerpos subalternos fue fundamental para la Armada (1) y si, a pesar del prestigio y sabiduría del ministro, durante su mandato no se pudo reorganizar la Primera Sección del cuerpo (la de los oficiales), fue por la resistencia del Cuerpo General, resistencia que en último término vencería Pidal, durante los cuatro meses de su ministerio, con el real decreto de 10 de abril de 1918 (2).

Para llegar a conocer las vicisitudes que les esperaban a los hombres que deseaban ingresar en el cuerpo a partir de 1915, lo mejor es que leamos de los artículos concretos del reglamento citado:

«Art. 5.º El ingreso en la Sección 2.ª se hará como Aprendiz maquinista, por oposición. Para tomar parte en ella se necesita: ser soltero, de buena conducta, mayor de 16 años y menor de 22, ser de complejión sana y robusta y poseer certificado de haber trabajado con aprovechamiento dos años, cuando menos, en talleres de construcción o carena de máquinas del Estado o particulares acreditados, reservándose el ministro de Marina la facultad de designar los talleres particulares que puedan expedir dichos certificados.

»Los exámenes comprenderán: Escritura al dictado, Aritmética práctica, Geometría, Elementos de Física, principios de dibujo lineal, idea del funcionamiento de las máquinas, trabajos de forja, calderería de cobre, fundición, ajuste y torno y manejo de los aparatos y herramientas mecánicas que se encuentran ordinariamente en los talleres de construcciones metálicas.

»Art. 6.º Los admitidos embarcarán durante un año en los buques de la Escuadra, en los cuales recibirán instrucción militar con conocimiento de las Ordenanzas y reglamentos y enseñanza práctica de máquinas, haciendo el servicio en ellas, en las calderas y en las embarcaciones con motor mecánico como auxiliares de los Maquinistas. Aquellos cuyas aptitudes, conducta y cualidades morales no sean satisfactorias, a juicio del comandante serán propuestos a la Superioridad para su despido, quedando sujetos al servicio militar o de la Armada con arreglo a las leyes vigentes.

»Usarán el uniforme de los actuales aprendices maquinistas.

»Los calificados “Aptos para la profesión” pasarán a la Escuela de Maquinistas.

»Art. 7.º En la Escuela harán en dos cursos, de un año de duración cada uno, con exámenes de aprobación intermedios, estudios de Álgebra y Trigonometría elemental, problemas de Geometría aplicados a las prácticas de taller, Geometría descriptiva, Física general, Mecánica, Electricidad, Metalurgia, teoría y manejo de máquinas de todas clases, elementos de Química, especialmente los necesarios para el conocimiento de los materiales empleados en las

(1) Para conocer al personaje es de lectura obligada la extraordinaria investigación contenida en VISCASILLAS ANTÓN, J., y ANCA ALAMILLO, A.: *El almirante don Augusto Miranda Godoy*. Armesto & Asociados, 2012, epígrafes 4.1.3 y 5.4.

(2) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F.: *Vicisitudes de una política naval*. San Martín, 1978, p. 322.

LA PROMOCIÓN DE 1918 DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

máquinas y para el reconocimiento y pruebas de combustible y materias lubricadoras, conocimiento de la estructura interior de los buques, manera de llevar los cuadernos de máquinas y demás documentación del cargo de Maquinista, prácticas de taller, higiene de los Maquinistas e instrucción militar. Los alumnos que no obtuvieron nota de aprobación en un examen intermedio, seguirán sus estudios hasta terminar el curso; si perdieren este lo repetirán por una sola vez, y si volviesen a perderlo, serán despedidos, quedando sujetos al servicio militar o de la Armada con arreglo a las leyes vigentes.

»Terminados los estudios en la Escuela, ascenderán a terceros Maquinistas por el orden de antigüedad de su calificación en un examen final de conjunto y de carácter teórico práctico. En este examen los alumnos ejecutarán trabajos de taller y manejarán ante el Tribunal las máquinas y aparatos de que disponga la Escuela, contestando a las preguntas, observaciones y supuestos de averías que aquel les proponga. El Tribunal, en vista del resultado de este examen y de las notas obtenidas en los dos cursos, determinará las calificaciones definitivas y el orden de antigüedad.

(...)

»Art. 8.º Todos los trabajos de la Escuela tendrán carácter predominantemente práctico. Con este objeto, la Escuela dispondrá de un taller (...) pondrán a disposición del Director los buques y el material moderno de que se disponga y que designará el Gobierno para que los alumnos adquieran en su manejo una pericia y destreza completas, sin las cuales no deberá concederse a ningún alumno el título de Maquinista por grande que sea su aprovechamiento en los estudios teóricos».

Quedan patentes las dificultades a superar por los hombres que deseaban ser terceros maquinistas: haber trabajado dos años en instalaciones industriales, aprobar una oposición, pasar un año embarcados —sujetos a informes vinculantes sobre su aptitud—, ingresar y pasar dos años en la Escuela de Maquinistas, para seguir dos cursos con exámenes parciales y, como colofón, superar un examen final que daba, por fin, acceso al empleo y al orden de escalafonamiento. Desde luego, esta trayectoria inicial era mucho más difícil que en otros cuerpos subalternos.

Las perspectivas de carreras, empleos, sueldos, gratificaciones y plantillas era la siguiente:

<i>Empleos</i>	<i>Sueldo anual (en ptas.)</i>	<i>Indemnización de embarco (en ptas.)</i>	<i>Gratificación de cargo (en ptas.)</i>	<i>Plantilla aprobada (núm.)</i>	<i>Plantilla anterior (núm.)</i>	<i>Edades de retiro (núm.)</i>
Maquinista Mayor	4.200	1.728	528	25	80	62
Primer Maquinista	3.000	1.404	504	133	94	56

Segundo Maquinista	2.200	1.080	480	280	169	54
Tercer Maquinista	1.800	900	480	366		50
Aprendiz Maquinista	900					

El incremento de la plantilla era notorio, aunque el propio real decreto puntualizaba que este incremento no se haría efectivo hasta que se incorporasen nuevos buques a la Armada. En cuanto a la Primera Sección del cuerpo, si bien en aquellos momentos se desconocía la evolución de su plantilla, se preveía que también aumentaría, como efectivamente sucedió en 1918, cuando de 64 maquinistas pasó a ochenta y cuatro, incluyendo dos nuevos empleos equiparados: maquinista jefe de primera —equiparado a capitán de fragata— y maquinista inspector —equiparado a capitán de navío.

Obtener un ascenso también era dificultoso, pero lo cierto es que los más preparados veían mejoradas sus posibilidades de mejorar profesionalmente. En este sentido, así se regulaba el ascenso de tercer maquinista a segundo, y de este a primero: «Serán un tercio por antigüedad sin defectos y los dos restantes por oposición entre los que hayan cumplido las condiciones de tiempo de embarco y navegación», fijados en dos años de embarco en buque armado, en tercera situación. Los programas de oposición se fijarían con anticipación suficiente antes de cada convocatoria. Las vacantes de maquinistas mayores se cubrirían por riguroso turno de antigüedad sin defectos.

El pase a la Primera Sección (la de jefes y oficiales) se fijó en los artículos 12 y 13:

«Art. 12. La primera Sección se nutrirá con los primeros Maquinistas que hayan hecho con aprovechamiento en la Escuela los estudios que se detallan en el artículo siguiente.

»El ingreso en la Escuela con este objeto, se hará por oposición entre los que lo soliciten y cuenten dos años, por lo menos, de ejercicio de su empleo de buques armados, cubriéndose únicamente el número de plazas que determine la Superioridad de la convocatoria.

»Los que en dos oposiciones no alcanzasen plaza, quedarán definitivamente en la Sección de subalternos.

»Art. 13. Los estudios para el ingreso en la primera Sección se harán en un curso de dieciocho meses divididos en tres periodos, con exámenes intermedios, y versarán sobre ampliación de los ya efectuados de Geometría descriptiva, Electricidad, Física, Mecánica general, Metalurgia y teoría de máquinas a que se refiere el artículo 7.º, y con mayor extensión cuanto concierne a la

LA PROMOCIÓN DE 1918 DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

conducción de las máquinas de todas clases; a su montura, regulación y reparaciones; a las nociones de construcción naval en la parte referente a la construcción y distribución interna de los buques; a la parte Química necesaria para el reconocimiento de materiales, y a los últimos adelantos del material naval.

»Al terminar los estudios en la Escuela, ascenderán a oficiales segundos por el orden de antigüedad de sus calificaciones en el examen final.

»Los que no obtengan nota de aprobación, volverán a los buques como primeros Maquinistas, no pudiendo repetir curso».

La promoción de 1918 constaba de 39 miembros (véase cuadro 1). El más joven de ellos era Eusebio Fernández Vázquez (22-09-1900), y el mayor, Rafael García Salamanca (17-01-1894).

Las perspectivas de desarrollar una carrera profesional de los maquinistas ingresados tras el decreto de 1915 se vieron ampliadas con la reorganización de la Primera Sección (10-04-1918), ya que se podía alcanzar el empleo de maquinista inspector, que correspondía al de capitán de navío, como ya se ha citado.

Cuadro 1. TERCEROS MAQUINISTAS. ANTIGÜEDAD EN EL EMPLEO, 01-01-1918.

	<i>Fecha nacimiento</i>
D. Benigno López Rodríguez	01 sep. 98
D. José Junquera Quintia	28 jul. 99
D. Jesús M. ^a Permuy Seijo	30 en. 95
D. Salvador Catalá Suarep	13 abril 98
D. Ángel Vázquez Daporta	28 feb. 98
D. Rafael García Salamanca	17 enero 94
D. Pedro Loyola Larrañaga	05 jul.96
D. Eusebio Fernández Vázquez	22 sep. 900
D. Mario Corcuera Llantada	09 jun.96
D. José L. Seijo López	21 jun. 900
D. Ricardo López Alvaríño	24 sep. 95
D. Gerónimo Balsalobre Peñalba	14 feb. 900
D. Francisco Seijo Fontela	03 marzo 96
D. Samuel Madrid Posades	13 feb. 98
D. Blas Contreras Martínez	02 feb. 97
D. Julián Sarabia Vera	18 ag. 96
D. José Luis Conde Lozano	17 feb. 98
D. José Gilabert Pérez	18 marzo 97
D. Agustín Ledes Bonis	27 feb. 98
D. Enrique Zamora Barranco	11 marzo 97
D. José Delmonte * Vidal	25 marzo 97
D. Santiago López Jiménez	12 oct. 95
D. Francisco Bastida Romero	10 feb. 96
D. Antonio Moreno Gallego	19 jul. 98
D. Ignacio Sinde Díaz	20 abril 94
D. Eduardo Velázquez Navarro	02 mayo 900

D. Modesto Pastor Fluixá	24 feb. 97
D. José Nogueras y Manzanera	08 jun. 900
D. Segundo López Yáñez	09 jun. 95
D. Tomás Acción Golpe	05 jun. 97
D. Emilio Bonaplata Caballero	11 mayo 99
D. Ramón Díaz Espiñeira	21 feb. 96
D. Miguel Vaello Canosa	24 feb. 95
D. José Espín Peña	28 mayo 99
D. Francisco del Cerro Jiménez	24 marzo 96
D. Francisco Ruiz González	05 ag. 97
D. Epifanio García González	23 jul. 98
D. Manuel Gutiérrez Pérez	07 nov. 99
D. Juan García Bazán	29 sep. 97

* En posteriores Estados Generales de la Armada aparece como «Belmonte».

Diez años después

En 1928 quedaban en activo 33 maquinistas, veinticuatro de ellos en destinos de mar (72,7 por 100). Los restantes se distribuían así: cuatro estaban en tierra, uno en eventualidades y otros cuatro en cursos de la academia del cuerpo (Vázquez, Loyola, Corcuera y Seijo López). Nueve de los treinta y tres poseían la especialidad de submarinos, prevista en el decreto de 1915 (Permuy, Vázquez, Corcuera, Sarabia, Gilabert, Belmonte, Acción, Díaz y Gutiérrez, todos ellos con actuaciones importantes en la guerra civil). Y es que, recordemos, a partir de 1915 (RO de 19 de febrero), se tomaron las primeras disposiciones para formar los núcleos de las dotaciones de los futuros submarinos españoles. El primero de ellos fue el *Isaac Peral*, botado el 22 de julio de 1916 por la eléctrica Boat Co., de Quincy, Massachusetts, que llegó a Las Palmas el 12 de mayo de 1917. Ese mismo año llegaron también los tres tipo A, de construcción italiana.

Las recompensas recibidas por su trayectoria pueden utilizarse como índice de su dedicación militar y profesional. Las tenían nueve maquinistas, que sumaban un total de 18 condecoraciones (11 Cruces al Mérito Naval rojas, una de ellas pensionada, cinco al Mérito Militar rojas, una al Mérito Naval blanca y una Medalla de Marruecos), obtenidas la mayoría de ellas merced a su participación señalada en operaciones en Marruecos como el desembarco de Alhucemas o la evacuación del peñón de Vélez de la Gomera. El más sobresaliente en este apartado fue Ignacio Sinde Díaz, que ostentaba tres al Mérito Naval rojas, una de ellas pensionada, y una al Mérito Militar roja.

Habían causado baja por distintos motivos seis maquinistas: Junquera (1925), Catalá (1920), Madrid (1920), Ledes (1922), Velázquez (1926) y Bonaplata (1925). Dos de estas bajas son demostrativas de la capacidad intelectual de los miembros del cuerpo, ya que obedecieron al ingreso de quienes

dejaron de pertenecer a él en sendas academias de oficiales del Ejército de Tierra. José Junquera, el 20 de junio de 1919, pasó como cadete a la Academia de Artillería, de donde salió como teniente el 9 de julio de 1924. Posteriormente accedería al Cuerpo de Ingenieros de Armamento y Construcción, para retirarse con el empleo de coronel en 1963. Emilio Bonaplata ingresó en el Ejército de Tierra, como cadete de Caballería, el 25 de abril de 1922, para salir como teniente el 30 de junio de 1926. Efectuó el curso de Estado Mayor los años 1929-1930, y en 1943 alcanzó el empleo de coronel del cuerpo.

En este apartado también hay que incluir al maquinista Blas Contreras, quien en 1922 fue nombrado alumno de la Academia de Ingenieros del Ejército de Tierra. Tras su incorporación a esta fue dado de baja en noviembre del año siguiente, posiblemente en razón de sus ausencias por motivos de salud, lo que propició su reincorporación a la Armada.

Vicisitudes de 1928 a 1936

Durante este período causaron baja, por orden de antigüedad: López Rodríguez (treinta años de antigüedad), García Salamanca (treinta y uno), Conde (treinta y uno), Bastida (treinta y uno), Moreno (treinta y dos), Sinde (treinta y dos), Noguerras (treinta y dos), Ruiz (treinta y tres) y García González (treinta y tres). Estas bajas fueron propiciadas por las leyes de retiro de los ministros de Marina Casares Quiroga y Giral (23 junio 1931, 10 julio 1931 y 15 julio 1932), análogas a las firmadas por el ministro de la Guerra, Azaña, en el Ejército de Tierra. El objeto principal de estas leyes era reducir las plantillas, y el secundario, propiciar la salida de aquellos de sus miembros que no comulgaran con el nuevo régimen republicano, amén de que, dentro del incoado proceso de reorganización de la Marina, muchos cuerpos fueron declarados a extinguir. No parece que hubiese muchos monárquicos en el Cuerpo, por lo que quienes causaron baja debían de buscar mayor estabilidad familiar, tener posibilidades de trabajar en la vida civil o padecer algún impedimento físico. Y se fueron hombres con buenos historiales en su sección, en posesión de numerosas condecoraciones rojas, como Moreno, Sinde y Noguerras.

Si en 1928, como se ha indicado, cuatro maquinistas estaban estudiando en la academia del Cuerpo (todos aprobaron), en 1929 su número ascendía a catorce: Permuy, López Alvaríño, Balsalobre, Seijo Fontenla, Contreras, Sarabia, Gilabert, Zamora, López Jiménez, Pastor, López Yáñez, Acción, Espín y García González. Cuatro de ellos no lograron aprobar los cursos: López Alvaríño, Seijo Fontenla, López Yáñez y García González. Los demás llegaron a 1936 con el empleo de capitanes maquinistas, salvo García González, que pasó al Cuerpo de Intervención.

Desde el 15 de diciembre de 1930 se podía alcanzar el empleo de maquinista general inspector, equiparado a contralmirante, y en la Segunda Sección, si antes la máxima equiparación posible para un maquinista mayor era la de contra maestre mayor de 1.^a clase, ahora pasa a estar equiparado a alférez de

fragata, y con posibilidad de utilizar las divisas de maquinista oficial de 2.^a clase (alférez de navío) en determinadas condiciones.

Finalmente, en 1936, tras las leyes de la República, la Primera Sección constaba de los empleos de teniente a general, y la Segunda, los de primero, segundo y tercer maquinista, equiparados a teniente, alférez y alférez graduado, respectivamente.

La promoción en julio de 1936

En los días fatídicos de julio de 1936 quedaban en activo 24 maquinistas (el 61,5 por 100 de los iniciales), catorce en la Primera Sección, todos ellos capitanes, y diez en la segunda: ocho primeros maquinistas y dos segundos. En el cuadro 2 constan sus destinos y sus vicisitudes posteriores. Hemos procedido a analizar el lugar de nacimiento y la profesión paterna de los miembros de este grupo de 24 maquinistas, análisis que arroja los siguientes resultados: ocho nacieron en Ferrol y su zona de influencia, seis en Cartagena, tres en el Cantábrico, dos en San Fernando, tres son de variada procedencia y el origen de dos de ellos es desconocido. En cuanto a la profesión paterna, la del padre de nueve de ellos se desconoce, en el caso de tres estuvo relacionada con la vida marítima, seis trabajaron de jornaleros, dos fueron propietarios y tres de ellos pertenecieron a las ramas de tipografía, carpintería y carbonería, respectivamente. Esto nos dibuja un retrato humilde sobre el origen de los candidatos al ingreso en el cuerpo y deja entrever el esfuerzo que debieron desarrollar para alcanzar una vida mejor.

Como en 1928, consignemos las recompensas de los maquinistas en activo: en la Primera Sección, cinco Cruces del Mérito Naval rojas, dos del Mérito Militar rojas y una de la Campaña de Marruecos; en la Segunda Sección, tres Medallas de las Campaña de Marruecos y una del Mérito Militar roja.

En la Primera Sección estaban embarcados 10 capitanes (cinco de ellos en calidad de jefe de máquinas), dos se hallaban no embarcados, y otros dos, destacados en la garantía de los barcos mejicanos. En la segunda, todos los primeros (ocho) estaban en tierra, carecían de puesto embarcados y no se sabía muy qué hacer con ellos (de los 64 existentes, veinticinco estaban disponibles forzosos); los dos segundos se hallaban embarcados. Conozcamos las vicisitudes de estos 24 maquinistas. Se utilizan las denominaciones nacional (N) y republicano (R) por ser las más habitualmente usadas.

Cuadro 2. PRIMERA SECCIÓN. SITUACIÓN A 18 DE JULIO DE 1936
Y VICISITUDES TRAS LA GUERRA

<i>1.ª Sección, jefes y oficiales</i>	<i>Empleo</i>	<i>Antigüedad</i>	<i>Destino</i>	<i>Vicisitudes</i>
D. Ángel Vázquez Daporta	Capitán	24.03.32	Prof. Esc. Maquinistas (N)	Siguió carrera. General inspector en 1980

LA PROMOCIÓN DE 1918 DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

D. José L. Seijo López	Capitán	24.03.32	JM (*) <i>Júpiter</i> (N)	Siguió Carrera. Coronel
D. Pedro Loyola Larrañaga	Capitán	24.03.32	2.º JM <i>Libertad</i>	Exilio
D. Mario Corcuera Llantada	Capitán	24.03.32	Querétaro, en México	Siguió carrera. Coronel
D. Gerónimo Balsalobre Peñalba	Capitán	24.03.32	Arsenal Cartagena (R)	Guerra en Cartag. Consejo de guerra. 1940. Un año prisión militar menor. Indultado. Ascendió a comandante. Ley 12 de julio 1940.
D. Blas Contreras Martínez	Capitán	01.04.32	2.º JM <i>Cervantes</i> (R)	Condenado a veinte años de reclusión reclusión. Baja
D. Jesús M.ª Permuy Seijo	Capitán	14.06.32	2.º JM <i>Canarias</i> (N)	Consejo de guerra: seis años y un día. Separado del Servicio. En Zona republicana.
D. Santiago López Jiménez	Capitán	10.06.33	JM A. <i>Valdés</i> (R)	Exilio
D. Julián Sarabia Vera	Capitán	21.01.34	JM <i>Alcalá Galiano</i> (R)	Exiliado. Condenado en rebeldía. Masón (1945)
D. Enrique Zamora Barranco	Capitán	01.07.34	2.º JM A. <i>Cervera</i> (N)	Siguió carrera. Coronel
D. Modesto Pastor Fluixá	Capitán	01.07.34	JM <i>Lepanto</i> (R)	Fusilado en Málaga (15.08.1936) por los republicanos
D. Tomás Acción Golpe	Capitán	22.09.35	2.º JM <i>Jaime I</i> (R)	Exilio
D. José Espín Peña	Capitán	09.10.35	JM M. <i>Núñez</i> (R)	Desembarco en Guinea. Consejo de guerra. Absuelto. Siguió carrera. Coronel
D. José Gilabert Pérez	Capitán	25.10.35	Supernumerario. Garantía <i>Potosí</i> (N)	Siguió carrera. Teniente coronel

(*) JM = jefe de máquinas

Cuadro 2 bis. PRIMERA SECCIÓN, RESUMEN NUMÉRICO

Zona	Núm.	Siguieron carrera	No siguieron carrera
Nacional	5	3	2
Republicana	5	1	4
TOTAL	10	4	6

Zona nacional

En ella quedaron y siguieron carrera Vázquez, Seijo López, Zamora y Gilabert.

ÁNGEL VÁZQUEZ DA PORTA era submarinista. Siguió dicho curso en 1921 y embarcó en junio de 1922 en el B-2, donde permaneció cinco años. Pasó a la Primera Sección en 1927. En 1936 era profesor por la academia del cuerpo, donde llevaba desde 1934 explicando el funcionamiento de los motores de combustión interna, dada su especialidad de submarinista. Participó activamente en la defensa de la academia en julio de 1936, a las órdenes del teniente de corbeta Díaz Mauriz, futuro general del cuerpo. A finales de 1938 fue nombrado jefe de máquinas del destructor *Ciscar*, con el que pasó a Bizerta a recuperar la flota republicana allí internada. Ascendió a general de brigada en 1948, y a divisionario en 1960, para pasar por último a la reserva en 1962 y fallecer en 1980. Había solicitado su ingreso en la Armada el 16 de mayo de 1916, viviendo en San Juan de Filgueira, tras trabajar dos años en la empresa Fundición y Talleres Mecánicos de A. Aulet, en Ferrol, como operario mecánico (3).

JOSÉ L. SEIJO LÓPEZ era en julio de 1936 jefe de máquinas del minador *Júpiter*, aún en construcción, sin desatender su destino en la ayudantía del arsenal de Ferrol. De pura estirpe gallega, sus padres provenían de Santa María de Cortiñán y Serantes, y sus abuelos, de San Martín do Porto, San Esteban de Pradela, Segreiro y Santa Cecilia de Trasancos. Había sido segundo jefe de máquinas del crucero *Miguel de Cervantes* (1934-1936), un cambio de destino importante para su devenir. Naufragó en el acorazado *España* y siguió carrera, hasta alcanzar el cargo de jefe de máquinas en la Escuadra en 1942. Se retiró con el empleo de coronel.

ENRIQUE ZAMORA BARRANCO nació en Vélez Málaga. De los catorce a los diecisiete años trabajó en los Astilleros Burell, en la barcelonesa carretera de Casa Antúnez. En 1916, año en que solicita su ingreso en el cuerpo, ejercía de operario en el taller de máquinas de la SECN en Ferrol. En los primeros días de la rebelión militar estaba a bordo del *Cervera*. Denunciado por un fogone-

(3) Biografía completa en «Galería de inspectores generales del Cuerpo de Maquinistas», en *Cuadernos Monográficos del IHCN*, núm. 12, 1991, p. 159.

ro, pasó preso al *Plus Ultra*, aunque, comprobada la falsedad de la denuncia, volvió a embarcar en el *Cervera*. Por esta denuncia, el juez instructor de la causa 29/36, el año 1938, solicitó su desembarco tras imputarlo, a lo que se negó rotundamente el comandante del crucero por considerar que su conducta personal y profesional era intachable, ensalzando como muestra su comportamiento al caer una bomba de aviación en las calderas del barco. Continuó su carrera hasta retirarse de coronel.

JOSÉ GILABERT PÉREZ, natural de Cartagena. Cuando solicitó su ingreso en la Armada (junio 1915) acreditó haber trabajado en la empresa La Maquinista Minera y Marítima, situada en la Carretera de los Molinos de su ciudad natal. En octubre de 1935 solicitó licencia por enfermedad, se supone que preparando su pase a La Naval. En enero de 1936 fue declarado supernumerario y a principios de julio de 1936 debía embarcar en La Coruña, a bordo del trasatlántico *Magallanes*, para pasar a México como garantía de la empresa constructora del cañonero *Potosí*, cuyas pruebas de mar se efectuaron en marzo de 1936 (Matagorda). Optó por quedarse en España y presentarse a las autoridades nacionales en Ferrol en los primeros momentos del Alzamiento. Naufragó en el crucero *Baleares*, donde permaneció embarcado de 14-12-1936 a 06-03-1938, y fue jefe de máquinas del submarino *General Sanjurjo* (de 09-05-1938 a 16-05-1939). Continuó su carrera y se retiró con el empleo de coronel. El trasatlántico estaba en puerto (18 de julio) porque su tripulación se había solidarizado con los estibadores, en huelga desde el 14 de julio.

En el extranjero se encontraba el capitán MARIO CORCUERA LLANTADA. Estaba en México como garantía/instructor de la SECN, que había construido en sus astilleros de Ferrol el cañonero *Querétaro*, botado en mayo de 1934. Desde los primeros momentos intentó contactar con la zona nacional y ponerse a disposición de sus representantes. Cuando finalmente lo logró, se ocupó de mandar información sobre los embarques de las armas y pertrechos que allí adquiriría la República, entre ellos el cargamento del *Mar Cantábrico*, en este caso vía cónsul de Italia, aunque también actuaron como contactos suyos el delegado de Falange en Veracruz y el representante de la Cía. Trasatlántica. Finalmente embarcó para Lisboa, en el vapor *Vulcania*, el 5 de junio en Nueva York. Le acompañaba otro maquinista de garantía: el comandante Bartolomé Tous Rotger, del cañonero *Potosí*, que terminaba un período de estancia en México.

Corcuera era submarinista condecorado con la Cruz de Plata del Mérito Naval, distintivo rojo, por su actuación a bordo del submarino *Isaac Peral*, el año 1922, en la evacuación del peñón de Vélez y en el desembarco Alhucemas. Continuó carrera y se retiró de coronel.

Zona republicana

En zona republicana quedaron Loyola, Balsalobre, Contreras, Permuy, López Jiménez, Sarabia, Pastor, Acción y Espín (único que continuó su carrera).

PEDRO LOYOLA LARRAÑAGA, nacido en Bermeo. Antes de ingresar en la Armada (lo solicitó el 22 de mayo de 1916) había trabajado en su ciudad natal en Talleres de Construcción y de Máquinas y Calderas, de Agapito B. Arangua. Cuando el destructor *José Luis Díez* entró en Burdeos el 6 de marzo de 1937, sus oficiales desertaron (entre ellos estaba su jefe de máquinas, el capitán José Fernández Díaz, más conocido como «el Tuerto» por la falta de visión que afectaba a su ojo izquierdo tras un accidente en el crucero *Carlos V* el año 1919) y, de resultas de ello, se ordena a Loyola hacerse cargo de las máquinas. Participó en todos los avatares del llamado despectivamente *Pepe el Puerto* hasta su huida a Inglaterra, a cuyo puerto de Falmouth llegó el 31 de agosto de 1937. Una vez allí, Loyola desertó, y no para volver a España. No queriendo vivir ni con unos ni con otros, se exilió a Francia y, finalmente, a Venezuela, donde trabajó en Puerto Cabello como jefe del departamento técnico de Diques y Astilleros Nacionales.

GERÓNIMO BALSALOBRE PEÑALVA, natural de Cartagena. Solicitó el ingreso en la Armada el 30 de mayo de 1916. Había trabajado durante tres años en Talleres Electro-Mecánicos Calderón, de su ciudad de origen —así lo certificaba Miguel Rodríguez Yufera—, para pasar después al taller de máquinas del arsenal cartagenero, con 1,40 pesetas de jornal. Permaneció casi toda la guerra en destinos en el arsenal, tras un breve paso por el *Alcalá Galiano*. Fue también profesor suplente de la Escuela Naval Popular. Al finalizar la guerra se le incluyó en la causa 373/40 de Cartagena, y en consejo de guerra celebrado el 24 de mayo de 1940 fue condenado a un año de prisión militar menor, con suspensión de empleo. Indultado posteriormente (16 de agosto), ascendió a comandante con antigüedad de 25 de abril de 1940 y se le aplicó la ley de 12 de julio de 1940 de revisión de escalafones, con lo que pasó a situación de retiro.

BLAS CONTRERAS MARTÍNEZ solicitó su ingreso en la Armada el 30 de mayo de 1916. Residía en Cartagena, en Puertas de Murcia 16, y había trabajado en la empresa La Maquinista Agrícola, Minera y Marítima, en el barrio del Peral, propiedad de Julio Frigard. En 1922 fue nombrado alumno de la Academia de Ingenieros del Ejército de Tierra, tras los pertinentes exámenes, celebrados el año anterior. No continuó los estudios y cesó en noviembre de 1923, posiblemente a causa de sus ausencias por razones de salud, tras lo cual se incorporó a la Armada. En 1927 efectuó el curso de submarinos. Después del *Cervantes*, fue jefe de máquinas del *Jorge Juan* en marzo de 1937, para volver después al *Cervantes* y, poco después, a la inspección de máquinas del arsenal de Cartagena. En la causa 216/39 fue condenado a veinte años de reclusión y, al ser recurrida la sentencia, a treinta, pena que por último se le conmutó y redujo a quince años.

JESÚS M.^a PERMUY SEIJO. Aunque destinado en el crucero *Canarias*, la guerra le sorprende en zona republicana, al haber sido nombrado, para el 15 de julio, vocal en un tribunal del exámenes en Cartagena, donde pasó por varios destinos, como el destructor *Almirante Miranda*. En mayo de 1937, al ascender a comandante, se convierte en jefe de los servicios de máquinas en la base de Mahón. Fue condenado en consejo de guerra a seis años y un día de presidio, causando así baja en la Armada. Amnistiado al poco, dada su gran valía profesional trabajó en la que sería Empresa Nacional Bazán, en la que fue jefe de carenas. Trabajó también como perito inspector de buques en la famosa empresa de seguros Lloyd's.

SANTIAGO LÓPEZ JIMÉNEZ. Su padre y abuelos paternos procedían de Cuenca, y su madre y abuelos maternos, de Sevilla y Badajoz. Antes de ingresar en la Armada trabajó en Talleres Mecánicos Enrique Rey, en La Coruña, como ajustador mecánico (1913-1915). Siendo jefe de máquinas del destructor *Almirante Valdés*, tomó parte activa en la detención de los oficiales del Cuerpo General que rehusaban cumplir las órdenes del gobierno de bombardear Melilla el 18 de julio de 1936. Al mando del *Valdés* llegó la tarde del 19 de julio a Cartagena, donde entregó a los oficiales presos a las autoridades con documento firmado. También tuvieron gran protagonismo en estos hechos sus subordinados, los terceros maquinistas Ángel Guevara de la Rosa, Joaquín Orozco Soriano y Francisco Rocha Teijeiro, y el auxiliar de máquinas Juan Méndez Fernández. Ninguno de los siete maquinistas oficiales a bordo continuó carrera. La mayoría pasó al exilio y otros sufrieron condenas de prisión —no se debe olvidar que los cinco oficiales del Cuerpo General fueron restituidos a bordo y que después serían asesinados, en aguas de Málaga, el 14 de agosto—. Una vez ascendido a comandante por orden ministerial de 10 de octubre de 1937, tuvo varios destinos, entre ellos el Estado Mayor de la Armada. Acabada la guerra, pasó al exilio.

JULIÁN SARABIA VERA. Nació en Cartagena. Ascendía por parte paterna de Albuchete, y por la materna, de Fuente Álamo. Solicitó su ingreso en la Armada el 6 de junio de 1916, tras lo que fijó su residencia en Madrid. Los años anteriores se había iniciado en la profesión en El Progreso Industrial, talleres de construcción y reparación de máquinas de José Ortiga e Hijos, emplazados en el número 21 del madrileño paseo de Santa María de la Cabeza. Aprendió forja en el Instituto Católico de Artes e Industrias, en Alberto Aguilera 25, y electricidad en la SE Cementos Portland, en Esquivias (Toledo). Con la especialidad de submarinos, y embarcado en el B-1 desde 1921, obtuvo sendas Cruces Rojas del Merito Naval por participar en la evacuación de personal en el peñón de Vélez (17 y 18 de abril de 1922) y en el desembarco de Alhucemas (5 de junio).

En la madrugada del 20 de julio, estando su barco, el destructor *Alcalá Galiano*, amarrado en el arsenal de Cartagena, la dotación apresó a todos los oficiales, excepto al capitán Sarabia. Tras ascender a comandante desempeñó varios destinos, entre ellos la jefatura del detall de máquinas en el Estado

Mayor de la Marina y la secretaría de la sección de máquinas. Pasó al exilio. Pertenecía a la masonería, en la que había sido iniciado el 24 de marzo de 1923. Su nombre simbólico era «Isaac Peral». Se integró en la logia Tolstói 3 con el grado 3.º Por sentencia de 27 de febrero de 1945, dictada por el Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo, fue condenado en rebeldía a doce años y un día de reclusión menor, con inhabilitación absoluta (sumario 569/44).

MODESTO PASTOR FLUXIA. Nació en San Juan, Alicante, de donde era natural su madre. Su padre había nacido en Muchamiel, localidad también de Alicante. Antes de su ingreso en la Armada trabajó cinco años como obrero ajustador mecánico en La Maquinista Alicantina. El Alzamiento le sorprende en Málaga como jefe de máquinas del destructor *Lepanto*, cuya dotación apresada a los oficiales el 20 de julio. La única excepción fue su comandante, el capitán de fragata Valentín Fuentes, considerado, con razón, ferviente republicano. Los detenidos pasaron al buque prisión *Monte Toro*. Días después, los sublevados del buque sacaron del barco prisión *J.J. Sister* a sus antiguos oficiales, a los que asesinaron frente a la tapia del cementerio de Málaga. Entre ellos figuraba el capitán Pastor. Los fusilados eran un capitán de corbeta, un alférez de navío y un capitán de Intendencia. Todos murieron a un tiempo el 15 de agosto de 1936.

TOMÁS ACCIÓN GOLPE. El año 1935 efectuó el curso para acreditar la especialidad de motores de combustión interna, de reciente creación. También era submarinista. Al terminar el mencionado curso, en julio de 1936, fue destinado forzoso, como segundo jefe de máquinas, al acorazado *Jaime I*, un cambio de destino que sería determinante en su vida, al igual que les sucedió a tantos otros de sus compañeros. En la mañana del 20 de julio, navegando, parte de la dotación se amotinó y detuvo a los oficiales. Entre ellos figuraba Acción, que sería posteriormente liberado. Ascendió a comandante en octubre de 1937 y desempeñó varios puestos profesionales. Pasó al exilio el 29 de marzo, desde Cartagena, a bordo de la V-24, con la que llegó a Orán. Falleció en Casablanca en 1947.

JOSÉ ESPÍN PEÑA. Su instancia para la oposición de ingreso en el cuerpo lleva fecha de 19 de mayo de 1916. Había trabajado dos años en el taller mecánico de A. Barrero, de la calle Vicario 12 de San Fernando, y posteriormente en el taller de instrumentos náuticos del Instituto y Observatorio de Marina. A bordo del crucero *Méndez Núñez* llegó a Santa Isabel de Fernando Poo el 24 de junio de 1936. Tras los sucesos en la Península, el 23 de julio el barco salió de la capital guineana para tocar en Dakar. El 5 de agosto zarpó otra vez hacia Guinea con una situación insostenible a bordo, donde se había creado un comité revolucionario que había transmitido a Madrid su lealtad al gobierno. Llegó a su destino el 14 de agosto. Los oficiales —entre ellos se hallaba Espín— fueron desembarcados el 28 de agosto (un capitán de fragata,

LA PROMOCIÓN DE 1918 DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

uno de corbeta, seis tenientes de navío, un alférez de navío, un capitán de máquinas, un teniente de máquinas, un 2.º maquinista), para pasar el 30 de agosto. Fue protagonista en el comité el segundo maquinista Eugenio Rodríguez Sierra, que finalmente mandó el crucero en su derrota a Cartagena, adonde llegó el 21 de septiembre. Todos los oficiales desembarcados en Santa Isabel lograron fugarse el 5 de septiembre para pasar al Camerún, y desde allí, a bordo del mercante alemán *Panther*, llegaron a Las Palmas el 18 de septiembre. Espín navegó posteriormente en el *Lauria*, el *Dato* y el *Melilla*, recogiendo al *Jorge Juan* en Bizerta. En el consejo de guerra celebrado en junio de 1938 por los sucesos del *Méndez Núñez*, fue absuelto con todos los pronunciamientos favorables. Se retiró con el empleo de coronel.

Cuadro 3. SEGUNDA SECCIÓN. SITUACIÓN A 18 DE JULIO DE 1936 Y VICISITUDES TRAS LA GUERRA.

<i>2.ª Sección, primeros maquinistas</i>	<i>Antigüedad</i>	<i>Destino</i>	<i>Vicisitudes</i>
D. Ricardo López Alvariño	09.09.1933	Disponible Forzoso. Ferrol (N)	Siguió carrera. 1.ª Sección
D. Francisco Seijo Fontela	»	Polígono tiro Janer (N)	Separado servicio 1938. Consejo de guerra. Dos años. En 1945 Ley 1 marzo (masonería)
D. José Belmonte Vidal	»	Arsenal Cartagena Estación Submarinos (R)	Reclusión perpetua. Separado servicio
D. Segundo López Yáñez	»	Disponible forzoso Ferrol (N)	Siguió carrera 1.ª Sección
D. Ramón Díaz Espiñeira	»	Estación Submarinos. Cartagena (R)	Causa sobreseída. Siguió carrera 1.ª Sección.
D. Miguel Vaello Canosa	»	Arsenal Ferrol (N)	Siguió carrera. 1.ª Sección
D. Francisco del Cerro Jiménez	»	Defensas submarinas Mahón (R)	Causa 1940. Absuelto. Retirado Ley 12 julio 1940
D. Juan García Bazán	»	Polígono de tiro Glez. Hontoria (N)	Retirado forzoso 1937 ¿Suicidio? Masón
D. Eusebio Frenández Vázquez	»	Submarino B-6 (R)	Fallecido acto Servicio en C-5 (30.12.1936)S
D. Manuel Gutiérrez Pérez	»	Submarino C-5 (R)	Exilio

Cuadro 3 bis. SECCIÓN SEGUNDA, RESUMEN NUMÉRICO

<i>Zona</i>	<i>Núm.</i>	<i>Siguieron carrera</i>	<i>No siguieron carrera</i>
Nacional	5	3	2
Republicana	5	1	4
TOTAL	10	4	6

En zona nacional estaban y siguieron carrera López Alvariño, López Yáñez, Vaello; no siguieron Seijo Fontenla y García Bazán.

RICARDO LÓPEZ ALVARIÑO. El Alzamiento le pilló en Ferrol, donde estaba disponible forzoso desde 1932. En la base ferrolana prestó servicio durante la guerra, aunque con varios paréntesis de baja por enfermedad. Pasó a la Primera Sección del Cuerpo tras superar el conocido como «curso corto» en la Escuela Naval. Teniente en 1941, al ascender a capitán pasó a la Escala de Complemento. En 1948 ascendió a comandante, aunque siguió destinado en el arsenal de Ferrol. En 1929 había intentado sin éxito pasar a la Primera Sección.

SEGUNDO LÓPEZ YÁÑEZ solicitó su ingreso el 8 de junio de 1916. Había trabajado en la fundición coruñesa de metales La Maravilla, propiedad de Hijos de Miguel M. Ortiz. Cuando estalló la rebelión militar se hallaba disponible forzoso en Ferrol. Se presentó a las autoridades nacionales el 27 de julio, para pasar a la Academia de Maquinistas. De agosto a noviembre estuvo embarcado en varios bous de la zona marítima, y posteriormente volvió a la academia. Accedió a la Primera Sección del Cuerpo en 1941, como teniente, pero «sin derecho a ascenso al empleo inmediato cuando en su día pudiera». No obstante, en 1948 ascendió a comandante en la Escala de Complemento, y después, en 1953, pasó a la Escala de Tierra. El año 1929 había intentado pasar a la Primera Sección, pero no lo logró.

MIGUEL VAELLO CANOSA solicitó su ingreso el 8 de junio de 1916. Había trabajado en Talleres Mecánicos y de Fundición de Arturo Mulet. Estuvo toda la guerra en la inspección de máquinas del arsenal de Ferrol, y terminado el conflicto embarcó, en abril, en los cruceros *Jorge Juan* y *Almirante Antequera*. Tras pasar a la Primera Sección a través del curso corto, como teniente embarcó en 1940 en el *Cervera*. Pasó a la Escala de Complemento, como capitán, en 1943. Ascendió a comandante en 1948.

No siguió carrera FRANCISCO SEIJO FONTENLA, quien había solicitado su ingreso en 1915 y trabajado como aprendiz ajustador mecánico en la SECN. El 18 de julio de 1936 estaba destinado en el polígono de tiro Janer, cuyo jefe, el capitán de navío Bustamante, se adhirió a la sublevación militar desde los primeros momentos. Pocos días después, el personal auxiliar protagonizó un intento de rebelión rápidamente sofocado. Los participantes fueron sometidos a consejo de guerra, celebrado en Valladolid el 8 de abril de 1937. El tribunal

dictó una sentencia de muerte, cinco de reclusión perpetua, dos de doce años y una de tres. Al maquinista Seijo, por su participación en el motín, le correspondió la más leve: dos años. Obtuvo la libertad condicional el 8 de agosto de 1938. Posteriormente fue condenado a la pena de separación del servicio por el Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo. Había ingresado en la masonería en 1929, iniciado por su compañero de promoción Epifanio García González, de quien trataremos posteriormente. Falleció en 1944.

JUAN GARCÍA BAZÁN tampoco siguió carrera. Siendo operario en el arsenal de La Carraca solicitó su ingreso en el cuerpo el 14 de junio de 1915. Julio de 1936 le sorprendió en el polígono de Torregorda, donde estaba destinado desde el 4 de junio de 1935. Se adhirió al «Movimiento Nacional», pero desde el primer momento se proceder fue considerado «muy dudoso», por lo que por orden de 25 de julio de 1937 se le retiró del servicio. Diversas fuentes sin confirmación documental alguna informan de que se suicidó.

En zona republicana permanecieron y no siguieron carrera Belmonte, Del Cerro, Fernández y Gutiérrez, y la pudo continuar Díaz Espiñeira.

JOSÉ BELMONTE VIDAL. Cuando solicitó su ingreso, en 1915, estaba trabajando en el taller de máquinas de la SECN en Cartagena, cuyo ingeniero jefe era H.E. Reeves. Destinado en la estación de submarinos de Cartagena desde 5 de noviembre de 1935, en los primeros y confusos momentos del golpe militar, que en el departamento se resolvieron con el triunfo de los partidarios del gobierno, fue nombrado jefe de la base de submarinos, posiblemente por influencia del segundo maquinista Gutiérrez Pérez. Tras los sucesos de marzo de 1939 y el fin de la guerra no quiso o no pudo escapar con la Flota. Juzgado en la causa 8/39, un consejo de guerra celebrado el 15 de abril de 1939 le condenó a reclusión perpetua «como autor del delito de rebelión», aunque, como era habitual, posteriormente se le indultó.

FRANCISCO DEL CERRO JIMÉNEZ. Tras trabajar dos años en el taller de cerrajería y forja de Pedro Fuentes Pérez en Cartagena, solicitó su ingreso en la Armada el 28 de mayo de 1916. Los sucesos de julio de 1936 lo encontraron destinado en las defensas submarinas de la base naval de Mahón, donde servía desde el 12 de abril de 1934. No consta que participase en lo sucedido en aquella base (recuérdese los asesinatos en La Mola), y por ello en la causa 447/40 del Departamento de Cartagena, en consejo de guerra celebrado el 27 de agosto fue absuelto; a pesar de ello no fue considerado afecto al nuevo Estado y por ello pasó a retirado forzoso el 28 de abril de 1941 en aplicación de la Ley de 12 de julio de 1940.

EUSEBIO FERNÁNDEZ VÁZQUEZ. Desde el año 1925 estaba atrasado en el ascenso (lo adelantaron las promociones de 1919-1920 y 1921), bien por

motivos de salud, bien por informes personales negativos. Por orden de 30 de junio de 1936 debía embarcar en el submarino B-6 desde el destino de «Disponible Forzoso en Cartagena», pero no parece que lo hiciera. Formando parte de la dotación del Submarino C-5, salió de Bilbao el 30 de diciembre de 1936 y se perdió en la mar por causas desconocidas, se supone que frente a Ribadesella, percarce en el que murieron 41 personas.

MANUEL GUTIÉRREZ PÉREZ. Siendo jefe del arsenal de Cartagena firmó la orden de salida a la mar de los buques prisión *España* núm. 3 y *Sil*, conociendo las intenciones de sus dotaciones de asesinar a los jefes y oficiales de la Armada, el Ejército y la Guardia Civil en ellos presos. Tras la salida de los barcos el 18 de agosto, fueron asesinados 147 hombres en el *España* núm. 3, cien de ellos jefes y oficiales de la Armada. Del *Sil* murieron 52 hombres. Gutiérrez explica en sus memorias que, conociendo que los miembros de la guardia roja del *Jaime I* iban a matar a los presos, autorizó la salida de los barcos para que la matanza no se produjese en puerto, a la vista de los destructores extranjeros cercanos, y porque no recibió ayuda alguna del jefe de la base, Ruiz González, por más que se la solicitó. No obstante, también es de señalar que autorizó la entrega a los ejecutores de parrillas de calderas, se supone que para atarlas a las víctimas antes de tirarlas al mar, lo que apunta, desde luego, a que su colaboración en la matanza no obedeció a mero estado de necesidad. Había solicitado su ingreso en el cuerpo el 6 de junio de 1916. Era sevillano y justificaba haber trabajado más de dos años en los talleres mecánicos Emilio Moeckel y Engelhard de dicha ciudad. Su vida profesional se vio truncada por unos informes personales negativos, a bordo del *Galatea*, el año 1922; por ello vio cómo su ascenso se retrasaba varios años. Submarinista en 1920, estuvo embarcado desde principios de 1926 en el B-6, a bordo del cual recibió la Cruz de Plata al Mérito Naval blanca por haber permanecido el submarino en inmersión más de setenta y dos horas en marzo de 1927, lo que constituyó una marca mundial. Sobre la razón de que se le designase jefe del arsenal, los testimonios discrepan. Unos afirman que se nombró a sí mismo; otros, que fue aclamado (nombrado) por los rebeldes en los primeros momentos, y algunos, en fin, sitúan la causa en sus contactos masónicos. Lo que está fuera de toda duda es que su nombramiento fue acordado por el gobierno. Se dispone de numerosos testimonios que lo caracterizan como un hombre poco politizado, aunque, sin pertenecer a partido político alguno, era un ferviente republicano. Estando en Burdeos en misión oficial (submarinos C-4 y C-2, allí refugiados), donde llevaba desde septiembre de 1937, en febrero de 1938 decidió desertar y pasar a París y, posteriormente, a la República Dominicana y Venezuela. Amnistiado en 1979, volvió a España varias veces. Falleció en 1984.

RAMÓN DÍAZ ESPÍÑEIRA. Solicitó su ingreso el 23 de mayo de 1916. Había trabajado en la SECN de Ferrol como aprendiz plomero. Los tres días de julio más importantes de la historia de España le pillaron destinado en los talleres de la estación de submarinos de Cartagena, donde servía desde el 10 de octu-

bre de 1935. Allí continuó hasta el 20 de diciembre de 1937, cuando fue nombrado jefe de máquinas del *Churruca*. En febrero de 1938 pasó al vapor *Lealtad* y en agosto al petrolero *Campillo*, del que desembarcó el 15 de marzo de 1939 para convertirse en ayudante mayor del taller de embarcaciones menores. En su expediente de depuración aparecen numerosas declaraciones contradictorias, por lo que consta que mantuvo buenas relaciones con personas de ambos bandos. Debieron de prevalecer, no obstante, las opiniones de los nacionales, ya que su expediente fue sobreseído (24 agosto 1939), tras de lo cual pasó a la jefatura de transportes. Por orden de 14 de julio de 1941 ascendió a teniente de la Primera Sección, a través del curso corto (había solicitado la admisión en este el 5 de diciembre de 1940), con antigüedad de 25 de noviembre de 1940, y nombrado jefe de máquinas del *Velasco*. Capitán desde 20 de diciembre en la Escala de Complemento.

EPIFANIO GARCÍA GONZÁLEZ. Aunque no estaba en activo en el Cuerpo en julio de 1936 pese a pertenecer a esta promoción, es merecedor de que lo destaquemos, pues fue un activo masón que inició a gran número de compañeros maquinistas en la Hermandad. Nacido en La Coruña, su solicitud de ingreso en la Armada tiene fecha de 4 de mayo de 1916. Para ello acreditó haber trabajado en calderería, en los talleres mecánicos de la viuda de Juan González Chas, del 1 de junio de 1912 al 1 de agosto de 1914 (4). Aprobó la oposición para ingresar en el Cuerpo de Intervención Civil de la Marina en 1932. En 1929 comenzó los cursos para pasar a la Primera Sección, pero no los superó. Debíó de ingresar en la masonería en fecha temprana, alrededor de 1926, pues en su expediente consta su suscripción a las revistas *Vida Masónica* y *Sophia* —esta última, órgano de la Sociedad Teosófica Española—, y en dicho año asimismo cotizaba en la Orden de la Estrella de Oriente. En 1933 era grado 3.º en la ferrolana logia Breogán 16. Consta también su pertenencia anterior a la logia Atlántida, de Cartagena, en la que fue «Venerable». Su nombre simbólico era «Krishnamurti», aunque raramente firmaba con él. El 18 de julio le sorprendió de permiso en La Coruña. Allí permaneció oculto hasta que, según informe de la Dirección General de Seguridad de 9 de noviembre de 1943, se evadió en un pesquero (de la familia Chas), junto a numerosas personas contrarias al Movimiento, desde La Coruña a primeros de agosto de 1938, para llegar a Saint-Nazaire el 16 de dicho mes. Estando ausente, el Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo, el 2 de febrero de 1945, le condenó en rebeldía a doce años y un día de prisión. Desde Francia volvió a la zona republicana, donde permanecería hasta el final de la guerra. Tras su estancia en el campo francés de internamiento de Argelès-sur-Mer, trabajó en una hilatura en Marsella. Reclamado como asesor

(4) Por parte paterna descendía de los palentinos (de Girijota) Epifanio García Marcos y Marcelino, y por la materna, de la gallega Eduarda González Miquez (coruñesa). Esta parte materna estaba emparentada con los Chas, familia de conocidos industriales.

por el ex ministro de Marina Giral —a la sazón, presidente del gobierno republicano en el exilio—, pasó a París hasta 1950, en que marchó a Venezuela para navegar en buques mercantes por el Caribe durante cinco años. Fue profesor de la Escuela de Náutica de Maiquetía, en La Guaira (1956-1959), y de la Escuela Naval venezolana con el empleo de capitán de navío. Su hermana Otilia estaba casada con el radiotelegrafista Benjamín Balboa, cuya fidelidad a la República quedó acreditada en varias actuaciones destacadas. Falleció repentinamente en Venezuela el 6 de agosto de 1965.

Conclusiones

Decíamos que la de 1918 era una promoción singular, ya que en ella se pueden espigar ejemplos de todas las posibilidades que ofrecía el devenir del escalafón durante y después de la guerra civil (5).

De 1918 a 1936 habían abandonado el cuerpo 15 individuos (38,4 por 100), algunos de ellos muy condecorados. Desde su ingreso hasta la llegada de la República —período de casi trece años— lo habían dejado nueve maquinistas, dos de ellos para pasar como cadetes a academias del Ejército, y después, hasta la guerra —período de cinco años—, lo abandonaron seis, cifra que duplica la anterior, sin duda debido a las leyes que facilitaban el retiro.

La solidez de la formación recibida en la academia, luego ampliada en cursos y validada en exámenes a lo largo de los años, se evidencia en la entidad de la responsabilidad asumida y la corrección con que se desempeñaron en el manejo y mantenimiento del delicado material de los servicios de máquinas. Recuérdese, por ejemplo la potencia de propulsión de los cruceros (80.000 y 90.000 caballos), o la sofisticación y peligrosidad de los submarinos. Y quienes de tal fueron capaces eran meros operarios de talleres mecánicos cuando ingresaron en el cuerpo.

Mucho tuvieron que trabajar y estudiar para ascender con éxito en el escalafón. Cabe añadir, aunque quede fuera del ámbito cronológico de este artículo, que en el exilio la mayoría ejercieron su profesión, también con éxito, en buques, astilleros o empresas navieras.

Sumando los cuadros 2bis y 3bis obtenemos el siguiente:

Zona	1. ^a Secc.	2. ^a Secc.	TOTAL	Siguieron			No siguieron		
				1. ^a	2. ^a	TOTAL	1. ^a	2. ^a	TOTAL
Nacional	5	5	10	5	3	8		2	2
Republicana	9	5	14	1	1	2	8	4	12
TOTAL	14	10	24	6	4	10	8	6	14

(5) Para conocer el devenir de cada uno de los miembros del cuerpo durante la guerra civil, véase VEGA, A. de la: *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada española (1850-1950)*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2009, cap. x.

Estos números globales nos indican claramente que la situación geográfica en el momento de la rebelión fue determinante a la hora de elegir bando y, consecuentemente, en la prosecución o no de la carrera una vez terminada la guerra.

Analizando la Primera Sección, de los 14 capitanes de esta promoción (40 por 100 de los existentes, proporción importante) quedaron en zona nacional cinco y todos siguieron carrera, demostración de su obediencia unánime a sus mandos naturales. En zona republicana quedaron nueve. De dos de ellos se puede afirmar lo anterior: Espín, quien se unió al resto de los oficiales del *Méndez Núñez* en Guinea, y Pastor, que hizo lo propio con los del *Lepanto*, lo que le costó ser asesinado en Málaga. Al terminar la guerra, tres sufrieron condenas de prisión y cuatro pasaron al exilio, fuera por sus convicciones republicanas, fuera por haberse significado especialmente durante la guerra, uno de ellos de manera señalada: López Jiménez, otro condenado por masón ya en 1945, y otro que desertó en Inglaterra y no quiso volver a la tierra de los dos bandos enfrentados. Toda una panoplia de posibilidades.

Si analizamos la Segunda Sección, quedaron cinco en cada bando. En el nacional siguieron tres, que continuaron carrera con alguna restricción; en cuanto a los otros dos, a uno se le retiró forzosamente en fecha temprana, y quizá se suicidase, y el otro fue condenado en 1945 por masón. De los cinco que se hallaban en zona republicana, tras la guerra solo siguió uno. Uno de los cuatro restantes falleció al desaparecer el submarino C-5, o sea que murió en acto de servicio, otro fue retirado forzosamente, el tercero pasó al exilio (muy involucrado en la causa republicana, siendo como fue el responsable de la salida de Cartagena de los barcos prisión donde se asesinó a muchos oficiales) y el cuarto fue condenado a reclusión perpetua.

Tras estos números y la lectura de las actividades de sus miembros, se advierte la preponderancia entre los maquinistas de las convicciones republicanas y la singularidad de esta promoción, pues en ella encontramos ejemplos de todos los avatares profesionales posibles que podían sobrevenirle a un miembro del Cuerpo durante y tras la guerra civil, del generalato al exilio, desde el asesinato hasta la muerte en acto de servicio en la mar.

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

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEA 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 MENDOZA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA 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 PREENSA)*
- 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 NOROCCIDENTALES
- 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
- 66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
ESPAÑA EN FILIPINAS
- 67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA
- 68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA

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

EL PAPEL DEL CAPITÁN DE CORBETA RAMÓN BULLÓN FERNÁNDEZ EN LA CREACIÓN DEL INSTITUTO NÁUTICO DEL MEDITERRÁNEO

F. Javier MORENO RICO
Doctor en Ciencia e Ingeniería Náuticas

LA Escuela de Náutica de Barcelona, hoy Facultat de Nàutica, fue la primera escuela profesional creada por la Junta de Comercio (1769) y constituye uno de los hitos de la historia educativa de la ciudad. Asimismo, dada la importancia de su labor —formar oficiales de la marina mercante— y su pervivencia durante casi 250 años, es sin duda el elemento más importante de la cultura marítima de Cataluña. Sin embargo, llama poderosamente la atención el hecho de que no dispusiese de unas instalaciones propias hasta 1932.

El artífice de que la Escuela/Facultad de Náutica dispusiera de una sede adecuada para el desempeño de su labor con eficacia y dignidad fue el capitán de corbeta Ramón Bullón Fernández (Salamanca, 1874-Madrid, 1958). Por desgracia, y poniendo en evidencia los efectos destructivos en el ámbito cultural de la crisis económica en la que nos hallamos inmersos, el viejo edificio de la Escuela/Facultad ha sido puesto a la venta por el rectorado de la Universitat Politècnica de Catalunya con el fin de paliar un déficit acumulado de 110 millones de euros.

Apunte biográfico de Ramón Bullón Fernández

Ramón Bullón fue el decimotercer director de la Escuela de Náutica y el único marino militar que ocupó dicho puesto. Nació en Salamanca el 31 de enero de 1874, en el seno de una familia muy acomodada. Su padre, Agustín Bullón de la Torre, fue diputado, gobernador civil y senador del Reino. Su hermano menor, Eloy, también ocupó cargos de relevancia (1).

(1) Ramón Bullón (Salamanca, 1874-Madrid, 1958). En 1906 ingresó en el Cuerpo de Catedráticos de Universidad, al ganar por oposición la Cátedra de Historia de España de la Universidad de Santiago de Compostela, de la que pasó a la de Valladolid. En enero de 1907 obtuvo la Cátedra de Geografía Política y Descriptiva de la Universidad Central, en Madrid (también ocupó la presidencia de la Real Sociedad Geográfica madrileña). Diputado en Cortes por el

Ramón Bullón ingresó en la carrera militar a los diecisiete años y alcanzó el grado de alférez de navío en agosto de 1896. Ocupó diferentes destinos en tierra y embarcado y, tras ascender a teniente de navío en 1905, fue destinado a la Comisión Oceanográfica de Barcelona, instalada a bordo del pontón *Cocodrilo*, fondeado en el puerto (2).

El gobierno de Alfonso XIII promulgó en 1908 la Ley de Emigración, con la intención de regular lo que ya se había convertido en un importante fenómeno social. En el capítulo v de aquella norma se creaba la figura del inspector de emigración, que había de estar presente en todos los puertos de embarque. Dichos funcionarios deberían supervisar el cumplimiento de lo establecido en cuanto a seguridad y habitabilidad de todas las embarcaciones dedicadas al traslado de emigrantes. Declarado excedente forzoso de la Armada, Ramón Bullón fue nombrado inspector de emigración del Puerto de Barcelona en diciembre de 1908, cargo que ocupó, con algunos paréntesis por razones personales, hasta su nombramiento, en 1928, como director de la Escuela de Náutica. Es probable que algunas de aquellas ausencias fueran provocadas por los estudios de ciencias que el marino siguió hasta graduarse, mientras que otras respondieron a diferentes provisiones temporales de destino que hubo de cubrir, como la comandancia de Marina de Ceuta, a cuyo frente estuvo durante los meses de julio y agosto de 1922, o la de Barcelona a finales del mismo año.

Bullón se incorporó al claustro docente de la Escuela de Náutica como profesor de física a raíz de la implantación del plan de estudios de 1915. Muy interesado por las cuestiones meteorológicas, de cuya enseñanza se ocupó en la Escuela durante algunos cursos, publicó sobre la materia dos trabajos divulgativos (3).

La integración de Ramón Bullón en la vida cultural de Barcelona fue total. Buena prueba de ello fue su activa participación en el II Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil, organizado por la Sociedad de Geografía Colonial de Barcelona entre el 10 y el 15 de noviembre de 1913, en el que presentó una comunicación titulada «Corrientes migratorias naturales y su aprovechamiento». Posteriormente editó aquel trabajo, complementado con diversos artículos publicados en la prensa, bajo el título de *El problema de la*

distrito de Sequeros, en las filas liberal-conservadoras, durante la dictadura de Primo de Rivera fue director general de Primera Enseñanza, subsecretario de Instrucción Pública y gobernador civil de Madrid. En 1939, inmediatamente después de la guerra civil, fue nombrado decano de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid.

(2) Sobre esta singular institución científica pueden consultarse los siguientes artículos: LLABRÉS, Juan: «El cañonero *Cocodrilo*, después laboratorio-escuela de zoología marina», en *Revista General de Marina*, junio 1963, pp. 907-922; PÉREZ-RUBÍN FEIGL, Juan: «Las investigaciones biológico-pesqueras de Joaquín de Borja en el mar catalán (1891-1924) y el pontón oceanográfico *Cocodrilo*», en *Drassana*, núm. 16, diciembre 2008, pp. 99-117.

(3) *Meteorología y dinámicas marítimas*, Talleres La Publicidad, Barcelona, 1919; *Ciclones huracanados: descripción del de 20 de octubre de 1926 sobre La Habana*, Sobrinos de López Robert y Cía., Barcelona, 1927.

emigración y los crímenes de ella (4), los beneficios de cuya venta destinó a la Casa de Caridad. Es muy interesante la denuncia en ese trabajo de las denominadas «emigraciones de recluta», es decir, aquellas que realizaban determinadas compañías fraudulentamente. Según él, entre 12.000 y 15.000 españoles eran víctimas al año de aquel grave engaño (5). Su hermano Eloy, que alcanzaría un alto prestigio como geógrafo, también asistió al congreso, en representación de la Real Sociedad Geográfica (6).

Ramón Bullón dirigió la Escuela hasta que se le forzó a dimitir pocos días después de proclamada la II República. Meses más tarde, reincorporado no sin dificultades a la Armada con el grado de capitán de navío, ocupó el empleo de comandante interino de Marina en Valencia. Pasó a la reserva en 1933. En 1942 fue nombrado contralmirante honorario, y el 2 de abril de 1943, designado vocal suplente de la Sala 1.^a del Tribunal Nacional de Responsabilidades Políticas.

La travesía vital de Ramón Bullón finalizó en Madrid el 5 de julio de 1958 (7).

Hacia el Instituto Náutico del Mediterráneo (INM)

Antecedentes: la enseñanza náutica en Barcelona entre 1915 y 1927

El fin de la primera guerra mundial provocó una grave crisis en la marina mercante que repercutió de forma directa sobre la ya de por sí inestable situación de Escuela de Náutica de Barcelona.

Tras más de cincuenta años de inmovilismo, en 1915 las enseñanzas náuticas sufrieron una reforma encaminada a actualizarlas. Paradójicamente, aquella ley no fue acompañada de la correspondiente dotación presupuestaria y, por tanto, tan solo sirvió para acrecentar las dificultades de la Escuela, que el claustro docente, bajó la dirección del capitán Leopoldo Benítez —quien había sucedido en el cargo a José Ricart—, afrontó con una admirable responsabilidad profesional.

De acuerdo con la Cámara de Comercio, la Escuela de Náutica, ubicada hasta entonces en la Llotja, se trasladó a fines de 1918 al local que anteriormente ocupaba la biblioteca de aquella institución, un piso del paseo de Isabel II. Si bien en principio el cambio supuso una pequeña mejora, pronto se alzaron algunas voces reclamando unas instalaciones dignas y más cercanas a la orilla del mar (8).

(4) ÍDEM: *El problema de la emigración y los crímenes de ella*, s.e., Barcelona, 1914.

(5) *Ibidem*, pp. 32-34.

(6) VILLANOVA, José Luis: «La Societat de Geografia Comercial de Barcelona (1909-1927)», en *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 70, 2010, pp. 168-170.

(7) Todos los datos sobre la carrera profesional de Ramón Bullón han sido extraídos de su expediente personal, que se custodia en el Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Hojas de Servicio del Cuerpo General 8021/9.

(8) SOLÁ Y BAULÓ, Emilio: «A l'entorn de l'Escola de Nàutica», en *Catalunya Marítima*, núm. 2-3, p. 24.

La dotación presupuestaria llegó por fin al iniciarse el curso 1920-1921, tras más de ocho años de espera, y aunque solo cubrió la mitad de lo fijado en la ley, mejoró notablemente la situación económica de la Escuela y, sobre todo, la del profesorado, que hasta aquel momento, merece la pena recordarlo una vez más, había venido «ejerciendo su apostolado sin otro estímulo que una promesa inserta en la *Gaceta* ni otra recompensa, hasta la hora presente, que la propia satisfacción de haber contribuido al desenvolvimiento de la marina comercial, y en particular de la esta matrícula, cuando más necesitada se encontraba de pilotos y menos se acordaba de procurárselos asegurándose el funcionamiento de esta Escuela» (9). Para dar cumplimiento a las normas curriculares del plan de estudios de 1915, el claustro se aumentó hasta quedar integrado por veinte profesores, lo que significó una gran novedad en un centro acostumbrado a ingeniárselas con no más de cuatro o cinco docentes.

A pesar de haberse resuelto el problema del profesorado, el horizonte de la Escuela no acabó de despejarse. La crisis de la marina mundial repercutió directamente sobre la situación de los alumnos, que se tropezaban con crecientes dificultades para realizar las prácticas de navegación, sin las cuales era del todo imposible acceder al examen para la obtención del título profesional. Durante el curso 1921-1922, 53 buques se encontraban inactivos en el puerto de Barcelona (10). Para paliar aquella situación se reivindicó la creación de un buque escuela, y con esta mira el 18 de noviembre de 1923, en los locales de la Escuela, se organizó una asamblea de alumnos de náutica «en pro del buque-escuela[,] de la cual salieron unas conclusiones que fueron entregadas al Gobierno» (11).

Paralelamente, también fue disminuyendo el número de estudiantes de la especialidad de máquinas, aunque en este caso por una razón bien distinta. Los futuros maquinistas no parecían dispuestos a cursar todas las asignaturas que se señalaban en el nuevo plan y optaban por presentarse por libre a los exámenes de conjunto que se realizaban en la comandancia de Marina (12). A falta de un taller en la Escuela, los alumnos de esta especialidad recibían las clases prácticas en el vapor-remolcador *Montserrat*, bajo la dirección del profesor ayudante y maquinista de dicho buque don Abilio Santaolaría Figueras (13).

(9) ÍDEM: *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1920-1921*. Juan Ruiz Romero-Sucesor de J. Bastinos, Barcelona, 1922, p. 4.

(10) ÍDEM: *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1921-1922*. J. Ruiz Romero-Librero Editor, Barcelona, 1923, p. 3.

(11) ÍDEM: *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1923-1924*. J. Ruiz Romero-Librero Editor, Barcelona, 1925, p. 6.

(12) ÍDEM: *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1922-1923*. J. Ruiz Romero-Librero Editor, Barcelona, 1924 p. 4.

(13) *Ibidem*.

Entre 1920 y 1924, la estadística de los alumnos matriculados en la Escuela fue la siguiente:

Cuadro 1. ALUMNOS MATRICULADOS EN LA ESCUELA DE NÁUTICA ENTRE 1920 Y 1924

<i>Curso</i>	<i>Alumnos de náutica</i>	<i>Alumnos de máquinas</i>
1920-1921	125	42
1921-1922	83	40
1922-1923	61	22
1923-1924	35	26

FUENTE: Memorias elaboradas por Emilio Solá para los cursos correspondientes.

El empleo en los buques de los sistemas de radiocomunicación, cada vez más generalizado, hizo necesario introducir esta disciplina en la Escuela de Náutica «para los aspirantes a Pilotos y a cuantos otros con carácter libre quieran prepararse para ingresar en la Escuela oficial de Telégrafos al objeto de obtener el certificado de operador radiotelegrafista. La enseñanza no se limita a la parte teórica, sino que comprende las prácticas de telegrafía y telefonía con los correspondientes ejercicios para la educación del oído al alfabeto Morse, a cuyo efecto se han instalado los aparatos necesarios para manipular y obtener la recepción en alta voz. Con esta instrucción los Pilotos podrán volver a ser lo que era antes, los telegrafistas marítimos, y no precisaran requerir el concurso ajeno para interpretar o transmitir las frases del Código internacional de Señales por medio de las hondas hertzianas» (14).

El golpe de estado del general Primo de Rivera (13 de septiembre de 1923) tuvo repercusiones inmediatas en las enseñanzas náuticas en España. Leopoldo Boado, exdirector de la Escuela de Náutica de Bilbao, fue designado por el directorio militar comisario extraordinario para inspeccionar el funcionamiento de las escuelas del ramo. Boado visitó el centro docente de Barcelona entre el 7 y el 9 de noviembre y, tras el reconocimiento, las reformas no se hicieron esperar. Un real decreto de 1 de febrero de 1924 ordenó transferir todas las competencias relativas a la marina mercante a una nueva Dirección General de Navegación, dependiente del Ministerio de Marina, militarizándose así la marina civil. Más adelante, otro decreto, este de 6 de junio, clausuró todas las escuelas de náutica existentes y las refundió en cuatro centros —uno para cada zona marítima—, que pasarían a denominarse «Escuelas Oficiales de Náutica». Las cuatro nuevas escuelas quedaron ubica-

(14) *Ibidem*, pp. 3-4.

das en Bilbao, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife. En la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona quedaron incluidas las de Alicante, Valencia, Mallorca y Cartagena.

Los planes de estudio no sufrieron ninguna variación. Sin embargo, y de acuerdo con lo establecido en la nueva normativa, los exámenes de junio de 1925 se realizaron por escrito, considerando que así se aquilataba mejor la suficiencia de los alumnos. También se establecieron los ejercicios prácticos en el taller. En el caso de Barcelona, al carecer la escuela de los medios necesarios, las evaluaciones se llevarían a cabo en la factoría Nuevo Vulcano.

También se produjeron importantes cambios en el claustro de profesores. La incorporación de titulares de asignatura procedentes de las escuelas clausuradas provocó la salida de los profesores interinos. Leopoldo Benítez, hombre con antecedentes políticos netamente progresistas, cesó por la incorporación de Alfredo Jaén, y lo mismo ocurrió con Manuel Valls para dar entrada a Joaquín Aliaga. En términos generales, la plantilla se redujo. El 13 de febrero de 1925, Emilio Solá, capitán de la marina mercante, perito mecánico que ejercía como profesor de aritmética, álgebra y geometría, fue nombrado director (15). A partir de ese momento se reanudaron las clases pero, dado lo avanzado del curso, apenas se matricularon alumnos.

La crisis de la marina mercante continuó agudizándose de año en año, dejando a miles de profesionales en el paro. La matriculación en las escuelas de náutica de todo el Estado disminuyó de forma ostensible, tal como puede constatarse en la estadística siguiente, publicada en *Marina Civil*, órgano de la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante:

Cuadro 2. MATRICULACIÓN EN LAS ESCUELAS DE NÁUTICA DE ESPAÑA ENTRE 1926 Y 1929

Año	Barcelona	Bilbao	Cádiz	Tenerife	TOTAL
1926	15	73	22	8	118
1927	12	40	22	1	75
1928	18	36	11	4	69
1929	15	9	11	2	47

FUENTE: *Marina Civil* (órgano de la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante), año II (1930), núm. 14.

(15) ÍDEM: *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1924-1925*. Imprenta Miret, Barcelona, 1926, p. 113

Ramón Bullón, promotor del Instituto Náutico del Mediterráneo (INM)

En diciembre de 1925, Primo de Rivera reemplazó el directorio militar por uno civil que recuperó una estructura ministerial de corte tradicional. Rafael Benjumea, conde de Guadalhorce, fue nombrado ministro de Fomento, y el vicealmirante Cornejo asumió la cartera de Marina. Uno de los objetivos del nuevo diseño gubernamental era reorganizar las enseñanzas náuticas, con el fin de hacer efectivo lo establecido en la ley de 1924.

A tal efecto, el Ministerio de Marina nombró al capitán de corbeta Ramón Bullón director de la Escuela de Náutica el 7 enero de 1927. Según confesión propia, Bullón acogió el nombramiento con reticencia. Sus prevenciones fueron vencidas por una carta que le dirigió del director general de Navegación en que, casi como un favor personal, le rogaba que asumiera aquel cargo con el fin de que no se demorara más la aplicación de las directrices de la ley de 1924 (16), según las cuales debía fundarse en Barcelona un instituto náutico que cubriera el ámbito de la costa mediterránea peninsular.

La consecución del solar

El antecesor de Ramón Bullón, Emilio Solá, se preocupó de conseguir una ubicación digna para el centro docente, dadas la muchas deficiencias que presentaba el piso principal del número 18 del paseo de Isabel II en que se impartían las clases, y que con anterioridad, como señalamos, había albergado la biblioteca de la Cámara de Comercio. Con este fin, Solá pidió que se le cediese una parcela en el andén llamado de Antonio López, al final del muelle de Bosch y Alsina, pero el Puerto no accedió a tal cesión y ofreció como alternativa un solar situado en el muelle del Rebaix.

Seis meses después de haber asumido la dirección de la Escuela, Bullón manifestó su disconformidad con la ubicación ofrecida por la Junta de Obras del Puerto y consideró, con razón, mucho más adecuada la parcela número 3 de la explanada del muelle del Depósito, la más cercana a la plaza de Palacio. En su opinión, avalada por los urbanistas municipales, que veían la oportunidad de adecuar aquel espacio de la ciudad, el emplazamiento que el recomendaba, siempre dentro de los terrenos portuarios, era mejor por ser más amplio y gozar de mejor ubicación. La Junta, dependiente del Ministerio de Fomento, no acogió de buen grado esta alternativa, que contaba con la aprobación tácita del Ayuntamiento. Quien se mostró más disconforme fue el ingeniero director del puerto, José Ayxelá, el cual, aun reconociendo correcta la cesión de terrenos entre distintos organismos del Estado, como ya había sucedido en la donación del espacio para construir la Aduana en 1895, consideraba que se menoscababan los intereses del puerto. Al final se impusieron

(16) Según consta en un escrito redactado el 12 de agosto de 1931 por él mismo. AGMAB, Hojas de servicio...

los criterios del Ministerio de Marina, del que dependía la Escuela, y la Junta del Puerto, el 11 de noviembre de 1927, cedió los terrenos del muelle del Depósito, aunque lo hizo con una reticencia suma que se traslucía en ciertas condiciones establecidas en la real orden de cesión. Pese a ellas, el disgusto de la Junta de Obras del Puerto no decayó durante los meses siguientes, en los que no desaprovechó oportunidad de manifestarlo, por ejemplo, cuando la Escuela pasó a denominarse Instituto Náutico del Mediterráneo. Las aguas no retornaron a su cauce con la real orden de 11 de noviembre de 1929 que confirmaba la cesión del Ministerio de Fomento al de Marina de una parcela de 3.500 metros cuadrados lindantes con la plaza de Palacio (17). El ingeniero director del Puerto siguió poniendo pegas de forma sistemática —carencia de proyecto, ocupación de una franja de terreno municipal, cesión en precario o a perpetuidad...— hasta el 17 de julio de 1930, en que se verificó oficialmente la entrega de los terrenos en virtud de un documento lleno de matizaciones (18).

Elaboración del proyecto arquitectónico

Bullón, el 23 de noviembre de 1928, redactó un memorando (19) dirigido a distintas instituciones en el que exponía su concepción de lo que debía ser el nuevo Instituto Náutico del Mediterráneo (INM) para ajustarse a la normativa. Ante todo, remarcaba la necesidad de contar con una sede a la altura de las tareas atribuidas al Instituto. El INM debía albergar la Escuela de Náutica y ofrecer un marco digno para la celebración de los exámenes de piloto, capitán y maquinista. También precisaba de un salón de actos donde dictar conferencias y celebrar exposiciones temporales. Un componente destacable de la futura «Universidad del Mar» era la biblioteca, cuyo papel no tenía que reducirse a dar soporte a los estudiantes de la Escuela, sino que debía ser el centro de referencia para cuantos buscaran información sobre el mundo marítimo. También necesitaba disponer de un taller de máquinas y de otro instrumental en que reparar los distintos aparatos de navegación de los buques. Otro elemento destacado era el Museo Marítimo Regional, abierto al público, cuyo objetivo sería recoger y proteger todos aquellos elementos materiales de la tradición marítima de Cataluña hasta entonces dispersos y que corrían un serio peligro de malbaratarse. La labor de soporte a la navegación requería crear asimismo un observatorio astronómico y otro meteorológico. El INM también debería asumir la formación de los radiotelegrafistas de Marina, pues resultaba paradójico que estos se formaran en Madrid. Por último, entendía que el

(17) JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA: *Memoria acerca del estado de progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales de dicho puerto durante el segundo semestre de 1926 y los años 1927, 1928 y 1929*. Imprenta Casanovas, Barcelona, 1930, pp. 255-258.

(18) Museu Marítim de Barcelona-, Fons del Port de Barcelona, Escuela de Náutica, caja 61, carpeta 11.

(19) Arxiu Històric de la Cambra de Comerç de Barcelona (AHCCB), 627/12.

recinto del Instituto tenía que acoger una residencia para los estudiantes de náutica y máquinas, el Asilo Naval y una escuela para los hijos de los vecinos de la Barceloneta. Es evidente que el proyecto diseñado por aquel buen marino militar aspiraba a dotar a Barcelona del mejor centro español de marina civil. A la postre, la financiación efectivamente alcanzada obligaría a rebajar estas aspiraciones.

Como vemos, Ramón Bullón evidenció desde el primer momento una gran ambición en la plasmación del proyecto que se le había encomendado. Así, en agosto de 1927 difundió entre diversas instituciones y organismos una fotografía del denominado Colegio Viejo de Salamanca —un monumental edificio de estilo neoclásico— como ejemplo de lo que debía ser el futuro centro náutico barcelonés (20).

En el primer número de 1929 del *Boletín de la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Barcelona*, Bullón publicó un artículo en el que exponía la situación del proyecto de INM y los objetivos del mismo (21). En primer lugar señalaba que el coste de la construcción de un edificio susceptible de albergar con dignidad la Escuela de Náutica se cifraba en 700.000 pesetas. Como hasta ese momento solo se disponía de 450.000, lo procedente, a su entender, era que el resto lo cubriese la Diputación, dados sus vínculos históricos con el centro de formación de los marinos. A continuación, el director de la escuela describía los elementos que debían tener cabida en el edificio, apartado donde destacaba la conveniencia de añadir una escuela para los niños y niñas de la Barceloneta, habida cuenta la vinculación de este barrio con la mar, así como un edificio para los huérfanos, que vivían en pésimas condiciones en el buque destinado a asilo naval, fondeado en el puerto.

El 27 de marzo, la Dirección General de Navegación asignó 35.000 pesetas para sufragar el proyecto arquitectónico. Durante el mes de abril, tanto la Asociación de Armadores como la de Capitanes y Pilotos manifestaron su firme apoyo al proyecto. La Cámara de Industria y Navegación se sumó a las adhesiones en julio. La comisión municipal permanente del Ayuntamiento de Barcelona, el 31 de julio de 1929, tomó el siguiente acuerdo: «Que en vista de la R.O. por la que el Ministerio de Fomento cede al de Marina una parcela situada en el fondo abierto de la Plaza Palacio junto al muelle del Depósito, para construir sobre ella el nuevo edificio destinado a la escuela Oficial de Náutica de Barcelona, única de esta clase que se establecerá en el litoral del mediterráneo y en atención a que con ello se facilitará la urbanización y embellecimiento de la Plaza de Palacio, al construirse un edificio de carácter monumental que encuadre la misma impidiendo que desde ella se vean depósitos comerciales, se subvenciona la construcción de dicha escuela con la cantidad de doscientas mil pesetas, mediante la estricta condición que los

(20) Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona (AMCB), caja 66047.

(21) BULLÓN, Ramón: «El Instituto Náutico del Mediterráneo. En qué debe consistir y elementos que deben integrarlo», en *Vida Náutica*, núm. 103. Enero 1929.

facultativos municipales tengan intervención en la construcción de la fachada del repetido edificio, al objeto de lograr que armonice toda ella con el conjunto de la Plaza de Palacio» (22).

En el discurso inaugural del curso 1929-1930, Ramón Bullón expuso el proyecto arquitectónico del INM y mostró algunas fotografías ante un numeroso público representativo de todos los ámbitos marítimos barceloneses (23). En agosto de 1929, los arquitectos municipales Vilaseca y Florensa tenían listo el proyecto arquitectónico, en el que recogían tanto las recomendaciones de Bullón como las premisas urbanísticas municipales. La fachada del edificio proyectado, de traza neoclásica, armonizaba con los porches de Xifré y la Lonja de Comercio, principales edificios de la plaza de Palacio. Las tres plantas diseñadas daban cabida a todas las dependencias planeadas por el director de la Escuela. En la planta baja se situaban las oficinas de secretaría, el despacho del presidente del patronato, el taller de máquinas, la sala de dibujo, la de estudio y la biblioteca. En el primer piso se emplazarían cuatro aulas, el despacho del director, la sala de profesores, el salón de actos y la sala para los exámenes de capitán, piloto y maquinista, y en el segundo estarían las viviendas de los conserjes, el museo y la sala para la formación de los radiotelegrafistas.

El presupuesto para levantar el edificio proyectado se cifraba en 700.000 pesetas, pero por el momento únicamente se contaba con las 275.000 aportadas mancomunadamente por el Ministerio de Marina y el de Fomento, y con los «50.000 duros» que estaba dispuesto a destinar al proyecto el Ayuntamiento. Como indicamos antes, Bullón entendía que la Diputación debía aportar el resto del capital necesario, por tradición y responsabilidad:

«La antigua Escuela Especial de Náutica de esta capital, estuvo durante muchísimos años siendo una hijuela de la Diputación provincial de Barcelona, por ésta sostenida y tutelada; y sí así la Diputación de Barcelona hizo mientras se trató simplemente de una modesta Escuela de Náutica de utilización y carácter meramente local, de suponer y hasta de confiar es que ahora al ya no solo tratarse del centro de enseñanzas marítimas de esta ciudad, sino además de un moderno Instituto Náutico o verdadera universidad marítima para todo el litoral hispano del Mediterráneo, la actual diputación de Barcelona no habrá de dejar de mirar con franca y decidida simpatía la creación de dicho importante Centro y cuanto se refiera a la mayor eficacia e instalación más cumplida del mismo, dignándose por tanto prestar su valiosa y necesaria cooperación, material y moral, para el mejor logro del propósito» (24).

(22) Arxiu Històric Diputació de Barcelona (AHDB), leg. 1000.

(23) Centre de Documentació Marítima, Museu Marítim de Barcelona, R. 2430. Página fotocopiada del *Boletín Náutico*, s/n, s/f.

(24) AHCCB 627/12, p. 4.

Puesta en marcha de la Junta del Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo

El 16 de noviembre de 1929, el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* publicaba un real decreto por el que se creaba la «Junta de Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo». En la exposición de motivos se aducía lo siguiente:

«Al disponer el R.D de 6 de junio de 1924 que no hubiese en nuestro litoral mediterráneo más que un solo centro oficial de enseñanzas náuticas establecido en Barcelona, quedó patente la necesidad de construir en las cercanías del puerto un edificio adecuado a su instalación.

»A tal fin, comenzó el ramo de Marina por solicitar del de Fomento la cesión de determinada parcela de terreno situada en la zona del puerto de Barcelona; y como quiera que durante la tramitación del expediente para obtener la concesión de referencia, otorgada ya por R.O. de 27 de abril de 1929, la Asociación de capitanes y Pilotos, la prensa barcelonesa y algunas importantes Corporaciones locales, han venido abogando para que al construir el aludido edificio no se limite su capacidad a la meramente indispensable para las necesidades y servicios de la escuela Oficial de Náutica, sino que el proyecto de construcción se amplíe, de modo acertado, para que en consonancia con los naturales deseos y legítimas aspiraciones del personal de la Marina Mercante y lo manifestado en diversas ocasiones por la Diputación Provincial y la Cámara de Comercio y Navegación de barcelonesa, se crease en dicha capital, altamente marítima comercial un Centro de enseñanzas náuticas digno de ella; en atención no solamente a lo anteriormente indicado, sino a ser ya un hecho que importantes Corporaciones barcelonesas han acordado contribuir con considerables sumas para que la construcción del aludido inmueble pueda ser ampliada y mejorada...» (25).

El real decreto en cuestión constaba de cuatro artículos que, en resumen, establecían la autoridad prevalente del Ministerio de Marina en lo referente a elección del solar, construcción del edificio y destino que dar a este, que ante todo debía servir como sede de la Escuela Oficial de Náutica. En el artículo 4 se aclaraba al respecto que

«las demás dependencias accesorias afines a enseñanzas marítimas que lleguen a instalarse en parte del edificio o en pabellones edificados sobre el solar antedicho de la zona del puerto, deberán ser administradas, organizadas, sostenidas y regidas por una Junta de Patronato local para el fomento de las enseñanzas marítimas que se crea por el presente Decreto y se titulará “Junta de patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo”, formada por los siguientes miembros:

(25) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 255, pp. 2185-2186.

- Presidentes natos: El Ministro de Marina, el Capitán General de la Armada y el Capitán General del Departamento de Cartagena.
- Inspector Delegado del Ministerio de Marina: El Director General de Navegación, pudiendo actuar por delegación, en representación suya, el Comandante de Marina de Barcelona
- Presidente: El Presidente de la Diputación Provincial de Barcelona.
- Vicepresidentes (primero y segundo): Presidente de la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona y el que nombre por votación el pleno de la Junta.
- Vocales: El Presidente de la Comisión de Cultura de la Diputación de Barcelona, el Teniente Alcalde, el Delegado de Cultura del Ayuntamiento de Barcelona, un Vocal de la Junta de Obras del Puerto, un Delegado de la Asociación de Navieros del Mediterráneo, otro de la Asociación de Armadores Navegación Libre Española, un capitán de la marina mercante y un primer maquinista naval pertenecientes a las Asociaciones respectivas de los mismos domiciliadas en Barcelona. Otro de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Reserva Naval, el Presidente del Pósito marítimo de Barcelona, un delegado del Colegio de Agentes de Aduanas otro de la Cámara de la Industria, otro de la Junta del Asilo Naval, el Director de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros (delegado en Cataluña y Baleares por la Caja central de Crédito Marítimo) y el Inspector costero en Cataluña de la caja central de Crédito Marítimo.
- Director de la parte técnica: El Director de la Escuela Oficial de Náutica».

Es evidente que con un patronato de espectro tan amplio, dotado de autonomía reglamentaria, como era lógico, se pretendía conseguir el máximo apoyo para el INM.

Los retos de la Junta del Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo

La puesta en marcha del INM no fue fácil debido a la agitada situación política de aquellos años. El 28 de enero de 1930 dimitió Primo de Rivera. Luego vinieron las «dictablandas» del general Berenguer y el almirante Aznar. Y el 14 de abril de 1931 se proclamó la II República.

El 2 de diciembre de 1929 se constituyó la Junta del Patronato, en un acto celebrado en la sala de sesiones de la Diputación Provincial bajo la presidencia del director general de Navegación. Cuatro días más tarde la Junta se reunió por primera vez, bajo la presidencia de la primera autoridad de la Diputación, el conde de Montseny. En dicha reunión, los arquitectos autores del proyecto informaron, a preguntas del presidente, de que el coste del edificio

central (26) del complejo proyectado ascendía a 1.178.000 pesetas. Ante lo exorbitante del presupuesto, el presidente manifestó carecer de un conocimiento preciso de las aportaciones que corresponderían a cada institución, por lo que aprovecharía un viaje que iba a realizar a Madrid para aclarar ante el Ministerio de Marina la circunstancia (27).

La segunda reunión de la Junta se celebró el 25 de enero de 1930. La tercera se convocó para el 28 de abril de 1930, bajo la presidencia de don Juan Maluquer y Viladot, quien había sustituido a José Milá y Camps al frente de la Diputación el 25 de febrero de aquel año. El presidente presentó a los nuevos representantes institucionales tras el cambio de régimen. Entre ellos se encontraba Lluís Massot, teniente de alcalde delegado de cultura del Ayuntamiento, quien se mostró muy participativo. Primero quiso saber cómo se dividía la aportación institucional al proyecto, y después advirtió de que en el Ayuntamiento «hay una atmósfera un tanto contraria a la construcción del edificio atendiendo a las circunstancias que han concurrido en la determinación del emplazamiento, por cuanto la barriada de la Barceloneta parece ser que la cree contraria a sus conveniencias» (28). Bullón se encargó de contestar a las observaciones de Massot. Sobre las finanzas dijo que se contaba con 500.000 pesetas provenientes del Estado y con 200.000 del Ayuntamiento, y que faltaba por aclarar cuánto aportaría la Diputación. Respecto a la actitud de los vecinos de la Barceloneta, presuntamente opuestos al proyecto, manifestó que no podía «concebir en modo alguno que ahora, tan tardíamente (a no ser que alguien gestione y provoque una protesta infundamentada e ilógica) apareciese dicha barriada a lo último opinando de distinto modo que en un principio en lo tocante a la Escuela Provincial de Náutica» (29). Massot replicó que los compromisos del antiguo consistorio no obligaban al nuevo y que la Escuela podía ubicarse perfectamente en las Atarazanas. La contrarréplica de Bullón fue contundente y Massot se vio forzado a adoptar una actitud conciliadora.

Hoy por hoy, ignoramos quién impulsó la campaña en contra de la construcción del edificio del INM. Por el contrario, sí conocemos quiénes fueron los más firmes defensores del proyecto: Francisco de P. Colldeforns, secretario del INM a partir de 1932, que publicó varios artículos en pro del emplazamiento original propuesto para el INM y, sobre todo, Ramón Bullón, quien no escatimó esfuerzos en ese sentido, tal como puede comprobarse por la carta escrita al presidente de la Diputación el 13 de mayo de 1930, en la que hacía patente su indignación:

(26) El proyecto completo de las instalaciones del INM constaba de cuatro edificios. El cuerpo central se destinaría a la Escuela de Náutica, en los edificios laterales se instalarían el Asilo Naval y el internado, y en la parte posterior se ubicarían las escuelas primarias del Pósito Marítimo.

(27) AHDB, leg. 2748. Borrador de Acta.

(28) AHDB, leg. 2893. Acta de la Tercera..., p. 1.

(29) *Ibidem*, p. 2.

«... resulta ahora, sin embargo y tan a lo último (*sic*), que después de tener acordado ya el patronato sacar a concurso las obras del edificio, es cuando parece ser, se ha antojado a alguien, provocar, en la barriada de la Barceloneta, infundadísima campaña encaminada a lograr que el vecindario de ella, aparezca protestando de que se haya decidido levantar el edificio para el Instituto Náutico en un solar que dista, de dicha barriada marítima, unos 400 metros y que venía hasta ahora solamente utilizándose para amontonar sobre el maderas y otras mercancías antiestéticas que no solo obstruían por allí el tránsito, sino que daban de continuo a ese sitio de la Ciudad un aspecto estrafalario, desagradable e impropio, en extremo, en una vía pública de toda capital. No se opusieron Barcelona, ni tampoco la Barceloneta, a que frente a los paseos de “Colón” y el “Nacional” se levantasen extensos tinglados que cegaron y afearon enormemente la visualidad» (30).

Entre los detractores más firmes a ubicar el INM en la plaza de Palacio se contó la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Barcelona, que propuso como emplazamiento alternativo el solar que quedaría una vez derribado el viejo edificio de las Atarazanas. Si tal alternativa no fuera viable, «entonces tal vez resultara lo más práctico acogerse a una idea de convertir los palacios de la extinguida Exposición en Ciudad Universitaria, y a este fin adscribir allí la Escuela de Náutica, otorgándole además en el palacio Nacional un área suficiente donde poder emplazar el Museo Marítimo» (31). En señal de protesta, la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Barcelona retiró a su representante de la Junta del Patronato.

Sin embargo, los vientos contrarios no lograron frenar el avance del proyecto de INM. En la Junta del Patronato celebrada el 6 de junio de 1930, el Ayuntamiento ratificó su apoyo y confirmó su contribución de 200.000 pesetas. También se adoptó la decisión de crear diversos grupos de trabajo: comisión ejecutiva, comisión de obras, comisión administrativa, ponencia de reglamento y ponencia de cultura.

Se optó por empezar la construcción con el cuerpo central del proyecto de Vilaseca y Florensa, destinado a albergar la Escuela de Náutica y, a petición del Ayuntamiento (32), se aplazó la construcción de los cuerpos laterales, destinados a acoger el Asilo Naval, el internado y las escuelas primarias del Pósito Marítimo. La empresa Material y Obras, S.A. se adjudicó el concurso por un valor de 504.000 pesetas (33). La construcción comenzó el 1 de octubre de 1930. Una vez comenzados los trabajos, se decidió añadir el observatorio meteorológico y el astronómico en dos torres ubicadas en los extremos de la fachada posterior (34).

(30) AHDB, leg. 2893.

(31) «Ante la verdad», en *Marina Civil*, núm. 26. Diciembre 1930, pp. 26-27.

(32) *Diario del Comercio* de 12 de marzo de 1933, p. 5.

(33) AHDB, leg. J1000.

(34) INSTITUT NÀUTIC DE LA MEDITERRANIA-JUNTA DE PATRONAT: *Memoria 1931*. Tipografía La Academia dels Hereus de Serra i Russell, Barcelona, 1932, pp. 27-35.

La proclamación de la II República, el 14 de abril de 1931, entrañó, entre otros muchos cambios, la supresión de las cuatro diputaciones provinciales catalanas, cuyas funciones pasó a asumir íntegramente la Generalitat. En consecuencia, la composición de la Junta del Patronato hubo de modificarse. El nuevo organismo adquirió, a partir de enero de 1932, la composición siguiente:

- presidente, Francesc Macià, *president* de la Generalitat de Cataluña;
- vicepresidente primero, Josep Armenteras, presidente de la Cámara de Comercio y Navegación; vicepresidente segundo, Ángel Bono, delegado de la Junta del Puerto de Barcelona.
- inspector delegado del Ministerio de Marina, Lluís Verdugo, comandante de Marina de Barcelona;
- tesorero, Pere Garcías Seguí, presidente de la Asociación de Navieros del Mediterráneo;
- vocales:
 - Ventura Gassol, Conseller de Cultura de la Generalitat;
 - Pere Comas, Tinent d'Alcalde, Delegat de Cultura de l'Ajuntament de Barcelona;
 - Joan Ferrer i Puig, representante de la Asociación de Navieros y Consignatarios;
 - Francesc Condeminas, representante de la Asociación de Consignatarios;
 - Ramón Freixas, representante de la federación de armadores Navegación Libre Española;
 - Ferràn Arranz, representante de la Asociación de Capitanes y Pilotos;
 - Miquel Gómez, representante de la Sociedad Española de Maquinistas Navales;
 - Manuel Cordero, representante del Pósito Marítimo;
 - Miquel Lerín, presidente del Colegio de Agentes de Aduanas;
 - Andreu Oliva, presidente de la Cámara de la Industria;
 - Joaquín Tintoré, representante del Refugio Naval;
 - Francisco Moragas, director de la Caja de Pensiones para la Vejez;
 - Sr. José Macau, inspector de la Caja Central de Crédito Marítimo;
- director técnico, Alfredo Jaén, director de la Escuela Oficial de Náutica;
- secretario general, Francisco de P. Colldeforns;
- cajero-contable, Federico Curt (35).

(35) *Ibidem*, pp. 52-53.



Estado de las obras del Instituto Náutico del Mediterráneo en 1931.

Ramón Bullón dimite

El advenimiento de la II República provocó de inmediato una honda inquietud en Ramón Bullón, quien se dirigió por escrito al teniente de alcalde R. Casanovas para rogarle que realizara las gestiones necesarias a fin de averiguar las intenciones del nuevo régimen respecto de la continuidad del proyecto de INM, sobre cuyo estado de ejecución acompañaba un informe. Respecto de la financiación, señalaba que el Ministerio de Marina había invertido ya 425.000 pesetas del medio millón que se había comprometido a aportar, que el Ayuntamiento había gastado la mitad de las 100.000 anunciadas, y que por el momento ni la Diputación ni la Cámara de Comercio habían adelantado nada de las 200.000 y 70.000 pesetas respectivamente prometidas. En aquel momento estaban contratadas obras por valor de 500.000 pesetas. La inversión en el edificio principal se cifraba en un millón de pesetas, y la de los edificios anejos, en 240.000 (36).

Los cambios resultantes de la instauración de la República dejaron a Bullón sin otra alternativa que presentar su dimisión irrevocable, tal como él mismo expuso en una instancia dirigida al ministro de Marina el 12 de agosto de 1931:

(36) AMCB, caja 60562.

«... al proclamarse la República, entendió el exponente, que, no sólo por razones de delicadeza sino también a causa de las estridentes protestas hechas inmediatamente por la Asociación de Capitanes y Pilotos, en petición de que los Jefes y Oficiales de la Armada dejasen de actuar e intervenir en todo aquello que concerniese a la Marina Civil, la que ansiaban que quedase completamente desligada de la Marina militar y del personal de ésta, resolvió el firmante, aunque apenado por la forma y manifiesta ingratitud de cómo fueron hechas por algunos marinos mercantes tales peticiones, pero interiormente con algún agrado, pues estaba ya deseoso de dejar de seguir consagrado altruistamente, las actividades y servicios al asunto del Instituto Náutico que, ya estaba creado y de cuyo edificio las obras estaban a la altura del último piso, dimitió irrevocablemente el cargo de Director de la Escuela y el de Director técnico del mencionado Instituto Náutico y, de su Junta de Patronato, cargos en los que cesó, en 13 de mayo último y, por los servicios desempeñados a la Marina en los cuales, especialmente en el concerniente a la creación del Instituto Náutico, estuvo recibiendo múltiples felicitaciones y plácemes, no sólo de la Superioridad de Marina, de la Prensa, y de las corporaciones barcelonesas, sino que, por último llegó también a recibirlos del mismo Presidente de la Generalidad de Cataluña el cual se digno comunicarle, que al objeto de perpetuar la memoria del Jefe firmante en el Instituto Náutico del Mediterráneo, había sido acordado en la Junta de Patronato bajo su presidencia, que se diese el nombre suyo a una de las aulas de dicho Centro marítimo-docente» (37).

La Junta del Patronato del INM, en su reunión del 8 de junio de 1931, aceptó la dimisión del director, a quien felicitó por su trabajo, en reconocimiento del cual acordó denominar a una de las aulas del centro «Aula Ramón Bullón». Aquella decisión no consoló en absoluto al ya exdirector, quien solicitó a sus superiores que le destinasen lo antes posible a una plaza lejos de Barcelona.

Conclusión

Lo expuesto hasta aquí demuestra que la construcción del edificio de la Facultad de Náutica en la plaza de Palacio fue posible gracias a los esfuerzos de Ramón Bullón. La crónica histórica también evidencia que la intención de aquel marino militar era dotar a Barcelona de un gran centro cultural marítimo que convirtiera a la ciudad condal en un referente mediterráneo. Gracias a su clarividencia, Barcelona pudo contar con un importante museo marítimo cuya destacable labor de difusión e investigación aún perdura.

Su cese como director, a causa de su pertenencia a la Armada, tras la proclamación de la II República no puede calificarse más que de arbitrario. Este hecho histórico obliga a los historiados marítimos, y a mí mismo, a revi-

(37) AGMAB, Hojas de servicio...

sar la visión que hemos tenido hasta el presente de la relación entre la Armada y la marina civil.

Debería restituirse la denominación de «Ramón Bullón» a alguna de las aulas de la Facultad de Náutica de Barcelona, tal como ordenó en 1931 Francesc Macià, en cuanto presidente de la Junta del Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo. Tal denominación desapareció a mediados de los años noventa del siglo pasado, con motivo de unas obras de reforma.

SOBRE EL ATAQUE DE FRANCIS DRAKE A SANTA CRUZ DE LA PALMA EN 1585

La cuestión de Pedro de Liaño

Manuel POGGIO CAPOTE
Cronista oficial de la ciudad de Santa Cruz de La Palma
Luis REGUEIRA BENÍTEZ
Licenciado en Documentación. Museo Canario

Introducción

LA expedición al Caribe mandada por Francis Drake (desarrollada a caballo de 1585 y 1586) desató la denominada guerra anglo-española, que se prolongaría hasta 1604. En el marco de los periódicos enfrentamientos entre España e Inglaterra acaecidos durante toda la edad moderna, este conflicto, que se dilató durante diecinueve años, incluyó episodios tan tañidos como el ataque a Cádiz de 1587, la tentativa de invasión de Gran Bretaña en 1588 por parte de la Armada Invencible, la Contraarmada inglesa aprestada un año más tarde o la segunda expedición (1595-1596) a las Indias Occidentales, en la que moriría el propio Drake.

Pero, antes de emprender sus incursiones por el Caribe, en 1585, al mando de la armada más poderosa que hasta entonces había cruzado el Atlántico con propósitos bélicos, Drake asaltó o intentó tomar Bayona y la villa de Vigo (Galicia), Santa Cruz de La Palma (Canarias), Ribeira Grande o Cidade Velha (isla de Santiago, Cabo Verde), Santo Domingo (República Dominicana), Cartagena de Indias (Colombia) y San Agustín (la Florida). Los asaltos de aquella empresa bélica se vieron coronados por el éxito, salvo en un caso: el de Santa Cruz de La Palma.

En 1585, la ciudad de La Palma era uno de los núcleos urbanos más sobresalientes de Canarias. La situación geográfica de la isla en el tráfico transoceánico, así como lo rentable de su producción agrícola (en especial el azúcar), habían convertido a esta urbe en una de las plazas más codiciadas de la época. En 1558, por ejemplo, con el fin de controlar los navíos y las presumibles redes de contrabando, se había establecido en Santa Cruz el primer despacho canario del Juzgado de Indias. Por todo ello, no es de extrañar que el marino británico más temido de la época eligiera a la capital palmense como blanco de un ataque. Y así, a primera hora de la mañana del 13 de noviembre de 1585, una imponente escuadra atacó Santa Cruz de La Palma e intentó desem-

barcar en ella. La agresión se saldó con un rotundo triunfo por parte de las milicias locales, la única victoria hispana, como ha quedado dicho, en aquella expedición británica a las Indias Occidentales (1).

Fuentes controvertidas

No es tarea fácil reconstruir unos acontecimientos que duraron unas pocas horas y se produjeron hace 428 años en una isla en medio del océano; sin embargo, han sido numerosísimos los cronistas, historiadores, investigadores y divulgadores que, desde aquella misma mañana hasta el día de hoy, han tratado de desentrañar todos y cada uno de los detalles de aquella jornada del 13 de noviembre de 1585, en la que la flota corsaria de Francis Drake decidió acometer, sin éxito, una ofensiva contra Santa Cruz de La Palma. Por si fuera poco, las fuentes de que se disponía hasta ahora ofrecían un relato del suceso indefectiblemente adulterado.

En primer lugar, obraba en poder de los historiadores la versión oficial del cabildo de La Palma, contenida en un informe enviado a Felipe II, meses después de los acontecimientos, por el teniente de gobernador, Jerónimo de Salazar. Es este un informe sesgado que resalta en exceso la participación de Salazar y omite todo dato que no remita directamente a su propia eficacia y heroicidad. Aun así, nos sirve para dibujar un primer esbozo de los acontecimientos (2).

Pero, más allá de las actas del cabildo, el consistorio palmero no dio una versión oficial del acontecimiento hasta que empezaron a aparecer testimonios de presuntos participantes en el suceso, que narraban las vicisitudes de este desde un punto de vista personal. Así, por ejemplo, en abril de 1586, Gaspar de Barrios acudió ante un escribano público e intentó formalizar una relación de su proceder durante el asalto, lamentablemente no conservada, a la que el cabildo tachó de «falsa y siniestra» (3). De inmediato la corporación se determinó a parar estas iniciativas, y para ello redactó el mencionado informe para el rey, cuya versión de lo sucedido, dada su condición de oficial, debía ser irrefutable.

Por otro lado, el ingeniero cremonés Leonardo Torriani, testigo presencial del combate, en su obra sobre las islas Canarias da también su versión de lo que pasó. La descripción de Torriani llama la atención porque no refrenda el punto de vista oficial expuesto por Salazar y, lejos de presentar al teniente de gobernador como determinante en la victoria, atribuye esta a la eficacia de la artillería, el respaldo de la infantería y la ventaja que el mal estado de la mar otorgó a los vencedores. En definitiva, según el italiano, el ataque no fue repelido gracias a la heroicidad de nadie sino merced a las milicias (es decir, los propios palmeros) y a la fuerte marejada (4).

(1) RUMÉU DE ARMAS: vol. II, 1.^a parte, pp. 7-31.

(2) RUMÉU DE ARMAS: vol. III, 2.^a parte, pp. 949-950.

(3) LORENZO RODRÍGUEZ: vol. I, p. 107.

(4) TORRIANI: pp. 227-228.

Por parte inglesa también contamos con algunos documentos válidos para estudiar el ataque, principalmente los libros de bitácora de los galeones *Tiger* y *Leicester* y el relato del capitán de infantería Walter Bigges, publicado en edición impresa poco después (5). Estas versiones, por supuesto, no dan a la batalla la misma importancia que las fuentes españolas, pues si para los palmeros la derrota de Drake suponía una gloria que, en parte, hacía olvidar su vergonzosa conducta de 1553 frente al francés François Le Clerc, *Pie de Palo*, para los británicos aquel enfrentamiento no pasó de una escaramuza de la que salieron sin pena ni gloria. Al menos eso es lo que se desprende de las citadas fuentes primarias, y ese es el valor que aún hoy dan al lance los historiadores del ámbito anglosajón, que pasan muy de puntillas sobre el episodio palmero. En cualquier caso, y en sintonía con Torriani, la versión inglesa incide en la importancia del estado de la mar y de las condiciones meteorológicas en el resultado del asalto. Podemos decir, parafraseando la sentencia apócrifa del rey Felipe referida a otro episodio de la misma guerra, que el ataque británico fracasó porque Drake no envió a su flota a luchar contra los elementos.

Así pues, ya desde estas primeras fuentes, los relatos quedan contaminados de un exceso de amor patrio, que induce a los españoles a magnificar el éxito sobre el corsario y a los ingleses a minimizar la trascendencia de la derrota, último tropiezo de la escuadra de Drake antes de emprender su campaña, jalónada de triunfos, contra los intereses españoles en el Caribe (6).

En este contexto, son por fuerza las fuentes españolas las únicas que nos aportan detalles significativos de la batalla: los certeros disparos de artillería desde el castillo de San Miguel; los daños que causaron en el buque insignia inglés, *Bonaventure*; la posibilidad de que hubiesen provocado la muerte a alguno de los acompañantes de Drake en el puesto de mando; el supuesto hundimiento, en fin, de algún barco de la escuadra..., detalles todos ellos que con los años se han convertido en parte consustancial del relato, pero cuya autenticidad, a pesar de ello, no está inequívocamente confirmada (7).

La información de Pedro de Liaño

En esa búsqueda de detalles esclarecedores es una guía de especial importancia un documento que, aunque consultado ya previamente por varios autores a través de un traslado del siglo XVIII, no había sido estudiado en profundidad hasta ahora, pese a encerrar importantes puntos de interés que, en última instancia, modifican el relato «canónico» de los acontecimientos en aspectos esenciales (8). En fecha reciente hemos tenido oportunidad de estudiar el documento original, que amplía las informaciones oficiales y contradice aspectos considerables de estas. Al igual que en el caso de Gaspar de Barrios, se trata de

(5) BIGGES: pp. 9-10; KEELER: pp. 69-106, 119-179.

(6) KONSTAM.

(7) TOUS MELIÁ: pp. 81-85.

(8) FERNÁNDEZ GARCÍA; PÉREZ GARCÍA: vol. IV, pp. 916-917.

un documento notarial, conservado en este caso en el Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Madrid, promovido por el licenciado Pedro de Liaño para destacar su decisiva participación en la defensa de La Palma (9).

Pedro de Liaño y Cuteriño había nacido en 1552 precisamente en Liaño, localidad cántabra del marquesado de Santillana, y decidió mantener este topónimo como apellido. Estudió Leyes en Salamanca, en cuya universidad llegó a ocupar algún cargo. Una vez graduado fue designado alcalde mayor de la villa de Llanes y teniente general del principado de Asturias, desde donde, en 1576, se le destinó a Canarias, a la edad de veinticuatro años, con el cargo de juez de Indias en La Palma. En su condición de tal estaba encargado de la fiscalización de los barcos de la ruta al Nuevo Mundo, del control del contrabando y de la concesión de las preceptivas licencias a los comerciantes canarios para el tráfico de mercancías con Ultramar.

En 1579 Pedro de Liaño se casó con la dama Águeda de Monteverde, emparentando así con alguna de las familias más poderosas de la isla, pues doña Águeda era hija del regidor Diego de Monteverde y nieta, por tanto, de Jácome de Monteverde, empresario germano-flamenco que pasaba por ser el hacendado más rico de La Palma. También era nieta, por parte de madre, de Gabriel de Socarrás Centellas, conquistador y uno de los colonizadores de la isla. La enorme riqueza de su esposa hizo que Pedro de Liaño se apartara del Juzgado de Indias y se dedicara a la administración del patrimonio familiar. En esta situación se encontraba en el momento de la batalla contra Drake de 1585, en la que participó defendiendo la ciudad en los términos que veremos a continuación, que le hicieron merecedor, a su parecer, de algún tipo de reconocimiento público.

En 1586, poco después de esta batalla, Pedro de Liaño viaja a la Península, donde permanece hasta 1589 gestionando varios asuntos en la corte. Uno de ellos sería precisamente la certificación notarial de su actuación en el ataque de Francis Drake; otro, su nombramiento como regidor perpetuo de La Palma, título que logra en 1587, y el tercero, la representación del propio pueblo isleño en temas como la regulación de los cobros de los alguaciles, verificada en 1588. Por último, también anduvo metido en gestiones para lograr su nombramiento como juez de Indias de Tenerife, gestiones cuya consecución conllevaría su vuelta a las islas, y a la función pública, en 1589.

Hasta 1594 ejerció este oficio judicial en Tenerife, y a partir de 1596 fue destinado a diferentes plazas de América con cargos de responsabilidad: juez en la isla Margarita y visitador en Charcas. Vuelto a España, Pedro de Liaño falleció en Valladolid el 1 de enero de 1605 (10).

Por lo que respecta al reconocimiento de sus actos contra Drake, lo que hizo Liaño fue presentarse ante el escribano público madrileño Francisco Suárez el 19 de noviembre de 1587 y solicitar un pedimento de información.

(9) Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Madrid, escribanía de Francisco Suárez, t. 1.175, ff. 1210r-1216v.

(10) CIORANESCU: vol. II, p. 207.

Le acompañaba el doctor Liébana, teniente de corregidor de Madrid, como testigo y «autoridad». La solicitud resultó atendida, por lo que el documento incluye, a los largo de siete folios, la información aportada por los cuatro declarantes que Liaño presentó, todos ellos testigos presenciales de la batalla, que desgranaron su punto de vista sobre aquellos incidentes.

Los testigos a los que se tomó declaración fueron, en su mayoría, personas de relevancia pública: el abogado Luis Sarmiento y Osorio; el antiguo teniente de gobernador de la isla e historiador Gabriel Gómez de Palacios; el hijo de este, el joven Gabriel de Palacios, recién establecido en la villa toledana de Ocaña, y el vecino de La Palma Diego de Espinosa. Está claro que hacía falta un análisis exhaustivo de este documento y una comparación con las fuentes archivísticas conocidas previamente para extraer conclusiones.

El ataque de Francis Drake a ojos de Pedro de Liaño

Tras proceder a una lectura atenta de esta nueva fuente, estamos en disposición de introducir variantes de importancia en el relato de los acontecimientos del 13 de noviembre de 1585.

En primer lugar, se observa una sublimación de las actuaciones del jurista Liaño, lo cual se explica por la propia naturaleza del documento, redactado a petición suya y sobre la base de la información aportada por sus testigos. No obstante, esta exaltación no ha de resultar sorprendente, pues estas versiones en clave heroica y personalista de un enfrentamiento bélico eran habituales, siendo el ejemplo más cercano de este subjetivismo el informe oficial de esta misma batalla, cuyo autor, Jerónimo de Salazar, pinta un relato de los hechos a la medida de su conveniencia.

Sí sorprende, en cambio, el hecho de que el propio informe oficial, fechado en abril de 1586, obviara toda mención del licenciado Liaño, de quien ni siquiera se cita el nombre, cuando Salazar fue uno de los firmantes de una súplica al rey en demanda de una recompensa para don Pedro, solicitud fechada en agosto de 1587, apenas unos meses antes de que este iniciara los trámites de su pedimento.

Una explicación de esta paradoja, que lanzamos a bote pronto sin otra base que la mera intuición, podría ser que Salazar conociera de antemano la intención de Liaño de promover en Madrid su reconocimiento, de manera que el cabildo decidiera adelantarse para no ver su informe desmentido o rectificado ante las autoridades metropolitanas. En esta súplica, por lo demás, los firmantes se cuidan mucho de dar detalles concretos sobre la actuación del letrado, que queda equiparada a la de «algunos capitanes de esta isla», para los que, sin embargo, no se pide recompensa.

En cualquier caso, lo cierto es que Pedro de Liaño destapa el arca donde se esconden algunos detalles importantes de la jornada histórica, entre los cuales no es el menos significativo el que se describa a Salazar como un hombre «de poca experiencia en semejantes ocasiones», lo que da pie a justificar el lide-

razgo de Liaño que defiende el documento. Así, se nos muestra al letrado cántabro organizando personalmente los escuadrones destinados a defender las playas y embarcaderos por donde el enemigo podría intentar el desembarco. Además, se dice que recorrió personalmente los puntos defensivos de mayor importancia para suplir lo que faltara en ellos, atendiendo a cualquier detalle, por nimio que fuese, susceptible de servir para la defensa. Lo cierto es que, de hecho, estaba oficiando de capitán general de la isla, según advertía el testigo Diego de Espinosa.

Aunque sabemos que la isla había puesto en marcha su programa de defensa unos días antes, ante el riesgo cierto de un ataque pirático, el relato recogido en el pedimento arranca el 12 de noviembre, víspera de la batalla, cuando el grueso de la armada británica fue avistado frente a La Palma.

Como en otras ocasiones de amenaza costera —tal y como asegura el ex teniente de gobernador Gabriel Gómez de Palacios—, Pedro de Liaño compareció de inmediato, a caballo y con sus armas, para contribuir a la defensa de la plaza, y permaneció día y noche fortificando los pasos más peligrosos y redistribuyendo las piezas de artillería de la ciudad, a fin de emplazarlas allí donde fueran de mayor provecho para la defensa.

A la hora de organizar los batallones, la información del pedimento añade al relato oficial una pincelada indecorosa dentro de esta batalla unánimemente descrita como heroica, pues los declarantes destacan cómo entre las milicias palmeras empezaban a producirse desertiones. Es comprensible que el avistamiento frente a la villa de una flota hostil con miles de corsarios a bordo, a las órdenes del temible Francis Drake, hiciese cundir el espanto entre las huestes de la ciudad, máxime cuando entre los habitantes de La Palma aún estaba fresco el recuerdo del fatídico François Le Clerc, de cuyo pie de palo aún quedaban «huellas reconocibles» en la ciudad (11). Sin embargo, la rápida y enérgica actuación de Pedro de Liaño forzó a los prófugos a regresar a la primera línea defensiva, y para disuadir a los soldados de cualquier otra tentativa de desertión apostó un destacamento de arcabuceros detrás de la infantería.

Este dato sorprendente concuerda con algunas alusiones de Leonardo Torriani a la cobardía de los lugareños, como cuando dice que la gente palmera «a cada rebato huye con miedo a las montañas, para emboscarse, como unos animales» (12). Estas invectivas de Torriani desafinaban en el conjunto del relato ofrecido por el ingeniero italiano, que no recoge ningún episodio de desertión. Así, aunque Torriani supiera del fracaso de 1553, fue testigo de excepción de la victoria de 1585, en la que hasta ahora no teníamos noticia de que se hubieran dado brotes de cobardía. Sin esta aportación de los testigos de Liaño, la severa denuncia del italiano resultaría incomprensible.

Acalladas estas desertiones en las actas del concejo de La Palma y, por supuesto, en el informe de Salazar al rey, resulta revelador que todos los testigos declarantes en el pedimento de Liaño incidieran en ellas, pues con esto vienen a

(11) MARTÍN RODRÍGUEZ: pp. 44-46; RUMÉU DE ARMAS: vol. I, pp. 143-165.

(12) TORRIANI: p. 247.

contradecir las afirmaciones del teniente de gobernador de que los vecinos esperaban el ataque «con mucho ánimo», e incluso invalidan las interpretaciones posteriores de que los palmeros trataron de compensar con una extraordinaria valentía la vergonzosa pasividad mostrada años atrás contra los hugonotes.

Sea de ello lo que fuere, lo cierto es que, una vez en orden los escuadrones defensivos, la armada de Drake ya quedaba cerca de la costa, por lo que el castillo principal de Santa Catalina puso en juego sus cañones, tal y como habían descrito las fuentes anteriores. Sin embargo, el informe de Liaño añade que en ese momento las principales piezas de artillería del baluarte se descabalaron por su propia potencia, con lo que, quedando inservibles para el resto de la batalla, la defensa del céntrico bastión quedó confiada únicamente a las piezas más pequeñas y de menor alcance, circunstancia que permitió a la flota enemiga acercarse peligrosamente al extremo sur de la ciudad, donde los ingleses esperaban desembarcar.

Las explicaciones barajadas sobre el porqué de que se descabalaran los cañones de Santa Catalina son varias. Quizá las cureñas se habían deteriorado por el uso o la intemperie, o puede que se hubiera administrado inadecuadamente la pólvora para disparar, incurriendo en cálculos erróneos de la cantidad o de su composición; incluso no es descartable que las piezas de artillería se hubiesen ubicado deficientemente (13). En cualquier caso, el percance pone de manifiesto que la dotación artillera de La Palma era defectuosa, bien por la obsolescencia de las piezas, bien por la poca formación de quienes las manejaban, y el estado en que quedaron tras este día hizo que los regidores se vieran impelidos a solicitar un refuerzo de la cañonería y una mejora en el suministro de pólvora, como se refleja en las actas posteriores del concejo.

Así, con la flota lejos del alcance de los cañones del barrio del Cabo e inutilizados los de Santa Catalina, solo quedaba como bastión defensivo la pequeña torre conocida como castillo de San Miguel, en el puerto, la cual contaba únicamente con dos cañones operativos y en ningún caso estaba concebida para convertirse en el eje del sistema defensivo de la ciudad (14). Fue el propio Liaño, a tenor de este informe, quien tomó la iniciativa y se apresuró para llegarse a este torreón y cargar y disparar por sí mismo los dos cañones. El primero de estos disparos, conforme a la descripción, atravesó la nao capitana de proa a popa y mató a cinco hombres que acompañaban a Drake, entre los que se encontraba un pariente de la reina de Inglaterra, según aseguraron varios de los testigos, que se remitían a las palabras de un comerciante inglés que luego habló con Drake en El Hierro.

En realidad, es muy poco probable que ningún oficial de los que acompañaban a Drake en el castillo de popa del *Bonaventure* muriera por este cañonazo. Para esclarecer el episodio tenemos que remitirnos obligatoriamente a las fuentes inglesas, las cuales nos detallan que quienes estaban con Drake

(13) FIRRUFINO, ff. 48v-49r.

(14) Sobre los castillos y fortificaciones de Santa Cruz de La Palma, véase PINTO Y DE LA ROSA, pp. 333-407.

eran Martin Frobisher (vicealmirante de la flota y capitán del *Primrose*), Christopher Carleill (teniente general de las fuerzas de desembarco, asignado al *Tiger*) y el capitán de infantería George Barton, el único que sufrió daños, aunque muy leves, a causa de las astillas que hizo saltar el impacto. Sin duda, la muerte de cinco hombres fue una percepción errónea de los testigos en tierra, y la verdad es que los historiadores no han logrado dar con un solo dato fiable que refrende la muerte de ningún lugarteniente del almirante. Aun así, no sería de extrañar que los ingleses hubieran sufrido pérdidas humanas en la refriega, cifradas por algunas fuentes posteriores en treinta o cuarenta hombres, y que las crónicas inglesas y los libros de bitácora de la expedición hubiesen obviado esta circunstancia porque los caídos pertenecían a la marinería o la soldadesca y eran, por tanto, *prescindibles*.

Con el resto de sus disparos, Liaño hizo tanto destrozo en la misma nave que la flota acabó desistiendo del asalto y se retiró del litoral capitalino. Todo apunta a que fue la suerte —y, por supuesto, la pericia del artillero, fuera este o no Pedro de Liaño— lo que hizo que los primeros cañonazos de este fortín impactaran contra la imponente nao capitana, cuya presencia en cabeza de la flota no puede ser considerada más que una imprudencia de su almirante, quien a partir de esta jornada no volvería a ponerla a tiro en ninguno de sus frecuentes asaltos.

En la batalla que acababa de terminar, los ingleses no solo habrían perdido algunos soldados, sino también un bajel, según refiere uno de los testigos informantes. Hasta la lectura de este documento, la posibilidad de que los defensores hubieran logrado hundir uno de los barcos de Francis Drake era motivo de controversia, porque los documentos primarios no hablan de ello, por más que innumerables fuentes posteriores dan por cierto este extremo. Es de suponer que, de haber naufragado algún barco de la flota, encontraríamos referencias claras y concretas en aquellos primeros testimonios, pero ni en los diarios de a bordo, ni en el relato de Bigges, ni en otras crónicas cercanas en el tiempo hay referencias a ello.

Sin embargo, sí encontramos esta mención explícita en la información de Liaño, donde se utiliza el término «bajel» para referirse a la nave hundida. Un bajel es un barco de gran tamaño, una «embarcación grande con todos sus árboles y aparejos correspondientes a navío», según el *Diccionario de autoridades* de 1726. Pero en otros pasajes de nuestro documento advertimos poco rigor en el empleo del término, que se aplica a embarcaciones pequeñas que ni siquiera entran en el cómputo de las 27 naves que conformaban la escuadra inglesa. Transcribimos un ejemplo: «Vino sobre aquella ysla Francisco Draque, corsario ynglés con veinte y siete nabíos de armada y otros muchos baxeles y lanchas». De esta manera, si lo que los defensores lograron hundir fue en realidad una simple barcaza o alguna gabarra de las muchas que rodeaban a los navíos ingleses, no resulta extraño que los oficiales restaran importancia al hecho.

Una vez terminada la batalla en el frente de la ciudad, Pedro de Liaño aún tendría una última tarea que realizar antes de dar por cerrada la amenaza

corsaria, pues al parecer poco después se supo que los ingleses estaban desembarcando en la cala de San Simón, cerca de Mazo, varios kilómetros al sur de Santa Cruz de La Palma. Drake acostumbraba poner hombres en tierra mientras acometía la ofensiva desde el mar, pero en este caso la maniobra de distracción parece fuera de lugar, puesto que la batalla estaba concluida. El desembarco más bien tiene visos de ser una decisión improvisada de sir Francis, y en este sentido recordamos las observaciones de algunos biógrafos del corsario, según las cuales, no obstante sus muchas cualidades bélicas, no era un dechado de organización y planificación. Al fin y al cabo, fue esta incapacidad la que lo había traído desde Galicia pues, habiendo salido de Inglaterra sin llenar convenientemente las bodegas y despensas, arribaba a La Palma para abastecerse.

En cualquier caso, hasta ahora ignorábamos que Drake hubiese intentado desembarcar en La Palma después de la batalla. Para conjurar este nuevo riesgo, el heroico jurista que describe el pedimento reunió a cuantos jinetes pudo encontrar y marchó con ellos a defender San Simón. Como nota curiosa, ilustrativa de la energía con que tales jinetes acudieron a este punto, Diego de Espinosa cuenta que uno de los caballos murió de fatiga en el trayecto.

La falta de más detalles sobre esta última maniobra de los británicos nos hace suponer que los jinetes comandados por Liaño se posicionaron en torno a este abrigo marítimo en las cotas elevadas del terreno, particularmente en la montaña del Guano, de manera que los naturales lograron también abortar la nueva tentativa de los corsarios, que finalmente no tomaron tierra.

El resto de la fugaz aventura del temible Francis Drake por aguas de las islas Canarias es bien conocido, y nada se añade sobre ello en el expediente de información de Pedro de Liaño. Sabemos que la escuadra abandonó La Palma, pasó frente a La Gomera y llegó a El Hierro, donde los piratas desembarcaron, descansaron y se ejercitaron durante un día y medio sin llegar a atacar ninguna población. Desde aquí, la armada corsaria emprendería una travesía de éxitos en sus ataques contra los intereses de Felipe II, comenzando por Santiago, en Cabo Verde, inmediatamente después de dejar nuestras islas.

Pero esa es otra historia.

Bibliografía

- BIGGES, Walter: *Summarie and true discourse of sir Francis Drakes West-Indian voyage (...)* wherein were taken, the townes of Saint Jago, Sancto Domingo, Cartagena, and Saint Augustine». Nicholas Bourne, Londres, 1652.
- CIORANESCU, Alejandro: *Diccionario biográfico de canarios-americanos*, 2 vols. Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1992.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, Alberto-José: «La Esclavitud y Hermandad del Santísimo Rosario: fiesta de la Naval», en *Diario de Avisos*. Santa Cruz de La Palma, 22, 24 y 26 de octubre de 1963, p. 7, p. 7 y p. 6.
- FIRRUFINO, Julio César: *Plática manual y breve compendio de artillería*. En Madrid: por la viuda de Alonso Martín, 1626.
- KEELER, María Frear (ed.): *West Indian Voyage of Sir Francis Drake, 1585-1586*. Hakluyt Society, Londres, 1981.

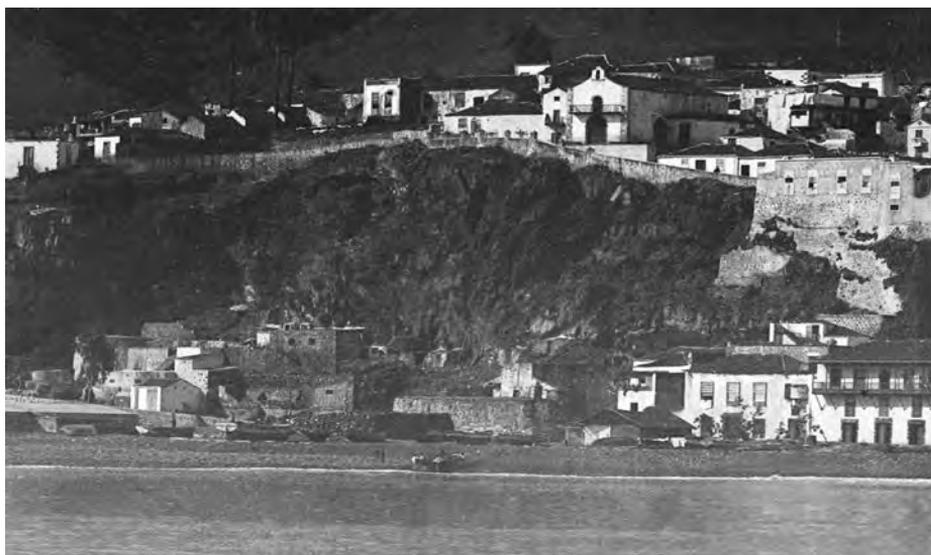
MANUEL POGGIO CAPOTE-LUIS REGUEIRA BENÍTEZ

- KONSTAM, Angus: *The great expedition: sir Francis Drake on the Spanish Main 1585-1586*. Osprey, Oxford, 2011.
- LORENZO RODRÍGUEZ, Juan Bautista: *Noticias para la historia de La Palma*, 4 vols. Cabildo Insular de La Palma, Santa Cruz de La Palma, 1975-2011.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, Fernando Gabriel: *Santa Cruz de La Palma, la ciudad renacentista*. Cepsa, Santa Cruz de Tenerife, 1995.
- PÉREZ GARCÍA, Jaime: «Vélez de Ontanilla», en *Nobiliario de Canarias*, vol. IV. J. Régulo, La Laguna, 1952-1967, pp. 909-929.
- PINTO Y DE LA ROSA, José María: *Apuntes para la historia de las antiguas fortificaciones de Canarias*. Museo Militar Regional de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1996 (ed. orig., 1954).
- RUMÉU DE ARMAS, Antonio: *Canarias y el Atlántico: piraterías y ataques navales*. Gobierno de Canarias, Viceconsejería de Cultura y Deportes, Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas de Gran Canaria, 1991.
- TORRIANI, Leonardo: *Descripción e historia del reino de las islas Canarias antes Afortunadas con el parecer de sus fortificaciones* (traducción del italiano, intr. y notas de Alejandro Cioranescu). Goya, Santa Cruz de Tenerife, 1959.
- TOUS MELIÁ, Juan: *El cañón Escorpión: de la torre de Londres al castillo de Santa Catalina en la isla de La Palma (1557c-1860): el cañón que defendió la isla más de 300 años, s.n.*, La Laguna, 2007.

SOBRE EL ATAQUE DE FRANCIS DRAKE A SANTA CRUZ DE LA PALMA EN 1585

Distintas vistas de Santa Cruz de La Palma con los restos del castillo de San Miguel, lugar en que se produjo el intento de desembarco de Francis Drake





SOBRE EL ATAQUE DE FRANCIS DRAKE A SANTA CRUZ DE LA PALMA EN 1585



A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

Los originales habrán de ser **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.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

Parte de campaña del 20 de agosto de 1936 del crucero *Almirante Cervera*

OBRA en nuestro poder un parte de campaña del crucero *Almirante Cervera* de comienzos de la guerra civil. A modo de introducción-recordatorio, antes de transcribir dicho parte damos unos datos acerca de este buque para la mejor interpretación de aquel, aun a sabiendas de que son conocidos por la generalidad de nuestros lectores.

Al comenzar la guerra, este crucero se encontraba en Ferrol junto con el acorazado *España* y el destructor *Velasco*. Como quiera que el *España* estaba desarmado y en situación de reserva, y el *Velasco*, hallándose en período de reconocimiento, tenía levantadas las turbinas, el *Cervera*, que se hallaba en dique seco, fue el primer buque alistado, y al mando del capitán de fragata Salvador Moreno, resueltas ya las conocidas vicisitudes a causa de la sublevación de la dotación, después de una salida por las rías pasó a las costas asturianas en apoyo de los defensores del cuartel de Simancas. Así pues, el *Almirante Cervera* fue primer buque operativo en la campaña del Norte.

El 20 de agosto de 1936, su comandante eleva este parte de campaña al vicealmirante Castro Arizcún, jefe de la base naval principal de Ferrol, en el que detalla la operación de varada y posterior hundimiento del vapor *Arriluce*, de 4.500 toneladas, en Cabo Negro (Asturias). Al bou *Tritonia*, de 263 toneladas, al mando del teniente de navío Félix Ozámiz, de la flotilla de bous, se le ordenó recoger el bote que el *Cervera* había arriado para embarcar a los detenidos. Los dos buques (*Cervera* y *Tritonia*) habían disparado al *Arriluce* con intención de inutilizarlo. El *Tritonia* lo hizo durante la noche, a intervalos de dos horas, y ya de madrugada lo bombardeó desde 600 metros.

Copiamos a continuación el parte de campaña.

«Excmo. Sr. Vicealmirante Jefe de la Base Naval Principal de Ferrol.

Excmo. Señor:

»Tengo el honor de concretar y ampliar en el presente parte la información radiotelegráfica que di a V.E. el día 20 del actual (servicios números 53 y 56)

referente a la detención, varada y ulterior destrucción en aguas de Cabo Negros del vapor español *Arriluce* de 4.500 toneladas desplazamiento, matrícula Bilbao, propiedad de la “Marítima Catalana, S.A.” que conducía a su bordo municiones y material de guerra con destino a puerto enemigo.

»A las 13.58 de la fecha indicada y encontrándose el buque de mi mando en servicio de vigilancia ante la rada de Gijón, un radiotelefonema del pesquero armado en guerra *Denis* (Comandante T. de N. Aldereguía) con puesto al W. de Cabo Peñas, me advirtió de que acababa de iniciar la caza de un vapor de carga que procedente del W, parecía dirigirse a Gijón, si bien al darse cuenta de la persecución de que era objeto había caído rápidamente a E.^r Esta noticia coincidía con la observación hecha por el Oficial de Guardia, Teniente de Navío Yusty que señalaba los humos de un vapor al W.N.W del Cabo Peñas. Inmediatamente ordené arrumbar en su demanda y establecer el régimen de máquinas de 190 rvs., máximo que me permitía el número de calderas encendidas, equivalente a 20 nudos de velocidad.

»No tardé en convencerme de que el buque avistado navegaba hacia la costa así como de que avivaba sus fuegos para ganarla cuanto antes. A las 14.20 le marcaba abierto unos 10° por babor, pero no me era posible gobernar como convenía para cortarle la proa, por oponerse a ello la necesidad de montar el Cabo de Peñas y dar el indispensable resguardo, ya fuese este mínimo, a la bajaría que despidió hacia el Norte.

»La maniobra del vapor no dejaba lugar a duda; se dirigía a varar donde y como pudiese; en vista de ello, la señal del Código Internacional “Pare Vd. las máquinas inmediatamente” fue apoyada por dos disparos de 15,2cm., ambos efectuados con puntería desviada. No fui obedecido. Momentos después, libre ya de la restinga del Cabo Peñas, caía a babor y hacía rumbo directo sobre el mercante al que veía a una milla y media de Punta Lampero (Cabo Negro) parado —acababa de hacerlo— y desahogando vapor.

»Ordené que se izase la señal “Acérquese Vd.”, y cerrada la distancia que nos separaba cuanto me aconsejó la prudencia, al no obtener respuesta y convencerme de que permanecía inmóvil, fue arriado el bote de salvamento y embarcada en él a las órdenes del Alférez de Navío D. Gilberto de la Riba la patrulla de Infantería de Marina designada para el reconocimiento de buques. Todavía no había esta desatracado el propio cuando el Cabo Radiotelegrafista de servicio me hacía entrega de un radiograma sorprendido al *Arriluce*, minutos antes, en el que, en forma anónima, es decir sin dirección ni firma, se leía textualmente “vapor *Arriluce* que va para Avilés ahora dos millas al Norte que barco de guerra nos bombardea a nosotros. Contesté en 600 metros”.

»El oficial comisionado para el reconocimiento llevaba la orden de proceder a la detención del capitán, del maquinista y del telegrafista, amenazar con las más graves determinaciones a la dotación si el buque se aproximaba más a la costa e incautarse de la documentación, todo sin perjuicio de revisar las bodegas. Creía el comandante que suscribe que aun en el caso de que la señal que estaba izada no fuese atendida, tenía tiempo suficiente para proceder

como aconsejase el resultado del reconocimiento próximo a verificarse, e informaciones que debía transmitir por señales el oficial destacado; pero no ocurrió así, por las causas que siguen:

»Al arriarse el bote —15 horas 5 minutos— y poner en función su motor quiso la suerte que cogiese con la hélice uno de los cabos salvavidas, percan-ce que le obligó a recorrer a remo la distancia que nos separaba del vapor, al que, en esta forma, no consiguió abarloar hasta las 15.20. Desde abordó [a bordo] se veía cómo entretanto desahogaba todo el vapor de sus calderas y se acercaba lentamente a la costa aconchado sobre ella por la mar tendida del N W. reinante.

»A las 15.25 el alférez de navío Ribas comunicaba por banderas de brazo que el buque conducía material de guerra y estaba sin vapor. Momentos más tarde embarcaba en el bote que lo había conducido haciéndose acompañar de varios paisanos que supuse serían los que se le había ordenado traer a bordo. No habiendo transcurrido dos minutos (sin tiempo por lo tanto para tomar la deter-minación que se imponía) cuando la corneta y timbres de alarma llamaba [n] a la dotación a los puestos de defensa antiaérea por haber sido avistados dos aviones enemigos que se disponían al ataque.

»Lanzado el crucero a toda velocidad, maniobré como lo exigía su defensa mientras la artillería antiaérea hacía fracasar una y otra vez hasta tres todo intento de bombardeo. Alejados, como consecuencia del incidente, del lugar en que se desarrollaban las escenas anteriores, di orden radiotelefónica al pesquero armado *Denis* que recalaba entonces seguido por su similar *Tritonia* para que recogieran mi bote y se dirigieran después al vapor con objeto de embarcar en él a toda la dotación, ya que era mi idea, visto lo muy próximo que estaba a la costa y la insistencia de los aviones en atacarnos y atacar los dos pesqueros, echarle a pique antes de que tocase en tierra.

»(Después supe que al dar esta orden el *Arriluce* se encontraba ya varado) y efectivamente, a las 17.35 habiéndome comunicado el *Tritonia* que la dota-ción de la presa no se encontraba ya a su bordo, pues había aprovechado la maniobra de defensa de los buques para arrojar al agua, rompí el fuego de cañón sobre ella a distancia de 3.000 metros al menos, [toda vez que] habían de resultar inútiles cuantos esfuerzos se hiciesen para salvarla o proceder a alijar la carga.

»A las 19.55 el *Tritonia* remolcando el bote de reconocimiento y condu-ciendo a su dotación y prisioneros pasaba al habla, y poco tiempo después aquella y estas pasaban abordó procediéndose a colgar el bote.

»La documentación requisada, que acompaño a este parte, es la siguiente:

- a) Diario de Navegación del Capitán.
- b) Cuaderno de bitácora.
- c) Rol del buque.
- d) Un sobre conteniendo cartas y documentos entregados por el paisano Sr. Jáuregui como justificantes de su procedencia a bordo. Dicho sobre fue cerrado en presencia del interesado.

»Del examen de los libros citados, declaraciones que el capitán hizo en mi presencia, e información transmitida por el alférez de navío de la Riba, se deduce que el buque conducía en sus bodegas como única carga, 50 cajas de municiones de fusil Mausser 7 m/m y 15 cureñas para cañón de 75 m/m. El embarco de estos elementos de guerra tuvo lugar en Valencia durante el día 11 de agosto una vez requisado el buque por el Gobierno de Madrid, contando asimismo habersele fijado al capitán como puertos de destino Gijón o Santander indistintamente y de acuerdo con las posibilidades que ofreciese la recalada a cada uno de ellos.

»Mi orden de traer a bordo al radiotelegrafista, no fue cumplimentada por mala interpretación del alférez de navío tantas veces citado que al decirle “Traiga Vd. también al radio” entendió que debía traer “la radio” difícilmente desmontable en el corto plazo de que disponía.

»Interrogado el capitán acerca de los motivos que le habían impulsado a desobedecer mis órdenes y avisos, y a poner su buque en evidente peligro de naufragio, me hizo saber que el Comité representativo de la dotación se le había impuesto desde el primer momento obligándole a gobernar y proceder bajo sus indicaciones. Algo análogo manifestó el maquinista y en cuanto al Sr. Jáuregui dijo que escapado de Madrid a Valencia y en el deseo de regresar a su casa en Bilbao, había decidido aprovechar el viaje del vapor al norte de España.

»Debo significar a V.E. que al día siguiente de la captura volví al lugar del naufragio encontrando el buque partido por el centro y escorado a E.^r con la proa inundada y en parte sumergida y la popa montada sobre piedra. A pesar de todo volví a bombardearlo intensamente a corta distancia, habiendo hecho lo mismo el pesquero armado *Tritonia* en cumplimiento de las órdenes que recibió durante las primeras horas de la noche que siguieron al naufragio.

»Y aun cuando considerada [considerado] casi imposible que el enemigo pueda salvar el cargamento, al que supongo inutilizado en gran parte no solo por el hecho de encontrarse sumergido sino por el efecto de los impactos que recibió; no cabiendo la solución de saltar a bordo y provocar el incendio por carecer de explosivos y aun de gasolina de una parte y por otra por romper mucho la mar sobre el casco, en radiograma nº 69 de 21 agosto indiqué la conveniencia de que la aviación bombardease intensamente el casco del vapor en cuestión.

»Todo lo que pongo en conocimiento de V.E. en cumplimiento de mi deber y significándole de que los tres prisioneros han sido entregados hoy día de la fecha, al Sr. Comandante del vapor incautado *Plus Ultra* por orden del Sr. Jefe del E.M. de esta Base Naval, así como que de este parte envió copia al Sr. Jefe de la Flota Nacional.

Dios guarde a V.E. muchos años.
A bordo, Ferrol 26 de agosto de 1936
Excmo. Señor...»

Vasco Núñez de Balboa, ejecutado y decapitado en Panamá

EL 14 de enero de 1519, Vasco Núñez de Balboa fue ejecutado en la plaza de Acla (ciudad al noroeste de Panamá), con cinco de sus partidarios, por orden de su suegro, Pedrarias Dávila, gobernador del Darién, que lo condenó por rebelión contra el rey. Pedrarias prestó oídos a unos insensatos rumores que acusaban a su yerno de abrigar intenciones subversivas. Este manifiesto y trágico error desató la indignación de la colonia indígena contra Dávila, a cuya decisión, por otra parte, tampoco fue ajeno el temor a que Balboa declarase en su contra en el juicio de residencia a que iba a ser sometido tan pronto llegara de España Lope de Sosa, su sucesor en el cargo de gobernador.

Acabamos de celebrar el quinto centenario del descubrimiento del océano Pacífico por Núñez de Balboa (25 de septiembre de 1513). Este extremeño de origen gallego había formado parte de la expedición de Bastidas hacia el golfo del Darién, en la costa caribeña de la actual Colombia. Llegado como polizón a la costa del golfo de Urabá, a bordo de un buque, mandado por Martín Fernández de Enciso, que se dirigía hacia Nueva España, gozaba de gran popularidad entre los colonos y españoles residentes en el Nuevo Mundo.

En 1510 fundó la ciudad de Santa María la Antigua del Darién, de la que fue elegido alcalde, y solo un año más tarde el virrey Diego de Colón le ascendió a gobernador. Por sus buenas relaciones con los caciques Chima,



Representación historiada de Vasco Núñez de Balboa y sus acompañantes tomando posesión del «Mar del Sur».

Ponga y Comogre, Balboa supo de la existencia de lo que los indígenas llamaban «la otra mar», un gran océano en cuyas riberas vivían pueblos inmensamente ricos, como los incas del Perú.

A pesar de los escasos recursos con que contaba, Balboa decidió emprender la expedición para el descubrimiento del citado mar. Inició el viaje desde Santa María acompañado únicamente por 190 españoles, 800 indígenas y algunos perros. Todos ellos se pusieron en camino el 1 de septiembre de 1513. Durante más de veinte días, atravesando bosques impenetrables y colosales sierras y vadeando ríos y pantanos, recorrieron de punta a punta el istmo de Panamá, hasta que el 25 de septiembre apareció ante su vista la «Mar del Sur», nombre que dieron al océano que luego se conocería como «Pacífico» por la tranquilidad (¡) de sus aguas.

Advirtiendo la trascendencia de su descubrimiento, y enardecidos por ello, cuatro días después (el 29 de septiembre) llegaron a la costa del golfo de San Miguel; y allí, Núñez de Balboa, enarbolando el pendón de Castilla, se adentró acompasadamente en las aguas hasta que le cubrieron las rodillas, engoló la voz y con rimbombantes palabras tomó posesión solemne de dicho mar en nombre de los reyes de Castilla y Aragón, doña Juana y don Fernando. El lugar fue bautizado como «Mar de Sur» porque a sus descubridores se les apareció en esa dirección, al haber atravesado el istmo de Panamá de oriente a poniente.

Este acontecimiento ensanchó los horizontes de las aventuras descubridoras españolas e hizo posible acrecentar los dominios de los reyes de España y alcanzar, como había soñado Colón, las tierras del Cipango y Calicut y las islas de la Especiería. Las primeras expediciones se hicieron desde el golfo de San Miguel, en Panamá, hacia el norte, encabezadas por Balboa (el propio descubridor) y el gobernador del Darién, impulsando las expediciones al sur de Panamá y recorriendo los territorios de Sudamérica a lo largo del litoral del Pacífico. Después serían Gil González de Ávila y Andrés Niño quienes, entre 1522 y 1525, reconocerían toda la costa hasta el golfo de Tehuantepec, así como el lago de Nicaragua.

Entretanto, desde España, donde dicho acontecimiento tardó en conocerse, partió una expedición al mando de Pedrarias Dávila con la misión de sustituir a Balboa en la gobernación del Darién, pero en 1514, conocidas las buenas y nuevas noticias en la corte, el rey le nombró «adelantado de la Mar del Sur» y gobernador de Panamá y Coiba. Para entonces, Balboa se había casado por poderes con una hija de Pedrarias, unión dictada más por la conveniencia política que por el corazón que no obstante hizo mejorar aparentemente las relaciones entre ambos.

Desde ese momento, los gobernadores españoles del Nuevo Mundo comenzaron a recorrer y explorar su litoral en pos de nuevas vías que lo comunicaran con el Atlántico y para conocer al mismo tiempo las latitudes y las tierras que ante ellos se abrían hacia el norte y hacia el sur. Comenzaba así la larga serie de expediciones por las costas de la Mar del Sur, junto a las que Pedrarias Dávila fundó meses más tarde la primera ciudad española: Panamá.

Para su desgracia, al enterarse de que su suegro iba a ser reemplazado como gobernador por López de Sosa, Balboa regresó a Acla con la intención de apoyarlo, con el resultado ya conocido. Este suceso fue considerado el primer negocio jurídico sustanciado en América, ya que allí fueron los reos juzgados y condenados, es decir que el proceso se siguió en ultramar de principio a fin (*).

Pedrarias atisbó la ejecución en la distancia, oculto tras un tablado. Un verdugo, de un hachazo, consumó el castigo. Las cabezas de los ajusticiados permanecieron varios días ensartadas en palos clavados al suelo, expuestas a la curiosidad y el temor de los vecinos del poblado. Se desconoce el destino de los restos de Núñez de Balboa, en parte a causa de que los textos y crónicas no mencionan lo que ocurrió después de su ejecución.

(*) Núñez de Balboa y sus amigos fueron conducidos al patíbulo mientras el pregonero de la ejecución voceaba: «Esta es la justicia que el Rey y su teniente Pedro Arias de Ávila mandan hacer contra este hombre por traidor y usurpador de los territorios de la Corona», a lo que el condenado, no pudiendo contener su indignación, respondió: «Mentira, mentira; nunca halló cabida en mí semejante crimen; he servido al Rey como leal, sin pensar sino en acrecentar sus dominios».

F. de la G.

NOTICIAS GENERALES

XLIX Jornadas de Historia Naval. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 21, 22 y 23 de octubre de 2014 se celebrarán en Madrid las XLIX Jornadas de Historia Marítima, bajo el tema general «España y la independencia norteamericana». Las ponencias, de veinticinco minutos y en sesiones de tarde, se desarrollarán en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7) en función del siguiente programa:

21 de octubre de 2014

Tras la sesión de apertura, a cargo de José Antonio González Carrión, contralmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval, José Cepeda Gómez, del Departamento de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), expondrá la ponencia «La dinámica internacional».

22 de octubre de 2014

—«Escenario europeo (Gibraltar, Menorca y el Canal)», por José M.^a Blanco Núñez (R), capitán de navío, colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval;

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

—«Norteamérica y los medios navales españoles», por José Cervera Pery, general del Cuerpo Jurídico de la Defensa, asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval.

23 de octubre de 2014

- «La participación española en la guerra de la independencia norteamericana», por Manuel Olmedo Checa, ingeniero técnico industrial, miembro de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, Sevilla;
- «La huella española en los Estados Unidos de Norteamérica», por ¿Fernández-Armesto?, Departamento de Historia de América (UCM),
- Coloquio entre los ponentes moderado por Carlos Malamud, del Instituto Elcano

Los lectores interesados en ampliar esta información deberán dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Telf. 913 795 050
Correo electrónico: ihcn@fn.mde.es

Jornadas sobre Jorge Juan y la Ilustración. Tenerife (España)

Para conmemorar el tricentenario del nacimiento del jefe de escuadra de la Real Armada Jorge Juan y Santacilia (1713-1773), uno de los más importantes científicos españoles del siglo XVIII, la Fundación CajaCanarias, con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval y en coordinación con COMUCAN, organizó unas jornadas bajo el título general «Jorge Juan y la Ilustración», que fueron desarrolladas en la sede de dicha fundación, en sesiones de tarde, con el siguiente programa.

Día 7 de marzo de 2014

Inauguración de las jornadas por el contralmirante Manuel de la Puente Mora-Figueroa, comandante del Mando Naval de Canarias (ALCANAR), y el presidente de la Fundación CajaCanarias, Alberto Delgado Prieto, seguida de la conferencia «El *Juan Sebastián de Elcano*, embajador y navegante», por Enrique Torres Piñeiro, capitán de navío, comandante del *Elcano*. A continuación se inauguró la exposición «Jorge Juan y la Ilustración», en la sala anexa al Auditorio de la Fundación CajaCanarias, cuyo comisario fue el capitán de navío Diego Carlier Millán, delegado del Órgano de Historia y Cultura Naval de la Armada.

Día 8 de marzo de 2014

Este día se dedicó a girar una visita al buque escuela *Juan Sebastián Elcano*, por los patronos de la Fundación CajaCanarias.

Día 11 de marzo de 2014

«La misión de Jorge Juan en Londres y el nuevo sistema inglés de construcción naval», por Mariano Juan Ferragut, capitán de navío (R), consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada, Madrid.

Día 12 de marzo de 2014

«Marinos tinerfeños en tiempos de la Ilustración», por Juan José Laforet Hernández, doctor en Historia del Periodismo y en Ciencias de la Información, cronista oficial de Las Palmas de Gran Canaria.

Día 13 de marzo de 2014

«Puertos y ciudades marítimas de las Islas Canarias en el siglo de la Ilustración», por Fernando Martín Galán, doctor en Filosofía y Letras.

Día 14 de marzo de 2014

«Jorge Juan y Ulloa: Las noticias secretas de América», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval.

A continuación se procedió a la clausura de las jornadas.

Los lectores que deseen más información sobre las jornadas deberán dirigirse a

Espacio Cultural CajaCanarias
Plaza del Patriotismo 1, Santa Cruz de Tenerife
www.cajacanarias.com
info@cajacanarias.com

Ciclo de conferencias sobre arqueología subacuática, Madrid (España)

La Casa del Lector (espacio de Matadero Madrid) acogió durante los días 6 y 7 de mayo pasado un ciclo de conferencias sobre el tema general «Arqueología subacuática. La historia que aún debemos contar». Las ponencias se desarrollaron en horario de mañana y tarde, y el ciclo, organizado por varias

instituciones y organismos de la capital, fue coordinado por Jesús G.^a Calero, redactor jefe de cultura del diario *Abc*.

El programa siguió el orden que se muestra a continuación:

Martes 6 de mayo de 2014

- Inauguración y bienvenida, a cargo de los organizadores;
- «España y el mar, una de las mejores historias por contar», por Arturo Pérez Reverte, escritor y miembro de las Real Academia Española, y José Antonio González Carrión, contralmirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Museo Naval de la Armada en Madrid;
- «La situación actual de la arqueología subacuática en España. Una disciplina sin vuelta atrás», por Iván Negueruela, director del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA);
- «La trama global de los viajes y expediciones españolas», por Manuel Lucena, historiador e investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC);
- «El reto de dar a luz nuestra historia sumergida. De los pecios de Lepanto, la Invencible, nuestros exploradores, la Carrera de Indias o Trafalgar», por Javier Noriega Hernández, arqueólogo de Nerea Arqueología: Empresa Spinoff de la Universidad de Málaga;
- «La fragata *Mercedes* y la historia. Una gran exposición del Museo Arqueológico Nacional y el Naval», por Carmen Marcos, subdirectora del Museo Arqueológico Nacional (MAN) y comisaria de la citada exposición; Susana García Ramírez, comisaria de esta en el Museo Naval, y Carlos León, arqueólogo y director técnico de la muestra;
- «La *Mercedes* y la opinión pública. Debates y panfletos en 1804 y en 2007, tras el caso *Odyssey*», por Jesús G.^a Calero, periodista, redactor jefe de cultura del diario *Abc*;
- «Universidad y arqueología subacuática. Un binomio necesario. Resultados de investigación y aportaciones», por Juan Blánquez, catedrático de Historia Antigua de la Universidad Autónoma de Madrid; Juan José Sánchez Baena, de la Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia; Marcus Hermans, del Instituto Arqueológico Alemán, y Agustín Rodríguez González, historiador y correspondiente de la Real Academia de la Historia (RAH);
- Mesa redonda: «La gestión pública del PCS y la marca España. Potencialidades inexploradas de la Arqueología», por José Jiménez, ex director general de Bellas Artes; Elisa de Cabo, subdirectora general de Patrimonio; Manuel Lucena, y José M.^a Lancho, abogado especializado en patrimonio cultural subacuático. Oficio de moderador Jesús G.^a Caldero.

Miércoles 7 de mayo de 2014

- «La Real Academia de la Historia y la defensa del patrimonio subacuático», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, historiador naval y miembro de la Real Academia de la Historia, y Martín Almagro Gorbea, arqueólogo y miembro asimismo de la Real de la Historia;
- «El proyecto de la fragata *Lune*: sentando las bases de la arqueología del futuro», por Michel L'Hour, director de la Dirección des recherches archeologiques sousmarines de Marsella (DRASSM);
- «El reto de la búsqueda del navío *Nuestra Señora del Juncal*: un camino para la construcción de la disciplina en Méjico», por Pilar Luna Erreguerena, subdirectora de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia mejicano (INAH), y Flor Trejo Rivera, historiadora, de la Subdirección de Arqueología subacuática (INAH);
- «El pecio del *Mars*: nueva visión desde los campos de batalla naval en el Báltico al nacimiento de Suecia como nación», por Johan Rönby, profesor de Arqueología Marítima en la Universidad de Södertörn;
- «El continente por explorar: el valor de los archivos de la Armada», por Pilar del Campo, responsable del archivo del Museo Naval de la Armada en Madrid;
- proyección del documental *Tras la huella del Juncal*, del INAH de México;
- «La memoria robada: en torno a la crisis legal del Patrimonio Sumergido Hispánico y la necesidad de una respuesta jurídica global», por José M.^a Lancho, abogado especialista en patrimonio cultural subacuático.
- «Cooperación internacional: proyectos de la Texas A&M University en los mares del mundo» (videoconferencia), por Felipe Vieira de Castro, arqueólogo de la Universidad de Tejas, y Juan Pinedo, arqueólogo, director de la excavación del pecio del bajo de La Campana, Cartagena (Murcia);
- «La tecnología: una herramienta necesaria para la arqueología en el presente y en el futuro», por Eduardo Balquerías, director del Instituto Español de Oceanografía; Carlos Ruiz, director de la Plataforma Tecnología Marítima Española (PTME) y de la Fundación Innovamar, y Vicente Carrasco, delegado de Konsberg Maritime Subset en España;
- mesa redonda: «El reto de los resultados; una arqueología subacuática a la altura de la historia global de España: investigación y publicación», debate en el que participaron Juan Blánquez, Carlos León, Flor Tejo y Javier Noriega, moderados por Jesús G.^a Caldero.

El lector interesado en obtener información adicional debe dirigirse a

Casa del Lector
Matadero Madrid
Paseo de la Chopera 10, 28045 Madrid (España)
www.casalector.es

Premios Virgen del Carmen de la Armada. Madrid, España

Por la resolución 66/38023/2014, de 27 de enero, de la Jefatura del Estado Mayor de la Armada, se convocan los Premios Virgen del Carmen con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y sus problemas, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones marítimas y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional. Estos premios se ajustarán a las siguientes bases:

De Libros, dotado con cinco mil quinientos euros (5.500 €) y diploma

Para el mejor trabajo que, en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística, contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y la Armada en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. En el caso de tratarse de un trabajo publicado, no podrá ser de una antigüedad superior a dos años, contados desde la fecha de publicación de la convocatoria anual de los premios.

De Juventud

Para los mejores trabajos sobre lo que significa la Armada para España, presentados por alumnos del sistema educativo español, para el centro escolar al que pertenezcan el alumno y para el profesor que dirija la ejecución del trabajo, con las siguientes modalidades:

Para alumnos de Bachillerato (16 a 18 años), dotado con dos mil euros (2.000 €), repartidos de la forma siguiente:

- 1.000 euros y diploma para el alumno autor del trabajo.
- 1.000 euros y diploma para el profesor del centro escolar que dirija al alumno en la ejecución del trabajo.
- Diploma para el centro escolar.

Para alumnos de Enseñanza Secundaria (12 a 16 años), o Formación Profesional de Grado Medio, dotado con mil euros (1.000€), repartidos como sigue:

- 500 euros y diploma para el alumno autor del trabajo.
- 500 euros y diploma para el profesor del centro escolar que dirija al alumno en la ejecución del trabajo.
- Diploma para el centro escolar.

De Poesía, dotado con dos mil euros (2.000 €) y diploma

Para el mejor trabajo poético de exaltación del mar, de las gentes de la mar o de la vinculación de la sociedad con la Armada y la actividad marinera en todos sus aspectos.

Diploma de Honor

Para la persona o entidad que se haya destacado por sus actividades de contribución a la Armada española en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses navales españoles.

De Pintura, dotado con cuatro mil euros (4.000 €) y diploma

Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos.

De Fotografía, dotado con mil quinientos euros (1.500 €) y diploma

Para la fotografía que mejor plasme la vinculación de la Armada y su entorno, sugiriendo motivos que reflejen los aspectos de sus múltiples facetas y actividades.

De Modelismo naval

Debido a su periodicidad bienal esta convocatoria se hace para el año 2015 y será publicada de nuevo en la convocatoria de dicho año, en la que se reflejará la cuantía de los premios.

Con este premio se persigue fomentar el acercamiento de la sociedad a la Armada a través de la representación por un medio tan artístico y creativo como es el modelismo. Se consideran dos categorías diferentes:

- Premio Modelo.
- Premio Maquetas y Dioramas.
- Accésit a la obra que posea un valor artístico un trabajo técnico dignos de ser destacados, y diploma.

Normas para participar en la convocatoria y para la adjudicación de premios.

Todos los autores que presenten trabajos que opten a los premios de Libros, de Juventud y de Poesía, deberán dirigirse por escrito en instancia dirigida al director del Órgano de Historia y Cultura Naval, que deberá tener entrada en el Registro General del Cuartel General de la Armada, acompañada de tres ejemplares en papel, escritos en español, y una versión en soporte informático.

Los trabajos que opten al premio de Libros deberán estar correctamente presentados en tamaño DIN-A4, con una extensión mínima de 300 páginas y cuerpo de letra 12 los no publicados, y no menos de 200 páginas los ya publicados. Serán rechazados los que, a juicio del Jurado, no cumplan este requisito. Los trabajos aceptados no serán devueltos ni se mantendrá correspondencia sobre ellos.

Los trabajos que opten al premio de Juventud tendrán un mínimo de diez folios, a dos espacios y a una sola cara. Serán acompañados por una certificación del director del centro en la que se indique el curso académico o de formación profesional al que pertenezca el alumno, así como el del profesor que haya dirigido el trabajo.

En cuanto al poema o colección de poemas que concurren al premio de poesía, para la elección de metro, forma y rima tendrá libertad el poeta.

Las condiciones que deberán reunir las obras que opten a los premios de Pintura y de Fotografía están recogidas en la Resolución citada en el primer párrafo de esta noticia. Los interesados en obtener más información —pormenores de la presentación de ciertos trabajos, constitución del jurado, normas para la adjudicación de los premios— pueden consultar el *Boletín Oficial del Estado* núm. 46 de 22 de febrero de 2014 o dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Premios Virgen del Carmen
C/ Juan de Mena, 1. 28014 Madrid
Telf. 913 79 50 50. Fax: 913 79 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

Premio Almirante Teixeira da Mota 2014. Lisboa (Portugal)

En la Academia de Marinha de Portugal está abierto el concurso para aspirar al Premio Almirante Teixeira da Mota hasta el 1 de octubre de 2014.

Este premio, constituido por un diploma y una cuantía económica de cinco mil euros (5.000 €), está dedicado a incentivar y dinamizar el estudio y la investigación científica en lo que atañe al mar y a las marinas en las artes, letras y ciencias. Podrán concurrir a él todos los ciudadanos nacionales y extranjeros que presenten trabajos originales en los campos referidos. Se consideran originales los trabajos inéditos o que hayan sido publicados en los dos años anteriores.

Las bases del concurso están a disposición de los concursantes en la Academia de Marinha.

Para más información dirigirse a

Academia de Marinha
Edifício da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa (Portugal).

(Tomamos esta noticia de la *Revista da Armada de Portugal* de marzo de 2014.)

DOCUMENTO

1250-1414: noticias sobre los orígenes de la Marina en la costa cantábrica, Corona de Aragón y Reino de Mallorca

(Museo Naval de la Armada en Madrid. Catálogo de la colección de documentos Vargas Ponce, t. 6, doc. 17-49, f. 81. «Diversas noticias históricas del siglo XII al XVIII manuscritas, al parecer, con letra del capitán de navío Pedro de Leiva»)

con la expulsi6n de los moros la corona de Aragón
levanto la mar Respetable marina con que se hizo
señor de las posesiones que querian abrogarse
el dominio del mar, con que se extendiendo su
contratacion, aiudo a los soberanos y executo lo que
es mas facil concebir que explicar y queda el
curioso Remocon en la apreciable obra del
1.º Caponari.

Maiorca por si sola ofrece no pocos que admirar
pues a demas de que aun baxo la dominacion
Mohometana hubo Atarazana. a la que se au-
mentaron despues; que en Puerto Pii hubo
cadena y Jarof. que no cabiendo las embar-
caciones ya en 1300 fue menester formar el muelle
300 de la ciudad para ellas y en 1343 se
343 nian los mercaderes R. privilegios para formar
393 cuerpo o gremio; que en 1393 se inventario la
atarazana, y habia Galeas de 30 bancos, que
aun que el Historiador Venetico establece en el
Reinado de Felipe 2.º los Remos grandes de punta
hai bastantes antecedentes que permitian la
avia ia en Maiorca, segun el Historiador Mut-
98 en 1398. que a demas de la bodega que aun
110 subire fabricada en 1410 la hubo tambien de Pisa
250 no y Genuoveses, y que en fin desde 1250 hasta
22 estuvo a guisa marina en el mar alto pie
pues llego a constar de 300 embarcaciones de
Gasia; que aiudaron con Galeas y Manina
ria ala corona; que era Mayorquin el As-
tronomo que descubrio al Infante de Portugal
D. Enrique para los descubrimientos de la India
14 oriental principiaron en 1414 y ultimamente
que lo que acaso no se dira de otro pais habia
Caballero (y no uno solo) que con sus galeras pro-
pias hacia comoyar las naves del comercio.
no se limita el poder en animo de Maiorca
a lo lo indicado si tambien en beneficio de la Religion

en las cruzadas. tiene el colegio o gremio de Matrujula
de mareantes de Palma depositada en la Catedral en la
termino y caso los convenios que se fiere en Regla
1778 mente impreso en 1778 no menos Reliquia que la de
doncipinas de la Corona del Salvador con que un Rey
de Francia correspondio afor servicio de un Capitan
de Mar en las guerras de oriente pudiese a este tempo
dependia me en general y particular sobre signos de cha
rina en Mainla pero no es mi objeto Historizar sino
apuntar. es manester no ocultar que la ma
na traaponesa & Catalana que es lo mismo no p
dia malvor de llegar al mar vltto punto con el ex
plo de sus principes que de 15 que Reynaron desde
Peregrines 4.º hasta Fernando el Catolico los 14 por
naron expedicion Vabal en persona; lo que en
una Nacion tan superada hacia menester
la maior reuerencia y alentaria ala Resolucion.
De la Marina de Cantabria, Arauuz y Genova
se siruieron para hechar de andaluz a los Moros
y para ir tambien estableciendo estacion a
propia. bien que no pudieron estenderse a ex
pediciones ultramarinas, y el 1.º que lo hizo
fo fu D.º Pedro el Terçiero que con sus baxel
los de Genova y los del Moro de Granada se arro
1359 jo en 1359 alas costas de Valencia, y Cataluña
y aun a rinar al mismo Barcelona; por las de
mas empresas anteriores y aun ulteriores que
unirun baxel a las costas del Reyno, y principal
mente a los celebres puertos de Gibraltar, Argesiron
y Tarifa; y es digno de no sarse que teniendo
los Reyes de Castilla Maxima Vacion de q.º
la Cantabria abundo siempre, y habiendo en se el
un Departamento que era general de las Ençadras
utiles de la Corona hubien en sido desde el Rey
D.º Fernando Genoveses muchos cobros antes
Generales de Mar.

Transcripción

Con la expulsión de los moros la Corona de Aragón levantó la más respetable marina con que se hizo temer de las potencias que querían abrogarse el dominio del Mar, conquistó extendiendo su contratación, ayudó a los soberanos y executó lo que es más fácil concebir que explicar y puede el curioso reconocer en la apreciable obra del S.^{or} Capmani.

Maiorca por sí sola ofrece no poco que admirar pues además de que aun bajo la dominación Mahometana hubo Atarazana, a la que se aumentaron después dos; que en Puerto Pii hubo cadena y fanal, que no cabiendo las embarcaciones ya en 1300 fue menester formar el muelle de la ciudad para allí situarlas, que en 1343 tenían los mareantes R.¹ (ele) Privilegio para formar cuerpo o Gremio; que en 1393 se inventarió la atarazana, y había galeras de 30 bancos, que aunque el historiador Venimelli establece en el reinado de Felipe 2.^o los remos grandes de punta hai bastantes antecedentes que persuadan los avía ia [ya] en Maiorca según el Historiador Mut en 1398, que además de la lonja que aún hubiese fabricado en 1410 la hubo también de Pisanos y Genoveses, y que en fin desde 1250 hasta estuvo (*sic*) aquella marina en el más alto pie pues llegó a constar de 300 embarcaciones de gavia; que ayudaron con galeras y marinería a la Corona; que era mayorquín (*sic*) el Astrónomo que iluminó al Ynfante de Portugal D.ⁿ Enrique para los descubrimientos de la India oriental principiados en 1414 y últimamente que lo que acaso no se dirá de otro país había caballero (y no uno solo) que con sus galeras propias hacía comboyar (*sic*) las naves del comercio.

No se limitó el poder marítimo de Maiorca a solo lo indicado sí también en veneficio (*sic*) de la religión en las cruzadas, tiene el colegio o gremio de Matrícula de mareantes de Palma depositada en la Catedral en los términos y bajo los combenios (*sic*) a que refiere su reglamento impreso en 1778 no menos reliquia que la de dos espinas de la corona del Salvador con que un Rey de francia (*sic*) correspondió a los servicios de un Capitán de Mar en las guerras de oriente. Pudiera a este señor difundirme en general y particular sobre signos de Marina en Mallorca pero no es mi objeto Historiar sino apuntar.

Es menester no ocultar que la marina Aragonesa o catalana, que es lo mismo, no podía menos de llegar al más alto punto con el ejemplo de sus príncipes, pues de 15 que Reynaron desde Berenguer 4.^o hasta Fernando el Católico los 14 gobernaron expedición nabal (*sic*) en persona; lo que en una Nación tan despejada hacía precisamente la maior sensación y alentaría a la retribución.

De la Marina de Cantabria, Aragón y Génova se sirvieron para hechar (*sic*) de Andalucía a los Moros y para ir también estableciendo Marina propia, bien que no pudieron extenderse a expediciones ultramarinas y el 1.^o que lo intentó fue D.ⁿ Pedro el Justiciero que con sus bajeles, los de Génova y los del Moro de Granada se arrojó en 1359 a las costas de Valencia y Cataluña, y aun a sitiar al mismo Barcelona, pues las demás empresas anteriores y aun ulteriores se circunscribieron a las costas del Reyno y principalmente a los célebres

DOCUMENTO

sitios de Gibraltar, Algeciras y tarifa (*sic*); y es digno de notarse que teniendo los Reyes de Castilla Marina Nacional la de la Cantabria abundó siempre, y habiendo en Sevilla un Departamento que era general de las Escuadras sutiles de la Corona, hubiesen sido desde el S.^{to} Rey d.ⁿ Fernando, genoveses muchos Almirantes Generales de Mar.

RECENSIONES

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El vapor de ruedas Isabel II. La Armada en la primera guerra carlista*, vol. 24 de *Una saga marinera española*. Noray, Barcelona, 2013, 353 págs. ISBN 978-84-7486-256-0.

En la Marina española, el camino que llevó de la vela al vapor se recorrió con paso lento, lo que provocó la exasperación de los impacientes. Lo cierto es que el proceso transformó de raíz la naturaleza del arte de navegar y de la construcción naval. Pues bien, sobre el paisaje de fondo de esta revolución tecnológica discurre *El vapor de ruedas Isabel II*.

A la muerte de Fernando VII, la Armada está prácticamente deshecha, abandonada, desorganizada; y en medio de este triste panorama emerge nuevamente Vázquez de Figueroa para tratar de rehacer la herramienta naval. Junto a esta preclara figura, Luis Delgado «rescata» oportunamente al jefe de escuadra Santiago de Leñanza, que en razón de su exilio al término del Trienio liberal había desaparecido de las peripecias de los últimos libros de la saga, y cuya presencia el autor reactiva en los albores de la reconstrucción de la Marina, y en el marco de la primera guerra carlista —la de los siete años—, cuyas acciones bélicas navales transcurren frente a la costa cantábrica.

Y aquí debo hacer un «fondeo» imprescindible para abrir un paréntesis y confesar mi admiración ante la habilidad del autor a la hora de «barajar» la multitud de personajes que, libro a libro, va acumulando la saga, y ello sin que la narración pierda en ningún momento ritmo ni continuidad. En este sentido, como cronista fiel y puntual de sus entregas, anoto en un cuaderno las interrelaciones familiares de la saga, y puedo dar testimonio de que el ensamblaje entre las cuatro generaciones que ya pueblan las páginas de la serie es perfecto, sin que haya advertido ninguna laguna o incongruencia genealógica. Y quisiera destacar también el acierto del autor al hacer de los diálogos el cauce primordial del relato en detrimento de modos más indirectos de abordar la narración, con lo que esta gana en fluidez y amenidad y, sobre todo, en verosimilitud histórica, descubriendo incluso nuevas facetas de perfecto encaje.

El vapor de ruedas *Isabel II*, ex *Royal Williams*, de construcción canadiense y adquirido por el gobierno español para interceptar las posibles ayudas marítimas al pretendiente Don Carlos, abre por tanto la serie de los vapores de rueda, que más tarde darán paso a los de hélice y a los de máquinas. Podemos estar seguros de que a bordo de todos ellos encontraremos siempre a un Leñanza al que envolverán un sinfín de peripecias al compás de los avatares políticos de tierra. Confiamos en que Delgado, llevado de su fecundo talento creador, siga deleitándonos e ilustrándonos con estos «episodios marítimo-nacionales», hasta finiquitar la saga, como tiene proyectado, con la última guerra civil española, en cuyos aspectos navales hay abundante materia literaria.

RECENSIONES

PUCHOL SANCHO, Vicente: *La División de Operaciones del Mediterráneo (1849-1850)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2013, 276 páginas, ilustraciones.

Los movimientos revolucionarios que aspiraban a la unidad italiana, y que despojaron a Pío IX de sus atributos temporales, obligaron al último papa rey a colocarse bajo la protección del embajador de España y trasladarse a Gaeta. Narváez, presidente del gobierno español, quiso buscar la solución del conflicto en una conferencia diplomática que, al margen de la política, habría de asegurar la libertad e independencia del pontífice. Austria y Francia suscribieron la propuesta, y España mandó entonces una escuadra (la llamada División de Operaciones del Mediterráneo), al mando del brigadier don José María de Bustillo, para hacer realidad tan delicada empresa. Los buques que componían la agrupación eran las fragatas *Cortés* y *Villa de Bilbao*, los vapores *León* y *Vulcano* y el pailebote *Bidasoa*. La misión alcanzó un completo éxito y los marinos españoles desembarcaron en Terracina e hicieron ondear la bandera pontificia, abriendo así el camino a las expediciones ulteriores que permitieron restablecer la autoridad temporal del papado, por más que las imposiciones de Napoleón III la dejaran en entredicho. Y, si bien la intervención de España no se llevó hasta sus últimas consecuencias, Pío IX no olvidaría nunca a los marinos españoles que habían acudido a defenderlo y les expresó su gratitud otorgándoles uno de los más altos galardones pontificios.

Sobre este trasfondo, el libro que reseñamos recorre con todo lujo de detalles las peripecias de aquella expedición naval, que supo mantener un difícil equilibrio entre intereses encontrados, ejecutando su misión en un escenario problemático y políticamente oscilante en el que no era fácil sostener una línea estable de actuación.

Vicente Puchol, que ya ha dejado constancia de su estatura como historiador en otras obras, la reafirma en esta monografía, sustentada en una paciente y encomiable labor de investigación, vertida en estilo diáfano y elegante y encauzada a través de una bien articulada y metódica exposición. No debe extrañarnos, pues, que esta obra obtuviese, con todo merecimiento, el Premio Virgen del Carmen 2012.

PUELL DE LA VILLA, Fernando: *El soldado desconocido. De la leva a la «mili»*. Biblioteca Nueva (Historia), Madrid, 326 páginas. ISBN: 84-7030-400-3.

La historia militar, editorialmente hablando, atraviesa en España un momento dulce. A ello no es ajena la renovación metodológica de esta rama de la ciencia del pasado, que ha dado un giro interdisciplinar con obras que no se limitan diseccionar el hecho militar desde un ángulo reduccionistamente castrense, sino que lo enriquecen abordándolo desde la historia social, la de la vida cotidiana o la de las mentalidades, o lo encuadran en procesos globales de *longue durée* en cuyo marco el cambiante panorama histórico de las tareas

de reclutamiento, equipamiento y preparación de las tropas necesarias para la defensa de un territorio o país cobra su sentido pleno.

En esta línea historiográfica se ubica Fernando Puell de la Villa, posiblemente el más destacado y valioso cultivador de la historia militar en la España de nuestros días, y a quien debemos la impagable síntesis *Historia del Ejército en España*. Dicho autor ha plasmado en *El soldado desconocido* un admirable esfuerzo investigador que desmenuza los sucesivos sistemas de reclutamiento vigentes en España desde el advenimiento de la monarquía borbónica hasta el servicio militar obligatorio, instaurado en 1912 y que implantó un modelo mixto de encuadramiento que perduraría hasta fines del siglo pasado, cuando se adoptó el modelo profesional puro. Y así, el texto nos guiará por soluciones tan antagónicas a la cuestión militar como las aportadas por los gobiernos moderados (O'Donnell, Narváez), en contraste con las de la «revolución gloriosa» (Prim, Serrano, Topete) o la I República y su anarquización militar —que llegó hasta el paroxismo de que tropas cantonales y gubernamentales entraran en litigio—, o las que suscitará la sacudida del 98 y los desastres de Marruecos en el oficio militar, que tan decisivamente influyeron en la nueva planificación orgánica.

Dentro del panorama editorial español no conozco otro libro sobre este asunto del reclutamiento de la seriedad y densidad de este que reseñamos, llamado a convertirse en obra de referencia de la historiografía militar. Libro denso, como decimos, medido, bien anclado en todo momento en las cambiantes coyunturas histórico-políticas, su lectura no solo ilustrará, sino que —confiemos— alentará a la reflexión sobre la necesidad de que en la sociedad española vaya madurando una toma de conciencia en relación con la defensa nacional.

ARSENAL, León: *Godos de Hispania*. Edaf (Crónica de la Historia), Madrid, 2013, 300 páginas, ilustraciones.

De los godos no sabemos mucho, fuera de la inacabable lista de sus reyes que fue la pesadilla de muchos de escolares, y cuya retahíla iniciaba Ataúlfo y cerraba don Rodrigo. Sí parece evidente, no obstante, que carecían de una marina organizada y que su asimilación en la sociedad hispanorromana con que se encontraron fue un factor influyente en que el vendaval de las tribus del norte que arrasaba Europa amainase en parte en la Península.

A cubrir en alguna medida este vacío viene *Godos de Hispania*, obra de designio divulgativo de la que lo primero a destacar es su impecable presentación. Y ello no es extraño si se tienen en cuenta los éxitos editoriales alcanzados por Edaf en su colección Crónica de la Historia, varios de cuyos títulos (*La guerra del Turco*, *Naves mancas*, *Las reglas del viento* o *Pisando fuerte*. *Los Tercios legendarios en el Camino*) han sido reseñados en estas páginas de la REVISTA, donde destacamos la esmerada confección, la calidad de sus ilustraciones —verdaderamente admirables— y el maridaje entre rigor y ameni-

RECENSIONES

dad característico de esta colección que coloca a Edaf en vanguardia del mundo editorial.

Sentado esto respecto de los aspectos formales de edición, en cuanto al fondo de la obra que nos ocupa solo cabe añadir que *Godos de Hispania* — la cual ha hecho a su autor, León Arsenal, merecedor de ser galardonado con el Premio Algaba— es una nueva y brillante entrega de la colección. En ella, Arsenal ha logrado hacer accesible al lector aquel período convulso de conspiraciones, conjuras, traiciones e incluso asesinatos, pero también, más allá de esas turbulencias palaciegas, le pone de manifiesto el acelerado proceso de inculturación visigoda en una sociedad hispanorromana más evolucionada y que no se resignaba a su extinción.

Un nuevo y excelente libro, con el que Edaf persevera en esa línea de alta divulgación que es de esperar no se tuerza en sus próximas entregas.

J.C.P.

