

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXII

2014

Núm. 126

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXII

2014

Núm. 126



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, coronel de Máquinas (R).

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; Juan de la Herrán Vidaurrázaga, coronel de Intendencia, Departamento de Cultura Naval; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de navío, 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: tercer 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).

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).



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

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

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>NOTA EDITORIAL</i>	7
<i>Los mapas de Japón y de las Marianas de Jerónimo M. Ansaldo y la navegación española en el Pacífico</i> , por Antoni Picazo Muntaner	9
<i>El teniente general Benito Antonio Spínola y Moro, marqués de Spínola. Su período al frente del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1753-1761)</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	23
<i>San Juan Nepomuceno. Algunas noticias en relación con el mar y la Infantería de Marina</i> , por Raquel Sigüenza Martín	53
<i>El primer paquebote a las Indias (1764). El Cortés, precursor de un nuevo sistema postal ultramarino</i> , por Rocío Moreno Cabanillas	75
<i>Las banderas de la capilla del Doncel en la catedral de Sigüenza. La única bandera inglesa del siglo XVI que ha sobrevivido</i> , por José Ignacio González-Aller Hierro.....	91
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo	97
La Historia vivida: <i>Recuerdos del Desastre. Relato de Mr. Evans, comandante del Iowa.</i> Noticias generales	
Documento: <i>Acerca del nacimiento de la Armada española</i>	107
Recensiones	113

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Antoni Picazo i Muntaner es licenciado en Historia por la Universitat de les Illes Balears (UIB). Se doctoró en 1998 con la tesis «El espacio imaginario. La geografía fantástica y la colonización de América del Norte». Licenciado asimismo en Geografía por la misma universidad (1997), es autor de los libros *Mallorquines en la colonización de Texas, L'espai imaginari i la conquesta d'Amèrica del Nord, La fiscalitat al municipi d'Artà, Els xuetes de Mallorca: grups de poder i criptojudaisme al segle XVII, Artà, 1931-1939, Urbanisme i classes socials a Mallorca, 1578-1818, La cultura de la Il·lustració a Mallorca, Cooperación y colaboración en la primera Edad Global...*, entre otras. Ha participado en numerosos congresos y publicado artículos en revistas nacionales e internacionales en Perú, Costa Rica, México, EE.UU., Australia, Portugal, Francia... En la actualidad imparte clases como profesor asociado en la UIB.

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

Raquel Sigüenza Martín es doctora en Historia del Arte por la Universidad Complutense de Madrid y perito judicial especialista en antigüedades. Investigadora centrada en el estudio de la iconografía cristiana, ha colaborado con el Museo del Prado, se encargó del índice iconográfico de *El Museo de la Trinidad: historia, obras y documentos*, de José Álvarez Lopera, y ha realizado trabajos de investigación para el Museo Cerralbo y el Museo Naval, así como para el Museo Nacional de Artes Decorativas y el Museo del Romanticismo. Ponente para diferentes instituciones y museos nacionales e internacionales, como el Museo Karlova Mostu de Praga, entre sus publicaciones más recientes sobresale el artículo «La iconografía de san Juan Nepomuceno y su repercusión en España».

Rocío Moreno Cabanillas es licenciada en Humanidades por la Universidad Pablo de Olavide (UPO), de Sevilla, institución donde cursó el máster en Historia de Europa, el Mundo Mediterráneo y su Difusión Atlántica, cuyo plan completó con el Trabajo Fin de Máster «La epístola controlada. El establecimiento de la Administración de Correos de Cartagena de Indias en la segunda mitad del siglo XVIII». Actualmente es doctoranda en Historia en la mencionada universidad, con un proyecto referido a Correos de Cartagena de Indias entre finales del s. XVIII y las primeras décadas del XIX. Rocío Moreno ha realizado también una pasantía de investigación en el argentino Instituto de Investigaciones Geohistóricas, perteneciente al Consejo Nacional de Investigación Científica y Técnicas (CONICET), centrada en el correo y la carrera del Paraguay hacia finales del s. XVIII.

José I. González-Aller Hierro es contralmirante especialista en Submarinos, Artillería y Tiro Naval y diplomado en Guerra Naval. Exdirector del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Museo Naval de Madrid y activo articulista y conferenciante, ha publicado numerosas obras dedicadas a temas navales, de las que citaremos aquí *El buque en la Armada española* (obra colectiva, 1981), *Submarinos republicanos en la guerra civil española* (en colaboración con G. Martín Granizo, 1982), *La batalla del Mar Océano, 1568-1604* (obra colectiva, 1988-1993), *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid* (3 vols., 1996-2001) y *España en la mar: una histo-*

ria milenaria. Su importante trabajo *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental* (Madrid, 2000) fue Premio Virgen del Carmen 2005. González-Aller Hierro es vocal de varias instituciones relacionadas con el ámbito naval, y está en posesión de numerosas condecoraciones españolas y extranjeras, entre ellas, la Gran Cruz de Alfonso X el Sabio, y es flamante premio Santa Cruz de Marcenado 2013.

José Antonio Ocampo Aneiros es coronel del Cuerpo de Máquinas de la Armada en situación de retirado. Ha ocupado destinos en mar y tierra. Especialista e 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. 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 desaparecido 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 jefe de redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL desde 1994 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

CABALLERO, sois un héroe; habéis realizado la hazaña más sublime de todas cuantas guarda memoria la historia de la Marina». Estas palabras, pronunciadas por el comandante del *Iowa* al recibir a bordo al almirante Cervera, después de la destrucción de la Escuadra en Santiago de Cuba, suponen el ejemplo más sublime de reconocimiento al valor y al heroísmo pero, sobre todo, al deber cumplido hasta el final. El hecho es descrito por José Antonio Ocampo Aneiros de forma magistral y literal, tal cual lo describe el propio comandante del buque norteamericano.

En este número, que destaca por sus excelentes artículos, nos gustaría señalar el firmado por el contralmirante González-Aller, que describe la derrota de sir Francis Drake en Portugal, en junio de 1589, a manos de las tropas españolas, aunque se ocupa preferentemente de la bandera inglesa capturada en el mencionado combate y que actualmente se encuentra en una capilla de la catedral de Sigüenza.

Durante este período, hasta finalizar el presente año, el Instituto está organizando varios ciclos de conferencias, entre los que destacan:

- los días 16 y 17 de septiembre, las XIII Jornadas de la Asociación de Amigos de Museos Militares de España, en el Cuartel general de la Armada;
- el 23 de septiembre, y con motivo de la Semana Naval, la conferencia «Expedición de Miguel López de Legazpi a las islas de Poniente en 1564», en el salón de actos de la Fundación Ramón Areces;
- el 6 de octubre, una mesa redonda con motivo de la conmemoración del 210.º aniversario del hundimiento de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*;
- los días 21, 22 y 23 de octubre, las XLIX Jornadas de Historia Marítima, bajo el título general: «España y la independencia norteamericana»;
- los días 25 a 28 de noviembre, y como parte de nuestra colaboración con la Universidad Complutense de Madrid, celebraremos un seminario que tratará sobre los aspectos navales de la primera guerra mundial.

Queremos añadir que en el próximo año, con motivo del centenario de la creación del Arma Submarina española, celebraremos diversos acontecimientos, entre los que cabe citar las Jornadas de Historia Marítima en marzo.

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

El procedimiento para solicitar una obra en impresión bajo demanda será el siguiente:
Enviar un correo electrónico a publicaciones.venta@oc.mde.es especificando los siguientes datos:

Nombre y apellidos
NIF
Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

Dirección de facturación
(si diferente a la dirección de envío)

Título y autor de la obra que desea en impresión bajo demanda

Número de ejemplares que desea

Recibirá en su correo electrónico un presupuesto detallado del pedido solicitado, así como, instrucciones para realizar el pago del mismo.

Si acepta el presupuesto, deberá realizar el abono y enviar por correo electrónico a: publicaciones.venta@oc.mde.es el justificante de pago.

En breve plazo recibirá en la dirección especificada el pedido, así como la factura definitiva.

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

Dirección de envío:
(sólo si es distinta a la anterior)

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:



Publicaciones de Defensa
Camino de los Ingenieros, 6 • 28047 Madrid
Teléfono: 91 364 74 27 (Pedidos)
publicaciones.venta@oc.mde.es

LOS MAPAS DE JAPÓN Y DE LAS MARIANAS DE JERÓNIMO M. ANSALDO Y LA NAVEGACIÓN ESPAÑOLA EN EL PACÍFICO (1)

Antoni PICAZO MUNTANER
Universitat de les Illes Balears

Percepción cartográfica y economía

La expansión hispana por el Pacífico precipitó grandes y profundos cambios en el virreinato de Nueva España, tanto políticos como económicos. La ocupación de las Filipinas estuvo siempre supeditada a dos factores: la defensa de la costa oriental de América y el control del «lago español» del Mar del Sur (2), y ello comportó que las islas quedaran bajo el gobierno del virreinato novohispano. Por añadidura, la endémica falta de fondos, las restricciones comerciales impuestas por una política mercantilista y el hecho de que el eje de la política de Felipe II fuese la evangelización provocaron una supeditación constante de Manila a México.

Pero, no obstante esas restricciones, Manila conoció un incremento de su tráfico comercial que generó en la metrópoli una serie de problemas derivados de esa «Primera Edad Global» (3) de los mercados, problemas hasta entonces

(1) Este artículo forma parte del proyecto «Ruta Global: análisis histórico experimental con base de datos y geovisualización espacio-temporal del comercio marítimo internacional, 1717-1850 (GlobalNet)», financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación —cuyas competencias asume en la actualidad el Ministerio de Economía y Competitividad—, dentro del Plan Nacional de I+D+I (núm. de referencia HAR 2011-27694).

(2) Existe un curioso y raro ejemplar, un facsímil de una obra de 1601, de RIBADENEIRA, Marcelo: *Historia de las islas del archipiélago filipino y reinos de la Gran China, Tartaria, Cochinchina, Malaca, Siam, Cambodge y Japón*. Ed. Católica, Madrid, 1947.

(3) SAMMIS, K.: *Focus On World History: The First Global Age And The Age Of Revolution*, Walsh Pub., 2002; WALLERSTEIN, I.: *El moderno sistema mundial*, 3 t., Siglo XXI, Madrid, 1991, o RINGROSE, D.R.: *Expansion and Global Interaction, 1200-1700*, A.W. Longhman, Nueva York, 2001. S.R. STEIBER, en «Quantitative Models and Methods for World-System Analysis» (*The Sociological Quarterly* XXI, núm. 3, 1980, pp. 295-305), señala cómo «... a model of “structure”, to a greater or lesser extent, represents the salient categories of a whole.

desconocidos y que preocuparon seriamente tanto a la corte de Felipe II como a los grandes mercaderes de Sevilla. Efectivamente, la llegada masiva de productos orientales, de una calidad sobresaliente y a unos precios incomparables, trastocó los mercados metropolitanos. Ya en los primeros años de ocupación del archipiélago se vislumbraba el impacto económico que este tendría en la metrópoli, visto el dinamismo de las relaciones comerciales manileñas con su entorno: «... han venido este año a este puerto más de 30 naves de razonable porte de China y dos de portugueses de la ciudad de Macán y un navío grande del Japón» (4). Por entonces también se produjeron algunas protestas de los chinos a causa del comercio portugués (5). No obstante, el problema más grave fue la alteración del tráfico comercial atlántico. De ahí las presiones a que las oligarquías urbanas y mercantiles de Sevilla sometieron al mismísimo Felipe II, que en último término abriría las puertas a una política mercantilista de coerción, restricciones y prohibiciones comerciales, de la que Manila, y por extensión las Filipinas, resultaron las grandes perjudicadas (6).

Sin embargo, a pesar de esa coerción (7), el comercio portuario de Manila se fue incrementando paulatinamente, y a principios del siglo conoció un auge espectacular que lo conectó notablemente con el sistema indopacífico. Al puerto de Cavite llegaron naves procedentes de China, Japón, Siam, Camboya (8), Sumatra, Java y Macasar, así como de los grandes puertos de la India portuque-

In world-system terms this becomes an effort empirically to identify the core, semi-periphery, and periphery within the world economy. As is more often the case, however, the structure is more complex and other variables intervene...». Pero también del mismo autor podemos vislumbrar las diferencias terminológicas de lo que Wallerstein definió como un sistema global, una «economía mundo», p. 26. ÍDEM: «The World System and World Trade: An Empirical Exploration of Conceptual Conflicts», en *The Sociological Quarterly* XX, núm. 1, 1979, pp. 23-36. En la p. 25 de este número podemos leer «... first, what Wallerstein, Chirot, and Frank prefer to call a world capitalist system, Galtung labels a world imperialist system. The argument, however, is not simply one of nomenclature. Even while nominally agreeing on a capitalist label, the first three disagree on the placement of societies within the stratification system...». WASHBROOK, D.: «South Asia, the World System, and World Capitalism», en *The Journal of Asian Studies* IL, núm. 3, 1990, pp. 479-508.

(4) Archivo General de Indias (AGI), Filipinas 18A, R.5, N.32. Copia de carta de Vera al virrey sobre situación del Japón, 26 de junio de 1587, f. 5.

(5) *Ibidem*, N.30. Carta de la Audiencia con 31 puntos, 24 de junio de 1587, f. 2: «... el virrey de la India ha cerrado el comercio a los portugueses de Macan y la India con este puerto me lo ha dicho por carta porque los chinos se escandalizan y podrían hacer mucho daño a los portugueses de macán»

(6) PICAZO MUNTANER, A.: «El comercio y la cartografía del Mar del Sur: consecuencias en España y América», en *Anales*, núm. 11, 2003, pp. 227-236, Museo de América, Madrid, 2004; ÍDEM: «El comercio sedero de Filipinas con México y sus consecuencias en España», en *VII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Universidad de Castilla-La Mancha, 2004, pp. 501-509.

(7) ÍDEM: «Las ordenanzas del conde de Monterrey para el comercio de Filipinas con Nueva España», en *Majurqa*, núm. 26, pp. 113-119. UIB, Palma de Mallorca, 2001.

(8) AGI, Filipinas 19, R.4, N.57. Carta de Luis Pérez das Mariñas con relaciones de Cochinchina, Siam y Camboya, 15 de junio de 1603. Mariñas relató la gran riqueza de los

sa, hasta el punto de que la importación de productos orientales llegó a representar en 1642, año de su apogeo, una suma bastante importante: 1,2 millones de pesos. Pero ese dinamismo económico presentaba un grave punto débil: la dependencia del tráfico mercantil procedente de Cantón y Amoy —prácticamente el 84 por 100 del total de naves que arribaron a Manila a contratar procedían de China—. Y a partir de 1643, debido a los problemas internos chinos, ese comercio se interrumpió drásticamente, aunque no por completo.

La coincidencia de este frenazo con la pérdida absoluta de otros mercados —el portugués por una parte, y el japonés por otra (9)— vino a empeorar las cosas. El mercado japonés había sido, sin duda, el más perseguido, el más anhelado, pues en él los mercaderes de Manila podían abastecerse a precios sumamente bajos de gran cantidad de productos: hierro, cobre, especias..., incluso plata. El tráfico comercial de algunos puertos japoneses registra a la sazón un crecimiento espectacular. Nagasaki (10) se había convertido, junto con Cantón, en uno de los principales emporios del Pacífico. El volumen de comercio en este puerto era cinco veces mayor que el de Manila, y en algunos años llegó a multiplicar el de este por siete. Otros puertos japoneses como Hirado (11) o Deshima (12), alcanzaron un volumen comercial semejante al manileño.

reinos de Champa, Camboya y Siam, pero se centró especialmente en la gran importancia que tenía el asiento y entrada de españoles en los dos últimos.

(9) Este último nunca llegó a abrirse del todo a las naves castellanas, pese a los repetidos intentos diplomáticos y al cruce de cartas entre ambas administraciones. *Ibidem*, R.3, N.35. Copia de carta de Acuña al emperador japonés Dayfu Sama, 1 de junio de 1602. Acuña agradeció a las autoridades japonesas la represión de los piratas que, partiendo de Japón, arribaron a las costas de Filipinas, así como las facilidades dadas para que naves de su país pudieran arribar a comerciar. Pedro de Acuña también envió una carta a Tarazaua Ximono Cami, en respuesta a una previa de este, sobre la amistad con el emperador de Japón y las posibles relaciones comerciales entre Filipinas y ese reino. AGI, MP-Escritura_Cifra 30, Carta original del Universal Señor del Japón, Ieyasu Tokugawa (Minamoto Yeas), al duque de Lerma, en la que autoriza a los navíos españoles procedentes de Nueva España a tocar puertos japoneses, dejando los pormenores del asunto al franciscano Fray Luis Sotelo, 28 de diciembre de 1609, y la subsiguiente, fechada el 4 de mayo de 1610, Carta original del Universal Señor del Japón, Hidetada Tokugawa (Minamoto Hidetada), al duque de Lerma, en la que autoriza a los navíos españoles procedentes de Nueva España a tocar puertos japoneses, dejando los detalles del asunto a los padres franciscanos Fray Alonso Muñoz y Fray Luis Sotelo, que llevan cinco armaduras japonesas de regalo.

(10) SHIMADA, Ryuto: *The Intra-Asian Trade in Japanese Copper by the Ducht East India Company during the Eighteenth Century*. Brill, 2006.

(11) La factorías europeas de Hirado han propiciado múltiples obras que abordan su estudio desde varias perspectivas: MULDER, W.Z.: *Hollanders in Hirado, 1597-1641*, Fibula-Van Dishoeck, 1992; HALL, J.W.: *The Cambridge History of Japan*, Cambridge University Press, 1988, y por supuesto la clásica de FARRINGTON, A.: *The English Factory in Japan, 1613-1623*, British Library, Londres, 1991. También BOXER, C.R.: «When the Twain First Met: European Conceptions and Misconceptions of Japan, Sixteenth- Eighteenth Centuries», en *Modern Asian Studies* XVIII, núm. 4, pp. 531-540. Este autor señala cómo «Jacques Specx, the first Dutch Factor in Japan, writing from Nagasaki on 3 November 1610, reported: The Great Ship coming from Macau usually has about 200 or more merchants on board who go ashore at once, each one of them taking a house wherein to lodge with his servants and slaves. They take no heed of

Por tanto, en ese contexto económico no es de extrañar el deseo de determinados agentes económicos de Manila (13), Acapulco y México de penetrar en el mercado japonés, para de esta forma posibilitar la supervivencia económica de la capital colonial que, como ya hemos dicho, en 1643 entró en una grave situación financiera que, prácticamente, se prolongaría por el resto de la centuria. Esa fue la causa fundamental de que se prestara tanta atención a China, Japón y otros mercados del entorno, como Siam (14). La reactivación económica de Manila requería contactos, una diplomacia más activa (15) y, sobre todo, información, fundamentalmente geográfica (16). Y así, las demarcaciones y la elaboración cartográfica de las islas y costas del Pacífico fueron muy corrientes a lo largo de los siglos XVI (17) y XVII. Entre ellas son reseñables los trabajos costeros de Pedro de Unamuno de 1587, quien con la fragata *Nuestra Señora de la Esperanza* salió de Macao para realizar toda una serie de descubrimientos, al hilo de los cuales trazó la demarcación de Japón y las

what they spend, and nothing is too costly for them. And sometimes they disburse in the seven or eight months that they stay in Nagasaki more than 250,000 to 3,000,000 taels, through which the populace profit greatly...», pág. 532.

(12) VOC, Archives 4871, «Hans Putman». Tempranamente, los holandeses habían establecido agentes en diferentes puertos. Yasí, en la década de 1610 los hallamos en Japón, China y Tonkín. National Archives Nederland (NAN), «Copie missive uijt Nangasacki aen [onbekend] in dato 3 November 1610»; «Twee copie missiven uijt Firando aen Lambert Jacobs Heijn in Siam in dato 7 en 8 November 1610»; «Copie missive door Jacques Specx uijt Firando aen d'Ed. heeren bewinthebberen tot Amsterdam in dato 27 October 1611»...

(13) Así, cuando el gobernador Fernando de los Ríos Coronel remitió a la corte una narración de las molestias ocasionadas en la ciudad por los tratantes japoneses, a lo que era necesario «poner remedio sin que se haga ofensa al comercio que es tan necesario». AGI, Filipinas 340, lib. 3, f. 285v. Carta de Francisco de los Ríos Coronel a S.M. sobre el comercio con Japón, 5 de septiembre de 1620.

(14) AGI, Indiferente 120, N.130, «Meritos: José Cascos». Hacia 1640 Cascos fue embajador en Siam.

(15) En 1639 la dinastía Tokugawa adoptó una política de confrontación. Cerró Japón al comercio exterior y ordenó que los religiosos se abstuvieran de cualquier pretensión de intervenir en Japón, por cuanto solo acarrearían problemas: «... que V.M. mande a los Provinciales no consientan que por ahora pasen ningún religioso a Japón pues solo sirven para irritar...». AGI, Filipinas, 8-R-2-N-23. Carta de Cerezo Salazar sobre Japón y China, 8 de octubre de 1634», f. 1. Véase también el artículo de BOXE, C.R.: «The Embassy of Captain Gonçalo de Siqueira de Souza to Japan in 1644-1647», en *Monumenta Nipponica* II, núm. 1. Enero 1939, pp. 40-74

(16) Fue el caso de Lucas Mateo. Véase Archivo Histórico Nacional (AHN), secc. Nobleza (SN), Osuna, CT.54, D.6. Carta del general Lucas Mateo de Urquiza sobre su periplo por el Mar de China y costas de Japón, 25 de enero de 1689.

(17) «... the rest of the story consists of an uneven but effective progress in the delineation of Japan's boundaries and her location with respect to Asia. This progress was marked by the increasing use of Japanese maps by cartographers like Fernao Vaz Dourado and Luiz Teixeira, late in the sixteenth century, which provided a more accurate picture of the Japanese islands themselves. At the same time Japan's position in relation to the rest of the world was more accurately charted. Richard Hakluyt, for example, in his maps of 1587 and 1599, has Japan hugging the Asiatic coast and separated from America by a comparatively broad Pacific». WASHBURN, W.E.: «Japan on Early European Maps», en *The Pacific Historical Review* XXI, núm. 3, 1952, pp. 221-236, cit. p. 234.

islas Rica de Oro, Rica de Plata y Armenio (18), así como los de Lucas Mateo en Japón, o los del propio Vizcaíno. Pero, entre la cartografía japonesa de principios del siglo XVII, se destacan las obras de los jesuitas, en particular las de Moreira (19) y Cardim (20), que como veremos influyeron notablemente en la visión de plasmó Ansaldo de las islas del Pacífico, fijando un modelo representativo que después aplicó también a Guam (21).

Estas obras cartográficas, tanto de China como de Japón, de la última mitad del siglo XVII se enmarcan en el proyecto señalado de dinamizar de nuevo el mercado de Manila, recuperar el gran mercado chino y, sobre todo, penetrar en el hasta entonces cerrado mercado japonés, ampliación de la red comercial en el Pacífico que generaría grandes beneficios para la hacienda regia. En este orden de cosas, el franciscano Juan García Racimo enviará un completo informe (22) sobre el particular, en el que recogía una amplia relación sobre el muy preocupante repliegue hispano en la zona, en la que el único avance efectivo registrado en cuanto a presencia activa era la irrupción de nuevos evangelizadores, especialmente jesuitas, en las islas Marianas. En esta misma línea se halla el documento que, el 30 de mayo de 1669, el jesuita Marcelo Ansaldo envió a Mariana de Austria, donde exponía a la reina las posibilidades evangelizadoras que se abrían en Japón, Filipinas y las Marianas y al que adjuntó dos exquisitos mapas trazados con plumilla (23), uno de Guam y el otro de Japón.

Sin duda, Ansaldo conocía los tres mapas muy similares al suyo editados y publicados unos años antes, de los cuales utilizó al menos uno. El primero de ellos era *Iaponia*, de Christophoros Blancus (24), publicado en

(18) AGI, Patronato 260, N.1, R.14, f. 4: «Pedro de Unamuno: derrotero a Japón e islas del Arménico». Unamuno nos da una visión muy ajustada de la influencia de los libros y mapas en los descubrimientos geográficos y en la idea de perfección y elaboración de cartas más perfectas. Así, «...s e tomó derrota de la isla Rica de Oro que en algunas cartas de marear está pintada derrota noredeste oestesudeste que está en altura de 29 a 31 grados (...) 22 de agosto se buscó por el rumbo y con las demás diligencias y no se pudo encontrar de resultas que no la debe haber sino que alguno de oídas la dibujó en su carta...»

(19) KISS, G.: «The Cartography of Japan during the Middle Tokugawa Era: A Study in Cross-Cultural Influences», en *Annals of the Association of American Geographers* XXXVII, núm. 2, jun. 1947, pp. 101-119, e ÍDEM: «Some Aspects of the Missionary Cartography of Japan during the Sixteenth Century», en *Imago Mundi* VI, 1949, pp. 39-47.

(20) NAKASUMA, Hiroshi: «Les Cartes du Japon. Qui servaient de modele aux cartographes europeens au debut des relations de l'Occident avec le Japon», en *Monumenta Nipponica* II, núm. 1, 1939, pp. 100-123.

(21) Véanse las obras de ROGERS, R.F.: *Destiny's Landfall: A History of Guam*, University of Hawaii Press, 1995, y DRIVER, M.: *The Spanish Governors of the Mariana Islands: Notes on Their Activities and the Saga of the Palacio, Their Residence and the Seat of Colonial Government in Agaña, Guam*. Richard F Taitano Micronesia Area Research Center, University of Guam, 2005.

(22) AHN, Diversos, Colecciones, 27-N-43. Sobre las conveniencias del comercio con Japón, 1672.

(23) *Ibidem*, N.39.

(24) HUBBARD, J.: «The Map of Japan Engraved by Christopher Blancus, Rome, 1617», en *Imago Mundi* XLVI, 1994, pp. 84-99.

Roma en 1617; el segundo, «Asia carta di ciasete piu moderna», perteneciente a la obra *De'Il Arcano del Mare*, de Robert Dudley (25), publicada en Florencia por Francesco Onofri en 1646, y el tercero y último, el mapa del jesuita (26) Antonio Francisco Cardim «Iapponia, nova et accurata descriptio», inserto en *Fasiculus E Iapponicis Floribus*, obra editada en Roma por Corbelletti en 1646, y que fue el utilizado por Ansaldo. Las semejanzas entre Ansaldo y Cardim son más que evidentes: la línea costera, la ubicación de las islas, el trazado de los golfos, incluso la toponimia, aunque, respecto a esta última, el mapa de Cardim es mucho más detallado que el de Ansaldo. Sin embargo, los pocos topónimos que utiliza Ansaldo están transcritos de Cardim, al que sigue también en cuanto a la situación de aquellos, que difiere de la de los otros dos mapas citados. Otras grandes diferencias entre ambos mapas son que Cardim no solo representó las provincias japonesas con sus ciudades, sino que también reflejó el relieve interior y, sobre todo, indicó la escala de proyección, la cual dio en leguas y en millas itálicas.

El 11 de julio de 1667, Juan de Riba, procurador de la Compañía de Jesús para todas las Indias (27), solicitó a la Real Caja de Veracruz que pagase a Luis de Pimentel, hermano también de la Compañía y procurador de las Filipinas, el coste del viaje de los religiosos que iban destinados a esas islas. Sin embargo, en el último momento Pimentel no pudo embarcar debido a una enfermedad, así que fue sustituido por Luis de Medina, jesuita también y presbítero, que moriría pocos años después en las Marianas. Medina era natural de Málaga y había sido nombrado procurador general de la orden en las islas Filipinas en sustitución de Pimentel. Los religiosos que viajaron con él a las islas y sus lugares de procedencia son estos (28):

- Pedro Casanova, natural de Vélez Blanco
- Luis de Morales, natural de Tordesillas
- Juan de Etate y San Tirso, natural de Lima
- Lorenzo Bustillo, natural del Saro de Carriedo
- Pedro de Landa, natural de Vergara
- Jerónimo Marcelo Ansaldo, natural de Alicante
- Mauricio Martínez Montañés, natural de Zaragoza
- Pedro de Salazar, natural de Zaragoza
- Domingo de Iraurguía, natural de Mañaria
- Francisco Palazuelos, natural de Pie de Concha.

(25) SCHUTTE, J.F.: «Japanese Cartography at Court of Florence; Robert Dudley's Maps of Japan, 1606-1636», en *Imago Mundi* XXIII, 1969, pp. 29-58, y sobre todo ÍDEM: «Ignacio Moreira of Lisbon, Cartographer in Japan 1590-1592», en *ibidem* XVI, 1962, pp. 116-128.

(26) CIESLIK, H.: «P. Pedro Kasui (1587-1639). Der letzte japanische Jesuit der Tokugawa-Zeit», en *Monumenta Nipponica* XV, núm. 1-2, 1959, pp. 35-86.

(27) AGI, Contratación 5435, N.2, R.19. Petición de Luis de Medina, 11 de julio de 1667.

(28) AGI, Pasajeros, L-12-E-2276

En sexto lugar de la relación hallamos a nuestro protagonista, Jerónimo Marcelo de Ansaldo, filósofo, natural de Alicante, de veinticuatro años, buen cuerpo, carilargo, blanco y con algunos hoyos causados por la viruela, autor del memorial «Carta de un jesuita sobre el estado del Japón» (29) que, fruto de este viaje, envió a la reina Mariana de Austria. Se trata de un informe, como hemos indicado más arriba, ante todo religioso, aunque aporte adicionalmente importantes informaciones geográficas. Desde las primeras líneas, el autor nos explica cuáles eran sus intenciones: asentarse en Filipinas a fin de aprovechar la mínima ocasión para pasar a Japón, porque «tiene todas sus puertas de bronce cerradas para impedir que entre la luz del santo evangelio» (30).

Así pues, el 30 de mayo de 1669 redactó desde Manila un informe para la reina Mariana de Austria. Este documento está dividido en tres grandes apartados:

- el relato de las actividades evangelizadores del padre san Vitores en las islas Marianas;
- una detallada descripción de una nave que venía de la Nueva Guinea austral y que se había perdido arribando a Manila;
- una relación de los modos de llegar al Japón.

Ilustró estos tres grandes informes con sendos mapas: uno de Guam, otro de Japón —ambos se adjuntan en el apéndice a este trabajo— y un tercero de Australia, que se perdió.

Las descripciones geográficas de Ansaldo

Las islas Marianas

La descripción geográfica que Ansaldo realizó de las Marianas fue bastante genérica. Estos son los datos que aporta:

- número de islas, puntualizando que las más pobladas suman catorce;
- ubicación. La primera, en 13 grados, y la última, en 22, con una línea de dirección que va de norte a sur y que corre a lo largo de 200 leguas;
- distancia respecto a las Filipinas, a las que situó a tan solo 300 leguas (31);

(29) AHN, Diversos, Colecciones, 27-N-39. Carta de un jesuita sobre el estado del Japón, 30 de mayo de 1669.

(30) *Ibidem*, f. 1.

(31) La ubicación de las islas era ideal con vistas a emplazar en ellas una base intermedia para el galeón de Manila. AGI, Filipinas 331, L.7, ff. 443v-444v. Orden para que las naos de Filipinas pasen por las Marianas, 9 de agosto de 1685. El marqués de la Laguna, virrey de Nueva España, transmitió la real cédula a todas las autoridades, tanto de Manila como de Acapulco. También, AGI, Filipinas 331, L.7, ff. 441v-443r. Aviso de las órdenes dadas sobre las islas Marianas, 9 de agosto de 1685.

- tamaño de las islas, con un circuito que iba de 15 a 20 leguas;
- fecha de la llegada de los jesuitas españoles (1662, año de arribada del padre san Vitores);
- duración del viaje desde Acapulco, sobre lo que indica que zarparon el 23 de marzo de 1668, y el 14 de junio, tras ochenta y ocho días de navegación, vieron las Marianas. El 16 dieron fondo en «una ensenada que había muchos árboles de cocos» (32). Se trataba de la isla de Guam;
- costumbres de los habitantes, que observa son idénticas a las de los de Guam;
- ubicación de Guam, llamada por san Vitores «San Juan», que sitúa a 12 grados (33) de la parte del norte y a la que asigna un circuito de 20 leguas;
- virtudes geográficas de las Marianas, sobre lo que destaca la facilidad de acceso desde estas a Filipinas, Japón y China (34).

Australia

El 16 de julio de 1668, la nave capitana proveniente de Nueva España diviso una embarcación de nativos desconocidos. Según el propio Ansaldo, aquella nave era «larga, no muy angosta, por la parte de fuera tenía dos palos estibados con otro palo liso» (35). En cuanto a las personas que iban a bordo, quedó asombrado porque «tenían las orejas cortadas en la parte de abaxo» (36). Ansaldo explicó que, al no conocer nadie el idioma de los navegantes, se entendieron con estos por señas. De este modo pudieron descifrar parte del misterio. Al parecer, los nativos estaban navegando por la costa de su tierra, cuando un fuerte viento los alejó mar adentro. Sin posibilidad de regresar, acabaron concluyendo que «estuvieron perdidos por el mar sin poder tomar tierra 3 meses (...) de todos los que salieron solo quedaban 8 vivos, los otros murieron de hambre y sed (...) Que su tierra se llamaba Balao. Y que era muy grande, y que tierra adentro había más gente poblada» (37). El relato se completa con otras noticias acerca la denominada «tierra austral», que Ansaldo recogió de un habitante de Manila. Eran estas que el rey de Ternate había dispuesto que dos naves se dirigieran hacia la Australia incógnita, que «está

(32) AHN, Carta de un jesuita..., f. 2.

(33) Ansaldo comete un pequeño error. En la primera parte refiere que la primera de las islas por la parte del sur, que era Guam, está situada a 13°, pero luego, en la descripción de la misma, la ubica a 12°.

(34) Dado el valor estratégico de las islas por su idoneidad para servir de base al Galeón, las autoridades autorizaron el envío de un destacamento militar (130 hombres) con artillería, la construcción de navíos para ir de una isla a otra y, sobre todo, la edificación de plazas fuertes para la defensa de la isla. Véase AGI, Filipinas 331, L.8, ff. 26r-27v. Aviso al gobernador de Marianas sobre aumento de su defensa, 29 de septiembre de 1685.

(35) AHN, Carta de un jesuita..., f. 5

(36) *Ibidem*.

(37) *Ibidem*, f. 7.

por la parte de Nueva Guinea, hacia el Perú» (38) y «que estuvieron dos años en volver y que no pudieron dar fin a esa tierra Australia (39). Sus conclusiones fueron que «la tierra austral está poblada por muchas gentes (...) y que se halla entre 35, o 40 y 50°» (40).

Japón

La narración sobre el Japón, la última del memorial, sigue las mismas pautas que los dos anteriores, centrada básicamente en cuestiones religiosas y en los deseos del propio autor de emprender una actividad misionera en esa gran isla. Pero, incidentalmente, también ofrece algunas referencias geográficas y, al igual que en el caso de Guam, aporta un mapa. Al Japón lo ubicó frente a las costas de China: «... es isla, tan grande como España. Dividida en 66 provincias» (41). También realizó una breve descripción de China, la cual, explicó, «tiene 15 provincias (...) tiene de largo, esto es de norte a sur casi 700 leguas» (42) y «su corte se hallaba en la ciudad de Pequín» (43). En todo momento, Ansaldo subraya su intención de pasar al Japón pero, dado que «las noticias de la Nueva Guinea austral» le «han partido el corazón» (44), duda entre ambos destinos. Sobre su proyecto de viajar al Japón explicó que se necesitaba una tartana, la nave más adecuada para sortear el oleaje y los fuertes vientos de la zona, así como cuatro marineros y 4.000 pesos. Tras salir de Manila, la nave debía «poner rumbo al norte unos quince días», y después descubriría «la costa del Japón por la parte de xicocu que es la más cercana a la corte llamada Sacay», donde residía el emperador, quien «antiguamente estaba en Meaco» (45).

(38) *Ibidem.*

(39) *Ibidem.*

(40) *Ibidem*, f. 8.

(41) *Ibidem*, f. 9.

(42) *Ibidem.*

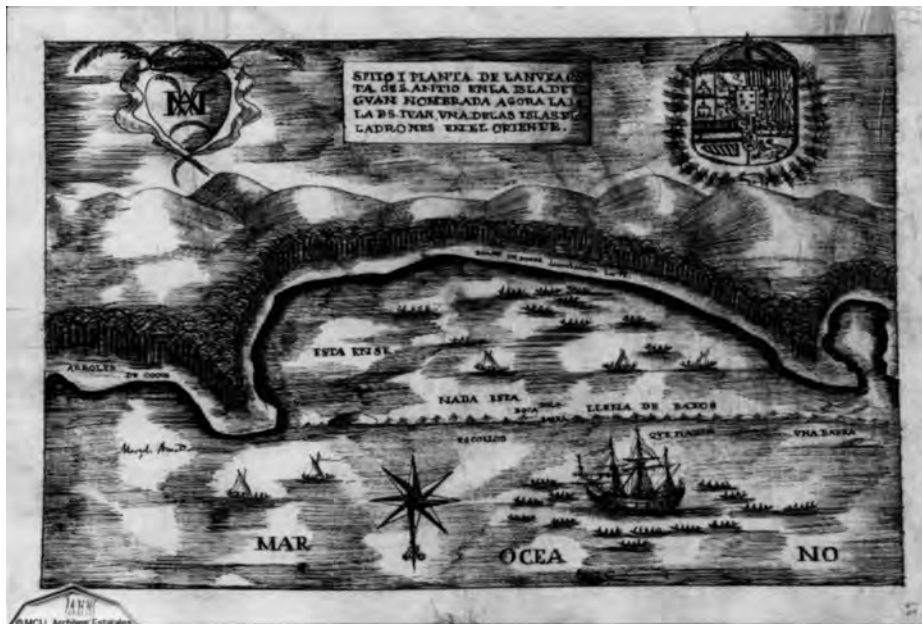
(43) *Ibidem.*

(44) *Ibidem*, f. 11.

(45) *Ibidem.*

Los mapas de Ansaldo

Guam



Autor: Jerónimo Marcelo Ansaldo.

Fecha: Manila, 30 de julio de 1669.

Zona: ensenada de Guam, la actual Apra (puerto de San Antonio).

Escala: no indica la escala, pero es, aproximadamente, 1:10.000.

Dimensiones: mapa en una hoja, 295 x 205 cm.

Forma de representación: costas sombreadas. Mar en gris, presentando zonas difuminadas donde el autor inserta dibujos. Ansaldo omite por completo la hidrografía. Representa un relieve interior de montes bajos muy redondeados. Presenta vegetación, concretamente cocoteros.

Símbolos: rosa de los vientos de ocho rumbos, naves europeas, escudos (Compañía de Jesús y monarquía hispánica).

Topónimos: No presenta topónimos; solo el nombre de la isla en la leyenda superior y datos suplementarios del interior.

Procedencia: memorial dirigido a la reina Mariana de Austria, custodiado actualmente en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, sección Diversos y Colecciones.

Observaciones: es un mapa trazado con plumilla. En la parte superior izquierda hallamos el escudo de la Compañía de Jesús, y en la superior derecha, el de la Monarquía. Entre ambos escudos, y de forma centrada, leemos la

leyenda del mapa: «Sitio y planta de la nueva costa de San Antio [San Antonio] en la isla de Guam nombrada agora la isla de San Juan, una de las islas de los Ladrones en el Oriente».

El mapa nos presenta una somera descripción geográfica de la principal bahía de Guam (46), una ensenada bordeada de cocoteros, al fondo de la cual, en el horizonte, se perciben una serie de montes bajos. A la izquierda, dentro de la isla, en su parte izquierda leemos «árboles de cocos». En el centro de la ensenada, en la playa, «paraje donde desembarcaron los padres». En la entrada de la ensenada, «esta ensenada está llena de baxos». Ansaldo dibujó una barrera de arrecifes con las leyendas «boca de la barra» y «escollidos que hacen de barra». Dentro de la ensenada se cuentan 10 canoas de remo y dos más de vela.

Fuera de la ensenada, a la izquierda, aparece la firma, «Marcelo Ansaldo». En el centro, un galeón español rodeado por pequeñas canoas, catorce para ser exactos. En el extremo inferior, la rosa de los vientos señalando al norte y una inscripción con grandes letras, «Mar Océano».

(46) AGI, Filipinas 12, R.1, N.5. Carta de Curucelaegui sobre las Marianas, 11 de diciembre de 1684. Antonio Saravia, gobernador de las Marianas, remitió un alzado en planta de la isla de San Juan, fechado el 6 de junio de 1683, así como un plano de la fortaleza de Santa María de Guadalupe, emplazada en la misma isla.

Japón



Autor: Jerónimo Marcelo Ansaldo.

Lugar y fecha de creación: Manila, 30 de julio de 1669.

Zona: Japón.

Escala: no indica la escala, pero esta es, aproximadamente, 1: 8.000.000

Dimensiones: una hoja, 295 x 210 cm.

Forma de representación: costas sombreadas, mar en gris presentando zonas difuminadas donde el autor inserta dibujos. Ansaldo representa a grandes trazos la hidrografía, pero no el relieve, a diferencia de Cardim.

Símbolos: rosa de los vientos de ocho rumbos, naves europeas y asiáticas.

Topónimos: las ciudades de Meaco, Sakai, Nagasaki y Xaxuna, y las islas de Bungo y Xicocu.

Procedencia: memorial dirigido a la reina Mariana de Austria, actualmente custodiado en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, sección Diversos y Colecciones.

Observaciones: Japón (47) se dibuja con el mismo estilo gráfico que el mapa anterior, con el que presenta gran semejanza. Incluye la firma del autor

(47) «... the map of japan engraved by Christopher (Christophoros) Blancus in 1617 is the earliest known printed example of Moreira's description of Japan. It is the first time Yezo (Hokkaido) appears on a European printed map of the country. Versions of the Blancus map can be traced in the maps by Ginnaro (1641), Cardim (1646), Dudley (1646), and Briet (1650).

dentro de las tierras japonesas —«Marcelo Ansaldo»—, y a grandes trazos, la identificación —«Iapon».

Dos naves europeas, una en el extremo superior izquierdo, la otra en el inferior derecho, flanquean el mapa de Ansaldo, mientras que en la parte inferior, en el extremo izquierdo, el autor nos dibujó un junco. En el interior del Japón ubicó dos ciudades: «Meaco» y «Sacai». Aunque también recogió el nombre de dos grandes islas, «Xicocu» y «Bungo» —en esta última figura también la leyenda «Xaxuna»—, y en el norte de la misma isla de Bungo, la ciudad y puerto de Nagasaki.

En la parte inferior también aparece la inscripción «Mar Océano» y la rosa de los vientos señalando el norte.

Moreira's map probably also influenced the manuscript map by Girolamo de Angelis, S.j. (1621). De Angelis had arrived in Japan in July 1602, having journeyed there by way of Macao.² Although we do not know when Moreira died, it is reasonable to assume he was still alive when Valignano was writing his History, between March and July 1601. Thus it is not unreasonable to suggest that de Angelis had either been exposed to the cartographic works of Moreira in Macao before he reached Japan or that he actually met Moreira once there...». HUBBARD, J.: «The Map of Japan Engraved by Christopher Blancus, Rome, 1617», en *Imago Mundi* XLVI, 1994, pp. 84-99, cit. p. 88.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos. .

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.

C/ Juan de Mena, 1, 1.^a planta

28071 Madrid (España).

Teléfono: (91) 312 44 27

Fax: (91) 379 59 45.

C/e: ihcn@fn.mde.es

EL TENIENTE GENERAL BENITO ANTONIO SPÍNOLA Y MORO, MARQUÉS DE SPÍNOLA

Su período al frente del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1753-1761)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) (R)

EL 18 de enero de 1753 fallecía en la ciudad de Cartagena de Levante, en el ejercicio del mando de la comandancia general del departamento marítimo, el teniente general Francisco Liaño y Arjona (1). Al día siguiente, como correspondía a su elevada dignidad, en el convento de San Diego, perteneciente a las encomiendas de Villa Escusa y Cañizar, se celebraron las exequias de este caballero de la orden de San Juan. En dicho convento «se le hizo entierro general con todos los clérigos, se le cantó recomendación, se le hicieron tres paradas, se le asistió a la vigilia y misas, que se le cantó, y hasta haber dado tierra al cuerpo, y todo con la música». Y el día 22 se rindieron en su memoria en el mismo lugar solemnes honras «con la asistencia de todo el clero, vigilia y misa cantada y responso todo con música» (2). Allí quedó su ataúd, cerrado con tres candados, cuyas llaves pasaron a poder del gobernador militar de la plaza, don Juan Palafox; del intendente del departamento, don Francisco de la Barreda, y del capitán de navío graduado y reformado caballero de la orden de Malta don Miguel de Sada.

Por imperativo de las Ordenanzas, el mando interino del departamento recayó, desde el mismo momento del óbito de Liaño, en el oficial más antiguo, el capitán de navío Carlos Reggio y Gravina, que lo ejercería hasta el 4 de marzo, día en que lo entregó al jefe de escuadra Francisco Orozco y Orozco, presente en la plaza al haber sido designado por real orden de 20 de febrero para que comandase «en el Mediterráneo las fuerzas navales» que el rey había dispuesto se emplearan «en corso contra los mahometanos» y que «en el entretanto» llegaba a ese puerto su titular, el teniente general Benito Antonio Spínola, que había sido nombrado por otra real orden de esa misma fecha, ejerciese la comandancia general del departamento con el mismo carácter de interinidad (3). El teniente general Spínola efectuó su presentación el 16 de

(1) «El Departamento Marítimo de Cartagena de Levante (1750-1753) y el teniente general Francisco Liaño y Arjona», en *Revista de Historia Naval*, núm. 113, 2011, pp. 65-90.

(2) Archivo Parroquial de Santa María de Gracia de Cartagena (APSMGC), libro de entierros, año 1753.

(3) Archivo Naval de Cartagena (ANC), PIIG, caja 38, exp. 1.

abril, y desde esa misma fecha se hizo cargo de la comandancia del departamento, con lo que Orozco pasó al mando de la escuadra de corso (4).

El período en que el teniente general Spínola desempeñó el mando del departamento marítimo de Cartagena de Levante se corresponde con unos años en que las obras del arsenal avanzan a buen ritmo, años que se caracterizaron principalmente por el impulso que la construcción de buques recibió en los astilleros. Durante este tiempo se botaron cinco navíos, seis fragatas y tres jabeques; se pusieron en quilla tres galeotas con arreglo a los planos de las construidas en Nápoles por Matías de Miranda y, lo que fue más importante, se construyeron los diques de carenar, los primeros de su clase en el Mediterráneo (cuadro 1).

Cuadro 1. BUQUES BOTADOS ENTRE 1753 Y 1762

<i>Clase</i>	<i>Nombre</i>	<i>Arm. y desp.</i>	<i>Advocación</i>	<i>Fecha de la botadura</i>
Fragata	<i>Perla</i>	22 cañones	Santa Isabel Reina (b)	14-02-1753 dotación: 180
—	<i>Dorada</i>	22 cañones	Santa Ana	15-02-1753 dotación: 180
Jabeque	<i>Gitano</i> (a)	30 cañones y 200 t		21-04-1753 dotación: 111
—	<i>Aventutero</i>	30 cañones		15-05-1753
Fragata	<i>Esmeralda</i>	30 cañones	Santa Lucía ^b	15-05-1753
Navío	<i>Tridente</i>	50 cañones	San Lázaro obispo (c y e)	15-07-1754
—	<i>Terrible</i>	68 cañones	San Pablo Apóstol (c y e)	9-11-1754
—	<i>Atlante</i>	68 cañones	San Pedro Apóstol (c)	21-12-1754
Fragata	<i>Juno</i>	26 cañones 624 t	Santa Cecilia (d)	30-08-1755 (3-09-1753)
Fragata	<i>Palas</i>	26 cañones y 624 t	Santa Irene (d)	29-11-1755 (21-11-1753)
—	<i>Astrea</i>	26 cañones y 624 t	Santa Catalina, virgen y mártir (d)	29-03-1756 (21-11-1753)
Galeote	<i>Vigilante</i>	70 t	Cuatro Santos	05-09-1761 (25-05-1761)
—	<i>Ligera</i>		San Francisco de Borja	10-10-1761 (25-05-1761)
—	<i>Golondrina</i>		San Julián	26-05-1762 (15-01-1762)

La fecha que figura entre paréntesis es la de puesta en quilla.

(a) Se dio por inútil del 13 de julio de 1753, y una RO de 11 de agosto siguiente dispuso su reforma.

(b) RO de 15 de julio de 1752. La trayectoria del navío *Atlante* está relatada por Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ en «El navío *Atlante* y su curiosa historia», publicado en la *Revista General de Marina*, ag.-sept. 2008.

(c) RO de 27 de marzo de 1754.

(d) RO de 10 de junio de 1754.

(e) En 1754, el secretario del Despacho de Marina, Arriaga, se quejaba de los «exorbitantes costos» del *Terrible* y el *Tridente*, que ascendieron a 4.343.835 y 3.338.865 reales, respectivamente.

(4) Orozco, arbolando su insignia en el navío *Tigre*, el 11 de mayo partiría a cumplir con la orden de continuar sin dilación ejecutando acciones de corso con las fragatas *Perla* y *Dorada*

En otro orden de cosas, como dijimos antes fueron estos tiempos de gran preocupación por la continua amenaza de la piratería argelina, cuyas incursiones se cebaban con la costa del Mediterráneo. De este modo, era preciso mantener en estas aguas a la flota de Cádiz, compuesta de 12 navíos y varias fragatas, junto a la de Cartagena, al mando de Pedro Stuart, que enarbolaba su insignia en el navío *Plutón*, al que secundaban el *Triunfante*, el *Vencedor* y el *Soberano*, a los que, a su vez, seguía aguas, al mando de sus jabeques, el joven Antonio Barceló (5). Otra fuente de zozobra en aguas peninsulares era la presencia de buques comerciales que, procedentes del norte de Europa, transportaban armamento y material para surtirlos. Sobre este extremo, había fundadas noticias de que «en Stookolmo» se estaban fundiendo «un cierto número de cañones con inscripciones turcas», razón por que se encargó a Blas de la Barreda que procurase «visitar los navíos de comercio suecos, o hamburgueses, y apresar los cañones y las demás armas y pertrechos de guerra, que condujeran». En el Mediterráneo, por último, se libraban continuas batallas entre las escuadras francesa e inglesa, y aunque el gobierno español se había declarado respecto a este conflicto neutral y sostenía tal postura con firmeza, ello no libraba a las costas peninsulares ni a las rutas comerciales del continuo acoso de la piratería africana.

El arsenal de Cartagena

Es también en este tiempo cuando, como consecuencia de los informes de diversos mandos que denunciaban lo poco maniobrero de sus buques, por orden del director general de la Armada, marqués de la Victoria, el 9 de octu-

y dos jabeques. En Cartagena quedaba el capitán de navío Blas de la Barreda y Campuzano, con el navío *Reina*, esperando la habilitación de la fragata *Esmeralda*, una vez finalizada la cual debía salir también en corso al mando de una escuadra a la que se unirían los jabeques *Aventurero* y *Gitano*. *Ibidem*, exp. 2.

(5) El «Capitán Toni», como premio a sus continuos apresamientos de galeotas y jabeques enemigos, ostentaba desde 1753 el grado de teniente de navío, que en 1756 se convirtió en empleo con sueldo. Tras el ascenso continuó en su destino al mando del jabeque correo de Mallorca, enfrentándose en reñidos combates a los que se cruzaban en su ruta. Muchos otros personajes adquieren gran relevancia en esta época, entre ellos el capitán de fragata José de la Flor y el de navío Isidoro García del Postigo Prado y Barreda, este último progenitor de una extensa descendencia que sirvió a la Marina durante el siglo XVIII y gran parte del XIX. Nacido en Écija (Sevilla), arraigó en Cartagena tras su matrimonio, el 25 de marzo de 1747, con Ana Luisa del Poyo y Malla, perteneciente a una distinguida familia. Su trayectoria profesional comenzó en 1717 sentando plaza en el Departamento de Cádiz, donde formó parte de la de la 1.^a promoción salida de la Academia de Guardias Marinas. Ascendió a alférez de fragata en 1726, a alférez de navío en 1731 y a teniente de fragata en 1732, empleo con el que participó en la reconquista de Orán. Ascendido a teniente de navío en 1735, parte de nuevo para América, para regresar al año siguiente y realizar posteriormente dos viajes redondos al Río de la Plata, tras lo cual asciende a capitán de fragata en 1740 y a capitán de navío en 1747. Fue comandante de quilla del navío *Septentrión*, en cuyas pruebas de mar participó entre 1751 y 1752. Ascendió a jefe de escuadra en 1760, y en 1761 se presentó nuevamente en el Departamento de Cartagena, para comandar interinamente la Escuadra del Mediterráneo, mando que ejerció hasta su fallecimiento, el 19 de febrero de 1767. Fue enterrado en la iglesia del convento de San Agustín.

bre de 1754 se celebra en Cádiz una junta presidida por el intendente del departamento, Juan Gervant, a la que concurren el constructor de este, Mathew (Mateo) Mullan; Jorge Juan; Francisco Lastarría, comandante del navío *Aquilón*; Bernabé Urcullu, su segundo —que antes había mandado la fragata *Flecha*—; Cipriano Austrán, capitán de la maestranza y constructor; el conde de Vega Florida, comandante del navío *África*; Juan de la Colina, de la fragata *Venganza*; Juan de Salabarría, del navío *Oriente*; Pedro de Goicochea, de la fragata *Perla*, y Juan Ponce, de la fragata *Águila*, buques todos ellos de nueva construcción. La junta tenía por objeto principal, a la vista de los informes indicados, disponer los remedios que se juzgasen adaptables y oportunos en los navíos que estaban en el astillero y en los ya botados, pues de todos ellos se señalaban defectos.

Del *Aquilón* se decía que estaba «poco fortificado de la lumbre del agua para arriba»; que necesitaba «reclavar, y estopear todos sus costados, y cubiertas»; que tenía «desmentidas las regalas desde el portalón a proa, y no le aguantaban las estopas, como generalmente sucedía en todas sus costuras»; que era necesario «abrigarle la proa para sujetarle el castillo», pues con el peso de las anclas «abrían al natural movimiento del mar, más de una pulgada la costura de la tabla, que une con la amurada en ambas bandas, y no le paraba estopa». Del *Asia*, que en su viaje a Veracruz había tenido «considerables averías de su carga [por] lo poco reclavado de sus tablas, por desmentirse estas con el trabajo del navío, y [la] ninguna sujeción de las cavillas»; se denunciaba «su falta de trancaniles, porque temía encontrar podridas las cabezas de los baos, que no se atrevía a reconocer, por no verse en la precisión de carenar allí, siendo el quebranto del dicho navío tanto, que las aguas en las cubiertas se iban a las cabezas, a que contribuía también ser pequeños sus imbornales»; del *San Fernando* que, habiendo sido «recorrido a satisfacción para ir a Nápoles», había vuelto «hecho una criba, mojado su pan y pólvora»; del *África*, que eran «precisas y repetidas las recorridas». Y sobre todo se daban cuenta de la representación hecha por el constructor del astillero de Ferrol, Richard Rooth, quien aducía «no ser responsable de los primeros doce navíos de dicho astillero, y que sólo lo sería de los cuatro últimos, porque a su vuelta de curarse, los encontraba con sus piezas mal labradas, y sin la debida posición; los durmientes y cuerdas sin las seguridades necesarias; muchas cavillas de mala calidad, no bien medidas, y peor calafateadas, y toda la máquina de la obra, opuesta a su idea. Que a todos dichos navíos faltaría la fuerza debida, y de esto procedía el haberse quebrantado, o caído el *Aguilón* luego que se le pusieron sus palos. Que habiendo hecho un reconocimiento, no encontraba seguridad en los durmientes, y sus cuerdas, especialmente en el *Aguilón*. Y que no obstante que para asegurar el *Neptuno*, y *Brillante* había hecho poner pernos, y otros refuerzos, siempre tenía el mismo defecto».

De todo ello Bryant redactó un extenso dictamen, que posteriormente llegaría a manos del constructor en Cartagena para que, a su vez, informase, entre otros puntos, sobre si el establecimiento de las fortificaciones que se señalaban supondría o no un embarazo para los gálibos y medidas de la cons-

trucción. Del citado informe de Bryant, que se desarrollaba en 28 artículos, transcribiremos tan solo el último, por referirse al astillero del departamento cartagenero:

«... Y en cuanto el *San Fernando*, y el *Príncipe* de la fábrica vieja haber quedado en la grada sin recibir ninguna avería; Digo: Que el *Septentrión*, primer navío construido en Cartagena, paró en la grada ocho días después de haber movido y rancado (*sic*) antes setenta y cinco pies teniendo una tercera parte colgando sobre los extremos de las correderas, sin ningún soporte que mantenerle, y sin apariencias visibles de recibir ninguna avería en conformación de esto, el navío fue botado después de la grada, por una fuerza violenta de todo género de aparejos que se podía haber hecho, y el navío no hizo agua ninguna ni se dio a la bomba por algunos días después; Las muchas instancias que se podría decir de esta naturaleza sería demasiado largo de contar; y espero que lo que está dicho ya, es lo suficiente, pero encargo que sea bien considerado, el gran peso de madera de roble que fuera, si es que fuera en conformidad de los escantillones y dimensiones arriba propuestas, y si es posible de proveer con grande madera de roble, sin defectos y útil para el servicio de la escuadra de S.M. y me alegrará sea examinado el artículo, número veinte y cuatro en donde dicen, el timón atormenta el codaste por los supuestos de ser demasiado ancho de pala, que si es demasiado ancho el peso ha de ser detrimento, así bien entonces espero será considerado el gran adicional peso que se le debe añadir como es razonable de juzgar que el timón se debe hacer en proporción al grueso del codaste, y también la roda de proa, fuera tan grande como está propuesto en el artículo número cuatro, espero que será así bien considerado el gran peso que se debe añadir a la tajamar, suponiendo que el uno ha de corresponder con el otro en grueso, y es debido considerar, que cuando más ligeros son los dos extremos del navío con buen trabajo de un buen maestro oficial de la facultad es lo mejor.

»Por lo que mira a las dimensiones, y líneas de los cuerpos, o buques de los navíos de sesenta y ocho cañones y las fragatas de veinte y seis cañones, que ahora tenemos en el trabajo entre manos me parece saldrán navíos veleeros y creo que con las dimensiones tuyas los podré hacer de igual fuerza y aguante, como esto sólo consiste en tener madera y tablonería sana, con todas sus piezas principales, para que tenga sus compartimentos de frentes apropiado, y el hacer buen trabajo, pero si el trabajo principal no tiene su propio compartimento de frentes, es cosa cierta, se quedará corta la obra de su fuerza requerida, como miro siempre, sobre el compartimento de frentes en el trabajo, de ser uno de los principales motivos, de hacer un navío fuerte» (6).

Con anterioridad, Jorge Juan había permanecido en Cartagena desde mediados de julio hasta fines de septiembre de 1754 para, una vez informado

(6) AMC, CH 2216-13, 24 de diciembre de 1754.

de las posibles causas de la parada ocasionada en la botadura del *Septentrión*, evitar que ocurriese lo mismo en las ulteriores botaduras. Para ello «ideó, y con satisfacción del constructor D. Eduardo Bryant, se hizo la grada-circular», de la que en ese tiempo no había «más ejemplo en ningún otro Astillero de Europa, y probó tan bien como se deseaba. Examinadas las demás obras y fábricas, y dexando también aparejado al nuevo método el navío *Tridente* siguió su camino á Cádiz» (7).

Otra de las carencias del departamento era su notable la escasez de personal, ocasionada por la necesidad de cubrir las tripulaciones de los buques, pues a guarnecer la fragata *Esmeralda* y los jabeques *Aventurero* y *Gitano* se habían destinado 135 hombres; además, debían atenderse las continuas peticiones en este aspecto del ingeniero-director, que reclamaba tropa para la custodia de los calcetas empleados en los trabajos, así como para la guardia del recinto del arsenal, por estar todavía abierto, y la de los vagabundos procedentes de las cajas de Toledo, Almagro y Tortosa, en las que había establecidas banderas del Cuerpo (8). Por añadidura, con carácter extraordinario, en época estival había que enviar cada año al Real Sitio de Aranjuez el personal suficiente para, al mando de oficiales de mar, atender el dragado del cauce, el mantenimiento de los buques y la provisión de las tripulaciones de los quince que allí atendían a la familia real en sus salidas por el río, personal que en 1755 se cifró en cien hombres (9). Estos 15 buques, entre los que se encontraban las fragatas *San Fernando* y *Santa Bárbara*, los jabeques *Orfeo* y *Tajo* y la falúa *Real*, allí construidas, constituían la llamada jocosamente «Escuadra del Tajo», destinada a la navegación fluvial para distraer a los monarcas y su séquito.

No obstante estas insuficiencias, el arsenal mantenía una actividad muy intensa y de continuo debía prestar atención a los buques que operaban por el Mediterráneo y arribaban a su dársena para reparar. Así ocurrió con la escuadra compuesta por los buques *Héctor*, *Triunfante*, *Soberano* y *Vencedor*, que arribaron a este puerto al mando de Agustín de Idiáquez en agosto de 1756 (10). Al respecto, Arriaga le comunicó a Spínola lo siguiente:

(7) *Breve Noticia de la Vida del Excmo. Sr. D. Jorge Juan y Santacilia, reducida á los hechos de sus Comisiones, Obras Virtudes, que, á instancia de sus Apasionados, presenta al Público su Secretario D. Miguel Sanz, Oficial segundo de la Contaduría principal de Marina.* Madrid, 1773.

(8) AMC, CH-3.

(9) ANC, PIIG, caja 40, exp. 1.

(10) Agustín Idiáquez y Borja, nacido en Echagüen-Aramayona-Álava en 1701. Ingresó en la Armada como guardiamarina en 1717, y en 1720 concurrió a la expedición a Ceuta. Prestó sus servicios durante algún tiempo en los Mares del Sur, navegando por aguas de Chile y el Perú. En 1732 asistió a la reconquista de Orán. En 1738, en Cádiz, contrajo matrimonio con M.^a Teresa de Echevarría y Viquendi. Ya general, desempeñó una comisión de servicio ante las regencias de Trípoli, Túnez y Argel. En 1762 mandó una escuadra de navíos y fragatas que sumaban un total de siete unidades, con la que hizo el corso contra moros e ingleses y batió, además, los fuertes de Argel y Tánger. En 1764, al mando de la Flota de Indias, se dirigió a América del Norte, y de vuelta en la Península, pasaría al Departamento de Cádiz, donde prestaría servicio el hasta su fallecimiento, ocurrido en 1778.



D.^N BENITO ANTONIO SPINOLA , MARQUES DE SPINOLA, Theniente General de la Real Armada, y Comandante General de la Marina del Departamento de Cartagena.

Concedo libre, y seguro Passaporte, y *dir. a Fran. Naval, Real. de Mar que ha sido del Vaseg. el Colani. p. g. queda para a Fran. Napoles havia per- cificado hallarse accidentado del Pecho y echaz vapor por la boca, proovenido de una Caída q. dio es. una Maniobra en el Nav. la America y mortal y han pedido los Embalidos a ver. por hallarse Inutil. p. su Servicio. que ventada esta dir. en la Oficina de este Departam. ve ante lo Corrup. enre*

Y por tanto, mando, y ordeno à los Oficiales del Cuerpo de Marina, que tubie- ren comision en el distrito de este Departamento, y à los demàs, y Ministros de Justicia de los Lugares por donde transitare via recta, pido, y suplico no le pon- gan impedimento alguno, antes bien le dèn todo el auxilio, y asistencia, que necesitare, con el Alojamiento, y Bagages correspondientes à su Carácter, pa- gandolos puntualmente à los precios establecidos, segun lo prevenido en las Rea- les Ordenanzas Militares de la Armada, por convenir así al Real Servicio; y que este Passaporte valga solamente por _____ dias, contados desde el dia de la fecha. Dado en Cartagena à *Diez, y ocho de Octubre* de mil setecientos cinquenta y *tres.*

El Marq. Spínola y Moro



Por mandado de S. E.

Pedro Semterstallano

Blasón Spínola. Archivo Naval de Cartagena.

«... aunque es el ánimo de S.M. que todos los de su Armada salgan de los departamentos reparados, y pertrechados de cuanto necesiten; debe precaverse que no se extienda este concepto a contemporizar con antojos de comandantes, que ó por inexpertos, ó por prolijos, solicitan obras, y repuestos quantas veces dexan caer el Ancla. Que no obstante no creerse medie en el presente caso tal abuso, como quiera que una urgencia de tanta recorrida, acavando de salir del puerto, da motivo á hacer cargo á aquel constructor, ó imaginar menos celos en el departamento, que la gradua precisa: Quiere el rey que V.E. pase a bordo de estos buques con el Intendente dn. Francisco Barrero y los maestros mayores, y examine bien lo que justificadamente se necesite, como quien ha navegado toda su vida quando no daban lugar las abundancias á pretender tantas prolijidades; y que se practique con toda brevedad lo que urgiere, como que esa escuadra se ha de hacer a la vela luego que llegue dn. Pedro Stuart que sale de esta Corte oy con el destino de mandarla» (11).

Con respecto a las fuerzas del Ejército que guarnecían la plaza, una real orden de 3 de octubre de 1754 las aumenta a dos regimientos, cuyas dotaciones cubrirían alternativamente los efectivos de los de Jaén, Aragón, España, Burgos y África, lo que originó grandes problemas al carecerse de cuarteles donde alojarlos.

Semblanza de Spínola

Benito Antonio Spínola y Moro nació hacia 1687 de familia noble genovesa, pues era hijo de Andrés Espínola, natural de Génova, y de María Magdalena Moro, natural de Bastia, estado de la República de Génova. De esta unión, además de él, nacieron otros tres hijos: Francisco María, que alcanzó el empleo de capitán de navío y heredó el título de su hermano, María Benita y Octavia, que emparentaron con las familias Carrega y Sabelli, respectivamente.

Con el empleo de alférez de navío ingresó en la Marina el 11 de diciembre de 1713, en plena Guerra de Sucesión, al servicio del rey Felipe V. Antes había participado en la campaña de Cataluña, donde con el empleo de alférez de mar y guerra prestó servicio, como ayudante del marqués de Mari, embarcado en la escuadra que, al mando del general Pedro Gutiérrez de los Ríos, zarpó del puerto de Barcelona en junio de 1715, protegiendo al convoy que transportaba la expedición para la conquista de Mallorca. En agosto de 1717, también a las órdenes del marqués de Mari, estuvo embarcado en la flota que tomó parte en la conquista de Cerdeña.

Ascendido a teniente de navío el 16 de mayo de 1718, embarcó en el navío *San Felipe el Real*, insignia de la escuadra del general Gaztañeta, a cuyo cargo se había puesto la escolta de la expedición que para la conquista de Sicilia zarpó del puerto de Barcelona el 18 de junio, y que transportaba al ejército del

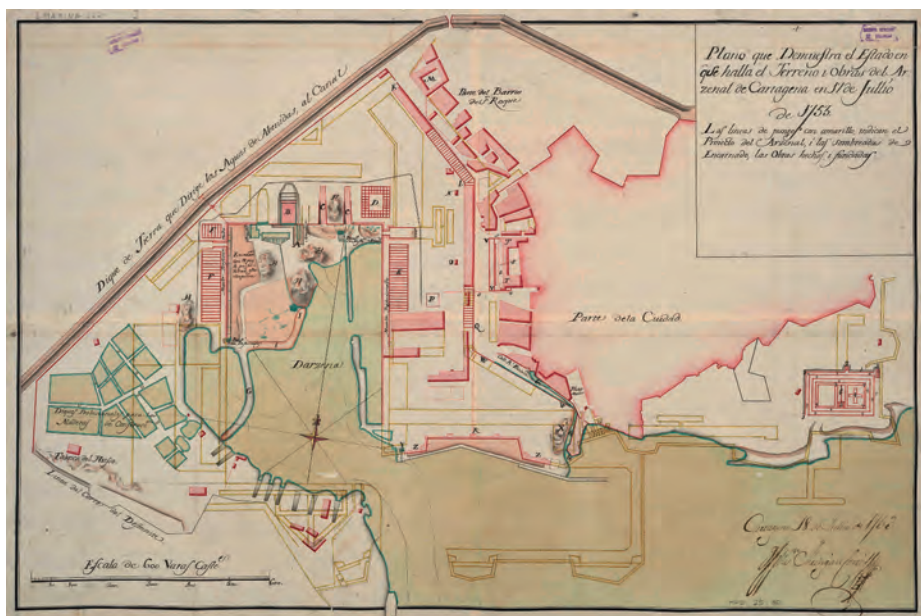
(11) AMC, CH 2217, exp. 16.

marqués de Lede. Conquistada la isla, la flota se hizo a la mar. Una de sus divisiones, que se había separado para cumplir una misión en Malta, el 9 de julio, a la altura del cabo Passaro, se encontró con una británica al mando del almirante Byng, que sin que mediara declaración previa de guerra entre ambos países atacó a la fuerza española. El insignia de Gaztañeta, rodeado por siete enemigos, fue el más castigado en el combate. A pesar de los denodados esfuerzos de la dotación española, incluidos los prodigios de valor de Spínola, que resultó herido, la supremacía enemiga obligó a rendir el navío. Spínola quedó prisionero.

Cuando fue canjeado, regresó a Cádiz en octubre y embarcó en la división del general Baltasar de Guevara, que en una de sus travesías se tropezó con una fragata británica que, después de un corto combate, cayó presa. En enero de 1719 embarcó de nuevo con destino a América, ahora en la escuadra de galeones del general Cornejo. Estaba en La Habana cuando las tripulaciones se sublevaron por el adeudo de sus sueldos. Spínola se contó entre los que más se distinguieron en sofocar esta rebelión y en la posterior represión de acto tan deshonesto. Regresó a la Península en una flota de Indias a las órdenes del general Guevara.

En agosto de 1721 embarcó en el navío *Buen Consejo*, con el que efectuaría un largo crucero que primero le llevó al archipiélago de las Filipinas y a continuación a Montevideo. Fue ascendido a capitán de fragata el 13 de mayo de 1727. Poco después embarcó en la escuadra del general Rodrigo de Torres, con la que navegó por el canal de la Mancha, donde dicha fuerza apresó a cinco mercantes británicos que traficaban ilícitamente con las colonias españolas de América. El 9 de agosto de 1730 fue ascendido a capitán de navío. Embarcado de nuevo en una flota de Indias, con el cargo de mayor general marchó —a las órdenes del marqués de Mari, una vez más— con destino a las posesiones septentrionales, de donde la flota en cuestión regresó a la bahía de Cádiz, cargada de caudales, en agosto del año siguiente. En junio de 1732 zarpó del puerto de Alicante embarcado, de nuevo, en la escuadra del general Cornejo, que transportaba al ejército del duque de Montemar, destacado para la reconquista de Orán. Esta escuadra luego continuaría operando por el Mediterráneo, donde trabaría algunas presas de buques argelinos. El 29 de agosto de 1737 asciende a jefe de escuadra, y en mayo de 1740, al mando una escuadra de tres navíos y tres fragatas, salió en comisión reservada, para regresar en septiembre de 1742 después de haber estado en Lisboa, algunos puertos del Báltico y ciertos departamentos franceses.

El 17 de febrero de 1746 fue ascendido a teniente general. A las órdenes, como segundo, del general Andrés Reggio, zarpa con la escuadra de este para la América septentrional, donde toma parte en el combate entablado el 12 de octubre de 1748, frente a La Habana, contra la flota británica del almirante Charles Henry Knowles, muy superior a la escuadra española. Acabado el combate, entró en el puerto de La Habana con el navío de su insignia, el *Invencible*, totalmente desarbolado, por lo tenaz de la resistencia presentada. Durante este periplo americano desempeñó luego algunos servicios en las



Estado de las obras del arsenal a 17 de julio de 1753 (AGS, MPyD, XXV-30).

costas de las Antillas y en Tierra Firme, y por fin regresó a España al mando de una flota de Indias enarbolando su insignia en el navío *Real Fénix*, con el que entró en la bahía de Cádiz el 8 de junio de 1750 llevando a bordo al Batallón de Barlovento, que había sido disuelto, y más de 15.800.000 pesos fuertes. El 26 de octubre de 1752 sumará otra distinción, al concedérsele por real orden el título nobiliario de marqués de Spínola, con mantenimiento del vizcondado que previamente se le había otorgado, por real decreto de 22 de septiembre, para premiar su carrera en la Armada (12).

A pesar de su precario estado de salud, en 1753 es nombrado comandante general del departamento marítimo de Cartagena, período durante el que, en varias ocasiones, habrá de solicitar licencias temporales para atender a su restablecimiento. La primera de ellas se prolongará del 29 de diciembre de 1755 al 10 de agosto de 1756, lapso durante el que el teniente general Ignacio Dauteville asumirá el mando del departamento, que pasará a su vez al jefe de escuadra Carlos Reggio el 15 de enero de 1757, cuando aquel fallezca. La segunda de estas licencias le es concedida por real orden de 1 de diciembre de 1759, en virtud de la que pasará en la corte desde el 18 hasta el 10 de mayo de 1760. Durante este paréntesis volverá a reemplazarlo interinamente el teniente general

(12) Con anterioridad existió un marqués de Spínola que desempeñó el cargo de comisario general de la República en la isla de Córcega y falleció el 21 de febrero 1743. El título que ahora se concede es del Reino de España. ANC, Testamento 2419-1 y 2438-2.

Carlos Reggio, que lo sustituirá hasta el 9 de abril de 1760, cuando pasó destinado al departamento de Cádiz, según lo dispuesto por real orden de 29 de marzo, entregando el mando con el mismo carácter al capitán de navío Juan Antonio de la Colina Rasines, que lo desempeñará hasta el 3 de mayo, en que lo cede a Spínola, de regreso ya en el departamento. Su salud oscilante no le impedirá durante esta etapa entregarse sin reservas a su importante desempeño, en unos momentos cruciales para la fortificación de Cartagena y, en especial, de su arsenal.

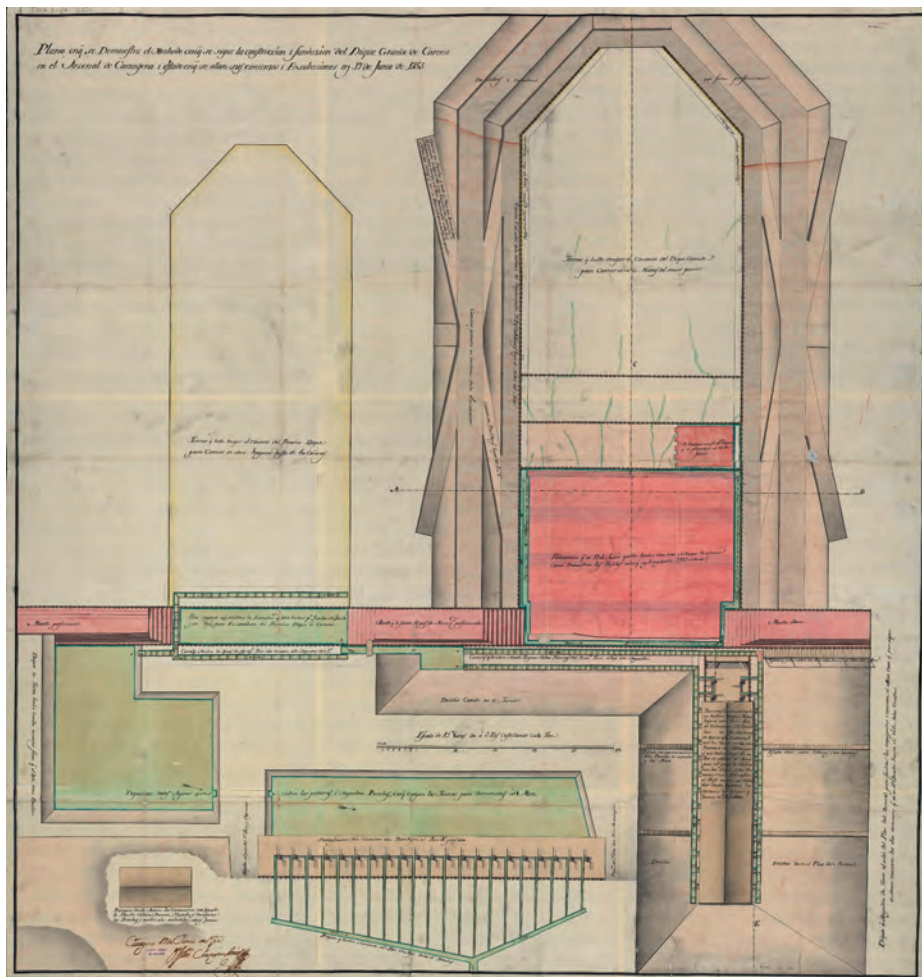
Las construcciones del departamento de Cartagena

A mediados de junio de 1753, el ingeniero Feringán envía al marqués de la Ensenada el acostumbrado y periódico informe sobre el estado de las obras, adjuntándole los planos correspondientes. Y así, le significa que «[ello] demuestra el estado de la fundación del dique de carena hasta este día [19 de junio] y en que se queda continuando con el mayor empeño y cuidado y por lo escrito sobre él quedará Ve. informado del todo y sus partes, y que hecho este pavimento sobre él se trazará la figura del dique para elevar los muros de los costados, en cuya práctica se podrá operar con más prontitud y sin los repetidos embarazos que ocurren para fundar», y que «en los once almacenes del Este, quedan cuatro con los arcos que les corresponde para las bóvedas del piso alto; y en los 14 del Oeste se están sentados los zócalos». Feringán adjunta un detallado informe sobre la teneduría o almacén general, que «tiene sentados todo el zócalo en contorno y en sus pilares y pilastras, y con una hilada de sillería de Alicante y a su nivel la mampostería de los muros y por la fachada dos hiladas»; sobre el cuartel para los Batallones de Marina, que tiene «perfeccionada su grande escalera, hechas sus cocinas, lugares comunes, al piso de la calle, y primero alto, y no se ha subido al tercero piso por que descanse la obra, pero usando del común del primero piso alto, y poniéndose los herrajes de puertas ventanas y cocinas, queda el todo habitable», y sobre el cimiento de la cerca, que «hoy está hecho hasta el asiento del zócalo con 10 pies de altura», así como del hospital y otras obras menores (13).

Entre todas ellas tienen una especial relevancia los diques de carena, en cuya construcción Feringán está estrechamente asistido por Vodopich. Ambos eran de la opinión de levantarlos por la siguiente razón: «... por las grandes ventajas que resulta de quedar en ellos con la natural posición en que se fabricaron los baxeles, pudiendo reparar o mudar cualquier pieza, lo que es ahorro de madera, tiempo y gasto, y alarga extraordinariamente la duración y utilidad de los mismos» (14). E igualmente en los años siguientes y con similar periodicidad continuarán nuevos informes acompañados de detallados planos. El

(13) Archivo General de Simancas (AGS), MPyD, XXV-30, XXII-13 y XXV-33. Marina, leg. 322.

(14) MULLER, Juan: *Tratado de fortificación o arte de construir los edificios militares y civiles* (1755). Traducido por el capitán de Infantería e ingeniero ordinario Miguel Sánchez Taramás. Barcelona, 1769.



Plano del dique grande de carena en 19 de junio de 1753. AGS: MPyD, XXII-13

correspondiente a 1754, fechado el 9 de julio, pone de manifiesto un extraordinario avance de las obras (15); el de 1755, fechado el 12 de enero e igualmente muy detallado, se centra particularmente en los pozos de bombas que ha sido necesario construir en el entorno de cada una de las obras para agotar las aguas de los manantiales; en la conclusión del dique grande a falta tan sólo de las puertas que se encargaron a Briant, y en la detención sufrida en las obras del hospital (16). Ese mismo año redacta un proyecto de cuartel para la

(15) AGS, MP y D, XXIV-31. Marina, leg. 323.

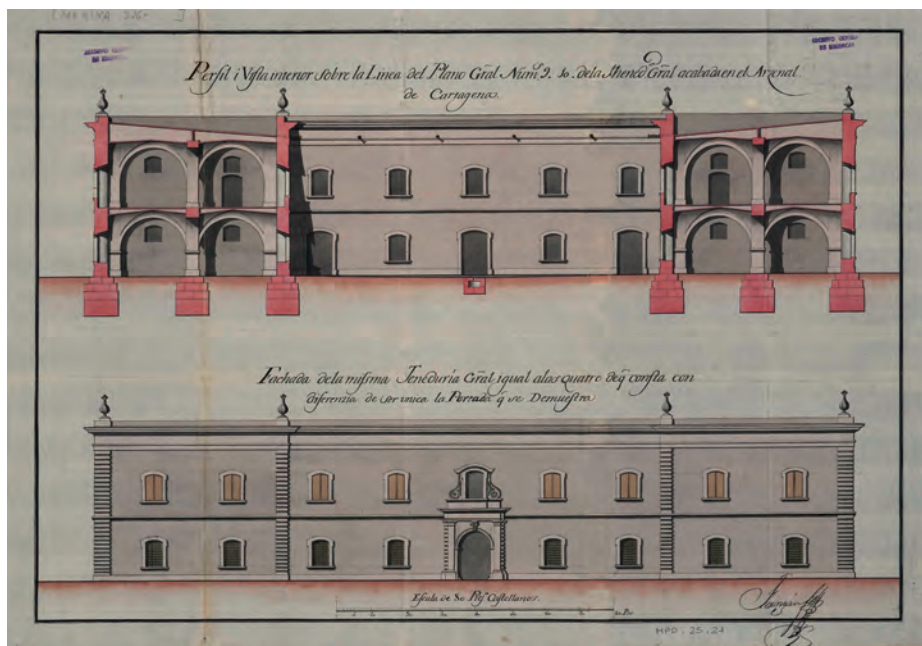
(16) *Ibidem*, VI-71. Marina, leg. 325.

compañía del Real Regimiento de Artillería, que forma parte de la guarnición, que piensa instalar en terrenos de la antigua Casa del Rey, con la fachada principal dando frente por frente a lo que hoy es la calle de Intendencia (17); en el informe de 1756, fechado el 10 de febrero, en cuyo acuse de recibo se hace constar «que ha sido del agrado del Rey el estado de adelantamiento en que están aquellas obras», se da cuenta de las incluidas en el proyecto que han finalizado, como, entre otras, los «muelles en contorno de la darsena al Este, Norte y Oeste hechos y puesto su coronamiento y correspondientes aldabones de bronce para amarrar los navíos (...), los once almacenes del Este de la dársena concluidos (...), Teneduría General concluida (...), grada primera y segunda para construir navíos que le faltan las puertas o cajón para cerrarla y poniéndola en seco (...), dique grande para carenar los navíos en seco que sólo falta ponerles las puerta»; así como el estado de la parte de muralla que para cerramiento del Arsenal se ha levantado en el muelle frente al puerto, la excavación de 20 pies de profundidad que se hizo para fundar el 2º dique, los once almacenes de desarme de igual simetría y proporciones a los del Este, los «tinglados con arcadas de sillería a tres naves y de frente con bóvedas y azoteas apoyados contra la cerca del Arsenal...!»; y fuera del Arsenal el cuartel de marina para alojamiento de los batallones y brigada de artilleros, el hospital de marina que «está fundado y puesto el zócalo con uno de los aljibes hechos y lleno de agua para el gasto en un año de 2.000 enfermos continuos, y la cerca del Arsenal fundada y puesto el zócalo falta subir el muro y hacer el canal cubierto para formar esta porción de calle y comunicarla con la plaza de la ciudad...» (18); y en 1757 dos informes, fechado el primero el 22 de febrero y el 9 de noviembre el segundo, de los que lo más significativo es la conclusión del primero, donde, tras una exhaustiva descripción del estado de las obras, se dice:

«De esta explicación y física demostración de la actualidad del terreno y obras que se señalan en el plano se viene a la consideración lo importante que es para los ahorros en carenas y en construcción la prontitud con que a todo se puede acudir, excusando peonaje en los transportes y que las maestranzas y operarios estén todos bajo la vista de los que los mandan: y llama la atención pidiéndole justicia por aquellos importantes fines el que sin perder tiempo, y con preferencia a otras obras que se quieran, se practiquen el tinglado para maestranzas y aserrador que se señala en el plano con líneas de puntos y amarillo en la cabeza de los diques y gradas la pequeña teneduría de carenero, entre el husillo y el dique pequeño: continuar el canal y carenero de botes y lanchas: el de herrerías y levantar estas y almacén del carbón; seguir desde ellas el dique de maderas de construcción al margen de los tinglados para conservarlas; continuándose al mismo tiempo el cubrir los once almacenes del Oeste, cimientos de las cinco naves de arboladura y los de los almacenes que

(17) *Ibidem*, VI-165. Guerra, leg. 3482.

(18) AGS, MPyD, XXV-20, MPyD XXI-35, y MPyD, XXV-21. Marina, leg. 326.



Perfil y fachada de la Teneduría General. AGS, MP y D, XXV-21.

les siguen; y la limpia a mano, y con los pontones y vetas en que actualmente se trabaja; cuya reflexión me ha parecido importante y conveniente al servicio del rey añadir a esta explicación apoyada en el mismo plano; y en el segundo se demuestra las obras concluidas, que van a finalizarse, cimientos de otras, y las que se van a emprender en la banda del Sur del muelle y cerca para cerrarle. Considerando que por la poca unión de la tierra y peñas, de que en partes se compone el monte, con los derribos no se podrá tener inaccesible el escarpamiento hecho en su falda, y que el continuar este es obra dilatada; para que en esta parte quede asegurado y cerrado el Arsenal he trazado sobre el terreno la cerca que demuestra el plano, en que se está trabajando, que en parte quedará con el foso que entre el desmonte y la pared se señala, y la demás sube a la falda del monte dejando libre el que después se determine recortar, y por abreviar tiempo y que se logre esta importancia sin tanto gasto, me he retirado de los alineamientos del fuerte proyectado sobre el montecillo al Sur de la ermita, pues si en adelante se pusiese en práctica, abriendo en el muro que demuestra el plano en esta parte, una puerta se podrá darle comunicación y formarle las convenientes defensas sin que le sirva de impediente la pared que dejo trazada, demostrada y que se va a hacer, lo que he reconocido con bastante cuidado y tanteado sobre el terreno para esperar lo que S. M se dignase resolver en adelante sobre sus defensas, y que por ahora quede el Arsenal cerrado» (19).

(19) *Ibidem*, VI-69 y VI-68. Marina, leg. 327.

En efecto, entre el 1 de abril de 1753 y el 15 de agosto de 1754 se habían llevado a cabo las obras de excavación del dique grande. Al día siguiente, y hasta el 30 de abril de 1755, se ejecutaron igualmente las de la poza o cisterna donde se alojarían 46 bombas que, accionadas cada una de ellas por ocho hombres en turnos de cuatro horas, podían achicar en doce horas las aguas del dique grande y en ocho las del pequeño. Entre el 16 de enero de 1756 y el 15 de abril de 1757 se acometen las obras del dique pequeño. Y en cuanto a las del departamento ya finalizadas, el 1 de octubre de 1753 se dispone que las fuerzas de batallones y brigadas de Artillería de Marina ocupen el nuevo y amplio edificio construido en terrenos de la Casa del Rey, situado en la parte posterior de la Casa de Intendencia, con una superficie de 8.000 metros cuadrados, dos plantas, dos grandes patios para ejercicios de la tropa y cuya fachada principal daba frente por frente con el arsenal (20).

No será infrecuente en esos años ver a Jorge Juan evaluando las obras, desde que una real orden de 28 de junio de 1754 dispusiera que se presentase en el departamento «con el fin de visitar, examinar y disponer todo lo que tuviere por conveniente en punto a la construcción de bajeles, obras de este Arsenal, fábricas de lonas, jarcias y tejidos, así como un nuevo método de aparejar los navíos de la Armada» (21). Quizá fuese esta una de las últimas órdenes que emanó del gran reformista don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, pues el 20 de julio fue destituido de todos sus cargos, acusado de alta traición a la Corona por ocultamiento de órdenes de guerra.

Pero ello no frenó el impulso de las obras. En septiembre del año siguiente, con ocasión de un viaje a Granada, el teniente de fragata Manuel de Sanguineo, designado para el mando de la custodia que había de entregar en la Alhambra a los arráeces Barbuza y Archimuza, informaba al general Spínola de que, al visitar al marqués, este le había recibido «con un grado y afabilidad tan grande, que aunque sabedor de su genio amabilísimo», le había dejado confuso «por las muchas honras» que le había merecido en aquella primera visita. «Le entregué la carta de V.E. por cuya salud me preguntó distintas veces con pública manifestación del afecto con que estima a V.E. y celebrando la noticia que le participé de su perfecta salud» (22).

Uno de los problemas más delicados en la obra de los diques lo constituían las puertas de las esclusas, cuya construcción planteaba serias dificultades dado el enorme tamaño que debían tener y los considerables esfuerzos a que estaban sometidas. Feringán, que era un excelente ingeniero y se hallaba al día de las últimas publicaciones sobre la materia —estaba especialmente al tanto de la obra de Belidor, publicada en 1750—, las colocará en 1754. Se trataba de dos puertas rectas de 30 por 24 pies, que cerraban a 135°.

(20) Las Ordenanzas de la Armada de 1748, en su artículo 1 del tratado VIII, disponen que, de los ocho batallones de que se compone el Cuerpo, dos de ellos, el 7.º y el 8.º, residan en el departamento marítimo de Cartagena, y que cada uno de ellos, con seis compañías, estará al mando de un capitán de fragata.

(21) AMC, CH-3.

(22) *Ibidem*.

Los diques, por su parte, medían 91,36 x 21,26m y 81,02 x 21,26m, cuando los navíos mayores no pasaban de 70 metros.

Una vez consolidada debidamente la obra, en 1758 pudieron efectuarse las pruebas de estas construcciones. El 23 de enero se introdujo en el dique pequeño la fragata *Astrea*, pero hubo que sacarla transcurridos dos días porque por algunos sillares inferiores brotaba el agua. Más tarde, una real orden de 18 de febrero de 1758 dispuso la entrada en el dique grande de carenar del navío *Terrible*, operación que se ejecutó el 11 de marzo y a la que, por cierto, no pudo asistir el comandante general por encontrarse indispuerto desde hacía varios días. Feringán, no obstante, le entregó un amplio y ajustado informe que le sirvió de base para poner en conocimiento de Arriaga el día 15 que, a las once de la mañana del citado día 11,

«se presentó en la embocadura de él el cajón, ajustándole y cargándole bien, quedando medio abiertas las puertas de dicho dique. El 12 por ser domingo, no se trabajó; y sólo se preparó lo necesario para presentarle las escoras, cuando sentase sobre los picaderos: El 13 se empezó a las 8 de la mañana a achicar el agua, que se ha continuado este trabajo con la gente forzada todo este día, y quedó sentado el navío generalmente sobre los picaderos a la una de la tarde, en la que se continuó el desagüe, quedándole 9 pies de agua al anochecer, y por disposición del Ingeniero director sólo se achicaron en aquella noche 2 pies manteniéndose con 7 hasta la mañana del 14, que entrando para apurarle gente libre al trabajo de las bombas a las 8 de ella se observó un movimiento universal, y quebrantamiento de cantería por la parte del asiento de las puertas, que en la noche anunció el trabajo recio que se hizo para unir las, y no se pudo conseguir, a causa (según se discurre) de haberse levantado el pavimento, rompiendo algunos golfos, y piezas de estas; habiéndose reconocido también en la propia noche haber hecho asiento el navío sobre los picaderos, como de 3 a 4 pulgadas y reconociendo el constructor, que dicho navío había perdido algo de su nivel le reparó de esta novedad, y continuando el desagüe cesó este por providencia del expresado ingeniero a las diez del mismo día, recelando mayor daño si se le apurara el agua, y se volvió a intentar el cierre de las puertas por todos medios hasta las 12 sin lograr poderlas cerrar ni abrir, en cuyo intermedio, y hasta las 4 de la tarde creció el agua más de 2 pies de la que producían los quebrantos y respiraderos del pavimento y acordando otra cosa después, mandó el mismo ingeniero, que se volviese a achicar el todo del agua en lo que se está entendiendo» (23).

Spínola solicitó otro informe al constructor, quien le entregó un plano del daño reconocido en el dique. Advirtiendo ciertas discrepancias entre este informe y el de Feringán, el teniente general dispuso la celebración de una junta en la que, bajo su presidencia, el intendente puso de manifiesto las órdenes recibidas de Arriaga:

(23) AMC, CH-2213, exp. 3.

«... se ha de dejar proceder libremente en todo al ingeniero D. Sebastián Feringán, a menos que exponga el constructor D. Eduardo Bryant, que se arriesga el navío *Terrible* introducido en el dique; y diciéndose, que el día 13, no pudiendo ajustarse las puertas, se retiró el ingeniero a las 7 de la noche, manifestando no convenía hacer faena alguna, y que no obstante se continuaron con los cabrestantes de tierra, y del navío, con cabos finos, hasta romper ganchos, y manillas de las puertas, se suspende el juicio en asentir a este informe, por que sería esta operación muy opuesta a las órdenes comunicadas para que se haga todo cuanto advierta el ingeniero, y no es creíble que VS. autorizase al constructor para esta trasgresión, ni que él de suyo se atreviese a ella.

»Conocido, como está, que Bryant se opone a Feringán; que no habiendo el primero acertado a lo que sólo le incumbía, que son las puertas, y cajón: y que en asunto tan delicado como la obra de un dique, primero en el Mediterráneo, intentan dar dictamen los a quien no pertenece: repito a VS: ser el ánimo del Rey, que sólo, sólo, el ingeniero autor de la fábrica, examina, diga, y ejercite cuanto le parezca, y que únicamente se escuche al constructor, y se aplique pronto remedio cuando represente que el navío se arriesga o puede padecer; en cuyo caso VS. y el marqués de Spínola, a quien se da esta misma orden, providencien sacar el navío; y que a fin de que el constructor no se disculpe en cualquier inconveniente de esta naturaleza, se le haga entender la responsabilidad en que (para este sólo objeto de la seguridad del buque) se le constituye» (24).

En efecto, con ocasión de la rotura en la primera prueba de los dos diques, se ordenó a Jorge Juan pasar en abril a Cartagena para

«reconocer el daño y su causa, y tratar del remedio, que llevaba bien meditado y asegurado en su idea de lo mismo que convenía; pero á su arribo halló muy opuestos, no solo los dictámenes de los Superiores, con quienes se había de celebrar la Junta, sino los de todo el Pueblo, y lo que es más, los de los mismos Facultativos, suponiendo todos, con *Plinio*, la venida por allí de un Río subterráneo, cuyo curso, que creían entonces impedido, sentaban causante de tan extraordinario rompimiento, y así pretendían atajarle con una Zanja y Bombas del lado de tierra, para que cerrando la Embocadura de los Diques con un Caxon, se pudiera principiar y seguir la obra.

»Esto habría puesto á D. Jorge Juan en notable embarazo, y acaso se hubiera imposibilitado el remedio, si por fortuna, tratando separadamente á los Ingenieros y al Constructor, no hubiese apartarles de aquella idea, y atraerles á su dictamen, que en substancia se reducía á desechar, como extravagantes, los temores del Río subterráneo, y consiguientemente los gastos inútiles de la Zanja y Bombas del lado de tierra; pues aun concediendo que de esta viniesen, como vendrían, algunos Veneros, nunca su caudal ni actividad podría llegar á ser capaces de producir tanto daño, que debía provenir del mismo Mar, que gravitando sobre las Puertas y Pavimentos de los Diques, era

(24) *Ibidem*.

natural su empuje (*sic*) para ocupar los vacíos interiores de estos hasta equilibrarse; añadiendo á estas razones, las del propio peso de toda la columna sucesiva de las aguas del Mar, demostrándoles en quanto este excedía al de toda la resistencia de las Puertas y Pavimentos, aunque se les añadiera como apoyo el peso del Navío que debían recibir para las carenas: de que quedaron unánime y plenamente satisfechos, y mucho mas quando á renglón seguido les declaró la idea de apartar las aguas del Mar con un Malecón de á dos hiladas de proporcionadas estacas, encepadas unas en otras á cola de Milano, terraplenando firmemente su intermedio, y que en el espacio interior, entre el Malecón y los Diques, mas profundo que los Pavimentos de estos, se colocasen dos órdenes de Bombas, capaces de elevar y extraer todas las aguas que indistintamente viniesen ya del Mar, o ya de la tierra; pues llamadas estas con aquellas á lo más profundo, se mantendrían enjutos los Diques, y podría hacerse la obra con libertad (...)

»Convenidos en esto, opinaron en Junta lo mismo, añadiendo el modo ya sabido de consolidar y afirmar á las murallas de los mismos Diques sus pavimentos; cuyo proyecto aprobó S.M., concediendo a D. Jorge Juan la gratificación de un doblon de oro al día para ayuda de costa de viages (*sic*)» (25).

Pero el buque no pudo ser extraído del dique hasta el 5 de abril. Hubo diferencias de opinión sobre las causas de lo ocurrido, pues los constructores lo atribuían a la existencia de un río subterráneo, mientras que Jorge Juan, una vez examinado el escenario de los hechos, lo achacaba a la columna de agua exterior, por lo que en junta presidida por el marqués de Spínola se decidió proceder al reforzamiento por la parte de la dársena, la solera y las paredes laterales (26).

El proyecto, añadiendo el modo ya acordado de consolidar y afirmar las murallas de los diques y sus pavimentos, fue aprobado en junta y, una vez refrendado por el rey, los diques se consolidaron a base de travesaños encastados a ambas bandas, entreverados con planchas fuertes de madera entre las que se inyectó plomo derretido (27). En abril de 1759, Jorge Juan, el ingeniero Feringán y el constructor Bryant llegan a Cartagena para examinar lo realizado, el último de ellos como encargado de la construcción del dique y responsable de las maniobras (28). Vencidos muchos inconvenientes que parecían insuperables, en noviembre se logró rematar las obras a plena satisfacción,

(25) *Breve Noticia...*, 1773.

(26) Colección Vargas Ponce (CVP), vol. I, t. XXXV, doc. 311, f. 337. Una real orden de 18 de marzo de 1759 dispuso *que se deje proceder libremente al ingeniero Sebastión Feringan en todo lo referente al dique grande de carenar de Cartagena sin que se inmiscuya el constructor Eduardo Bryant*.

(27) ANC, caja 1445, 3-10-1758. Ya en esta fecha se ordenó que los carpinteros de ribera y delineadores Martín Escalona y Manuel López, junto con el maestro de arboladura José Maltes, pasasen «al corte y labra de la madera de pino que debe ejecutar en los montes de Segura de la Sierra y Alcaraz para composición del pequeño dique».

(28) CVP, *ibidem*, doc. 315, f. 341.

«pero antes de avisarlo de oficio se hizo la prueba de entrar en él al Navío *América* para darle una ligera recorrida de 15 días, y después al *Dichoso* de 70 cañones del mando de D. Manuel de Guirior, que había vuelto de Nápoles bastante necesitado de una regular carena; con la admirable circunstancia de haber entrado en éste enteramente armado y equipado, sin sacarle otra cosa que la Artillería para alivio de sus costados, ni baxar nadie á tierra, de forma que dentro del Dique se montaba la Guardia á bordo, y se hacía el demás servicio del Navío hasta dar en él el Capitán la mesa á sus oficiales: y porque en tal disposición calaba á Popa mas agua de la que el remedio ó la composición del Dique haia precisado dexar ácia el Batiente de este, se suspendió la Popa al Navío 15 pulgadas, y aun en caso necesario podía habérsela elevado sin riesgo hasta 36 (y no más) con la Machina ó Caxon llamado Camello, que diez años después pasó a establecerle al mismo fin en Ferrol Domingo Pallarés.

»Estando ya dentro este segundo Navío, y achicadas las aguas del Dique, se avisó de oficio el siguiente mes de Diciembre, y á fines del mismo salió Don Jorge Juan para la Corte, llevando consigo el Modelo del Dique, en que se manifestaba la obra la obra de toda su composición, que visto y examinado por S.M., enterado de sus circunstancias, y satisfecho de ellas, se sirvió mandar, que del mismo modo se compusiera el grande en la inmediata Primavera, y que desde luego se diesen las competentes ordenes para el acopio de las maderas y materiales necesarios; mandando tambien, que inmediatamente principiaran el Malecón y Cuadra de Bombas para este, como se habian hecho para el otro, y que, preparado así, dieran puntual aviso para que D. Jorge Juan marchase de nuevo á seguir la principal Obra.

»Pronto ya todo en Cartagena, y deseando allí dar el aviso con seguridades positivas, principiaron á extraer las aguas interiores; pero por desgracia, quando ya llevaban extrahidos (*sic*) 8 pies de los 32 que se debían achicar, se rompió por su frente el malecón, y habrían perecido cuantos Forzados y Moros manejaban las Bombas, que pasaba de 300, si estos y sus Capataces no hubieran precipitadamente huido, temerosos de los crugidos (*sic*) que empezó á dar la Cuadra, que toda igualmente se hizo pedazos.

»Diose a la Corte tan adversa noticia, que disgustó mucho a S.M.; pero enterado por D. Jorge Juan de su fácil remedio, para ponerle con la demás obra en execución, se le mandó marchar inmediatamente, como lo hizo el dia 6 de Agosto de 60, nombrado ya Gefe de Esquadra.

»Sus disposiciones fueron tan acertadas como acreditó el suceso, no menos feliz en este Dique que en el otro, dexando en uso dos inestimables alhajas, que todos en España, y muchos fuera de ella daban por inútiles, y aun por de imposible logro en el Mediterráneo; en cuya sentencia se incluían tan respetables dictámenes, que con razon se han mirado y estiman para otras materias como decisivos.

»Parece no debe omitirse aquí la particularidad de que, quando se huvo (*sic*) concluido la Obra, y debía desvaratarse (*sic*) el Malecón para que entrasen las aguas del Mar, reflexionando D. Jorge Juan por una parte lo dilatado y costoso que sería el arranque total de las dos hiladas de Estacas que formaban el Malecón, y por otra que, según se había apoyado el todo, podría sin riesgo

facilitarse este trabajo, cortando las de la primera hilada interior á golpe de hacha por dentro [h]acia el pie hasta los dos tercios de su grueso; consultó la idea con el Constructor D. Eduardo Bryant, que la celebró enterado de las fundadas razones: y dadas tambien á entender del modo posible á los Maestros y Carpinteros de Ribera que lo debían ejecutar, movidos a ellas, ó de las seguridades con que en su concepto veneraban las ideas del Gefe, se animaron á hacerlo, aunque conservando siempre sin declarar algun interior recelo, que motivó la confesión de muchos la misma mañana del día señalado.

»Baxaron con ellos el Constructor y D. Jorge Juan sin desamparar su lado para animarles; y quando apenas llevarían el corte á la mitad de los mismos dos tercios proyectados, un diverso casual ruido superior que se oyó en la Cuadra al mudar alguna gente de las Bombas, puso abaxo en tal confusion á los Carpinteros que, soltando las hachas, todos huyeron. Pero recobrados al ver que había sido un terror pánico, y oyéndose llamar con nuevas seguridades de ambos Superiores, que se mantenían tranquilos, volvieron á seguir su trabajo hasta concluirle; quedando así tan débil inferiormente esta primera hilada de Estacas que, paradas después las Bombas, y equilibradas por fuera y dentro las aguas, desembarazado tambien á mano de mucha tierra el Malecón, y arrancadas, á fuerza de días y aparejos las Estacas de la segunda hilada (que mirada desde el Mar era la primera) con dos Ganguiles á la vela que precabidos (*sic*) venían á golpear las ya cortadas, se consiguió acabar de romper y sacar las de esta sin más trabajos ni aparejos en una sola tarde.

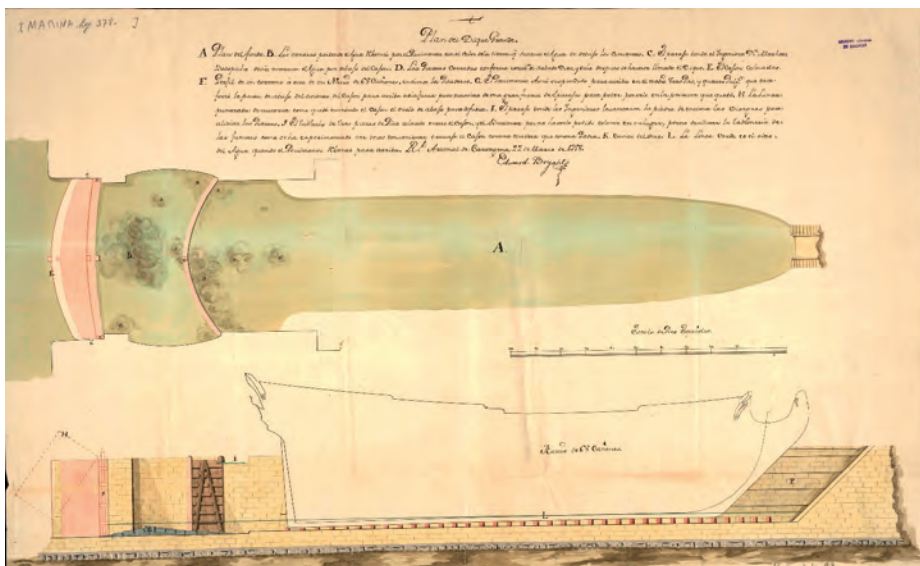
»S.M. quedó de todo tan satisfecho, que por Mayo de 61 mandó a D. Jorge Juan pasar á disponer igual obra en el Dique grande, ya hecho y no probado, del Ferrol, y que con las mismas precauciones se ideara, pri[n]cipiara y siguiera el pequeño» (29).

Los diques de Cartagena serán los primeros de España y del Mediterráneo que, a pesar de este rosario de averías y reparaciones, empiecen a utilizarse (30). Y así, entre el 17 de noviembre y el 3 de diciembre de 1759, en el dique menor, es sometido a carena el primer buque: el navío *Septentrión*, que también, ocho años antes, había sido el primer navío construido en Cartagena, sobre cuyo estado a la arribada a puerto, en un informe de 22 de mayo de 1758, del comandante del buque exponía lo siguiente:

«... cada vez se experimenta más, y más novedad de caída en las cubiertas de combés: alcázar, y no menos de la toldilla, los ymbornales inservibles: las latas de cámara vajás (*sic*), y alta, están á la vista, y la cubierta de dicha cámara baja con más rendición, no obstante la cuerda que se le puso desde el mamparo, al espejo de popa con 3 puntales; asimismo los baos de Santa

(29) *Breve Noticia...*, 1773.

(30) ANC, caja 1445, 1-7-1759. Merced a un informe de Bryant, a los empleados que servían en las bombas extractoras del agua del dique pequeño de carenar, en consideración a la mucha fatiga de este trabajo, se les aumentó el jornal a seis reales de vellón en lugar de los cinco y medio que hasta entonces recibían.



Plano del dique grande (AGS, MPyD, IV-83).

Bárbara [santabárbara] están diferentes rendidos, y particularmente dos uno de la cara de abajo a la de la caña del timón alta el espacio o distancia de una pulgada, y una línea, y el otro dos pulgadas así mismo se necesita, hazer (*sic*) nuevo el cabrestante mayor como la lancha, que esta ofrecieron en el Arsenal, a mi salida tenerla concluida» (31).

Jorge Juan, que estuvo presente en la carena, escribe a la corte estas exultantes palabras: «... con la satisfacción que se puede considerar, a vista de que ya tiene el rey dique, sin embargo de los infortunios que ha[n] acaecido, y de las opiniones contrarias que se han seguido, particularmente de toda la Marina francesa». El dique grande, por su parte, entrará en funcionamiento en 1760; sin embargo, esta importante obra arrastrará durante algunos años el problema de las filtraciones, originadas por los veneros subterráneos y el mal ajuste de las puertas, lo que obligaba a mantener funcionando sin parar las bombas accionadas por los esclavos y forzados (32).

Pero los diques representan un gran avance en lo que respecta a la conservación de un material cada vez más sofisticado y de mayores dimensiones, pues hasta entonces el carenado y reparación de la obra viva de los bajeles se hacía por el procedimiento de «dar la banda», es decir, tumbándolos sobre el fondo arenoso de alguna playa o ensenada abrigada —en el caso de Cartagena, en los espalmadores grande y chico—. Este sistema, si bien resultaba

(31) AMC, CH-2217, exp. 17.

(32) Esta penosa tarea provocaría una gran mortalidad dentro del colectivo.

eficaz para embarcaciones de poco porte, cuando se aplicaba a barcos de mayor tamaño, a causa del mucho tiempo que debían permanecer tumbados, provocaba que el casco sufriera de forma considerable, y esto en un tiempo en que, para conservar operativo un buque, era preciso carenarlo cada cuatro años, mantenimiento que acarreaba gastos tan elevados que en algunos casos superaban los de una construcción nueva.

Dentro del arsenal existían además diversas fábricas y obradores, desde hornos de reverbero hasta talleres de escultura donde, con operarios muy especializados, se esculpían los mascarones de proa que remataban el tajamar de los barcos. En su diseño llegó a participar el mismo marqués de la Ensenada, quien en 1753 enviaba a Bryant una de sus creaciones a fin de que «arreglado a él [se trataba de un león]» se hiciesen todos los que habían de colocarse «en las proas de los navíos» que aún no estuviesen hechos (33). De importante significación son los trabajos realizados por José Ganga Santacruz y Manuel de la Vena, ambos maestros mayores escultores de bajeles en el arsenal, el primero de ellos hasta su fallecimiento, acaecido en 1767.

En lo que se refiere al número de operarios, las más importantes de estas instalaciones eran los talleres de jarcia y lona, que en Cartagena oficiaban de fábricas piloto en la aplicación del método fijado por Jorge Juan. Pronto habían adquirido un sólido prestigio por las innovaciones introducidas, dedicadas a transformar una materia prima fundamental, el cáñamo, en cables y lonas para los buques. De la calidad de sus manufacturas da fe el hecho de que, por real orden de 3 de diciembre de 1760, el maestro de jarcia Agustín de Urrutia fue comisionado para pasar a Puerto Real como maestro director de la nueva fábrica que allí iba a establecerse (34). Parece superfluo destacar la importancia de esta rama para la marina de vela; y así, los talleres de cordeería constituían una dependencia fundamental en los diversos arsenales, y aún hoy, con distinto destino, constituyen uno de los edificios de mayor envergadura, en cuyas naves inmensas se elaboraban los largos cables que necesitaba la Armada. Como maestro de armar y aparejar se encontraba también el inglés Thomas Orams.

Pero, al parecer, no todos los trabajadores extranjeros contratados respondieron como este a las expectativas puestas en ellos. En efecto, en fecha tan temprana como julio de 1753, el capataz Juan Albanell hubo de trasladarse de Cádiz con dos oficiales para dirigir la fábrica de jarcia y lona de Ferrol y establecer el sistema adoptado por Jorge Juan, pues los holandeses contratados con este fin habían decepcionado bastante. En Cartagena, por su parte, por real orden de 24 de marzo se comunicó al intendente Barrero que, por la poca habilidad demostrada en su trabajo, se despidiera a los holandeses Juan Graaf y Floro Timonse, maestros respectivos de jarcia y de lonas, y se les reenviase a su patria (35). Menos problemas hubo en la fábrica de tintes y lanillas, esta-

(33) ANC, PIIG, caja 38, exp. 5.

(34) ANC, caja 1446.

(35) ANC, PIIG, caja 38, exp. 1.

blecida desde septiembre de 1752 y que funcionaba en un local provisional próximo a los almacenes de desarmos del muelle de Levante. La dirigía el maestro mayor Alfonso Mellado, auxiliado por Antonio Berdunt como capataz (36), y la mayoría de sus operarios eran españoles y residentes en la ciudad. También trabajaban en ella varios centenares de mujeres, aunque desde casa (37), así como algunos presidiarios, y era intención del monarca consagrarla ante todo a que los muchachos vagabundos destinados a los arsenales adquiriesen en ella los rudimentos de algún oficio, como se venía haciendo en las de jarcia, lonas y herrajes (38). No obstante estos proyectos, una real orden de 10 de diciembre de 1757 dispuso su cierre y el despido de los obreros, al considerar que había «lanillas suficientes para seis años» (39).

La destitución del marqués de la Ensenada repercutió en estas fábricas, aunque las de Cartagena fueron las menos afectadas por la reducción presupuestaria, teniendo en cuenta que la de jarcia había pasado de 146 empleados en 1752 a 282 en 1754 (40). Sí hubo sin embargo problemas con las 16.000 varas de lanillas y mantas almacenadas, pues pronto se advirtió que habían empezado «a picar[se] de polilla», por lo que se dispuso su envío a la casa de tintes, donde habían de refrescarse «con las aguas de la fuente de Cubas» y teñirse por mitades de azul y encarnado, para lo que hubo que contratar nuevamente al maestro fabricante Alfonso Mellado (41).

Otro factor que hizo resentirse el trabajo en los astilleros fue el despido del carpintero de lo blanco Thomas Marston, a lo que se unió el fallecimiento, el 10 de marzo de 1755, del ayudante de constructor Guillermo Richard (42), cuya habilidad en esta arte estaba muy reconocida, y quien se había destacado asimismo por su actividad, celo y acierto al cubrir las ausencias de Bryant, lo que, por real orden de 2 de agosto de 1752, le había valido el ascenso (43). Su muerte dejó una apenada viuda, Ana Perkins, y tres hijas que, sin embargo, no quedarían desatendidas. En efecto, una real orden de 9 de septiembre de 1755 concedía a los deudos de Richard una pensión de 500 ducados de vellón anuales a fin de que continuasen residiendo en el departamento (44), para lo que el propio comandante general exploró la voluntad de la viuda de convertirse a la religión católica, voluntad que antes había expresado su marido, quien solicitó ser enterrado en el cementerio de la iglesia parroquial (45). La muerte del

(36) Una buena muestra de las lanillas que aquí se fabricaban la encontraremos en AGS, MPyD XXXII-58, Marina, leg. 322. Se trata de muestras de lanillas de color encarnado, azul, pajizo, morado y amarillo. Carta de D. Francisco Barrero Peláez al marqués de la Ensenada. Cartagena, 22 de agosto de 1753.

(37) La casa del tinte se encontraba en la fuente de Cubas, regida por Nicolás Pérez.

(38) ANC, PIIL L 1, 10-X-1755.

(39) CVP, *ibidem*, doc. 266, f. 288.

(40) AGS, Marina, legs. 323 y 326.

(41) ANC, caja 1445, 18-09-1759.

(42) ANC, PIIG, caja 39, exp. 6, y APSMG, libro de entierros, año 1755.

(43) ANC, caja 37, exp. 1.

(44) ANC, caja 1446, 7-2-1760.

(45) AMC, CH-3.

inglés obligó a que ese mismo año se incorporase al departamento José del Águila, contra maestre de construcción que se encontraba en Aranjuez desde 1752.

A despecho de estos impedimentos, la labor de Bryant seguía siendo constante, firme y eficaz, así que no tardó en llegarle un nuevo reconocimiento: el grado de teniente de navío, que se le concede por real orden de 6 de septiembre de 1760, con «las honras, preeminencias y exenciones que le pertenecen» (46). Y, en cuanto a los ingleses que quedan en el departamento en 1760, en febrero el intendente solicita al contador principal «sus destinos, sueldos, contratas y órdenes en cuya virtud los gozan; quiénes no tienen aquellos y qué utilidad ofrece la inteligencia de cada uno de estos individuos; a fin de satisfacer con estas noticias una orden del Rey». El contador tan solo relacionará junto a él al ayudante de construcción «Juan Etewens (*sic*)», que había venido procedente del departamento de Cádiz, y el maestro de jarcia Guillermo Clark, proveniente de Ferrol (47).

Cartagena se transforma

Al compás de las obras en el departamento, la ciudad experimenta una importante transformación urbanística, muy favorecida por el decidido apoyo del conde de Riela, por entonces gobernador de lo político y lo militar de la plaza. En 1755 se procede a empedrar las calles y a embellecer el edificio de las Casas Consistoriales, cuya torre del reloj se remata con un capitel (48); y en 1757 comienza a abrirse una importante arteria que discurre a lo largo de la tapia que cierra el conjunto del arsenal, auspiciada por la real orden que aprobaba el presupuesto formado por Feringán para la adquisición y derribo de las casas, patios y almacenes necesarios, y cuya existencia ya había previsto en el proyecto inicial, donde proponía que quedase «entre el arsenal y la ciudad una calle que comenzó a llamarse Real de 26 toesas de ancha» (49). Con el tiempo se convertiría en una vía que no solo circunvalaba la ciudad por el oeste, sino que ponía en comunicación la ciudad con el puerto comercial, el barrio de Santa Lucía y el camino que conducía a Murcia.

Por la parte de levante de la plaza también empieza a cobrar forma el paseo de las Delicias que, inmediato a la cuesta del Batel, da acceso al barrio de Santa Lucía. De la decoración de este paseo se ocupó, por cuenta del ayuntamiento, el maestro cantero Juan de Pinilla, quien colocó una serie de pilares de piedra fuerte extraída de las canteras de Alumbres y en los que se labraron inscripciones alegóricas a su construcción (50). Y hacia 1760, con motivo de la instalación de cañerías nuevas de aguas dulces y saladas, el Supremo

(46) ANC, caja 1445, 6-9-1760.

(47) ANC, caja 1446, 7-2-1760.

(48) AMC, LAC, año 1755.

(49) AGS, Marina, leg. 377, exp. 1749.

(50) AMC, LAC, año 1759, sesión de 29 de mayo.

Consejo de Castilla aprobó que el maestro mayor cantero en las obras del arsenal, Vicente Ballester, levantase un plano y perfil y fijara las condiciones para construir tres fuentes: la primera, de piedra, para el agua dulce de San Juan y Calvario, a la salida de la Puerta de San José y Alameda, que entra a Santa Lucía por el paseo llamado de las Delicias, y las otras dos, para el agua salada, una a la entrada de la Puerta de Madrid, y otra, en la plazuela que llaman de la Serreta, junto al hospital de la Santa Caridad, de piedra negra y fuerte de la que llaman de Pinto, de la cantera de Alumbres (51). Por último, frente a la puerta principal del recinto militar comienza a perfilarse la futura plaza del Rey, sufragada con fondos destinados al ramo de obras por la tesorería de Marina, la cual por real orden pone a disposición del Ayuntamiento 20.000 reales, que se suman a los 40.000 invertidos por este en la compra de cuatro almacenes. Debería hacer las veces de antesala de comunicación del arsenal con la ciudad, por lo que en su recinto se proyecta levantar una puerta de triple arco. El central habría de ir rematado por una esbelta torre, para la que se proponen diversas inscripciones que son sucesivamente desechadas hasta que, por último, se envía al rey la siguiente:

FERNANDI VI/ HISPANIARUM REGIS CATHOLICI/ IUSSU ET MUNIFICENCIA/
PORTUS QUONDAM NOBILISSIMUS/ SED TEMPORUM VETUSTOTE MAXIME DEFORMA-
TUS/ NOVIS CONFECTIS OPERIBUS/ QUEN TUTOR NAVIBUS STATIO REDDERETUR/
ÍTEM NAVALI HOC SPLENDIDISSE EXTRUCTO/ ET UTILITATE PUBLICA/PRO REGNI
MAIESTATE RESTITUTUS/ ANNO DOMINI MDCCL.

Un hecho trascendente para la ciudad y el departamento es el acto del 20 de marzo de 1757 organizado para dar cumplimiento de la real cédula, de 13 de enero del mismo año, por la que se disponía que el rey Fernando VI tomaba bajo su patrocinio el Santo Hospital de Caridad y su iglesia, en cuyas puertas lucirá desde entonces el escudo con las armas reales.

A mediados de 1757 se decide ubicar en el ángulo del baluarte de Santa Bárbara la machina de arbolar (52), y el 17 de junio del año siguiente se colocó en la embocadura de la dársena la primera machina digna de tal nombre de que dispuso el arsenal, ya que hasta entonces funcionaba como tal una formada con los palos del navío *El Real* y, antes de esta, otra improvisada con los del *Galicia*. Considerada más potente y elevada que la de Tolón, se mantuvo en servicio hasta 1804. Igualmente, por real orden de 20 de enero de 1759 se aprueba el sitio donde se construirá el almacén para pólvoras y artificios de fuego de la Marina, elección que recae en el paraje llamado de Roldán, que había sido cedido gratuitamente por su propietario, Francisco Henríquez.

La muerte del rey Fernando VI, el 10 de agosto de 1759, que había estado precedida por la de la reina, acaecida el 27 de agosto del año anterior, no pondrá fin a esta época de esplendor iniciada en el primer cuarto de siglo.

(51) AMC, CH-2300, exp. 16.

(52) CVP, *ibidem*, doc. 260, f. 282.

Para conducir a España al nuevo rey, Carlos III, se designa una división que, al mando del teniente general Pedro Stuart, parte de Cartagena rumbo Nápoles, lo que, por real orden de 12 de agosto, se comunica oportunamente al marqués de Spínola, en quien no pudo recaer la elección a causa de su proverbial mala salud —estaba pendiente de la concesión de una de sus licencias por enfermedad—. Así pues, el día 18 zarpa de Cartagena una escuadra compuesta por los navíos *Galicia*, *Terrible*, *Atlante* y *Soberano*, a la que, a su arribada a Nápoles, se unirán las escuadras de Ferrol y Cádiz, que con idéntico destino habían zarpado de este puerto el día 29 al mando del marqués de la Victoria (53).

El 17 de octubre de 1759 arriba al puerto de Barcelona, embarcada en el navío *Fénix*, la familia real, que el 9 de diciembre entra en Madrid. En Cartagena, tras los lutos y exequias del rey difunto, el 20 de octubre se celebra la ceremonia de proclamación del nuevo monarca, presidida en la plaza principal por el gobernador de lo político y militar, conde de Ricla, con su comitiva de lacayos y palafreneros, todos montados a caballo (54).

El 15 de febrero de 1760 fallece el intendente de Marina de Cartagena, Barrero y Peláez, de cuyas funciones se hizo cargo interinamente, hasta el 18 de marzo, el comisario de guerra, José Marco Espejo. Ese día tomo posesión de su cargo el nuevo intendente, Juan Domingo de Medina, al que por real orden de 19 de febrero se le había ordenado su inmediata incorporación a Cartagena desde su destino en el departamento de Cádiz. Otra real orden, de 15 de marzo, le concedía la plaza de intendente en propiedad, y una más de 18 de marzo, el real título de intendente de Marina de ese departamento (55).

El 27 de septiembre de 1760 muere la reina María Amalia de Sajonia, y en cumplimiento de lo ordenado en la real cédula, el 13 de noviembre, «y al tiempo que el reloj que se halla, en la torre principal de sus Casas Capitulares tocó las doce horas de su mañana fenecido dio principio a doblar a que siguieron la campana del Castillo de esta plaza, todas las de su iglesia parroquial conventos y demás iglesias de esta ciudad tocando a doble como así mismo de la fortaleza que llaman del Artillería se disparó cañonazo que continuó de ampolleta en ampolleta, de cuarto a cuarto de hora y lo mismo continuadamente el dicho doble de campana el que duró veinticuatro horas» (56).

Por reales órdenes de 3 de febrero de 1761 se destina a Spínola al Consejo Supremo de Guerra y se nombra para sustituirle en el mando del departamento marítimo al teniente general Blas de la Barreda (57); pero, por ausencia de

(53) ANC, caja 194, 2.

(54) AMC, LAC, año 1759, diligencia de 20 de octubre.

(55) ANC, PIA, A1, L1, libro 10.

(56) AMC, LAC, año 1760.

(57) CVP, *ibidem*, doc. 397, f. 424. El teniente general Spínola obtendrá plaza de gentil-hombre de cámara con entrada en 1764, alegando los servicios prestados por su padre y los suyos en el viaje del rey Carlos III a España. Mantendrá dicha plaza hasta su fallecimiento, sobrenenido en Madrid el 5 de julio de 1774. Fue sepultado, por disposición testamentaria, en el convento de los Padres Capuchinos de la Paciencia. Archivo Histórico de Protocolos de Madrid, protocolo 19.714, ff. 13-17v, 18 de febrero de 1773.

este último, el jefe de escuadra Agustín Idiáquez asumirá el mando, con carácter interino, el 18 de junio, fecha en que Spínola abandona definitivamente la plaza (58). Pero antes de eso todavía tuvo tiempo el marqués de cumplimentar la real orden de 28 de febrero en que se ordenaba que continuasen únicamente «las obras del hospital, poza de bombas, muelle sur y tinglado de maestranza», emitiendo dictamen sobre lo perjudicial del cese de determinadas obras, en especial los almacenes de desarme y arboladura y la del muelle de la circunferencia de la dársena por la parte extrema de la ermita antigua de las galeras.

Ese mismo año, y por recomendación de Jorge Juan, debido al agravamiento de la enfermedad de Feringán, que ya había quedado paralítico, por real orden de 31 de julio se dispuso el regreso a Cartagena de su ayudante, el ingeniero Mateo Vodopich (59), quien ya venía dirigiendo el equipo encargado de las obras del arsenal y que por real orden de 26 de enero de 1761 había sido comisionado para dirigir las obras del puerto y muelle de Málaga, encargándole «de las obras de Marina del Arsenal de Cartagena y demás del reino de Murcia» (60). La entrega definitiva se llevará a cabo cuando Feringán ascienda a mariscal de campo, el 21 de marzo del año siguiente, tras lo que pasa a la situación de cuartel en consideración a sus achaques. Su enfermedad se agravó aún más como consecuencia de la epidemia de tercianas que asoló Cartagena, y el 20 de mayo de 1762 falleció en su casa de la calle Mayor. Su sepelio se celebró al día siguiente en la capilla de San Nicolás, de la iglesia del convento de San Leandro, en medio del dolor de su mujer, Onofra Fernández de Santo Domingo y del Poyo, y su prohijada Mariana, hermana de Antonio Escaño.

Por tanto, Spínola no asistirá, el 5 de septiembre, a la botadura de la primera galeota construida en el astillero, que había sido puesta en quilla el 30 de enero (61). Se trataba de la nombrada *Vigilante*, que se puso bajo la advoca-

(58) ANC, PIIG, L20.

(59) El ingeniero militar Mateo Vodopich había nacido en 1716 en Dubróvnik (República de Ragusa, que en 1758 le otorgó el título de señor de Ston) y el 15 de septiembre de 1732 entró en los Reales Guardias de Corps, donde permanece hasta 21 de marzo de 1736, cuando ingresó en el Cuerpo de Ingenieros, en calidad de extraordinario, con el grado de teniente. Por RO de 21 de agosto de 1748 se le destinó a la comandancia de Valencia y Murcia como ingeniero ordinario, y por disposición de idéntico rango de 26 de septiembre de 1749 pasó a Cartagena, a las órdenes del ingeniero director de la plaza Sebastián Feringán, para encargarse del detall de las obras. En 1753 ascendió a ingeniero en segundo, en 1756 alcanza el grado de teniente coronel y en 31 de julio de 1761, por enfermedad de aquél, se hace cargo de la dirección de las obras del Arsenal de Cartagena y demás del reino de Murcia. A la muerte de Feringán en 1762, fue ascendido a ingeniero en jefe con el grado de coronel y nombrado director de las obras del Arsenal, plaza y fortificaciones. En 1770 ascendió a ingeniero director y hasta su fallecimiento el 26 de diciembre de 1787 terminó de construir el Arsenal. Es autor del proyecto de construcción del anfiteatro de autopsias del Real Hospital, Parque de Artillería de Ejército y de un plan de desecación del Almarjal.

(60) ANC, PIIG, L20.

(61) La orden para la construcción de estas dos galeotas, primeras de una serie de cuatro, es de 9 de diciembre de 1760. Serán las primeras construidas en España con arreglo a los planos que el rey Carlos III había traído de Nápoles.

ción de los Cuatro Santos de Cartagena (62), si bien parece que en la maniobra se observaron algunas incidencias que, aunque no produjeron quebranto alguno en la nave, obligaron al constructor Bryant a elevar a la superioridad un exhaustivo informe de la operación, donde se expresaba en estos términos:

«... que el método dispuesto por el constructor para el precitado objeto, fue arreglado al propio que se ha seguido para los navíos y fragatas formando sus varadas, con picaderos, y sobre estos los tablones que servían de correderas, siendo esta práctica tan acreditada para los buques grandes, que se deduce cuánto mejor se facilitará para uno pequeño, como la expresada galeota, y en esta disposición se principió el giro de su carrera, que era bastantemente dilatada, y al llegar a los picaderos que ya cubría el agua, fue donde hizo la detención ocasionada de que como es natural que aquellas maderas se hubiesen inflamado con la humedad, desproporcionando aunque fuese cosa leve la rectitud de las que el agua no había variado, contuvo alguna anguila el curso de dicho vaso por la pequeña elevación en que pudo encontrar, y entretanto, que se habilitaba el aparejo para volver a inclinarla, bajaron los buzos a reconocer si había tocado el codaste, y se halló que ni en más de un pie, manteniéndose en la propia situación, que antes de descender, lográndose prontamente con el nuevo impulso, que saliese fuera sin la menor desgracia, pues segunda vez se hizo reconocer y no dejó duda de estar exenta de daño, ni yo la tuve nunca, atendiendo a la feble natural, visible causa, que originó se detuviese».

Al mes siguiente, el día 10 por la tarde, se botó la segunda galeota, nombrada *Ligera*, puesta bajo la advocación de san Francisco de Borja, de idénticas dimensiones que la anterior. El informe de la maniobra de botadura, que se hizo desde una de las gradas construidas para los navíos por no haber otro paraje más a propósito y esta vez discurrió sin percance, se redactó en estos términos:

«... y con la experiencia de lo acaecido en el igual suceso de la primera para precaver las resultas que entonces no produjo, se dispuso que aquella mañana, se le pusieran toneles vacíos en los raseles de popa para que suspendida de ellos no recibiese en ningún acontecimiento quebranto alguno, cuya precaución fue oportuna, respecto haberse también detenido en su carrera sobre la propia situación que la antecedente, pero en el tiempo de 18 minutos en que se guarnecieron dos tiras de los aparejos, y se atesaron, volvió a tomar su giro, y en menos de dos minutos quedó fuera de la grada sin padecer el menor daño, consistiendo esta repetida novedad, según el último examen que prolijamente he hecho para asegurarme en la causa, de que como estas gradas se han construido con el declivio correspondiente para botar cualquiera navío, no es suficiente para las embarcaciones menores de tan corto peso como el de una galeo-

(62) AMC, CH-3. De tres cañones y 130 hombres de tripulación, sus dimensiones son: eslora 47 codos y 12 pulgadas; quilla 43 y 12; manga 7 y 9; plan 4 y 4; puntal 3 y 5; calado de agua a popa 2 y 17; ídem a proa 2 y 11; toneladas 69 46/100; con 17 remos por banda.

ta, sin el esfuerzo de los aparejos, anguilas y correderas, para cuya maniobra, no contribuyendo la blandura del cebo, que precisamente se pone duro por estar bajo del agua, y la fuerza de la galeota (...) para docilizarlo, la empereza el movimiento esta dificultad, que supera a la gravedad de su buque» (63).

El 10 de diciembre de 1761 ya se tiene en Cartagena conocimiento oficial de la ruptura de relaciones con Inglaterra y de que Madrid y Londres han retirado a sus respectivos embajadores, «aunque no se ha declarado la guerra ni es el ánimo de S.M. el principiar las hostilidades». En situación tan crítica, una real orden de 11 de diciembre dispone que el teniente general Carlos Reggio pase a servir en el departamento de Cartagena, encargándose del mando interino que ejerce Agustín de Idiáquez (64), lo que se lleva a efecto el día 24. A su llegada, Reggio deberá prevenir lo necesario para un eventual enfrentamiento con los navíos enemigos: «... siempre que salgan a la mar navíos de la Armada, u otras embarcaciones de guerra, advierta a sus comandantes, cuiden de hostilizar, y ofender cuanto a sus fuerzas sea permitido a todo buque de la nación inglesa, sin exponerse con conocido riesgo a su logro» (65) (66).

El temor que inspira la guerra contra Inglaterra lleva al ingeniero Vodopich a dar forma al plan de reforzamiento de las defensas de la ciudad, cuya redacción estaba muy atrasada a causa de la indisposición de Feringán. Vodopich recogía en su informe sobre el particular «los precisos reparos que prontamente se necesitan en los fuertes, y baterías, existentes, y las que deben aumentarse, para la defensa de este puerto de Cartagena, el inmediato de Escombrera, y las dos calas de las Argamecas; que son parajes donde puede el enemigo hacer desembarco, para venirse a la ciudad, y Arsenal». El 24 de abril de 1762, el gobernador militar, conde de Bolognino, remite a su vez este informe al secretario del Despacho de Estado, Ricardo Wall, acompañado del plano correspondiente.

El 14 de mayo el general Reggio pasó en comisión a Cádiz (67), y el 21 de junio entregó de nuevo el mando interino a Agustín de Idiáquez, que lo desempeñó hasta el 24, pues hacía tres días que el teniente general Blas de la Barreda se hallaba presente en la plaza (68). Y, antes de que finalice ese año

(63) AMC, CH-3.

(64) CVP, vol. I, tomo XXXV, doc. 442, f. 469.

(65) AMC: CH 3, exp 77.

(66) Hay en esta época una fecha entrañable para la ciudad: 9 de octubre de 1761. Una epidemia de tercianas assolaba la villa. El ayuntamiento, desesperado, acordó sacar en procesión las imágenes de su patrona, la Virgen del Rosel, y de los Cuatro Santos patricios, y ponerlas en rogativa de nueve días en la iglesia de Santa María, en demanda de lluvias y del restablecimiento de la salud pública. Como quiera que el ruego fue desatendido, el fervoroso vecindario solicitó sacar en rogativa ahora la imagen de la Virgen del Hospital de Caridad, lo que se realizó en el día citado anteriormente. Tras el ruego, la Virgen no tardaría en bendecir la tierra cartagenera con el ansiado rocío, por lo que desde esa fecha su imagen conquistó el amor de todo el pueblo. Al año siguiente, el ayuntamiento, en cabildo de 23 de marzo, acordaría asistir en lo sucesivo en corporación a la iglesia de la Virgen del Hospital para celebrar el octavo día de su novena y dar una limosna de 300 reales.

(67) CVP, t. XXXVI, doc. 28, f. 39.

(68) ANC, PIIG L 21.

de 1762, tiene lugar otro trascendental acto en relación con las construcciones del departamento. El 27 de mayo se procede a la bendición, bajo la advocación de la Santísima Trinidad y la Sagrada Familia, de la capilla del nuevo Real Hospital de Antiguones, siete días después del fallecimiento de su proyectista, Feringán, quien también había dirigido su construcción, trasladándose a continuación todos los enfermos que estaban en el antiguo Hospital de Galeras y al día siguiente los del provisional, situado en la casa del duque de Nájera, antiguo cuartel de brigadas de Artillería.

Bibliografía

- ARÉVALO DÍAZ DEL RÍO, M.^a, y VALDÉS PEDAUYÉ, José Manuel: «La Real Fábrica de lanillas del Arsenal de Cartagena», en *Cartagena Histórica*, núm. 17, 2006.
- BARRIO GOZALO, Maximiliano: *La mano de obra esclava en el arsenal de Cartagena a mediados del Setecientos*. IH 17 (1997).
- CAÑABATE NAVARRO, Eduardo: *Origen del Santo Hospital de Caridad de Cartagena*. Cartagena, 1969.
- FOREST DE BELIDOR, Bernard: *Architecture hydraulique*, 2.^a parte, vol. 1. París (reeditada en 1770).
- GIL MUÑOZ, Margarita: «Marinos en el Madrid del siglo XVIII. Entorno vital», en *Revista de Historia Naval*, núm. 105, 2009.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: *Antonio Barceló y Pont de la Terra. De patrón de jabeque-correo a teniente general de la Real Armada*. Cartagena, 2007.
- : «Ambrosio Funes de Villalpando y Abarca de Bolea, conde de Ricla: un militar ilustrado», en *Revista de Historia Militar*, núm. 87.
- MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y fechos de Cartagena*, 1891.
- MAS GARCÍA, Julio; LÓPEZ MARTÍNEZ, José Luis, y ÁLVAREZ ORTIZ, Mauricio: *El Arsenal de Cartagena en la Ilustración. La construcción naval*, tomo VIII de *Historia de Cartagena*. Murcia, 1986.
- PEÑALVER MARTÍNEZ, M.^a Jesús, y MACIÁ SÁNCHEZ, Juan Francisco: «Los diques de carena de Jorge Juan y Sebastián Feringán en el Real Arsenal de Cartagena: una obra singular de la arquitectura hidráulica del siglo XVIII», en *Actas del IV Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Cádiz, 2005.
- PIÑERA RIVAS, Álvaro de la: *Los diques de carenar del Real Arsenal de Cartagena. Coloquio Internacional «Ciencia, Técnica y Estado de la España Ilustrada»*. Madrid, 1988.

SAN JUAN NEPOMUCENO

Algunas noticias en relación con el mar y la Infantería de Marina

Raquel SIGÜENZA MARTÍN
Doctora en Historia del Arte

NO resulta fácil recrear una biografía fidedigna de san Juan Nepomuceno. Parece que parte de la documentación que pudo existir acerca del mismo desapareció a lo largo de la historia, por diversos avatares, en su tierra natal, Bohemia; y el hecho de que durante siglos se mantuviera como cierta una leyenda que poco o nada tiene que ver con la verdad de su vida convirtió a este personaje en mártir del sigilo sacramental y víctima de la maldad del rey bohemio Wenceslao IV, quien, efectivamente, acabó con su vida, si bien por razones diversas de las esgrimidas y aceptadas durante toda la época barroca y hasta el siglo xx.

Varios son los historiadores —ninguno español, hasta ahora— que se han dedicado al estudio de Jan Nepomucký, pero los detalles ofrecidos por unos y otros no siempre son armonizables a la hora de elaborar una línea cronológica de su periplo vital. No obstante, consultando fuentes bibliográficas de lo más diverso, se pueden recoger y organizar los principales sucesos de su vida (1).

San Juan Nepomuceno. Algunos datos biográficos

Nació Jan Nepomucký —nuestro «san Juan Nepomuceno»—, en fecha incierta, en Nepomuk, a unos 100 kilómetros de Praga. Un análisis científico de sus restos, custodiados en la catedral praguense de San Vito, llevado a cabo en 1972 concluyó que debió de morir con unos cuarenta y cinco o cincuenta años (2). Teniendo en cuenta que su muerte tuvo lugar en 1393, la datación de su nacimiento se acerca al intervalo transcurrido entre 1343 y 1348. A lo largo

(1) La biografía del santo que apuntamos de manera resumida en este texto es el resultado de la consulta de numerosos escritos y de la posterior ordenación de las diferentes opiniones de cada uno de los autores, algo que no siempre ha resultado fácil. Se puede acudir a POLC (1965), STEPÁNEK, VLCEK y ROYT. Para mayor detalle, véase SIGÜENZA MARTÍN.

(2) VLCEK, p. 40.

de su vida disfrutó de numerosos oficios de relevancia, lo que apunta a un alto estatus económico de sus padres. Fue notario imperial entre 1369 y 1380, y en 1373 ya estaba a la cabeza de la oficina episcopal. Parece que fue ordenado sacerdote alrededor de 1380, que desempeñó su labor pastoral durante siete años en la iglesia de San Galo de la Ciudad Vieja de Praga, y que se encargó de la capilla del arzobispo Jan Ocko de Vlasim, como capellán de la misma en la catedral de San Vito, entre 1380 y 1390.

Estudió leyes en las universidades de Praga y Padua, y se doctoró en Derecho Canónico, en 1387, en esta última. A su vuelta a Praga siguieron sucediéndose los nombramientos: en 1389 logra una canonjía en la colegiata de San Gil, y en San Pedro y San Pablo de Vysehrad; al año siguiente pasaría a ser arcipreste de Zatec, cargo que mantendría hasta su muerte. Algunos autores sostienen que no fue arcipreste sino archidiácono. Pero, siendo el diaconato una orden sacra de grado inmediatamente inferior al sacerdocio, parece más probable que el cargo que ejerció fuese el de arcipreste, dado que para entonces nuestro protagonista ya era sacerdote. En 1389 había llegado a lo más alto de su carrera al ser nombrado vicario general del arzobispo Jan de Jenstein (1348-1400). Esto, no obstante, le colocó en el medio de una disputa entre el prelado y Wenceslao IV (1361-1419) que tuvo como resultado su propia muerte, tras ser torturado por el monarca en 1393.

El retrato que la historia nos ha dejado de este rey bohemio no puede ser peor. Sin aptitudes para el gobierno, y más preocupado de sí mismo que de los asuntos de Estado, durante su mandato se agravó la crisis económica, religiosa y social que asolaba Bohemia desde hacía un tiempo y que había clausurado el período de esplendor abierto por su padre, el emperador del Sacro Imperio Romano Germánico Carlos IV (reinado, 1346-1378).

Uno de los momentos más dramáticos durante sus constantes enfrentamientos con el arzobispo de Praga (3) tuvo lugar cuando Wenceslao quiso crear su propia sede episcopal en Kladruby, lejos de la jurisdicción de Jenstein, y aprovechando la muerte del abad Racek para imponer en su lugar a un prelado que le fuera favorable. Pero, de manera inmediata al fallecimiento, sin dejar tiempo de reacción al gobernante, los monjes eligieron a Olen como sucesor del mencionado abad y Jenstein ratificó el nombramiento, lo que desbarató los planes del monarca.

Poco tiempo después, rey y arzobispo convinieron en mantener una reunión pacífica pero, al llegar al lugar concertado, un enfurecido Wenceslao mandó apresar a Jan Nepomucký junto con Nicolas Puchník, que era otro oficial de Jenstein, y al preboste Knoblock. Los tres fueron interrogados en la sala capitular del castillo, y tanto nuestro protagonista como Puchnik sufrieron diversas torturas para, finalmente —y bajo la amenaza de ser arrojados al río, donde perecerían ahogados—, ser obligados a firmar un documento en el que se comprometían a abandonar al arzobispo y

(3) Acerca de la vida de este prelado, y en concreto sobre su enfrentamiento con Wenceslao IV, véase WELTSCH.

mantener silencio sobre lo sucedido. Sin embargo, el vicario general no pudo, como sí hicieron sus compañeros, firmar ningún papel puesto que, con toda probabilidad, los múltiples golpes recibidos en la cabeza le habían hecho perder el conocimiento. Debió de morir durante este proceso o mientras era trasladado hasta el Puente Carlos, desde donde, atado y con un trozo de madera en la boca para impedir que la cerrara, fue arrojado al Moldava el 20 de marzo de 1393. Su cuerpo tardó alrededor de cuatro semanas en subir a la superficie, lo que certifica que sus pulmones ya estaban vacíos y que, por tanto, había muerto antes de entrar en el agua, puesto que, de haber fallecido por ahogamiento, el cadáver habría flotado durante una o dos semanas después del deceso, debido al aire que aún conservaría en su interior (4).

El 29 de junio del mismo año, el arzobispo Jenstein llegaba a Roma para entregar al pontífice Bonifacio IX un escrito de su puño y letra redactado en latín y compuesto por 38 artículos, en el que se detallaban las torturas sufridas por sus colaboradores. Se trata del *Acta in Curia Romana Johannis a Genzenstein Archiepiscopi Praeagensis*, documento descubierto a mediados del siglo XVIII en el Archivo del Vaticano, único que conocemos en el que se menciona el asesinato de Juan Nepomuceno y que sea contemporáneo de los hechos, y primero, de los muchos que vendrían después, en el que se le califica de «santo mártir» (5). Sin embargo, Jenstein no encontró en el papa el apoyo contra Wenceslao que esperaba, y volvió a Praga tras el fracaso de su empresa. Mientras, el cuerpo del santo había aparecido en los alrededores del monasterio de San Francisco. Sus restos, sepultados en primera instancia en Santa Cruz la Mayor, fueron trasladados a la catedral en noviembre de 1396.

Su culto y leyenda, forjados casi desde el mismo momento de su muerte, culminaron en 1729 con su canonización —había sido beatificado en 1721—. Para entonces, los hagiógrafos habían transformado su vida en una narración fantástica repleta de tópicos y elementos moralizantes, e incluso, por una confusión de fechas que tuvo lugar a finales del siglo XV, se pensó que la muerte le había sobrevenido en 1383 en vez de en 1393. Poco después, en la primera mitad del XVI, ante la necesidad de cohonestar una y otra fecha, pues aparecían en diversos documentos, se pensó que habían existido dos Nepomucenos, ambos asesinados por Wenceslao, el primero, en 1383, por negarse a revelar la confesión de la reina, y el segundo, por el asunto del abad de Kladruby una década después. Curiosamente, aunque el Nepomuceno histórico era este, quedó relegado al olvido a la par que el supuesto confesor de la emperatriz se consagraba como santo.

(4) VLCEK, p. 47.

(5) Se puede consultar completo y en latín en VOOGHT, o en inglés, aunque solo algunos de sus artículos, unos completos y otros resumidos, en WRATISLAW, pp. 11-16.

Configuración de una leyenda

De esta manera, su leyenda (6) contaba que había nacido por intercesión de la Virgen, después de que sus padres, ya ancianos, hubieran rogado por su concepción. La fuerte vocación piadosa que manifestó desde pequeño le llevó a ordenarse sacerdote después de obtener los grados de maestro en filosofía y doctor en ambos derechos. Especialmente querido como orador, el rey y la reina, Wenceslao IV y Juana de Baviera (al creer que había muerto en 1383, las fechas apuntaban a Juana, la primera esposa del emperador, fallecida en 1386, y no a Sofía, con la que este contraería matrimonio en 1389), le nombraron predicador real. Muchos otros cargos, entre ellos el de obispo de Litomyšl, le fueron ofrecidos, mas por humildad los rechazó todos. Más tarde sería elegido limosnero real y confesor de la emperatriz.

La maldad sin límites del rey le llevó a pedir al clérigo que le revelase los secretos de confesión de su esposa, a lo que el mártir se negó airadamente (7). Después, en su afán por arrancárselos, torturó al confesor en el potro y le quemó los costados con hachas encendidas, aunque tampoco obtuvo ningún resultado.

Tras ser liberado, por un anuncio divino supo el mártir que sus días estaban llegando a su fin, por lo que, después de curarse las heridas, subió al púlpito para despedirse de sus feligreses y luego visitó una imagen mariana en Boleslavia. Al regresar a Praga, Wenceslao volvió a ordenar su prendimiento, para insistir en su obcecada intención de conocer la confesión de la reina. Colérico por no lograr su propósito, acabó lanzando al religioso, atado de pies y manos, al río. Era, según los hagiógrafos, la noche del 20 de marzo de 1383, y san Juan Nepomuceno pasaba a la posteridad como el mártir del sigilo sacramental.

Después de ser canonizado por Benedicto XIII en 1729, en los años cincuenta de aquella centuria se descubría el acta presentada por Jenstein al papa Bonifacio IX, con lo que quedaba aclarada la verdadera fecha de su muerte, así como las circunstancias que la ocasionaron. Sin embargo, el imaginario Nepomuceno confesor de la reina se mantuvo como santo y mártir, y hasta 1961 la Santa Sede no suprimió su misa de manera oficial.

Sus patronazgos son muy amplios y variados. Además de ser considerado patrón de los confesores, el hecho de que no quisiera revelar al rey de Bohemia la confesión de su esposa, junto con la aparición de lo que se consideró su lengua durante la exhumación de su cadáver para los procesos de beatificación y canonización, hicieron que se le tuviera por protector de la honra y buena fama de sus devotos, con el consiguiente éxito de su culto entre la nobleza y estamentos privilegiados de la sociedad, muy unidos tradicionalmente a los conceptos de honor y honra. Igualmente, dado que el escenario de su muerte fue el río Moldava, también ganó fama como protector ante cual-

(6) Varios hagiógrafos la escriben en español a lo largo del siglo XVIII. Una de las principales, si no la más importante, es la de VELASCO.

(7) Como expresión de esta maldad, uno de los episodios más repetidos de la vida del santo cuenta cómo Wenceslao mandó asar al cocinero que le presentó un capón mal cocinado, a pesar de los ruegos del Nepomuceno para que desistiera de su cruel empeño.

quier peligro que pudiera derivarse del agua: naufragios, tormentas y hasta sequías. Terminó por convertirse en un santo que podía intervenir contra las herejías, remediar multitud de enfermedades, favorecer los partos o proteger a los animales, y su efigie llegó a colocarse en las columnas erigidas contra la peste. Finalmente, en Centroeuropa es muy famoso como «santo de los puentes», y sus figuras se encuentran tanto en este tipo de arquitecturas como en fuentes y otros lugares relacionados con el instrumento de su martirio.

Su culto, unido a la Contrarreforma, se desarrolló con gran intensidad en toda Centroeuropa, especialmente desde que, en 1620, los católicos vencieran a los protestantes en la batalla de la Montaña Blanca. No obstante, el rastro de san Juan Nepomuceno se puede seguir por muy diversos países del viejo continente, incluido el nuestro, e incluso en Sudamérica o Asia. Los motivos por que comienzan a llegar las noticias sobre él a nuestro país son diversos: la intensa devoción jesuítica —la Compañía de Jesús lo tomó como patrono secundario tras su canonización, ya en los años sesenta del siglo XVIII (8)— y la de los Habsburgo, que fueron decisivas, junto a las iniciativas de clero, nobleza y Armada, para el conocimiento de este personaje en territorio hispano. El archiduque Carlos (1685-1740) le mostró un especial afecto, y gracias a él se dieron las primeras referencias españolas de nuestro protagonista, anteriores incluso a su beatificación. También la nobleza, al saber de su consideración como defensor de la honra y buena fama de sus devotos, se puso muy pronto bajo su amparo, favoreciendo la multiplicación de congregaciones y celebraciones religiosas, capillas e imágenes en su honor en diversas partes de España. Después, con la llegada del primer Borbón al trono español, el conocimiento y fervor hacia este santo no hizo sino incrementarse, puesto que tanto el mismo Felipe V como su segunda esposa, Isabel de Farnesio, evidenciaron una intensa devoción hacia el mártir checo (9).

Un santo checo, patrón de la Infantería de Marina española

Así, y en lo que respecta a la relación de nuestro protagonista con el cuerpo de Infantería de Marina, en 1731 el monarca nombraba a san Juan Nepomuceno patrón de uno de los batallones de la Armada de Barlovento. Este patronazgo, que se fue transmitiendo a los restantes batallones del cuerpo, aún hoy se mantiene pues, «con el fin de que el infante de marina no quebrante la consigna que se le da y la defienda heroicamente, fue puesto el Cuerpo bajo su advocación, como mártir del sigilo sacramental y abogado de la buena fama» (10).

(8) La decisión de poner a la Compañía de Jesús bajo el amparo del mártir bohemio era comunicada el 22 de marzo de 1732 por el general de la orden, Francisco Retz, gran devoto del santo, mediante una carta circular, según se recoge en POLC: 2001, p. 2810.

(9) Para todo lo relativo a la introducción en España del culto a este santo, véase SIGÜENZA MARTÍN, pp. 189ss.

(10) RIVAS FABAL, p. 310.

Existe un intrincado vínculo entre honor, nobleza y milicia que nos da la clave para entender la íntima ligazón de nuestro santo con el cuerpo de Infantería de Marina y su elección como patrono del mismo, si bien la devoción de Felipe V hacia el mártir se había iniciado antes de 1731. En 1729, año de la canonización, el jesuita Gabriel María de Valenzuela dedica al monarca una *Historia de la vida y martirio del beato Juan Nepomuceno* desde Roma y, según fray Pedro Andrés de Velasco, desde el punto y hora en que el rey tuvo conocimiento de la leyenda del santo le mostró un gran afecto y empezó a profesarle una intensa devoción (11).

Se debe tener presente que, a lo largo de toda la edad moderna, está del todo asimilada la consideración de que el estamento nobiliario se encuentra inseparablemente unido al desempeño militar en virtud del honor, identificado este con el valor y la lealtad; de esta manera, «despreciando la muerte en una acción heroica, el noble acredita su condición de hombre superior» (12).

La función primordial de la nobleza era el desempeño bélico. Así se entendía desde el Medievo, y eso es lo que el pueblo esperaba de este estamento. No obstante, como señala Morales Moya, desde finales del XVI el interés de la nobleza hacia los asuntos de la guerra comienza a difuminarse, y quienes componen este estamento privilegiado pasan a integrarse en empresas menos arriesgadas, ocupando, por ejemplo, puestos de mando o convirtiéndose, en el siglo XVIII, en los protectores de la familia real, al entrar a formar parte de los Guardias de Corps.

El escaso interés mostrado por los Borbones hacia los enfrentamientos armados, y el hecho de que el desempeño bélico diera la posibilidad de conseguir títulos nobiliarios, hizo que muchos militares extranjeros se pusieran al servicio de España. Uno de ellos fue Juan José Navarro (1687-1772), originario de Mesina aunque con antepasados españoles, futuro marqués de la Victoria y devoto de san Juan Nepomuceno (13). El marqués de la Victoria ejemplifica perfectamente, como hermano mayor de una congregación gaditana de san Juan Nepomuceno que fue (14), la fuerte conexión entre el mártir, la nobleza y este instituto armado.

Así pues, el 3 de agosto de 1731, Felipe V había dispuesto por real orden que el virrey capitán general de Nueva España organizase una unidad que guarneciera los buques de la plaza de la Veracruz y sus castillos inmediatos. Se llamaría «Batallón de Barlovento» y tendría dos patronos: la Virgen de Guadalupe, cuando estuviera en América, y san Juan Nepomuceno, cuando se encon-

(11) VELASCO, p. 338.

(12) MORALES MOYA.

(13) Su papel resultó determinante para el desarrollo de la Real Armada española, no solo por su actividad militar, sino también por una intensa labor docente y científica. Destacó igualmente como inventor, estudioso, dibujante y constructor naval. Obtuvo el marquesado en 1744, y en 1750 fue nombrado capitán general de los departamentos de Cádiz y Cartagena y director general de la Armada. Falleció en la isla de León en 1772. *Ibidem*, p. 121; MAESTRO CASTAÑEDA.

(14) Según consta en LARA.

trase en la Península. Aunque esta unidad fue suprimida el 31 de enero de 1748 por motivos económicos, y parte de la fuerza se quedó en La Habana mientras que el resto se volvía a Cádiz en 1750, el patronazgo se fue transmitiendo a los demás batallones del cuerpo —ocho en total—, como consta en la comunicación que hace el ya mencionado marqués de la Victoria y capitán general de la Armada, Juan José Navarro, el 16 de mayo de 1758. Conservamos publicado el sermón que pronunciara don José Martín y Guzmán, canónigo de la catedral de Cádiz, el 24 de mayo de 1758 en la fiesta celebrada por los Reales Batallones de Marina, en la parroquia gaditana de San Antonio, en honor de su patrón, san Juan Nepomuceno. Vemos, por tanto, que la veneración de este y la correspondiente celebración del día de su fiesta —16 de mayo— datan del siglo XVIII, aunque con posterioridad se llegase a aseverar que, en realidad, su vínculo con la Armada había venido dado en conmemoración de la batalla de la Albuera, librada el 16 de mayo de 1811. Y aun hubo una tercera opinión que lo asociaba a los sucesos del navío *San Nicolás de Bari* en el combate de Trafalgar, si bien, como apunta Rivas Fabal, la fama de este barco proviene del combate del cabo de San Vicente, en 1797, lo que sugiere que se trata de un error (15).

Recuperando el orden cronológico de la narración, en 1733 don Álvaro de Mendoza Caamaño y Sotomayor (1671-1761) era nombrado vicario general del Ejército y la Armada. Nacido en Madrid, don Álvaro fue canónigo y arcediano de Trastámara en la iglesia de Santiago, abad de Alcalá la Real y Burgo Hondo, caballero de la orden de Santiago y capellán mayor del madrileño monasterio de la Encarnación —donde se conservan varias obras de arte que tienen al mártir checo como protagonista—, puesto que, poco después de 1778, ocuparía Pedro de Silva Meneses, hijo del marqués de Santa Cruz que había sido hermano mayor de la congregación de san Juan Nepomuceno localizada en la iglesia de la Trinidad, también en la capital. En calidad de sumiller de cortina de Felipe V, acompañó al monarca durante su estancia por tierras andaluzas entre 1729 y 1733, es decir, durante el denominado «lustrero». Todo esto, si bien es verdad que no asegura a ciencia cierta la relación entre este personaje y san Juan Nepomuceno, sí nos permite creer en un más que probable conocimiento del santo por parte de Mendoza, y perfila la posibilidad de que este incluso le fuera devoto, lo que redundaría de nuevo en la relación entre nuestro protagonista, la nobleza y la Armada (16).

Podemos añadir algunos datos más acerca de la importancia del mártir checo en relación con la Infantería de Marina. En 1764, el capitán de fragata Juan Antonio Mozo de la Torre y Mozo dio una limosna de 300 reales de vellón para costear el nimbo de un san Juan Nepomuceno en Cartagena; en 1766, en Guarnizo, municipio cántabro del astillero, se construía el barco más famoso con el nombre del santo bohemio. Este *San Juan Nepomuceno*, cuyo primer diseño llevaba setenta cañones, aunque después se modificó para setenta y cuatro, desarrolló su primera misión al año siguiente, que fue, para-

(15) MARTÍN Y GUZMÁN; RIVAS FABAL, pp. 311 y 330 (acerca del Batallón de Barlovento).

(16) NEGREDO DEL CERRO, p. 72.

dómicamente, la escolta de los barcos que llevaban a los jesuitas a su exilio en Italia. Después de participar en algunas batallas, en 1803 Cosme Damián Churruga pasó a mandar este buque, en el que sería apresado por los ingleses en la batalla de Trafalgar, en 1805. Además, durante los preliminares de la segunda guerra con Gran Bretaña, el 7 de febrero de 1774 se expedía en El Pardo una real orden por la que le sería enviado al conde de Aranda, embajador en París, el estado de las fuerzas navales españolas. En la lista de los bajeles que formaban la Armada Real y de los destinos en que se hallaban se enumeraban, además del mencionado navío, localizado en Ferrol, un bergantín y una balandra en La Habana con el nombre de *San Juan Nepomuceno*. Finalmente, tenemos constancia también de un brulote de 12 cañones que aparece reseñado en la relación de los bajeles que componían la escuadra mandada por el teniente general don Luis de Córdoba, en la bahía de Cádiz, en junio de 1779 (17).

El éxito del culto a este mártir en ciertas zonas de España, entre las que descuella especialmente Andalucía, lo certifica no solo la gran cantidad de imágenes del santo que se pueden encontrar en muchos de los templos de esta comunidad autónoma, sino también en sucesos como el hecho de que, entre 1767 y 1777, una de las treinta y tres nuevas salinas creadas en la bahía de Cádiz se llamara «San Juan Nepomuceno» (18).

Lo cierto es que la suerte no siempre favoreció al santo, que sufrió algunos altibajos reflejados también en lo que a su relación con la Armada se refiere. De esta manera, después del auge devocional de que disfrutó en todos los ámbitos, y no solo en el marino, desde su canonización hasta el siglo XIX, su fama disminuyó paulatinamente hasta casi desaparecer pasada la segunda mitad de esta centuria. No obstante, las alusiones a su culto se mantendrán, e incluso se prolongarán hasta la actualidad, aunque sea de manera minoritaria.

Justo cuando el siglo XIX llegaba a su mitad, en 1850, el día 16 de mayo, fiesta del santo, el regimiento de la Albuera celebraba en la iglesia parroquial castrense de Cádiz la consagración y bendición de una nueva capilla militar —con su imagen y ornamentos sacros— en honor del mártir bohemio, al que habían elegido como patrón en su calidad de protector de la honra. José María Laso de la Vega, lector de teología en el convento de San Francisco de Cádiz, teólogo consultor de la nunciatura de España y examinador sinodal de los obispados de Cádiz y Sigüenza, fue el encargado de pronunciar el correspondiente discurso en el festejo. Laso de la Vega afirma que, por aquellos tiempos, se habían escrito más de veinte vidas del santo (19).

(17) Agradecemos al comandante de Infantería de Marina don Alberto Busto el envío de la información relativa al encargo del nimbo del santo, referido en «La Infantería de Marina: génesis...», artículo de próxima publicación en *Boletín de Infantería de Marina*. El texto parece referirse a la escultura para la capilla de la cofradía del mártir, con sede en la iglesia de San Miguel, encargada a Salzillo en 1762. No obstante, no se ofrecen detalles acerca de la procedencia de estas informaciones. CASTANEDO GALÁN, pp. 19-20 y 26; FERNÁNDEZ DURO, pp. 225-231.

(18) TORREJÓN.

(19) LASO DE LA VEGA, p. 9, n. 3.

Sin embargo, parece que la tradición que celebraba su patronazgo se perdió con el traslado de las fuerzas de Cádiz a la Isla de León, lo que en 1878 provocó la petición—ya formulada en épocas pasadas— del inspector general de Infantería de Marina, mariscal de campo Montero y Subiela, de que san Juan Nepomuceno fuese confirmado como patrono. Así se decretó por real orden de 18 de marzo, disponiéndose a su vez que el 16 de mayo, en que se celebraría la correspondiente función religiosa, fuera día de gala para el cuerpo de Infantería de Marina. Además, se indicaba también que en las capillas de los cuarteles debía figurar una imagen del santo, esculpida o pintada.

Las noticias referidas a esta situación se recogen en la publicación del sermón dedicado al mártir predicado durante la celebración de la fiesta del mismo, a 16 de mayo de 1878, en la madrileña iglesia de la Encarnación. La importancia de la información que se desprende de la reseña sobre la renovación del patronato recogida en dicho texto nos mueve a transcribirla a continuación. Así, después de una pequeña introducción en la que se señala el afán desde antiguo de todas las asociaciones por ponerse bajo la protección de un patrono que interceda ante Dios para el logro de los fines propios de cada una de ellas, se continúa del siguiente modo:

«El Cuerpo de Infantería a raíz de su creación, secundó fielmente este movimiento, colocándose bajo la intercesión de San Juan Nepomuceno. Las diferentes organizaciones que ha tenido este Cuerpo, apareciendo en ocasiones bajo la denominación de Brigadas de Artillería de Marina, y otras circunstancias, lo desligaron por cierto espacio de tiempo de su antiguo patronato; pero reconstituido a su primitiva organización por disposiciones posteriores, hubo necesidad de renovar aquellas por las cuales la Infantería de Marina, se encontraba bajo la protección de San Juan Nepomuceno. El digno Sr. General Montero, en la actualidad General jefe del Arma, tomó la iniciativa, y llevado como siempre del laudable deseo de cooperar a todo cuanto redunde en enaltecimiento y beneficio del Cuerpo, dirigió al Emmo. Sr. Cardenal Vicario general castrense una oportuna comunicación a fin de que se dignase declarar o renovar el referido patronazgo. El dignísimo Sr. Cardenal Benavides, contestó en los términos más honrosos para el Cuerpo de Infantería de Marina, accediendo desde luego a lo solicitado y concediendo 100 días de indulgencia a todos los Jefes y oficiales con sus familias respectivas, que asistieran a la celebración de esta festividad. A consecuencias de estas comunicaciones, se dictó en 18 de marzo la Real Orden siguiente: “Señores Capitanes y Comandantes generales de los Departamentos, Apostaderos y Escuadra de la Instrucción.= Habiéndose dirigido al Sr. Vicario general castrense el Inspector que fue del Cuerpo de Infantería de Marina con la comunicación que se acompaña, marcada con el núm. 1, en súplica de que volviera a confirmarse a San Juan Nepomuceno como Patrono de dicha Infantería, según lo había sido en épocas pasadas y confirma el expresado escrito; la Autoridad eclesiástica castrense á (*sic*) accedido a lo solicitado en los términos que manifiesta la contestación señalada con el núm. 2. Dada cuenta a S.M. el Rey (Q.D.G.) se

ha dignado mandar que se comunique a V.E., para su conocimiento y fines que correspondan; siendo al propio tiempo su soberana voluntad, que el día 16 de Mayo, en que se celebra constantemente la festividad del Santo Patrono San Juan Nepomuceno, lo sea de gala para cuantos pertenezcan al Cuerpo de Infantería de Marina; celebrándose una función religiosa, según permitan los fondos de entretenimiento general de los regimientos, batallones sueltos o Apostaderos; costeándose por los mismos la efigie del Santo o retrato en pintura, que ha de existir en la capilla de los cuarteles donde alojan de ordinario las tropas del arma de que se trata. Dios guarde, etc. Madrid 18 marzo 1878 = (*firmado*) Pavía”».

A partir de 1901, y sin que exista disposición alguna que lo ordene, dejó de celebrarse el 16 de mayo y pasó a conmemorarse tan solo el día de la Virgen del Carmen (16 de julio), como patrona de la Marina que es (20).

De este modo, en el sermón pronunciado durante esta función de 1878, predicado por el presbítero Genaro Buceta y Rocha, primer capellán de la Armada y del Ministerio de Marina y oficial del Vicariato General Castrense, se dice que, «siendo la honra y buena fama la aspiración general de todo instituto armado, el ilustre Cuerpo de Infantería de Marina, guiado de sus sentimientos religiosos, reanuda hoy sus tradiciones solemnizando las glorias de su antiguo y preclaro patrono San Juan Nepomuceno, especial protector y abogado de estas virtudes», y más adelante, refiriéndose al sacrificio del mártir, se añade que lo hizo

«en aras de su deber, defendiendo heroicamente la honra que se le había confiado en el augusto tribunal de la penitencia. A vosotros los que componéis el ilustre Cuerpo de Infantería de Marina, como a los demás institutos militares, está también confiada la honra de la patria y el honor del Cuerpo al que pertenecéis. Su brillante historia escrita está con caracteres indelebles en los anales de Lepanto, de Trafalgar y de El Callao (...) Dondequiera que se dieron al viento esos pendones [en el propio texto se adjunta esta nota: “Las antiguas banderas del Cuerpo que se conservan en el Museo naval y que formando vistosos grupos decoraban el altar en que estaba colocada la imagen de San Juan Nepomuceno”] símbolos de vuestras victorias, conquistaron gloria impecedera, en Orán» (21).

En este mismo texto impreso del sermón, se cita que el patriarca de las Indias había concedido cien días de indulgencia a todos los concurrentes al acto. Incluimos igualmente el relato de dicha celebración:

«El templo, adornado con sencillez y elegancia, que realizaba su habitual magnificencia, ofrecía un bello golpe de vista, destacándose a la luz de miles

(20) BUCETA Y ROCHA, pp. 21-22; RIVAS FABAL, pp. 311 y 530 (sobre la real orden de 18 de marzo de 1878).

(21) BUCETA Y ROCHA, pp. 7 y 14.

de bujías, bajo un magnífico dosel, la venerada imagen del Santo Patrono, colocada en un altar levantado a tal efecto y decorado con las banderas pertenecientes al Cuerpo, las que en unión de otros trofeos militares, formados de objetos depositados en el Museo Naval y por consiguiente de significación histórica, prestaban al templo un aspecto brillante y oportuno. Una escogida y numerosa concurrencia, en la que el elemento oficial se encontraba dignamente representado por Comisiones de todas las armas e institutos del Ejército y la Armada, previamente invitadas, acudía a rendir un tributo de homenaje y veneración al ínclito Mártir y Patrono, al par que otro de consideración y simpatía al Cuerpo que bajo su advocación se encuentra nuevamente colocado. Bajo los majestuosos acordes de una escogida orquesta, dio principio esta solemnidad, presidida por el Excmo. Sr. General Jefe del arma, oficiando el Sr. Rector de dicha iglesia. Terminando el Evangelio, ocupó la sagrada cátedra el Capellán del Monasterio, Sr. Buceta y Rocha, que con elocuente frase dijo el panegírico del Santo, describiendo a grandes rasgos la historia del Cuerpo y encareciendo la necesidad de sostener y difundir los sentimientos y doctrinas religiosas entre todas las clases militares, para que estas no carezcan de la fuerza moral que deben tener dentro del Estado. A las doce y media terminó la función, retirándose la concurrencia sumamente complacida, tanto del acto, como de las atenciones y deferencias de que fue objeto por parte de la Comisión encargada de organizarla y llevarla a cabo. Al día siguiente tuvieron lugar las honras fúnebres por los fallecidos pertenecientes al Cuerpo, encontrándose este acto tan concurrido como el anterior, oficiando el Teniente Vicario de Departamento, Sr. Rodríguez Freire. He aquí ligeramente reseñadas las solemnidades que se han llevado a efecto con motivo de la renovación del Patronato de San Juan Nepomuceno para el Cuerpo de Infantería de Marina. Necesidad era que, con general aplauso ha quedado satisfecha; el Cuerpo en masa se felicita de haber llevado a cabo la idea iniciada por el General que tan dignamente se encuentra a su frente en la actualidad».

A continuación se incluye la referencia a lo que se considera una «práctica constantemente observada», y es el hecho de que los jefes y oficiales del Cuerpo que residían en la corte, «presididos por el General jefe del arma, al que acompañaban el Capellán del Ministerio Sr. Buceta y el Subinspector de primera clase de Sanidad de la Armada Sr. García Moraver, se reunieron el 16 por la noche en los Dos Cisnes para celebrar con un banquete la renovación del Patronato». Se cita el brindis propuesto por el general Montero, algunas de cuyas partes incluimos por la relevancia que presentan para nuestro estudio:

«Me levanto, señores, para implorar en este día la protección de nuestro Santo Patrono, con el fin de que ejerza su valiente influencia cerca del Dios de los Ejércitos, para que tienda su mano poderosa sobre el Cuerpo de Infantería de Marina, a cuya cabeza tengo la alta honra de encontrarme (...) El Patrón que de nuevo hemos escogido y se nos ha otorgado por la autoridad superior del Vicario general de los Ejércitos de mar y tierra, que ha sancionado a su

vez nuestro augusto Monarca, protegió de antiguo a las tropas de la Armada, y ha seguido haciéndolo hasta época presente (...) Abogado de la buena honra es nuestro San Juan Nepomuceno y la buena honra ha imperado, impera y no dudo en afirmar imperará entre todos nosotros desde General hasta soldado para responder siempre y de continuo, al favor que en transmitírnosla debemos a nuestro Santo Patrono».

Se cierra la obra citando la composición titulada «Al restablecimiento en el Cuerpo de Infantería de Marina de su antiguo patrono San Juan Nepomuceno», que fue leída por el señor Rico (21).

Andando el tiempo, la devoción por nuestro protagonista se fue volviendo residual, hasta el punto de que, como demuestran dos documentos localizados en la parroquia de San Francisco, en la gaditana localidad de San Fernando, el 11 de noviembre de 1958 se decidía retirar la imagen existente en el mencionado templo, después de reconocer que durante al menos treinta años no se le había rendido culto alguno, y luego de que el Ejército hubiese rehusado mantener la capilla ni aun a título meramente decorativo (23) (fig. 1 y 2, *infra*).

Desconocemos la ubicación actual de la escultura, si es que sigue existiendo, aunque Rivas Fabal ofrece en su libro sobre la historia de la Infantería de Marina una lámina de la pieza datada en el siglo XIX y que corresponde al tipo de «San Juan Nepomuceno sosteniendo la cruz con una mano», en este caso con la izquierda, mientras la derecha reposa cerca del pecho (24). De aspecto joven y con barba, viste sotana, sobrepelliz y muceta de piel, como es característico, no siendo tan frecuente, en cambio, la estola que le cuelga del cuello. El nimbo estrellado, quizá el símbolo parlante que mejor lo identifica, rodea su cabeza (fig. 3).

Por otro lado, y aunque la noticia que incluimos a continuación no tiene relación alguna con la Armada, sí evidencia el amplio arraigo en territorio español del Nepomuceno, cuyo influjo llega hasta nuestros días, si bien de forma localizada, pues en julio de 1949 la naviera Frutera Canaria, compañía constituida un año antes por Álvaro Rodríguez López, rebautizó con el nombre de nuestro santo el buque *Procyon*, que había adquirido en Valencia (25).

Más recientes aún son las noticias que aseguraban que, debido a que el portaaviones *Príncipe de Asturias*, en servicio desde 1989, había alcanzado la segunda mitad de su posible vida activa, se había construido el buque de proyección estratégica (BPE), denominado así mientras su nombre no se había

(22) *Ibidem*, pp. 22-25.

(23) URL <http://www.terciodearmada.com/tradiciones.htm>, consultado el 3 de enero de 2003, y <http://www.sanfernadoisla.galeon.com/nepomucen.htm>, consultado el 3 de marzo de 2003. Ninguna de estas dos direcciones está activa a 26 de mayo de 2013.

(24) RIVAS FABAL, lám. IX. Para todo lo referente a los diferentes tipos iconográficos del Nepomuceno que se pueden encontrar en España, véase SIGÜENZA MARTÍN, cap. V, «Iconografía del santo en España: inventario de obras», pp. 525ss.

(25) DÍAZ LORENZO.

asignado, y para el que se barajaba, junto con el definitivamente elegido, «Juan Carlos I», el de «San Juan Nepomuceno» (26).

Imágenes del Santo

Resulta difícil identificar sin rastro de duda las efigies del santo vinculadas con la Infantería de Marina que todavía se conservan con aquellas que se mencionan en los textos referidos a fiestas y sermones celebrados en su honor. Además de la que se localizaba en la iglesia castrense de San Francisco, en San Fernando, ya mencionada, podemos referirnos, por un lado, a la que Jesús Jaén Serrano publica en un artículo en la revista cultural de esta localidad *Arena y Cal*. Este autor menciona la existencia de una escultura dieciochesca en la capilla del gaditano cuartel de Infantería de Marina de San Carlos que, en sus palabras, presentaba rasgos de indio americano y podía ser obra de artesanos incas. Fue traída a España, siempre según Jaén Serrano, por el capitán general Pablo Morillo tras la batalla de Ayacucho (1824), último gran enfrentamiento terrestre de las guerras hispanoamericanas de independencia, y después de haber estado en la parroquia castrense de Ferrol, fue trasladada a este cuartel de Cádiz (27). Si se trata de la misma pieza de la que tenemos constancia, no parece desde luego que se pueda hablar de un rostro de rasgos indios, aunque es indudablemente una obra del XVIII y corresponde al tipo que hemos denominado «San Juan Nepomuceno sosteniendo la cruz con una mano», en este caso la derecha, mientras que la izquierda, abierta hacia afuera respecto al costado del cuerpo, porta la característica palma de martirio (28). Se le ha representado, como es habitual, como un hombre joven y barbado, cubierto por los ropajes ya mencionados con anterioridad y aureolado con el nimbo de cinco estrellas. Hemos de destacar que la cruz que en la actualidad empuña el santo no es la original. Esta debió de ser un crucifijo que el santo, a juzgar por la posición de su cabeza y la dirección de su mirada, sujetaría por la parte baja del astil, para que, de ese modo, sus ojos quedaran alineados con los del Crucificado (fig. 4).

Tenemos constancia, igualmente gracias al comandante Busto, de que existe otra imagen en Cartagena, esta vez en el Tercio de Levante. Resulta curioso observar sus similitudes con la escultura localizada por Rivas Fabal en el trascoro de la catedral de Almería, con la que muestra solo ligeras diferencias, localizadas en la cabeza y la mano izquierda (29). Su atuendo es extraño.

(26) BUSQUETS I VILANOVA.

(27) JAÉN SERRANO.

(28) Agradecemos al comandante de Infantería de Marina don Alberto Busto su amabilidad al atendernos y facilitarnos tanto esta como todas las demás imágenes pertenecientes a los diferentes cuarteles de Infantería de Marina que se comentan en este apartado, así como algunas informaciones de utilidad para nuestro trabajo.

(29) RIVAS FABAL, lám. IX. Este autor dice que la escultura está atribuida a Alonso Cano, algo con lo que no podemos mostrarnos de acuerdo. El trascoro se inauguraba en 1777, y la escultura, estilísticamente, puede ubicarse también hacia finales del XVIII.

Sobre la sotana y la sobrepelliz, el santo parece estar revestido con la toga de los universitarios, y aunque el birrete con que se cubre la cabeza no sea raro en su iconografía, la falta del nimbo estrellado sí es un detalle llamativo, si bien tampoco es algo extraordinario en las representaciones españolas del Nepomuceno. Todo esto nos hizo pensar en la posibilidad de que la imagen no se tratara de un san Juan Nepomuceno, sino de otro santo, tal vez san Juan de Sahagún. No obstante, este se representa imberbe y con el cabello más corto, además de llevar el hábito agustino bajo los ropones universitarios (fig. 5). No es, desde luego, el Nepomuceno más característico que podemos encontrar. Pertenece igualmente al tipo que porta la cruz en una mano, aunque en este caso dicha cruz ha debido de perderse pues, casi con toda seguridad, la llevaba en la mano izquierda, mientras que la derecha reposa cerca del pecho. En cambio, en la escultura del Tercio de Levante no parece que en la mano quede hueco para portar dicho objeto, lo cual sí que resulta extraño, y la mirada del santo se desvía hacia su derecha en vez de dirigirse hacia donde debería hallarse la cruz, como habría sido lo propio si la escultura se hubiese concebido para portarla. Se trata, tal vez, de una copia no muy fiel de la imagen almeriense, esculpida en época posterior (fig. 6).

Respondiendo a un tipo diferente, el que denominamos «San Juan Nepomuceno sosteniendo la cruz en un brazo», existe otra escultura, en este caso moderna, emplazada en la cartagenera Escuela de Infantería de Marina General Albacete y Fuster. En septiembre de 2012 en sus instalaciones se bendecía una nueva capilla, en la que se dispuso, junto a una imagen de la Virgen del Carmen, otra de nuestro protagonista, que había sido encargada a Alfonso Berraquero García, como indica la placa junto a la talla, fechada en San Fernando el 16 de mayo de 1994 (30). Es este uno de los tipos más frecuentes en España. Lleva birrete, pero no nimbo estrellado, y parece claro que la posición de los atributos que porta el santo está invertida. La cruz debería aparecer en la mano izquierda, y la palma, en la derecha, pues lo lógico sería que la mirada de la figura se orientase hacia la primera y no, como sucede, hacia el lado de la palma (fig. 7). De hecho, en las fotografías publicadas por Cepeda Celdrán, estos atributos aparecen justo en esta disposición.

Sabemos de la existencia de una última pieza, conservada en el arsenal de La Carraca, en San Fernando (Cádiz), la cual, datada hacia 1800, es especialmente llamativa por su tipo iconográfico. Efectivamente, es difícil encontrar una representación en la que el santo sostenga la cruz con una mano contra el pecho, mientras el brazo contrario se cruza por encima en un claro gesto de devoción. Igual de infrecuente dentro de nuestras fronteras es verlo de pie sobre el puente, alusión a su martirio que remata un cuadro iconográfico del santo muy completo, a pesar de que no aparezcan las cinco estrellas circundándole la cabeza (fig. 8).

Finalizamos así estas líneas, dejando constancia del arraigo, desarrollo e importancia del culto a san Juan Nepomuceno en España en relación con el

(30) CEPEDA CELDRÁN.

mar, y en especial de los motivos de su elección como patrono de la Infantería de Marina, así como de diversas noticias que ayudan a crear una idea más exacta de la evolución de este patronazgo.

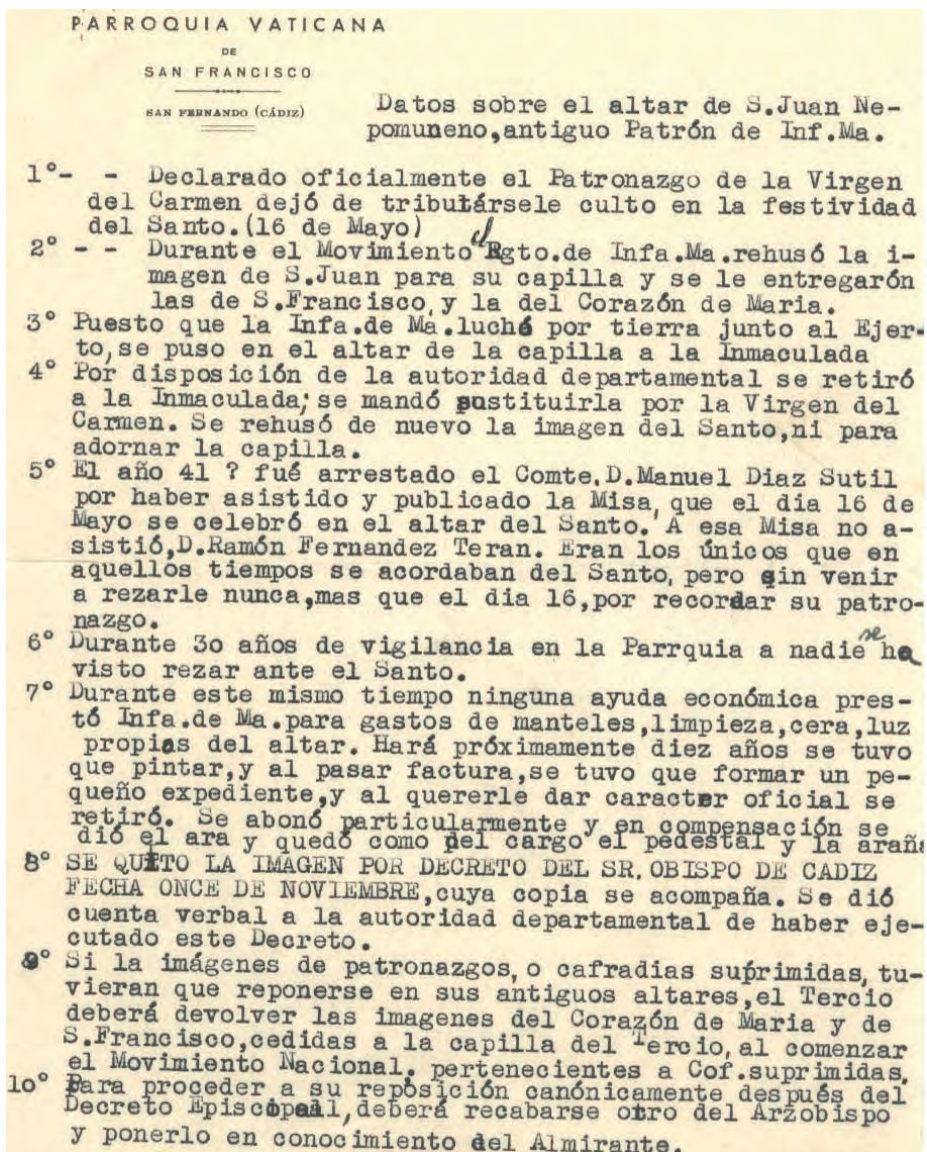


Figura 1. Documento relativo a la retirada de la imagen del Santo. Iglesia castrense de San Francisco, San Fernando (Cádiz).

PARROQUIA VATICANA
DE
SAN FRANCISCO
SAN FERNANDO (CÁDIZ)

En el Libro de Actas de Visitas Pastorales se encuentra una de fecha once de Noviembre de mil novecientos cincuenta y ocho que en su parrafo cuarto dice literalmente: "4) Ante la profusión de altares existentes en el templo parroquial, ordenamos sean retirados con sus imagenes los titulados: San Nicolas de Bari, Santo Angel y Cristo de Medinaceli y sustituida la imagen de San Juan Nepomuceno por la de San Antonio, desapareciendo el altar donde hoy está ultima esté situada. En general procure el Sr. Cura desaparezcan los cuadros carentes de valor historico y artistico situados en las paredes interiores del templo"

Lo firma el Excmo. y Rvdmo. Sr. D. Antonio Añoveros Ataún, Obispo-Coadjutor de esta Diocesis de Cadiz y Ceuta. Y por mandato de S. E. R. Dr. Francisco Garcia Guerrero, Secretario de Visita.

Figura 2. Documento relativo a la retirada de la imagen del Santo. Iglesia castrense de San Francisco. San Fernando (Cádiz).



Figura 3. San Juan Nepomuceno sosteniendo la cruz en una mano. Anónimo, siglo XIX. La talla estuvo localizada en la iglesia de San Francisco, San Fernando (Cádiz)



Figura 4. San Juan Nepomuceno sosteniendo la cruz en una mano. Anónimo, siglo XVIII. Capilla del cuartel de Infantería de Marina de San Carlos, Cádiz.



Figura 5. San Juan Nepomuceno portando la cruz en una mano. Anónimo, h. 1777. Trascoro de la catedral de Almería.



Figura 6. Probablemente, copia de la obra del trascoro de la catedral almeriense. Tercio de Levante, Cartagena.



Figura 7. San Juan Nepomuceno con la cruz en una mano. Alfonso Berraquero García, 1994. Escuela de Infantería de Marina General Albacete Fuster, Cartagena.



Figura 8. San Juan Nepomuceno. Anónimo, h. 1800. Arsenal de La Carraca, San Fernando (Cádiz).

Bibliografía

- BUCETA Y ROCHA, Genaro: *Sermón que, en la solemne función que el cuerpo de Infantería de Marina dedicó a su preclaro patrono San Juan Nepomuceno (...) predicó el día 16 de Mayo de 1878 en la Real Iglesia de la Encarnación de Madrid, el licenciado D. Genaro Buceta y Rocha*. Imprenta de la viuda e hijos de J.A. García, Madrid, 1878.
- BUSQUETS I VILANOVA, Camil: «Los nuevos portaaviones», en *Defensa.com*. URL http://www.defensa.com/index.php?option=com_content&view=article&id=223:portaaviones&catid=69:reportajes&Itemid=195. Consultado el 5 de enero de 2011.
- CASTANEDO GALÁN, Juan (coord.): *El navío San Juan Nepomuceno y la ciudad de Santander a finales del siglo XVIII*. Ayuntamiento de Santander y Librería Estudio, s.l., 1998.
- CEPEDA CELDRÁN, Vicente: «Fieles y nobles bajo el patronazgo del Carmen y San Juan Nepomuceno», en *Arzobispado Castrense de España*, noticia publicada el 19 de octubre de 2012. URL <http://arzobispadocastrense.com/arzo/actualidad/1208-fieles-y-nobles-bajo-el-patronazgo-del-carmen-y-san-juan-nepomuceno.html>. Consultado el 8 de mayo de 2013.
- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: «El naufragio del frutero Santa Úrsula», en *Vida marítima*. URL <http://www.vidamaritima.com/2009/11/el-naufragio-del-frutero-santa-ursula.html>. Consultado el 21 de enero de 2011.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de León*, t. VI. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1901.
- JAÉN SERRANO, Jesús: «El cuartel de Batallones», en *Arena y Cal*, núm. 47, 1999. URL <http://www.islabahia.com/arenaycal/1999/03marzo/Jesus.htm>. Consultado el 3 de marzo de 2003.
- LARA, Lucas de: *Oración panegírica, que en la plausible fiesta de S. Juan Nepomuceno, solemneizada por su ilustre Congregación (...) con la asistencia de hermano Mayor el Excmo. Sr. Marqués de la Victoria, estando expuesto el Ssmo. Sacramento... s. e., Cádiz, 1756* (fecha de licencia).
- LASO DE LA VEGA, José M.ª: *Discurso pronunciado en la solemne fiesta que, en la consagración y bendición de su nueva capilla militar, y [en] obsequio de su santo patrono, el ínclito san Juan Nepomuceno, protomártir del sigilo sacramental, celebró el regimiento de la Albuhera*, Imprenta. de don José Rodríguez, Cádiz, 1850.
- MAESTRO CASTAÑEDA, Juan Carlos: «D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria: entre reformista y resentido», en *Brocar*, núm. 26. La Rioja, 2002, pp. 177-190.
- MARTÍN Y GUZMÁN, José: *Oración panegírica, que en los solemnes cultos, que consagraron al Sr. S. Juan Nepomuceno los Reales Batallones de Marina, con motivo de haverlo elegido por su tutelar y patrono, dixo en la Iglesia (...) etcétera*. Imprenta Real de Marina Don Manuel Espinosa, Cádiz, 1758.
- MORALES MOYA, Antonio: «Milicia y nobleza en el siglo XVIII», en *Cuadernos de Historia Moderna*, núm. 9. Madrid, 1988, pp. 121-137.
- NEGREDO DEL CERRO, Fernando: «El traslado real a Sevilla», en *Sevilla y corte. Las artes y el Lustró real (1739-1733)*. Madrid, Casa de Velázquez, 2010.
- POLC, Jaroslav V.: «Giovanni Nepomuceno», en *Bibliotheca Sanctorum VI*. Istituto Giovanni XXIII della Pontificia Università Lateranense, Roma, 1965.
- : «Nepomuk (Nepomuceno), Juan», en *Diccionario histórico de la Compañía de Jesús. Biográfico temático*, vol. III. Universidad Pontificia de Comillas, Madrid, 2001.
- RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española*. Editorial Naval, Madrid, 1970 (2.ª ed.).
- ROYT, Jan: «Sv. Jan Nepomucký-Zivot, legenda, kult a ikonografie», en *Svatý na Moste*. Arcibiskupství Pražské, Muzeum Karlova Mostu, Praga, 2009, pp. 13-28.
- SIGÜENZA MARTÍN, Raquel: *Iconografía de san Juan Nepomuceno en España* (tesis doctoral inédita). Universidad Complutense, Madrid, 2012.
- STEPÁNEK, Pavel: «San Juan Nepomuceno en el arte español y novohispano», en *Cuadernos de Arte e Iconografía III*, núm. 6. Madrid, 1990, pp. 11-53.
- TORREJÓN, Juan: «La sal de la Bahía de Cádiz y su distribución en los siglos XVIII y XIX», en *A articulação do sal português aos circuitos mundais. Antigos e novos consumos*. Universidad de Oporto, Oporto, 2008, pp. 105-133.

SAN JUAN NEPOMUCENO. ALGUNAS NOTICIAS EN RELACIÓN CON EL MAR Y LA...

- VELASCO, Pedro Andrés de: *Vida, virtudes y milagros del protomártir San Juan Nepomuceno*. Imprenta Real, Madrid, 1791 (ed. orig., 1736).
- VLCEK, Emanuel: *Jan z Pomuku*. Vermir, Praga, 1993.
- VLNAS, Vit: *Jan Nepomucký, Ceska Legenda*. Mladá fronta, Praga, 1993.
- VOOGHT, Paul de: «Jean de Pomuk», en *Hussiana*. Publications Universitaires de Louvain, Lovaina, 1960, pp. 422-441.
- WELTSCH, Ruben Ernest: *John of Jenstein*. Mouton, La Haya-París, 1968.
- WRATISLAW, Albert Henry: *Life, legend and canonization of St. John Nepomucen, patron saint and protector of the order of the Jesuits*. Bell and Daldy, Londres, 1873.



BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

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

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

Firma

EL PRIMER PAQUEBOTE A LAS INDIAS (1764)

El *Cortés*, precursor de un nuevo sistema postal ultramarino

Rocío MORENO CABANILLAS
Licenciada en Humanidades

Introducción

Carlos III llevó a cabo, junto a sus secretarios, un proyecto de reorganización política y económica del imperio hispánico, en el marco del proceso conocido entre la comunidad historiográfica como «reformismo borbónico». Este plan pretendía esencialmente «aumentar la productividad económica para revertir los beneficios en lograr la prosperidad de la metrópoli, necesitaba por lo tanto reconstruir la máquina del Estado y controlar la administración colonial. Para ello se utilizarán dos instrumentos: una burocracia profesional y un ejército permanente (1)». Este programa de reformas buscaba realizar sólidas transformaciones sociales, políticas y económicas, con el objetivo de «renovar el Estado según el modelo de la monarquía francesa, desde un vigoroso concepto de autoridad real, y reestructurar la sociedad de acuerdo con las necesidades estatales» (2).

La bibliografía sobre las reformas borbónicas en América es tan extensa que detenernos en ella nos llevaría a exceder con mucho del espacio reservado al presente artículo. Pero debemos subrayar que en ella, por más que contenga excelentes obras que abordan dicho reformismo desde una perspectiva política, económica y militar (3), se echa a faltar una de las cuestiones más básicas y fundamentales para la administración de un imperio: el correo que servía de enlace entre ambas orillas. Las reformas económicas y las militares son las

(1) LAVIANA CUETOS, M.^a Luisa: *La América española, 1495-1898: de las Indias a nuestra América*. Temas de Hoy, Madrid, 1996, p. 96.

(2) GUIMERA, Agustín: «Introducción», en ÍDEM (dir.): *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinar*. Alianza, Madrid, 1996, p. 16.

(3) Las reformas más conocidas se sitúan, como ya hemos mencionado, en el plano económico, en el cual sobresale el decreto de libre comercio de 1778. En cuanto al militar, es de señalar la reforma de las milicias que se lleva a cabo en los últimas décadas del siglo XVIII, y respecto al administrativo e institucional, la creación de audiencias e intendencias en numerosos virreinos (excepto en el de Nueva Granada) y, sobre todo, del virreinato del Río de la Plata, en 1776.

que han recibido mayor atención por parte de los investigadores (4), quienes se han centrado en las medidas fiscales tomadas por los Borbones para aumentar sus rentas y, con ello, sufragar los enormes gastos que acarreó la mejora de las defensas de sus puertos fortificados. Además, «la reforma de la hacienda se basó principalmente en la recuperación por parte de la corona de la mayoría de las rentas arrendadas, en la aplicación de nuevos impuestos sobre las rentas y el comercio y en el cambio de política económica tendente a implantar el librecomercio» (5). Así, la historiografía ha tendido a obviar las reformas administrativas de organismos como el de Correos que, aunque mencionados tan solo por algunos autores, sin duda supusieron un cambio esencial en el giro postal y en el tratamiento dado por la Corona a esta institución.

En este contexto reformista se inscribe la creación de los correos marítimos. El servicio, que había estado tradicionalmente en manos de particulares, pasa a titularidad de la Corona, que intentará sacar todo el partido posible de las rentas derivadas de su gestión, para su beneficio y el del interés público general. Por otra parte, un eficaz servicio postal con las posesiones americanas afianzaría la política de centralización de Carlos III, permitiéndole ejercer una mayor influencia en sus dominios ultramarinos y sacar, por añadidura, el máximo beneficio de ellos. Por eso, como señaló el economista Bernardo Ward hacia 1762, era necesario introducir «un nuevo método para que aquella rica posesión nos dé ventajas que tengan alguna proporción con lo vasto de tan dilatados dominios y con lo precioso de sus productos» (6).

La forja del nuevo modelo de correspondencia marítima

La instauración de los Correos Marítimos a Hispanoamérica comenzó a fraguarse en los primeros meses de 1764, pues es en ese período cuando el marqués de Grimaldi, llamado Jerónimo Grimaldi, secretario español del Despacho de Estado desde el 9 de octubre de 1763, empieza a cruzar correspondencia con los administradores generales de Correos, que se encontraban en Madrid y respondían a los nombres de Lázaro Fernández de Ángulo y Antonio de la Cuadra, de los que solicita las primeras propuestas y a los que remite instrucciones acerca de dicha implantación.

(4) Entre otras obras, véanse GUIMERÁ: *op. cit.*; BRADING, David A.: «La España de los Borbones y su imperio americano», en BETHELL, Leslie (dir.): *Historia de América Latina*, 16 t. Tomo II: *América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII, XVIII*, Cambridge University Press-Crítica (Serie Mayor), Barcelona, 1996, pp. 85-126; NAVARRO GARCÍA, Luis: «El reformismo borbónico: proyectos y realidades», en BARRIOS PINTADO, Feliciano (dir.): *El gobierno de un mundo: virreinos y audiencias en la América española*. Universidad de Castilla-La Mancha-Fundación Rafael del Pino, Cuenca, 2004, pp. 489-501.

(5) PARCERO TORRE, Celia M.: «La creación de los correos marítimos en el contexto de las reformas borbónicas en Cuba», en *IX Congreso Internacional de Historia de América I*, núm. 9, 2002, p. 365.

(6) LUCENA GIRALDO, Manuel: *Naciones de rebeldes: las revoluciones de independencia latinoamericanas*. Taurus, Madrid, 2010, p. 25.

Así pues, el marqués de Grimaldi comunicaba a Campomanes, el 24 de abril de 1764, que el rey «se ha conformado con el parecer de la Junta sobre el establecimiento de un correo marítimo, regular y mensual, yente y viniente, a la América» (7). Y le indicaba que el monarca le encomendaba, junto a los dos administradores generales de la Renta de Correos antes mencionados, la redacción de un reglamento para perfeccionar la idea. De este modo, durante 1764 se pusieron a la tarea de elaborar la ordenanza que regularía el nuevo modelo de giro postal marítimo de titularidad regia.

En otro orden de cosas, un servicio de correos de esta naturaleza precisaba de un conjunto de navíos específicos para transportar la correspondencia de manera segura y rápida desde España hasta los territorios americanos. Y para tal cometido se van a utilizar los denominados paquebotes. Cabe señalar que tales paquebotes, además de ocuparse del servicio marítimo postal, también podían transportar pasajeros y carga. Su origen se sitúa en el siglo XVII, en una embarcación que transportaba el correo entre Calais, en Francia, y Dover, en Inglaterra, que fue bautizada con la expresión *packet-boat*, «valija de correspondencia»-«buque», es decir, barco-correo, término compuesto que se adaptó al castellano mediante el préstamo «paquebote» (8).

El 30 de abril de 1764 el marqués de Grimaldi informa a los citados administradores generales de que el rey ha decidido comprar cuatro o cinco paquebotes para transportar el correo marítimo de La Coruña a las Indias (9). De la ejecución de dicha compra se encargó al capitán de navío de la Real Armada Pedro Castejón y Salazar, quien la verificó en Bilbao en julio de 1764, asegurando que los cinco paquebotes que había adquirido eran «los mejores y de más créditos de veleros de esta Ría, uno de ellos [h]a sido corsario esta guerra» (10). Pero Castejón añadió que «no se puede esperar que anden más que los taveques (*sic*), ni fragatas y embarcaciones de guerra, destinadas para cruzeros (*sic*) de corso, si las sobrecargan como que ban (*sic*) a México, andarán menos. Esto lo digo porque se lo que sucede en tales embarcaciones (*sic*) y en tales viajes, no porque ahora, en par, pueda ofrecerse, si por lo que ocurra en lo subcesivo, si hubiere guerra, en que es menester tener presente que a los mismos corsarios, los cojen (*sic*) los navíos y fragatas de guerra, y no se eche la culpa a quien no la tiene y a hecho quanto alcanza por todos medios para

(7) LÓPEZ BERNAL, J. Manuel: *El correo marítimo colonial (1764-1824). Rutas y tarifas postales*. Real Academia Hispánica de Filatelia, Madrid, 2011, p. 42.

(8) GARAY UNIBASO, Francisco: *Correos marítimos españoles*. El Mensajero, Bilbao, 1987, p. 57.

(9) Archivo General de Indias (AGI), Correos 428A. Correspondencia del Superintendente de la Renta de Correos, el marqués de Grimaldi, a los Administradores Generales de Correos. Aranjuez, 30 de abril de 1764. Cabe mencionar que el puerto encargado hasta entonces de la salida de la correspondencia era Cádiz.

(10) AGI, Correos 462B. Copia de la carta de Pedro Castejón a los Administradores Generales de la Renta de Correos. Bilbao, 4 de agosto de 1764. Cuando dice «de esta Ría» se refiere a la de Bilbao, ya que la compra de estos paquebotes se llevó a cabo en la villa bilbaína.

escojer (*sic*) los mejores (11)». El propio Castejón será quien fije las raciones que se deben suministrar a las tripulaciones de dichos paquebotes (12). Y previene que, para los quebrantos ocasionados por borrascas u otros accidentes, dichas naves habrán de llevar repuestos, sin perjuicio de que en los almacenes del rey se franquee lo que se necesite en cualquier tiempo por los precios convenientes (13).

Una vez efectuada la adquisición de tales barcos correo, el marqués de Grimaldi se comunica con los administradores generales para advertirles de que «se hace preciso formalizar los decretos, cédulas e instrucciones que se necesitan para establecer el correo marítimo. Véanse con don Pedro Rodríguez Campomanes y procuren abreviar estas diligencias» (14). Efectivamente, la formalización de los documentos legislativos concernientes a este establecimiento se materializaron con la promulgación de la real cédula para la implantación de un correo marítimo mensual desde el puerto de La Coruña hasta el de San Cristóbal de La Habana, expedida por el rey el 26 de agosto de 1764, y sobre todo con la publicación, el 24 de agosto de 1764, del Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales, a cuyo pie ya estampó su firma el marqués de Grimaldi, en su calidad de superintendente general de Correos y Postas de Indias.

Con este cuerpo reglamentario se iniciaba oficialmente la andadura de este sistema postal ultramarino. Esta ordenanza disponía que «en el primer día de cada mes, siendo posible, ha de salir el paquebot del correo del puerto de La Coruña con los pliegos y correspondencia para las Indias Occidentales, sin que en esto se le ponga el menor embarazo. Cuidando de su despacho el Administrador particular, que para este efecto se ha destinado en la misma ciudad. A fin de que todo el Reyno pueda escribir por dicho paquebot, y los sucesivos se anunciará en la *Gaceta* el día en que debe empezar a ponerse en práctica este establecimiento que tiene por principal objetivo facilitar la contratación y correspondencia de estos y aquellos Dominios» (15). De forma que, con la salida del primer paquebote para América, echaría a andar este servicio postal. Pero antes tendrían que organizarse los preparativos de esta partida.

(11) *Ibidem*.

(12) AGI, Correos 374A. Carta de Pedro Castejón. Bilbao, 14 de julio de 1764. En esta misiva, Castejón dispone que la dieta de la tripulación debería estar formada por «prevención de carne de Irlanda que viene en barriles, cada uno de 200 libras castellanas, y de tocino; galleta o bizcocho común y otro de dieta (que es blanco); menestras de arroz, garbanzos, frijoles, habas, etcétera; vino; algunas reses vivas. Además cuando estén en el puerto se les dará carne fresca y pan en lugar de galleta. Y en los viajes a América se hacen los ranchos, esto es, se les da víveres a lo menos para tres meses ida y vuelta».

(13) *Ibidem*.

(14) AGI, Correos 462A. Correspondencia del marqués de Grimaldi con los Administradores Generales de Correos, Lázaro Fernández de Ángulo y Antonio de la Cuadra. San Ildefonso, 19 de julio de 1764.

(15) AGI, Correos 484A. Reglamento Provisional que manda S.M. observar para el establecimiento del nuevo Correo mensual que ha de salir de España a las Indias Occidentales. San Ildefonso, 24 de agosto de 1764.

Preparativos de la marcha del primer paquebote

En agosto de 1764, tres de los cinco paquebotes, comprados todos ellos de cuenta de la Renta, se hacen a la mar desde la ría de Bilbao —concretamente desde la barra de Portugalete— rumbo al puerto de La Coruña, con el fin de cumplir la misión de navegar a tierras americanas portando la correspondencia peninsular (16). Así, el 17 de agosto, a las siete de la tarde, entró en el puerto coruñés el paquebote *Postillón*, que arrastraba 115 toneladas y traía 12 hombres de tripulación; el 19, a las 20.00 hacía su entrada el llamado *San Nicolás*, alias *El Chasqui*, con 16 hombres a bordo; y el 22, a las 11.30, arribó el denominado *La Expectación de María*, alias *El Propio*, desplazando 125 toneladas y gobernado por 13 hombres (17). En estos navíos habían venido desde Bilbao patrones y capitanes que, por su experiencia, y por ser considerados los mejores para dicha travesía, era conveniente que siguieran la navegación a Indias. Además, en la tripulación se contaban algunos marineros que ya habían viajado a esos lares, lo que suponía una garantía adicional para la travesía (18).

De esta forma, a finales de agosto ya se encontraban en el puerto coruñés los tres paquebotes, dispuestos para principiar el establecimiento, que dio comienzo el 11 de septiembre de 1764, día de la publicación en la *Gaceta de Madrid* de la salida del primer barco correo, prevista para el primero de noviembre de 1764: «Se avisa al público que el día primero de cada mes, permitiéndolo el temporal, y principiando con el de Noviembre de este año, saldrá desde el Puerto de la Coruña, en Galicia, un paquebote o correo de mar, en que vayan a las Indias Occidentales los pliegos que quieran dirigirse a qualquiera parage (*sic*) de ellas y se pongan en los Oficios de Correo del Reyno, que los encaminarán al expresado Puerto de la Coruña, en cuyo Oficio se hará la misma dirección de las respuestas que vengan de las Indias a los a que corresponden (19)». Además, en este boletín se indicaba que los buques correo admitirían también pasajeros «provistos en empleos o comerciantes que vayan y vengan con las debidas licencias, pagando por ahora el flete de su pasage, según la práctica que siguen las Compañías de Caracas y La Habana (20)», y permitirían la entrada de algunos frutos y géneros españoles propiedad de comerciantes coruñeses.

(16) Cabe señalar que se enviaron ejemplares del Reglamento Provisional a las distintas postas de España, para que el pueblo entendiese que podía escribir con facilidad y frecuencia a las Indias y obtener respuesta a través de este nuevo modelo de correspondencia ultramarina. A este fin, desde todas las estafetas de la Península se debían remitir a la administración de correos de La Coruña los pliegos y cartas dirigidas a los territorios americanos, para que desde ahí tomaran rumbo a las Indias rotulados en la conformidad dispuesta. AGI, Correos 354A. Correspondencia del administrador de correos de Bilbao, Silvestre Maneros, con los directores generales de la Renta. Bilbao, 17 de septiembre de 1764.

(17) *Ibidem*, 374A. Correspondencia del administrador de correos de La Coruña, José Antonio López, con los Directores Generales de la Renta. La Coruña, 18 y 22 de agosto de 1764.

(18) *Ibidem*. La Coruña, 15 de septiembre de 1764.

(19) *Ibidem*, 428A. *Gaceta de Madrid*, núm. 37. Madrid, 11 de septiembre de 1764.

(20) *Ibidem*.

Una vez anunciada la partida del primer paquebote, había que escoger cuál de los tres surtos en el puerto de La Coruña iba a inaugurar el servicio postal con América. Y el elegido fue el *San Nicolás*, «por las circunstancias que concurren en él, por lo que se tripulará y pertrechará para la salida» (21). Su elección obedeció al hecho de ser el de mayor porte pues, a fin de asegurar el giro postal, su superior tamaño favorecía la instalación de seis cañones, que sin duda impondrían respeto a cualquier lancha armada con que el paquebote se topara en su travesía.

Seleccionado el paquebote que iba a inaugurar el servicio ultramarino de correos marítimos, se procedió a los preparativos para su marcha. En primer lugar, por real orden de 16 de septiembre de 1764 se resuelve que desde el 1 de octubre del mencionado año los paquebotes destinados al servicio marítimo de correos cambiarán de denominación. Y así, el que se llamaba *San Nicolás*, alias *El Chasqui*, pasará a llamarse *Cortés*; el *Santa Ana*, el *Pizarro*; el nombrado *Nuestra Señora de Begoña*, el *Magallanes*; el *Postillón*, el *Quirós* y, por último, el *Expectación de María*, alias *El Propio*, el *Gallego*. De esta manera, la embarcación que estrenaría el servicio el primero de noviembre se llamaría *Cortés* (22), la cual, como las otras cuatro que se habían adquirido para este proyecto, debía lucir un escudo de armas en sus banderas y gallardetes, con el cual se expresaría su pertenencia a la corona española, según había dictaminado el rey el 19 de octubre de 1764 (23).

En segundo lugar, se procedió a organizar la tripulación participante en esta primera travesía, y se dispuso todo lo necesario para acometer esta, es decir, fijar el equipaje máximo permitido a los pasajeros, establecer la cantidad y composición de las raciones, etc. Aparte de la marinería, iban a embarcar en este primer paquebote las personas designadas para ocuparse de las administraciones de correos que se fundaran en ultramar. A todos ellos se les permitía llevar dos baúles con ropa y efectos de uso personal, previniéndoles de que, «en el caso de introducir en ellos géneros comerciables de los permitidos», deberían «adeudar los derechos de Aduana, pero no el flete», y si quisiesen llevar alguna otra carga, habrían «de pagar los fletes al respecto que los demás particulares» (24). En cuanto a las dietas de las personas transportadas en el barco correo, se establece que a los dependientes de la Renta de Correos se les ha de regular por cuatro raciones diarias, las mismas a que tenían derecho los capitanes, patrones y pilotos (25).

(21) *Ibidem*, 374 A. Correspondencia del administrador de correos... La Coruña, 22 de septiembre de 1764.

(22) *Ibidem*. La Coruña, 3 de octubre de 1764.

(23) *Ibidem*, 428A. Correspondencia del marqués de Grimaldi a los Administradores Generales de la Renta de Correos. San Ildefonso, 19 de octubre de 1764.

(24) AGI, Correos 374A. Correspondencia del administrador de correos de La Coruña, José Antonio López, con los Directores de la Renta. La Coruña, 27 de octubre de 1764.

(25) Esta dieta de los pasajeros del paquebote iba a estar constituida por 18 onzas de bizcocho al día, 8 de carne salada, 6 de tocino, 5 de bacalao, 6 de queso, 20 de menestra, 1 de aceite y ½ cuartillo de vinagre. Así se fijan las raciones que debía consumir la tripulación a bordo del buque. AGI, Correos 374A, ramo 1. Correspondencia del administrador de correos de

En tercer lugar, se van embarcando las cartas que de España se dirigirán a Indias en esta primera expedición del *Cortés*. Esta correspondencia va llegando a la oficina de correo ordinario de La Coruña, donde su administrador, José Antonio López, se encargará de organizarla y cargarla en el paquebote. El administrador distribuye estas cartas y pliegos en tres cajones, «rotulando el primero a Puerto Rico, incluyendo en él las de Caracas, Santa Marta, Margarita, Trinidad, Cumaná y el Río Orinoco en distintos paquetes; el segundo cajón a Santo Domingo; y el tercero a Cuba o La Habana y en este yrán con las de aquella isla en paquetes distintos y rotulados las de Nueva España y demás provincias de América» (26). En total, en esta primera remesa de correspondencia marítima con destino a las Indias se embarcaron más de mil cartas (27). Con ellas también se dirigían a América los sellos que debían repartirse entre los empleados de la Renta de Correos.

En cuarto y último lugar, se dotó al paquebote de un capitán: Álvaro de Castro, nombrado por disposición del marqués de la Croix, comandante general de La Coruña, y del propio administrador de correos de la ciudad, José Antonio López. Ambos le entregaron la patente de capitán del paquebote *Cortés* el 27 de octubre de 1764 (28). Cumplimentada esta última diligencia, el primer paquebote, debidamente pertrechado y suficientemente dotado de alimentos, equipaje, correspondencia y tripulación, estaba, ahora sí, dispuesto para marchar rumbo a Indias el primero de noviembre de 1764, «si Dios o el tiempo» (29) no lo impedían.

Sin embargo, la partida se tropezó con algunos imprevistos, que hubo que solventar sobre la marcha para que el paquebote zarpara en la fecha prevista.

Las vicisitudes de un proyecto postal

La tramitación de este proyecto no fue fácil. Y tanto el administrador de La Coruña, encargado de implementar la partida de los paquebotes para América, como las instancias superiores de la Renta de Correos se vieron obligados a hacer frente a algunas dificultades que amenazaron con malograr el proyecto de la Corona.

El mayor de los problemas con que hubieron de lidiar fue el de los motines de la tripulación. Desde finales de septiembre de 1764 había un malestar larvado entre los marineros de los paquebotes, quienes alegaban que «no querían servir si además de los sueldos y raciones señalados no se les daba la

La Coruña, José Antonio López, con los Directores Generales de la Renta. La Coruña, 10 de octubre de 1764.

(26) *Ibidem*, 17 de octubre de 1764.

(27) Concretamente el 20 de octubre de 1764, el administrador de correos de La Coruña, José Antonio López, informa de que han llegado a la estafeta 1.152 cartas para embarcarse con dirección a América. *Ibidem*, 20 de octubre de 1764.

(28) *Ibidem*, 27 de octubre de 1764.

(29) *Ibidem*.

gratificación de vino a estilo de la navegación de América» (30). La protesta obligó a José Antonio López a subir a bordo para volver a comunicar de forma autoritaria «la noticia de los sueldos y raciones que habían de gozar, la caja que se concedía a cada dos y la permanencia de sus plazas a todos los que cumpliesen con su obligación» (31). Intimidados por la amenaza de despido, los marineros se avinieron a navegar bajo tales condiciones.

Pero la marinería no fue la única en mostrar su descontento. Una semana después, los capitanes hacían lo propio y «a una voz» manifestaron a López «que estaban resueltos en no ir a Indias sino se les daba toda la cámara y producto de pasajeros» (32). El administrador de Correos, al pronto, pensó en despedirlos, pero desechó la idea en el acto porque, en tal caso, lo más seguro era que la tripulación volviera a sublevarse. Afortunadamente, en último término el caso no pasó a mayores y los capitanes se allanaron a navegar en los términos propuestos. No obstante, López, receloso de que estos inconvenientes impidiesen al paquebote zarpar a principios de noviembre, a iniciativa propia hizo venir de Ferrol a dos pilotos. A uno de ellos lo dejó a bordo del *Cortés*, para que ayudase a disponerlo y vigilase que los capitanes y marineros no volvieran a plantarse.

Sin embargo, el contencioso con la tripulación persistió, esta vez como consecuencia de un accidente. Efectivamente, la mañana del 2 de octubre, el *Cortés* encalló en uno de los arenales del puerto de La Coruña. La responsabilidad del percance, según narra el propio López, fue imputable al capitán: «[este] hizo lo contrario de lo que decían los prácticos de aquí. Las tripulaciones de los demás paquebotes no han querido ayudar a remolcarlo y limpiarlo; alborotándose y diciendo que no tienen obligación de trabajar (*sic*) en otro navío sino [si no] se les paga. No se encuentra modo de poder persuadirlos ni hacerles cargo de la razón» (33). En vista del grado de indisciplina de la marinería, los dos pilotos provenientes de Ferrol escogidos por López para gobernar los dos paquebotes que habían de salir los primeros, no se atrevían a emprender la travesía a Indias. Así que el encargado coruñés de Correos decidió, de acuerdo con el marqués de la Croix, que la mitad como mínimo de los puestos de la tripulación fueran cubiertos por miembros de la Marina ferrolana.

Pese a ello, los problemas prosiguieron durante octubre. Esta vez José Antonio López informaba a los directores de la Renta sobre los conflictos entre los marineros y los capitanes de los paquebotes: «En el *Cortés* todos a una vez dixerón que su capitán y los de los otros paquebotes tenían toda la culpa de aquellos alborotos y los antecedentes motines. Que ellos estaban contentos en seguir la navegación» (34). Sin embargo, para prevenir más

(30) *Ibidem*, 29 de septiembre de 1764.

(31) *Ibidem*.

(32) *Ibidem*.

(33) *Ibidem*, 3 de octubre de 1764.

(34) *Ibidem*, 6 de octubre de 1764.

disturbios, López despidió a los marineros disconformes con los requisitos estipulados para el viaje, así como a una parte de los amotinados. Todos ellos partieron para Bilbao, la mañana del 6 de octubre, a bordo de un patache.

Por otra parte, el administrador coruñés comunicó a sus superiores las desavenencias existentes entre los propios capitanes, quienes se echaban la culpa mutuamente de instigar las revueltas. Este fue el caso de José Merino, el elegido por los directores de la Renta para comandar el *Cortés*. Pero, en vista de los alborotos que había causado, ni José Antonio López ni el marqués de la Croix estaban dispuestos a poner en sus manos el paquebote. Merino se justificó aduciendo que había adoptado una actitud levantisca violentado y forzado por los otros capitanes, que le habían amenazado con quitarle la vida si no lo hacía. Sin embargo, a despecho de estas disculpas, fue por último sustituido por Álvaro de Castro (35).

Una vez controlados estos disturbios y afianzado el orden tras el despido de algunos marineros y el cese de Merino, López centró sus energías en preparar al paquebote para su viaje. El 31 de octubre de 1764 todo estaba dispuesto para que la primera expedición americana de correos iniciara su periplo. De modo que, si el tiempo lo permitía, al día siguiente el *Cortés* se haría a la mar. Esa noche, López informaba de que el viento no era muy favorable, pero puntualizaba que las previsiones apuntaban a que la jornada amanecería con tiempo propicio para la travesía (36).

Sin embargo, esa noche ocurrió otro contratiempo que, una vez más, hizo peligrar la partida de la expedición. El nuevo capitán, Álvaro de Castro, se negó a que pasaran a bordo los funcionarios de Correos, a los que conminó a que se retirasen a su alojamiento porque no saldrían hasta dentro de tres o cuatro días. Para justificar su insubordinación, se escudaba en que el tiempo era adverso. Dos de los destinados a Indias, Pedro Antonio de Cosío y Domingo Antonio López, le advirtieron de que, si el marqués de Grimaldi se enteraba de que «por su culpa se detenía el paquebote un día más en este puerto, lo haría ahorcar, y de que era mucho atrevimiento oponerse a sus órdenes» (37), a lo que De Castro respondió que «ni el rey ni todos los ministros del mundo se lo mandarían ni harían que saliese hasta que el tiempo fuese más a propósito» (38). Cuando López se disponía ya a buscar soldados para arrestar al capitán, De Castro se retractó de lo dicho. El administrador López, ansioso por que se formalizara de una vez la salida del paquebote a la mañana siguiente, aceptó su arrepentimiento y pasó por alto su insubordinación.

Solventado el último contratiempo, el administrador coruñés, junto a los empleados de Correos comisionados a América, embarcaron la misma noche del 31 de octubre. López se mantuvo a bordo hasta que el barco zarpó. Había logrado solventar sobre la marcha todos los inconvenientes sobrevenidos y

(35) *Ibidem*, 13 de octubre de 1764.

(36) *Ibidem*, 31 de octubre de 1764.

(37) *Ibidem*.

(38) *Ibidem*.

sobreponerse al rosario de tribulaciones que recoge en sus cartas, donde, con desazón, expresa la fatiga que empieza a apoderarse de él al tener bregar con tanta adversidad. Pero, finalmente, cumpliendo la misión encomendada, al día siguiente, 1 de noviembre de 1764, el paquebote el *Cortés* ponía rumbo a las Indias con la primera remesa de correspondencia marítima enviada desde la Península. Se inauguraba así una nueva etapa en el sistema postal español.

Rumbo a las Indias

Del gobierno del paquebote se encargaban el capitán, Álvaro de Castro, y el piloto, Domingo de Velasco, a los que auxiliaban 16 hombres de tripulación. Les acompañaban a bordo los administradores encargados de abrir oficinas postales en distintos puntos de América: Domingo Antonio López, con destino a México; Antonio Loño, a Puerto Rico, y Roque de Aguión y Andrade y Manuel Valbuena, a Cartagena de Indias, a los que hay que sumar los comisionados Pedro Antonio de Cosío y José Antonio Pando. Completaban el pasaje la mujer del mencionado Loño con sus hijos, y dos pasajeros más llamados Juan de Ayllón y José Carredo (39). Una vez acondicionado el navío y concluidos los preparativos, para lo que también se contó con la ayuda del administrador principal de los Reinos de Galicia, Juan Antonio Morado, la nave tomó rumbo hacia el continente americano a las 05.30 del 1 de noviembre de 1764 (40), inaugurando así la línea de correos marítimos hacia las Indias.

Pero los contratiempos de tierra se reprodujeron en la mar y, apenas iniciada la navegación, comenzó una sucesión de adversidades que son narradas detalladamente en el diario de navegación, donde se echa de ver lo duro de una travesía oceánica tan prolongada. Así, esta primera expedición de correos tuvo que sobreponerse a los avatares del mar —que parecía empeñado en subrayar aquello de «no siempre está la mar sosegada» (41)—, a los vientos contrarios, a tempestades y aguaceros estremecedores, y a la escasez de comida pues, a medida que transcurrían los días, los alimentos iban menguando (42), de modo que, poco a poco, los pasajeros se fueron quedando sin carne fresca, pan blanco, jamón... La escasez llegó a tal extremo que, al cabo de nueve días de viaje, su dieta quedó reducida a «arroz, con alguna grasa, vien

(39) AGI, Correos 270A. Diario de navegación del paquebote *el Cortés*, con destino a la carrera de La Habana. Campeche, 1 de marzo de 1765.

(40) *Ibidem*.

(41) *Ibidem*.

(42) Recordemos que todas las raciones de la tripulación habían sido reguladas por las instancias superiores de la Renta de Correos. Por lo que el escritor del diario de navegación de este primer paquebote, el comisionado José Antonio de Pando, refleja en él la queja de que esta escasez de algunos de los alimentos responde a que «en semejante asignación no se [h]allaron bastantemente informados los señores Directores Generales». AGI, Correos 270A. Diario de navegación del paquebote *el Cortés*, con destino a la carrera de La Habana. Campeche, 1 de marzo de 1765.

(sic) mal apartado; una poca de carne cozida (sic), que ni nuestros pecados pueden ser más feos; y algunos fideos, que se fenecieron en brebre (sic); el pan de galleta, por consiguiente negro y malo; y el vino, por parecérselo en todo, catalán y de la más ínfima calidad. Sin más principios ni postres» (43).

Esta malnutrición y el tiempo adverso hacían de día en día más infeliz y desesperada la situación a bordo: «En este infeliz estado nos hallamos al presente día expuestos a los rigores de los tiempos y sin otro refugio que el Divino» (44). Las tempestades no daban tregua a la tripulación, que debía combatir contra temporales tan violentos que el mar, «más que agua, [parecía] un volcán de fuego» (45). Sometida a este castigo de los elementos, la vela del palo mayor se hacía jirones, destrozada por las embestidas del impetuoso viento. Mas tras la tempestad llegó la calma, el tiempo se serenó y el paquebote pudo proseguir su navegación hacia tierra, aunque no por ello desapareció la desazón de los pasajeros, por los duros temporales que, esporádicamente, seguían abatiéndose sobre el paquebote y la acuciante carestía de alimentos, que obligaba a seguir aminorando las raciones.

Pero el paquebote logró superar todos los obstáculos a los que se vio expuesto en esta dura y larga travesía. Y, finalmente, el día 23 de diciembre de 1764, habiendo un marinero avistado tierra, la tripulación, presa de la alegría, divisaba una serie de islas «sin que se supiese darles nombre» (46). No obstante, prosiguieron su trayecto por la costa, hasta que el 25 de diciembre, sobre las nueve de la mañana, divisaron una isla que «por su largueza y anchura que demostrava (sic), no podía menos que ser la de Puerto Rico» (47). Allí, el paquebote *Cortés* haría la primera escala del nuevo sistema postal. Pero su anclaje en Puerto Rico tampoco anduvo exento de contingencias.

El destino del nuevo servicio postal

Esa misma noche del 25 de diciembre, el navío trató de fondear en la costa de la isla, pero no pudo hacerlo por no encontrar el puerto. A la mañana siguiente, tras haber pasado la noche costeano, desde el barco se avistaron los arenales de las playas y el castillo del Morro de San Juan de Puerto Rico, al que se dirigió para echar el ancla.

Sin embargo, cuando el paquebote estaba a punto de alcanzar la punta del castillo para dar fondo, desde tierra se desató tal aguacero que el viento contrario lo empujó hasta la otra punta y le hizo dar en unos bancos de piedra. La desesperación de los tripulantes era absoluta: «Llegamos a estar en dos y

(43) *Ibidem.*

(44) *Ibidem.*

(45) *Ibidem.*

(46) *Ibidem.*

(47) *Ibidem.*

media brazas de agua y persuadidos de nuestra última desgracia a la vista de todo un pueblo que no podía favorecernos, como ni nuestras anclas sustentarnos» (48). Pero, ayudados por unos marineros de una canoa que casualmente pasaba por allí, y por un piloto presente en el puerto que salió con una lancha para socorrerlos, a las 15.00 lograban fondear en el puerto puertorriqueño. El paquebote echaba por fin anclas en tierra americana, y así despedaba el nuevo servicio de correspondencia marítima.

Mientras el *Cortés* echaba amarras, dos oficiales enviados por el gobernador de Puerto Rico se personaron a bordo. Estos, viendo ya asegurado el paquebote, determinaron que, de vuelta, les acompañara Antonio Loño, encargado de inaugurar la administración de correos de dicha isla, para entregarle los pliegos al gobernador. Entretanto los restantes pasajeros permanecían en el barco intentando darle el último fondo, lo que consiguieron a las cuatro de la mañana del día siguiente.

El 27 de diciembre, a las siete de la mañana, la tripulación pudo por fin poner el pie en tierra. En San Juan se abastecieron de agua, leña y otros mantenimientos de que andaban escasos, para continuar viaje hacia las siguientes recaladas previstas, Santo Domingo, Cuba y La Habana. Para tal derrota, subió a bordo del buque un práctico habanero, conocido por ser un buen marinero, que les ayudaría en su dirección.

El 30 de diciembre la tripulación volvió a embarcar, en medio de alguna que otra protesta, pero hubieron «de acceder al menosprecio de nuestra vida y derecho natural de conservarla, solo por no frustrar los fines de esta primera expedición» (49). Antonio Loño, como dijimos, se quedó en Puerto Rico, para abrir allí la oficina de correos y establecerse como administrador de ella. El pasaje restante, por su parte, veía cómo el *Cortés* levaba anclas el 30 del mencionado mes a las cinco de la mañana, si bien no lograría zarpar hasta las 12.00, cuando empezaron a soplar vientos favorables que le permitieron salir costeando la isla rumbo a La Habana.

Reanudada la travesía, los incidentes no cesaron. El 4 de enero de 1765 reconocieron el puerto de Santo Domingo, pero el viento contrario hizo impracticable la maniobra de acercarse a él. Hubo que hacer una señal para que acudiese a bordo un práctico, a quien se le encomendó avisar al gobernador a fin de que mandase a una persona de su confianza a recoger los pliegos con destino a Santo Domingo. El emisario del gobernador se personó a bordo por la noche, y se le hizo entrega de la correspondencia a fin de que se reparara por la ciudad de Santo Domingo y sus inmediaciones.

Entregada la correspondencia, el paquebote prosiguió su rumbo sin tardanza, hasta que el 11 de enero por la mañana «se descubrieron las montañas que llaman del Cobre de la Ysla de Cuva» (50). Pero la entrada en la bahía de Santiago, siguiendo la desafortunada tónica, se enrevesó por culpa del capitán,

(48) *Ibidem.*

(49) *Ibidem.*

(50) *Ibidem.*

cuya poca destreza obligó al paquebote a pasar más de diez días fondeado en las inmediaciones de dicho embarcadero pues, hasta el 20 de enero, no pudo hacer entrada en el puerto cubano.

La tripulación se quejó de la actitud del capitán, que les había obligado a malgastar diez días varados cuando podían haber seguido rumbo a La Habana. Y es que, en efecto, los electos administradores de correos de México y Cartagena de Indias y el comisionado Pedro Antonio de Cosío habían prevenido a De Castro de que no era necesario arribar al puerto de Santiago de Cuba, y ello por distintas razones:

- porque solo les había quedado un cajón rotulado de España a la isla de Cuba, el cual se disponía que se le entregase al gobernador y capitán general de dicha isla, conde de Ricla, residente en La Habana, urbe que era el auténtico el destino del paquebote;
- porque el Reglamento Provisional, precursor de la creación de los correos marítimos, disponía que solo se debía recalar en Cuba si se podía hacerlo cómodamente, y no gastando más de nueve días en ello;
- porque, en el caso de conseguir recalar en la bahía de Santiago, el cajón no se podía abrir allí, sino que debía ser enviado a La Habana, residencia del conde de Ricla, a quien correspondía ejecutar su apertura como comandante general de la isla;
- porque si, por la tenacidad del capitán, lograban arribar por fin Santiago de Cuba, las cartas con destino a la isla, como ha quedado dicho, debían remitirse a La Habana por tierra, y carecían de orden particular que les previniese para ese gasto.

Pero el capitán De Castro hizo caso omiso de dichas prevenciones y se mantuvo firme en su decisión de recalar en Santiago «salga lo que saliere» (51).

A la llegada a puerto, se procedió a distribuir la correspondencia. La de La Habana se remitió por tierra al conde de Ricla; la de Nueva España fue recogida por una fragata que allí se dirigía; la de Cartagena de Indias y los demás reinos de Tierra Firme se apartó en espera de la arribada de una goleta próxima a salir hacia el puerto cartagenero. En esta goleta debían embarcar los comisionados del Perú y Cartagena de Indias, Pedro Antonio de Cosío, el administrador Roque de Aguión y Andrade y el oficial mayor interventor Manuel de Valbuena, cuya travesía a bordo del *Cortés*, así pues, concluyó en Santiago. El resto de la tripulación salió de la bahía cubana el 24 de enero de 1765, siguiendo su camino a La Habana para el avío de la correspondencia restante y, una vez cumplimentado esto, retornar a España.

La travesía se presagiaba cómoda, y los vientos favorables deparaban una navegación por fin sosegada, hasta que, de súbito, la estructura del *Cortés* se estremeció de parte a parte. El paquebote había topado con unas peñas, contra

(51) *Ibidem*.

las que no paraba de «golpearse fuertemente por una y otra parte sin cesar» (52). Las maniobras para zafarse se fueron complicando progresivamente, y el paquebote se precipitaba hacia una zona de macizas peñas, en la que se avistaba otra embarcación encallada y perdida. Mas, en último extremo, el viento amainó y el paquebote logró zafarse del riesgo de encallar y recuperó su rumbo. La afligida tripulación, vapuleada por un destino tan aciago, vio en tal circunstancia asomar la mano divina: «... [gracias a la] Magestad Divina por su gran misericordia (...) [que] hizo que calmase el viento y que la mar se sosegase; como el que saliésemos maravillosamente por último de entre tantos ahogos» (53).

Retomada su ruta postal hacia La Habana, el destino no quiso que el paquebote pudiese alcanzarlo, debido al viento y al temporal reinante, que no permitió a la tripulación acercarse a la costa. Así que el barco enfiló el derrotero a Campeche, pues «las corrientes en todo el seno mexicano, savíamos (*sic*) que eran muchas y finalmente, la ninguna práctica de nuestro capitán» (54). El *Cortés* arribaría a la playa de Campeche el 18 de febrero de 1765. Y aquí finalizó la ardua travesía del primer paquebote a las Indias Occidentales.

Conclusiones

Con la salida del *Cortés*, el 1 de noviembre de 1764, se inaugura el servicio de correos marítimos de España a las Indias. Pero, antes de la partida del paquebote, la Renta de Correos se encargó de regular todo lo concerniente a ella: la dieta de la tripulación, el paquebote que inauguraría la travesía, los pasajeros que se admitirían a bordo, etc. De todos estos preparativos se ocuparon distintos responsables de la Renta: el administrador de La Coruña, encargado de disponer lo necesario para que la partida del paquebote se hiciese efectiva; los administradores generales de Correos, que llevaban la dirección de dicha institución desde Madrid, y los empleados de la Renta elegidos para abrir las oficinas de correos en la otra orilla del Atlántico. Además, todo ello estaba bajo la superior supervisión de la Corona: del marqués de Grimaldi, secretario de Estado, designado superintendente del servicio en virtud del Reglamento Provisional de Correos Marítimos, de 24 de agosto de 1764, y del propio monarca Carlos III, quien había impulsado este proyecto de correspondencia marítima con el objetivo de regularizar y centralizar aún más su poder sobre los territorios americanos.

Los preparativos de la expedición no fueron fáciles, y la Renta, para lograr su propósito, tuvo que hacer frente a diversos inconvenientes, en su mayoría planteados por marinos y capitanes, disconformes con algunas de las condiciones para la travesía que les imponían sus superiores. El administrador de La

(52) *Ibidem.*

(53) *Ibidem.*

(54) *Ibidem.*

Coruña tuvo que habérselas con estos conflictos para que la expedición partiera dentro del plazo fijado. Al final lo logró, aunque no lo tuvo fácil, y el primer paquebote con destino a las Indias Occidentales partía del puerto coruñés el primero de noviembre de 1764.

La travesía hasta el continente americano tampoco fue sencilla. La expedición se topó con numerosas contingencias y adversidades que obligaron a cambiar el itinerario establecido por las instancias superiores del proyecto. Y así, por ejemplo, en vez de atracar en La Habana, tal como venía determinado en el Reglamento Provisional, el *Cortés* tuvo que arribar a Santiago de Cuba, para desde ahí proseguir hacia Campeche sin hacer escala en el puerto habanero, a causa de los temporales.

Así pues, el viaje fue muy largo y dificultoso. La expedición tuvo que superar numerosas vicisitudes, pero por último alcanzó el objetivo marcado: inaugurar el nuevo servicio regio de correspondencia marítima entre las Españas de ambos hemisferios. De esta manera, a través del correo, se unificaban dos territorios distantes geográficamente pero vertebrados bajo el poder de la Corona merced al nuevo sistema postal ultramarino.

**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 MENDANA: 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

LAS BANDERAS DE LA CAPILLA DEL DONCEL EN LA CATEDRAL DE SIGÜENZA

La única bandera inglesa del siglo XVI que ha sobrevivido

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

ENTRE las obras artísticas y los recuerdos históricos que atesora la catedral de Sigüenza, destacan por su rareza e importancia las dos banderas extranjeras depositadas desde hace siglos en la hermosa capilla donde está el enterramiento del famoso doncel Martín Vázquez de Arce, muerto durante la guerra de Granada a finales del siglo XV. Su antigüedad y el hecho de constituir los únicos objetos conservados en nuestra patria relacionados con las expediciones de sir Francis Drake contra el imperio español parecen justificación suficiente para dedicar un estudio somero a las circunstancias que han rodeado su presencia en la bella ciudad castellana.

En la actualidad, las enseñas se encuentran desmontadas de la pared en la que fueron exhibidas durante muchos años, lo que me ha permitido su examen en visita realizada recientemente, gracias a la amabilidad y gestiones de don Julián Sánchez y don Felipe Peces, canónigos del cabildo catedralicio. Aunque estas banderas han sido objeto de meritorios estudios (1), quedan por investigar algunos flecos sobre su origen y vicisitudes que expondré a continuación. Para ello debo remontarme al siglo XVI, época de la que ya se poseen datos históricamente contrastados sobre las circunstancias en que se tomaron tan notables trofeos.

Estando en su apogeo las hostilidades entre el rey Felipe II de España y la reina Isabel I de Inglaterra (1568-1598), la reacción de esta al percatarse de la magnitud del fracaso de la Gran Armada de 1588 no se hizo esperar. Ya en otoño de ese año empezaron a circular por Londres rumores sobre ciertos preparativos de la reina para invadir Portugal. Eran los preliminares de la expedición inglesa dirigida contra los intereses españoles en la Península y el océano Atlántico, cuyo fin último era destruir los restos de la Gran Armada que reparaban en Santander, ocupar Lisboa, reinstaurar a don Antonio, prior de Crato, en el trono portugués y, posteriormente, tomar las islas Azores, lo que facilitaría la ulterior captura de las naos de la Carrera de Indias.

(1) Entre ellos, MANZANO LAHOZ, Antonio, y SORANDO MUZÁS, Luis: «Las banderas de la capilla del Doncel de la catedral de Sigüenza», en *Banderas. Boletín de la Sociedad Española de Vexilología*, núm. 44, Santa Coloma de Gramanet, 1992; GORROCHATEGUI SANTOS, Luis: *Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2011.

Finalizados los preparativos, la flota inglesa, al mando de sir Francis Drake —que transportaba al pretendiente a la corona portuguesa, don Antonio, prior de Crato, y a las tropas de desembarco de sir John Norreys—, partió de la bahía de Cawsand (Plymouth) el 28 de abril de 1589 con 81 velas principales en cinco escuadrones, numerosos buques de transporte y más de 27.000 hombres de marinería e infantería. La escuadra puso proa a Galicia en lugar de hacerlo hacia Santander, desobedeciendo así las instrucciones de la reina, que había ordenado a sir Francis dirigirse primero a la capital montañesa (2). Como es conocido, los británicos fracasaron en su tentativa de asalto a La Coruña, del 4 al 19 de mayo (3). Una vez reembarcadas las fuerzas, salieron costeando hacia Lisboa, y el 26 de mayo la flota inglesa quedaba fondeaba frente a Peniche, villa marítima situada al norte de la capital lusitana.

Venciendo la oposición de un modesto destacamento hispanoportugués, las tropas de Norreys, compuestas por 12.000 hombres, lograron desembarcar el mismo día 26, y sus opositores, al mando de João Gonçalves de Ataíde, cuarto conde de Atouguia, y del español Pedro de Guzmán se vieron obligados a retirarse hacia el interior (Torres Vedras) por la desigualdad de fuerzas, tras haber presentado una honorable resistencia. La villa de Peniche estaba bajo la protección de un fuerte con escasa guarnición, al que inmediatamente los ingleses pusieron cerco. Conminado a rendirse, el capitán António de Araujo, comandante de la fortaleza, respondió que solo lo haría ante la presencia del pretendiente don Antonio. Este, acompañado de su guardia personal, el día 27 tomó posesión del fuerte y allí se proclamó a sí mismo rey de Portugal (4).

Quizá fuera ese el momento en que cayó en poder de los partidarios del pretendiente la bandera portuguesa, una de las dos que se conservan en Sigüenza (5). Probablemente pertenecía al citado João Gonçalves de Ataíde, conde de Atouguia. La bandera estaría depositada en su casa —donde estuvo alojado don Antonio nada más desembarcar—, o bien en el propio fuerte de Peniche (6).

El 28 de mayo, el ejército de Norreys emprendía una marcha de 45 millas para atacar Lisboa directamente por tierra, mientras que la flota de Drake

(2) Lo cual constituye uno de los puntos más oscuros y controvertidos de la carrera de Drake. MONSON, William: *The Naval Tracts of Sir William Monson*, 6 vols. NRS, 1902-1903, vol. I, pp. 177-225.

(3) BN, Ms. 18579^s. Véanse, entre otras obras, la de FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Don Pedro Enríquez de Acevedo, conde de Fuentes. Bosquejo encomiástico leído ante la Real Academia de la Historia*, Manuel Tello, Madrid, 1884; MONSON: *op. cit.*; WERNHAM, R.B.: *The expedition of Sir John Norris and Sir Francis Drake to Spain and Portugal, 1589*, Navy Records Society, Londres, 1988, y GORROCHATAGUI SANTOS: *op. cit.*

(4) MONSON: *op. cit.*, vol. I, pp. 205 y 206; GORROCHATAGUI SANTOS: *op. cit.*, pp. 191-200.

(5) Véase la primera bandera (portuguesa), que describimos en el anexo.

(6) Hipótesis adelantada por el *capitão de mar e guerra* Augusto António Alves Salgado, investigador portugués. En correo particular me informó amablemente de tal posibilidad, pues la bandera presenta el escudo de armas de la casa de Ataíde, condes de Atouguia, entre cuyos dominios se incluía en la época la villa de Peniche.

abandonaba la bahía de Peniche y, dando bordos sobre la costa portuguesa, se dirigía a tomar el fondeadero de Cascaes para dar apoyo a la infantería desembarcada. La defensa del campo y de la capital lusitana corría a cargo del archiduque Alberto de Austria, virrey y gobernador general del reino de Portugal, quien tenía a sus órdenes, entre otros cualificados jefes, al conde de Fuentes, excelente y experimentado general español.

Siempre hostigado por la caballería e infantería ibéricas de los capitanes Gaspar de Alarcón y Sancho Bravo de Arce (7), el ejército inglés de Norreys llegaba el día 30 al pueblo de Loures —a tres leguas de las murallas de Lisboa—, muy escaso de vituallas y sin caballería ni artillería. Casi al mismo tiempo, los navíos de Drake fondeaban en las proximidades de Cascaes. Tras varias escaramuzas en campo abierto, el 2 de junio las fuerzas hispanoportuguesas quedaron acantonadas en el interior de la capital, para reforzar las defensas a la espera del ataque de los ingleses, cuyo ejército se iba aproximando lentamente a los arrabales de Lisboa. A todo esto, las galeras del general Alonso de Bazán se arrimaron al flanco sur de Lisboa, para hostigar a los invasores e impedir la aproximación de las unidades navales de Drake en socorro del ejército de Norreys.

Los días 2 y 3, después de diversas tentativas de entrar en la plaza por sorpresa mediante estratagemas, los ingleses fueron rechazados con pérdidas, y los españoles y portugueses leales al rey Felipe pasaron a la ofensiva por diferentes frentes simultáneamente. A la vista de las pérdidas sufridas en las escaramuzas del 3 de junio, la falta de apoyo de la población portuguesa y las malas perspectivas que presentaba el asedio, sir John Norreys decidió al día siguiente emprender el repliegue de sus tropas hacia Cascaes, buscando el amparo de la flota de Drake.

La tropa inglesa en retroceso fue hostigada al principio desde la mar por el cañoneo de las galeras de Bazán y, posteriormente, el 5 de junio, por la caballería y los arcabuceros de las compañías de los capitanes Sancho Bravo de Arce y Gaspar de Alarcón. Estos se precipitaron sobre la columna enemiga, a la que causaron bajas, al tiempo que Bravo le arrebatava en combate las dos banderas protagonistas de este ensayo. Una de ellas era la ya citada portuguesa del conde de Atouguia, tomada por los partidarios de don Antonio en Peniche, y la otra, una inglesa (8).

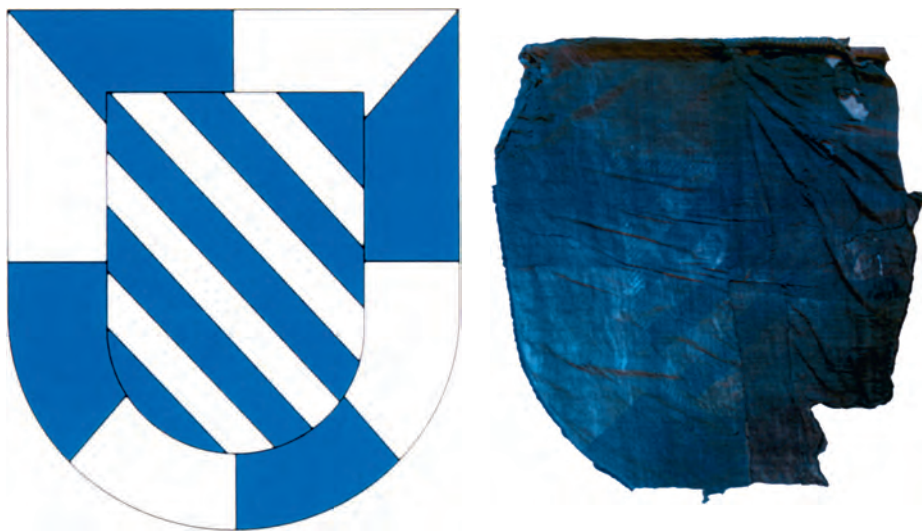
El repliegue de los invasores finalizaría trece jornadas después, con el reembarco de las fuerzas angloportuguesas en Cascaes para emprender la vuelta a Plymouth, habiendo sufrido un severo castigo y provocado la indignación de la reina Isabel por la pérdida de prestigio que suponía para Inglaterra.

(7) Sancho Bravo de Arce y de Lagunas era capitán de caballos del Rey, caballero de la Orden de Alcántara y pariente cercano del Doncel de Sigüenza.

(8) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, t. III, p. 51; MANZANO LAHOZ y SORANDO MUZÁS: *op. cit.*, pp. 48ss., y GORROCHATAGUI SANTOS: *op. cit.*, pp. 243-269. Las banderas fueron depositadas posteriormente por Sancho Bravo en la catedral de Sigüenza, al regreso de la campaña. Ambas se describen en el anexo.

ANEXO

Primera bandera (portuguesa)



Es de lienzo, cuadrada, con la parte inferior redondeada, de 147 centímetros de alto por 165 de largo. El blasón, de cinco bandas alternativas en plata y azul, va centrado y ribeteado de un cordón sobre el paño jironado, de ocho piezas teñidas alternativamente de azul y plata, guardando la disposición heráldica tradicional portuguesa (9).

Según el *capitão de mar e guerra* Augusto António Alves Salgado, investigador portugués, presenta el escudo de armas de la casa de Ataíde, condes de Atouguaia, cuyos dominios incluían la villa de Peniche, precisamente donde desembarcaron las tropas inglesas de Norreys para dirigirse posteriormente a Lisboa. Casi con toda seguridad perteneció a João Gonçalves de Ataíde, defensor de la villa y su comarca cuando fue tomada por los angloportugueses el 27 de mayo de 1589, y sería agregada a las tropas de don Antonio, prior de Crato, que atacaron la capital lusitana. En el curso del asedio, el 5 de junio fue arrebatada en combate por la caballería española del capitán Sancho Bravo de Arce, cuando las tropas invasoras se retiraban hacia Cascaes tras haber fracasado su asalto en Lisboa, para ser más tarde depositada en el sepulcro del Doncel de la catedral de Sigüenza.

Está deteriorada, por lo que necesita una restauración a fondo. En la foto aparece la vista mejor conservada.

(9) MANZANO LAHOZ y SORANDO MUZÁS: *op. cit.*, pp. 49 y 51; GORROCHATEGUI SANTOS: *op. cit.*, p. 142.

Segunda bandera (inglesa)



Es de lienzo, rectangular, de 168 centímetros de alto por 330 de largo. Originalmente tenía siete franjas de tafetán, de diversos colores. Todo su contorno iba ribeteado por un estrecho fleco color plata o dorado. En la actualidad solo se conservan tres de las franjas o bandas (plata, azul y plata), y el resto —en jirones o fragmentos— van enrolladas al asta, que no es la original (10).

Se trata de una bandera o insignia de compañía inglesa típica de la segunda mitad del siglo XVI, durante el reinado de Isabel I. Esta clase de enseña, indistintamente, se utilizaba en navíos o la blandían tropas desembarcadas en tierra. Respecto al número de bandas y a los colores, no existía uniformidad, pues servían «para distinguir sus compañías de las del enemigo» (11).

Está aún más deteriorada que la anterior, por lo que necesita una restauración a fondo. Según Geoffrey Parker, es la única bandera inglesa del siglo XVI que ha sobrevivido (12).



Típica bandera utilizada por los navíos ingleses y por las tropas desembarcadas durante el reinado de Isabel I. No existía uniformidad respecto a los colores ni al número de bandas.

(10) MANZANO LAHOZ y SORANDO MUZÁS: *op. cit.*, pp. 48 y 49; GORROCHATEGUI SANTOS: *op. cit.*, p. 141.

(11) WILSON, Timothy: *Flags at Sea*. National Maritime Museum, Greenwich, Londres. Her Majesty's Stationery Office, 1986, pp. 14 y 15.

(12) Comunicación de Parker en junio de 2014, a la que añadió que es de compañía de infantería inglesa, pues de regimiento no existía en la época Tudor.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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

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

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

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

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

Recuerdos del Desastre. Relato de Mr. Evans, comandante del *Iowa*

COMO sabrán algunos de nuestros lectores, el relato que insertamos a continuación no es inédito. A lo largo del último siglo los estudiosos de los temas navales han podido encontrarlo en alguna publicación de la época, pese a que no fueron muchas las que lo recogieron. Lo traemos a estas páginas porque, no obstante la tragedia nacional que le da trasfondo y sus funestas consecuencias, creemos que merece la pena recordar lo edificante tanto del comportamiento delicado y caballeroso que los vencedores mostraron hacia los vencidos como la dignidad y entereza con que las dotaciones españolas se resignaron a la derrota. Esta es la razón de que recojamos en La Historia vivida esta nota, trágica, desde luego, pero también ejemplar.

Recordemos someramente los hechos que precedieron al relato. Después de un combate desigual contra una fuerza dos veces superior en desplazamiento y blindaje, la escuadra española al mando de Cervera quedó enteramente destruida tras intentar romper el bloqueo a que la sometía la flota de Sampson en el puerto de Santiago de Cuba. Solo uno de sus buques resultó hundido como consecuencia directa del fuego enemigo. Los restantes, gravemente dañados por los impactos de los cañones norteamericanos, fueron embarrancados por orden de sus capitanes. Los muertos españoles que produjo el combate rondaban los trescientos setenta, a los cuales había que añadir centenar y medio de heridos.

En cuanto a los supervivientes a la destrucción, botes auxiliares de los buques norteamericanos fueron recogidos. Muchos de ellos se esparcían por la playa, convertida en un vertedero de naufragos hambrientos, desnudos y casi exánimes tras haber conseguido ganar sus arenas. De esta guisa llegaron al *Iowa*, donde el almirante Sampson, jefe de la escuadra estadounidense, arbolaba su insignia. Oigamos el testimonio sobre el particular del comandante de este acorazado, Mr. Evans:

«En el fondo de los botes había tres o cuatro pulgadas de sangre; en muchos de los viajes llegaban algunos cadáveres sumergidos en aquel rojizo e imponente líquido. Estos bravos luchadores, muertos por la querida Patria,

fueron después sepultados con los honores militares, que les tributó la misma tripulación del *Iowa*. Ejemplos tales de heroísmo, o mejor dicho de fanatismo (*sic*) por la disciplina militar, jamás habían sido llevados al terreno de la práctica tal y como los llevaron a cabo los marinos españoles. Uno de estos, con el brazo izquierdo completamente arrancado de su sitio y el hueso descarnado [Sr. Fajardo], pendiente solamente de pequeños filamentos de piel, subió la escala de mi buque con serenidad estoica, y al pisar la cubierta del *Iowa* se cuadró y saludó militarmente. Todos nos sentimos conmovidos hasta lo sumo. Otro llegó nadando en una charca de sangre, con la pierna derecha únicamente; fue atado con un cabo en el bote e izado a bordo sin proferir ni una queja...

»Para terminar aquella faena, llegó el último bote conduciendo al Comandante del *Vizcaya*, señor Eulate, para quien se llevó una silla porque estaba malherido. Todos sus oficiales y marineros, al verle llegar, se apresuraron a darle la bienvenida luego que se desenganchó la silla del aparejo. Eulate, poco a poco, se incorporó, me saludó con grave dignidad, desprendió su espada del cinto, llevó su guarnición a la altura de los labios, la besó reverentemente y, con los ojos llenos de lágrimas, me la entregó. Aquel hermoso acto no se borrará jamás de mi memoria. Estreché la mano de aquel valiente español, y no acepté su espada. Un sonoro y prolongado ¡hurra! salió de toda la tripulación del *Iowa*.

»Enseguida, varios de mis oficiales tomaron en la silla de mano al Capitán Eulate, con objeto de conducirlo a un camarote dispuesto para él donde el médico reconociese sus heridas. En el momento en que los oficiales se disponían a bajarle, una formidable explosión, que hizo vibrar las capas del aire a varias millas en derredor, anunció el fin del *Vizcaya*. Eulate volvió el rostro, y extendiendo los brazos hacia la playa, exclamó: «Adiós, *Vizcaya*; adiós, ya...», y los sollozos ahogaron sus palabras.

»Como viera yo que la tripulación de los dos primeros buques echados a pique no había sido visitada aún por los nuestros, puse hacia ellos la proa del *Iowa*. A poco andar, encontré al *Gloucester*, que regresaba trayendo al Almirante Cervera, a varios de sus oficiales y a un gran número de heridos. El *Harward* había recogido la tripulación del *Oquendo* y del *Teresa*, y a medianoche tenía a bordo 966 prisioneros, casi todos heridos.

»Con respecto al valor y energía, nada hay registrado en las páginas de la Historia que pueda asemejarse a lo realizado por el almirante Cervera. El espectáculo que ofrecieron a mis ojos los dos torpederos, meras cáscaras de papel, marchando a todo vapor bajo la granizada de bombas enemigas y en pleno día, solo se puede definir de este modo: fue un acto español.

»El Almirante Cervera fue trasladado desde el *Gloucester* a mi buque. Al saltar sobre cubierta, fue recibido militarmente con todos los honores debidos a su categoría por el Estado Mayor en pleno, el Comandante del barco y los mismos soldados y artilleros, que con las caras ennegrecidas por la pólvora, salieron casi desnudos a saludar al valiente marino, que con la cabeza descubierta pisaba gravemente la cubierta del vencedor.

»La numerosa tripulación del *Iowa*, unida a la del *Gloucester*, prorrumpió unánime en un ¡hurra! ensordecedor cuando el Almirante español saludó a los marineros americanos. Aunque el héroe ponía sus pies sin insignia ninguna en la cubierta del *Iowa*, todo el mundo reconoció que cada molécula del cuerpo de Cervera constituía por sí sola un Almirante».

»Al estrechar Evans la mano de Cervera, le dijo:

» — Caballero, sois un héroe; habéis realizado la hazaña más sublime de todas cuantas guarda memoria la historia de la Marina».

NOTICIAS GENERALES

I Congreso internacional de Historia Militar. Burgos (España)

Durante los días 28, 29 y 30 de mayo de 2014 tuvo lugar en Burgos el I Congreso Internacional de Historia Militar, que se desarrolló bajo el tema general «La historia militar hoy: nuevas perspectivas». El encuentro académico fue organizado por la Asociación Española de Historia Militar (ASEHISMI), con la que colaboraron la Universidad de Burgos, el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado (UNED) y la IV Subinspección General de Ejército de Tierra.

El comité organizador estuvo integrado por Cristina Borreguero Beltran, directora del congreso; Pablo González-Pola de la Granja; Fernando Pinto Cebrián, encargado de la logística; Fernando Puell de la Villa, y Fernando Quesada Sanz, todos ellos socios fundadores de ASEHISMI. Las sesiones se celebraron en el Aula Romeros, de la Facultad de Derecho de la Universidad de Burgos, sita en el Hospital de Rey (C/ Romeros s/n).

El propósito del encuentro era dar a conocer los estudios e investigaciones más recientes que ha producido esta rama historiográfica en España, Europa y América. La convocatoria tuvo tal acogida tanto en España como en el extranjero que el comité organizador, desbordado por la cantidad de propuestas de comunicación recibidas —en el plazo establecido, que terminaba el 3 de marzo, se recibieron cien—, hubo de proceder a una selección, para lo que nombró un comité científico integrado por el invitado a dar la conferencia de clausura y por los ponentes y relatores de los diversos paneles:

- Isabel Adé Portero
- Beatriz Frieyro de Lara
- María Gajate Bajo
- David García Hernán
- María Dolores Herrero Fernández-Quesada y Daniel Macías Fernández,
- Enrique Martínez Ruiz
- Hernán Rodríguez Velasco,

todos ellos socios fundadores de ASEHISMI.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

La redacción de esta REVISTA, haciendo a su vez su propia selección, únicamente citará el título de aquellas de las comunicaciones presentadas que tocaron algún asunto marítimo.

Miércoles 28 de mayo de 2014

Tras los trámites de inscripción y acreditación, a las 16.00 se inauguró el congreso con la conferencia «La historia militar en España: un balance», pronunciada por la doctora Cristina Borreguero Beltrán, de la Universidad de Burgos.

A continuación se pasó al primer panel, de cuya ponencia marco, «Fuerzas Armadas y sociedad: una nueva forma de entender la historia militar», se ocupó la doctora Beatriz Frieyro de Lara, de la Universidad de Granada. El relator de las 11 comunicaciones de esta sección fue el doctor Daniel Macías Fernández, de la Universidad de Cantabria.

A las 17.30 dio comienzo la lectura de las comunicaciones, divididas en un primer bloque de cinco, de las que no recogeremos ninguna, y un segundo de seis, del que anotamos:

- «Revolución militar y fortalecimiento del poder central: guerra y Estado en tiempo de los Reyes Católicos», por la doctora Manuela Fernández Rodríguez y el doctor Leandro Martínez Peñas, de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid;
- «Trabajando para el restablecimiento de las relaciones España-Guinea Ecuatorial: análisis de la misión de Sanidad Militar en Guinea (1980)», por José Luis Rodríguez Jiménez, de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid.

Esta primera jornada del congreso terminó con una relación de cuatro comunicaciones a la que siguió un debate.

Jueves 29 de mayo de 2014

La segunda sesión del congreso comenzó a las 09.00, en horario de mañana y tarde, con el segundo panel, «La práctica de la guerra». Lo inició la ponencia marco «Lo que va de ayer a hoy: la práctica de la guerra de la Edad Moderna en la historiografía actual», pronunciada por el doctor David García Hernán, de la Universidad Carlos III de Madrid. El relator de las nueve comunicaciones integradas en este segundo panel fue el doctor Hernán Rodríguez Velasco, de la Universidad de Salamanca.

Del primer bloque del panel, integrado por cinco comunicaciones, nos quedamos con «Instrucción y técnica: el oficio de los artilleros de mar», dictada por Juan Jesús Oliver Laso, de la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval de la Universidad de Murcia. De las cinco integradas en el segundo bloque hemos seleccionado «La guerra entre el Imperio Español y las

Provincias Unidas en el Pacífico sudamericano: una aproximación desde el punto de vista estratégico y táctico de la guerra naval», comunicación de John Rodríguez Asti, de la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval de la Universidad de Murcia. Este segundo panel se cerró con tres comunicaciones y un debate.

El tercer panel llevó por título «Los ejércitos y sus recursos humanos y materiales». Lo enmarcó la ponencia «Los poderes de Marte: hombres, armas y recursos para la guerra», cuya autora fue la doctora María Dolores Herrero Fernández-Quesada, de la Universidad Complutense de Madrid. Hizo las veces de relatora Isabel Adé Portero, de la Universidad de Zaragoza, que concedió la palabra a los autores de las 10 comunicaciones integradas en este panel, divididas en dos bloques. A las 17.00 comenzó la lectura de las cinco comunicaciones del primero, de las que recogemos:

- «El castigo como antídoto para la insubordinación», por Hanna Carmen Varela Egea, de la Cátedra de Historia de la Universidad de Murcia;
- «Construcción y mantenimiento de infraestructuras en la Armada española: los arsenales militares en los siglos XVIII y XIX», por la doctora Cristina Roda Alcantud, de la Universidad de Murcia;
- «La Armada española tras la operación Torch a través de fuentes británicas y alemanas (1942-1943)», por el doctor Juan José Díaz Benítez, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Después de una pausa, se procedió a dar lectura al segundo bloque, compuesto por cinco comunicaciones, de las que escogemos las dos siguientes:

- «Fondos documentales de Defensa para el estudio del alférez provisional», por Francisco Manuel Megías Díaz, de la Universidad de Granada;
- «La problemática familiar en las Fuerzas Armadas españolas: pasado y presente», por la doctora M.^a Gómez Escarda, de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid.

La segunda jornada del congreso se cerró con una relación de cuatro comunicaciones y un debate.

Viernes 30 de mayo de 2014

El cuarto panel se centró en el pensamiento y la ideología militar. La ponencia marco que lo introdujo, pronunciada por el doctor Fernando Pinto Cebrían, de la Universidad de Valladolid, se tituló «Historia militar y pensamiento castrense». Ejerció de relatora de esta sección la doctora María Gajate Bajo, de la Universidad de Salamanca, quien ofreció un breve resumen de las cuatro conferencias presentadas a este panel por autores que no pudieron asistir al congreso. De las ocho comunicaciones de este día y de la relación de las

otras cuatro, recogemos aquí «Del aprendizaje al adiestramiento. La enseñanza de la táctica naval: una mirada comparativa de los siglos XVI y XVIII», que presentaron Lorena García García y Rafael Martínez Martínez, de la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval de la Universidad de Murcia.

Tras el debate final y la entrega de las certificaciones de asistencia se dio paso a la conferencia de clausura, «Nuevas fuentes y nuevos caminos por recorrer en historia militar», que dictó el doctor Enrique Martínez Ruiz, de la Universidad Complutense de Madrid y el Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada. El congreso gozó de una subvención de la Secretaría General de Política de Defensa y de la Cátedra Complutense de Historia Militar. Por resolución del consejo de gobierno de la Universidad de Burgos, se concedió un crédito de libre elección a los alumnos que asistieron al 90 por 100 de las sesiones y, al término de estas, presentaron un trabajo.

Aquellos de nuestros lectores que quieran ampliar esta información habrán de dirigirse a la secretaria del congreso, a través del correo electrónico ubumoderna@gmail.com

Máster en Historia y Patrimonio Naval. Cartagena (España)

Como resultado de la estrecha colaboración entre la Universidad de Murcia y la Armada española, durante el curso académico 2013-2014 ha venido desarrollándose, dentro del Programa Oficial de Posgrado, el Máster en Historia y Patrimonio Naval bajo el título «Conocer, gestionar y difundir». Impartido por la Cátedra de Historia Naval de aquella universidad, su propósito es ofrecer a titulados universitarios y oficiales de las Fuerzas Armadas una formación multidisciplinar en historia, documentación, disciplinas auxiliares, biblioteconomía, archivística, museología, derecho, comunicación y arqueología, orientada a su aplicación en la investigación, conservación, gestión y difusión del rico y variado patrimonio naval que se conserva.

A lo largo del curso se realizaron prácticas en archivos, bibliotecas y museos navales. A su término se exigió la presentación de un Trabajo Fin de Máster a los alumnos, que optativamente podían presentar también un Prácticum.

El máster, como se ha dicho más arriba, se prolongó durante un curso académico completo (60 créditos ECTS) y se impartió en horario de tarde a un total previsto de entre 20 y 25 alumnos en el Museo y Archivo Naval de Cartagena. La dirección y coordinación de este curso de posgrado corrieron a cargo del doctor Juan José Sánchez Baena y la doctora Celia Chaín Navarro.

Los lectores interesados en ampliar esta información deben dirigirse a

C/e: catedranaval@um.es

Internet: <http://mastia.wordpress.com>

Facebook: <https://www.facebook.com/catedranaval>

I Jornadas navales. Madrid (España)

Organizadas por el Seminario Complutense de Historia Militar (Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid [UCM]), con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada, durante los días 25, 27 y 28 de noviembre de 2014 tendrán lugar en Madrid las I Jornadas Navales, con el título general «Perspectivas navales de la I Guerra Mundial».

Las ponencias se desarrollarán en el salón de actos de la citada facultad los días 25 y 27 de noviembre, y en el Museo Naval el día 28, en sesión de tarde.

El objetivo de estas jornadas es, según los organizadores, «reflexionar y mostrar las novedades que se producen en la guerra naval, razón por la que se pone énfasis en las derivaciones que tiene la neutralidad española, la guerra submarina (que hace su aparición en esos momentos iniciando un proceso de desarrollo) y en la actuación de los acorazados, un tipo de buques de guerra que va a intervenir por primera vez en acciones navales (planteando también nuevas perspectivas en la guerra de superficie)».

Las jornadas se ajustarán el programa que se expone a continuación:

Martes 25 de noviembre de 2014. Facultad de Geografía e Historia

A las 16.00, después de hacer entrega del material necesario, se procederá a la inauguración de la jornadas. Acto seguido se desarrollarán las conferencias

- «Planteamientos estratégicos y causas del desencantamiento de la I Guerra Mundial», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Contemporánea de la UCM;
- «La neutralidad española y su repercusión en el tráfico mercante nacional», por José Cervera Pery, general auditor de la Defensa, asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada.

A continuación se abrirá un coloquio.

Jueves 27 de noviembre de 2014. Facultad de Geografía e Historia

- «La guerra submarina», por José M.^a Treviño Ruiz, almirante, colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «Los acorazados. Su primera gran guerra», por Marcelino González Fernández, capitán de navío (R), colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada y vicepresidente de la Real Liga Naval Española.

Seguidamente está previsto un coloquio.

Por la inscripción y el material didáctico se abonarán 15 euros. A la hora de redactar esta noticia se encontraba en trámite la concesión de 1,5 créditos

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

de libre elección para los alumnos de licenciatura de la Universidad Complutense, y de un crédito para los de grado. Estos deberán presentar un trabajo de cuyas características se informará el primer día del seminario, al término del cual se expedirá un diploma acreditativo de asistencia.

Para más información dirigirse a

Universidad Complutense de Madrid
Facultad de Geografía e Historia, piso 9.º, despachos 11 y 14.
Telfs.: 913 94 58 69/ 913 94 58 70
Cátedra de Historia Militar, planta 1.ª (vestíbulo de entrada), 913 94 85 64
C/e: seminario.historia.militar@gmail.com

XIII ciclo cultural «Los martes de la Academia». El Puerto de Santa María. Cádiz (España)

Organizado por la Academia de Bellas Artes Santa Cecilia, de El Puerto de Santa María (Cádiz), durante los días 8, 15 y 22 del mes de julio de 2014 tuvo lugar el XIII ciclo cultural «Los martes de la Academia», dedicado en esta ocasión al teniente general de la Real Armada española Blas de Lezo y Olavarrieta.

Las sesiones, que se desarrollaron en el patio de la Academia en horario de tarde, siguieron el programa de conferencias que se indica:

Martes día 8 de julio de 2014

«Sirviendo a dos coronas», por José María Blanco Núñez, capitán de navío (r), consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval y académico correspondiente de la Real Academia de la Historia.

Martes día 15 de julio de 2014

«El comercio español con Indias, clave de la guerra con Inglaterra, 1739-1748», por Enrique Tapias Herrero, capitán de navío (r), doctorando en Historia Moderna.

Martes día 22 de julio de 2014

«Cartagena de Indias 1741... más que una victoria», por Ángel Sande Cortizo, almirante (r).

Para más información dirigirse a:

Academia de Bellas Artes Santa Cecilia
C/ Pagador, 1
11500 El Puerto de Santa María (Cádiz)
Telf. 956 856 543
Correo electrónico: bellasartes1900@hotmail.com

Biblioteca Virtual de Defensa

El usuario de la Red ya tiene a su disposición la Biblioteca Virtual de Defensa, donde podrá hallar la colección digital de los fondos que se custodian en los archivos, bibliotecas y museos dependientes del Ministerio de Defensa. La Biblioteca, cuyo logotipo es bVd y se aloja en el sitio *web* www.biblioteca-virtualdefensa.es, está integrada por más de 100.000 objetos multimedia, entre los que se destacan más de 1.000 obras de cartografía, medio centenar de partituras y casi 200.000 libros convertidos en objetos digitales.

El propósito del Ministerio al crear este espacio virtual es facilitar la preservación de las obras bibliográficas y museísticas más importantes del fondo patrimonial de Defensa, y universalizar el acceso a este dándole mayor visibilidad y poniéndolo al alcance de estudiosos, investigadores y público en general. Dicho fondo recoge piezas tan valiosas como el conjunto fotográfico del vuelo del *Plus Ultra*, la *Geometría Speculatiua* (1511) de Tomás Bradwardine, una de los tratados de geometría más antiguos, o ejemplares de cartografía histórica como el mapa de Tarragona de 1813, entre otras.

La bVd da acceso directo a los documentos digitalizados alojados en la propia Biblioteca o, mediante un enlace, remite a los fondos concretos de cualquier otra biblioteca o centro de documentación que custodie el original. Además, permite visitar el repositorio institucional, que aloja *on-line* las publicaciones oficiales y científicas del Ministerio de Defensa.

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.

DOCUMENTO

Acerca del nacimiento de la Armada española

Al hilo de los trabajos hechos por este Instituto de Historia y Cultura Naval sobre el nacimiento de la Marina española, presentamos aquí un documento (Museo Naval de Madrid, col. Vargas Ponce, t. VI, doc. 17, f. 80) entresacado de unos escritos salidos probablemente de la pluma del capitán de navío ilustrado Pedro de Leyva.

Aunque conocida y aceptada por todos los historiadores navales, nos parece interesante complementarlo con la reseña de la intervención del arzobispo gallego Gelmírez (s. XII) en la protohistoria de la Armada española que se recoge en la miscelánea «Torres», incluida con el número 25.221 en la *Revista General de Marina* de abril de 2000. Va firmada por «Capitán Marval», pseudónimo del ya desaparecido contralmirante Martínez-Valverde:

«Torres D'Oeste: fortificación, astillero, apostadero... Puerto de Santiago de Compostela en la ría de Padrón.

»Las rías gallegas eran atacadas por normandos (hombres del norte) y por moros, procedentes éstos del sur. Los primeros (“vikingos”) se asentaban en las islas cercanas y permanecían meses. El país estaba atemorizado: de los hombres del norte, defiéndenos, se llegó a rezar en la letanía mariana... Los moros, víctimas de los normandos, reaccionaron también pirateando.

»El obispo Gelmírez organizó una flotilla en Padrón, trayendo de Génova un constructor, Rogerio, que después quedó al mando y consiguió victorias sobre los depredadores, una importante cerca [de la isla] de Ons.

»Fortificó también la desembocadura del Ulla, que cerca de Santiago llega. Seguía el quehacer del obispo Sisnando, muerto por los piratas en combate. Esto ocurría hacia el año 1112. Gelmírez empezó por disponer de dos naves a modo de galeras, a remos y vela; después aumentó su fuerza naval y ello puede considerarse como el principio de la Marina de Castilla, que tantas victorias cosechó sobre ingleses y sarracenos».

el viaje de la marina debia tomarse en el de la
misma p[er]t[ur]ba[ci]o[n] de Repeto a que a esta vi[n]ien
por mal para ia es inutil esta investigaci[on]
igualment[er] que quantas antecedan a la isag
don quasi general de los Sarracenos venida
ia hasta entonces la Historia Maritima
no menos que por el P.^o Comportano
en los primeros tiempos de esta Imperio. En

1115

pocon palabras a quienes no alcanzo tal desgracia
y lo que estos fueron y de donde de ellas hablo ha
cian en defenderse y a fender por tierra hasta q[ue]
con el tiempo se extendieron mas y viendonse
vicio en las costas por los moros voluen hubieronde
tratar tambien de su Resguardo asi pues a aquel
Trinque Obispo Azobispo Comportano el P.^o D.
Diego Gelmiera en 1115 con pa deido de lo que
puedian sus feligresas litorales con las confesio[n]es
de Ayarona Portugalesa de illano q[ue] para el
to no habiendo en Galicia sino barcos de Pesca
mi q[ue] en ten dize de otras embarcaciones trapo
de Piza y Genova, constructo y con tres de ma
fabrico de Galeras, y por su perdida en Padra
otra que construio ia un Natural y sabio me
por que las dos primeras y por este medio nos
lo duciendo los moros de las aguas de Galicia
sino que los persiguio en las rias, haviendo
preluz y Casibol fize enpharar en la obra de
la iglesia, y a este tenor hubo especial men
en el mediterraneo establecimiento de trafe
las provinciales para custodia de las costas.

Me parece puedo decir que en la península
hizo la marina el mejor asiento en la Cantabri
y que como no dominada de Romanos sup[er]sem
nionales y otros, continuo sin interrupci[on]
por lo que fue siempre y ha sido hasta nuestra
das como el suministro de los hombres de
mar y el plantel de la marineria para los
apartados del oceano vease en el año 407 que
do en la menor edad del Rey D.^o Manuel I. Juan D.
Fernando su tio Arcebispo del Reyno y el Almirante
D.^o Alonso Enriquez combata[n] a Moros Yabio
bra camonea, fernando Lopez de castro y Juan
Rodriguez Landeiro a Viscaya en busca de cras
anaradas de donde vienen a comarlas buen gonia
ia el historiador.

Transcripción (*)

«[...] el origen de la Marina debía tomarse en el de la misma población respecto a que a este vinieron por mar pero ya es inútil esta investigación igualmente que cuantas antecedan a la invasión cuasi general de los sarracenos vencida ya hasta entonces la Historia Marítima no menos que por el Sr. Campomanes.

En los primeros tiempos de esta invasión los pocos españoles a quienes no alcanzó tal desgracia y los que estos fueron redimiendo de ellas harto hacían en defenderse y ofender por tierra hasta que con el tiempo se defendieron más y viéndose

[atacados] en las costas por los moros vecinos hubieron de tratar también de su resguardo así pues aquel insigne obispo arzobispo (*sic*) compostelano el Sr. D. Diego Gelmírez en 1119 compadecido de lo que padecían sus feligreses litorales con las correrías de agarenos portugueses sevillanos, para refrenarlos no habiendo en Galicia sino barcas de pesca ni quien entendiéndose de otras embarcaciones trajo de Pisa y Génova, constructor y hombres de mar fabricó dos galeras; y por su pérdida en Padrón otra que construyó ya un natural y salió mejor que las dos primeras y por este medio no solo ahuyentó los moros de las aguas de Galicia sino que los persiguió en las suyas, haciendo presas y cautivos que se emplearon en la obra de la Iglesia y a este tenor hubo especialmente en el Mediterráneo establecimientos de bajeles provinciales para custodia de las costas.

Me parece puedo decir que en la Península hizo la Marina el mayor asiento en Cantabria y que como no dominada de romanos septentrionales y moros se continuó sin interrupción por lo que fue siempre y ha sido hasta nuestros días como el seminario de los hombres de mar y el plantel de la marinería para los aprestos del océano véase en el año 1407 cuando en la menor edad del rey don Juan II, el infante D. Fernando, su tío Regente del Reino y el almirante Don Alonso Enríquez enviaron a Mosen Yobiabracamonte, Fernando López de Eszúñiga y Juan Rodríguez Sarmiento a Vizcaya en busca de naos armadas de donde vinieron 6 con esas (*sic*) buena gente dice el historiador».

(*) (Transcripción hecha por Ana Berenguer Berenguer)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

Revista de Historia Naval

Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid

Teléfono: (91) 312 44 27

Fax: (91) 379 59 45

C/e: ihcn@fn.mde.es

RECENSIONES

CROWLEY, Roger: *Imperios del mar. La batalla final por el Mediterráneo, 1521-1580*. Ático de los Libros, Madrid, 2013, 422 págs., ilustraciones.

La permanente enemistad entre la Europa cristiana, liderada por España, y el mundo musulmán tiene dos fechas altamente significativas: la conquista musulmana de Rodas, residencia de los caballeros hospitalarios de la Orden de San Juan, y la batalla naval de Lepanto cuarenta años después, con el incuestionable triunfo de la Santa Liga. Pero el punto final de esta lucha por la hegemonía mediterránea no se pondrá hasta 1580, con el tratado firmado por los dos imperios contendientes.

Roger Crowley, destacado y brillante historiador inglés, buen conocedor del Mediterráneo, mar en cuyo pasado ha investigado, al que ha estudiado con intensidad, y del que puede decirse conoce a la perfección, nos ofrece en *Imperios del mar* un relato apasionante y riguroso de la pugna entre los colosales marítimos de dos mundos opuestos, el que capitanea el imperio español, con la Liga Santa y el Papado como coadyuvantes, y el que encarna la dinastía de Solimán el Magnífico, su hijo Selim y los curtidos marinos de la Media Luna, que tanto quebranto dieron a las naves de la cristiandad.

El libro de Crowley, que obtuvo en 2009 el premio de historia convocado por el *Sunday Times*, alcanza en esta edición española notable relevancia, ya que los hechos y situaciones que tan brillantemente narra no han sido siempre interpretados correcta o fielmente. Mérito es de este autor, quien tiene un don asombroso para la narración y el análisis. La claridad de juicio y la fidelidad en la interpretación documental hacen de este libro un instrumento necesario para el mejor conocimiento de los hechos narrados.

Aunque nunca habíamos tenido ocasión de recensionar una edición de Ático de los Libros, lo hacemos hoy con la satisfacción que produce el constatar que la calidad de una obra se corresponde con la de su edición.

RESTALL, Matthew, y FERNÁNDEZ ARMESTO, Felipe: *Los conquistadores. Una breve introducción*. Alianza Editorial, Madrid, 2013, 186 págs., edición de bolsillo.

La palabra *conquistador*, atribuida al hombre que viajó al continente americano para exploración o asentamiento, puede de entrada resultar un término ambiguo o controvertido. Algunos verán en tal hombre a un ser imbuido de fe religiosa y de la sana intención de transmitirla a los pobladores de las tierras que conquista o coloniza; otros, sin embargo, lo considerarán un explotador ambicioso de oro y poder, que deja una huella negativa en la tierra que pisa. No es este lugar para intervenir en la controversia, pero sí para reco-

mendar la lectura de este pequeño-gran libro que reseñamos y que a buen seguro despertará la atención en un buen número de lectores.

Hernán Cortés, los hermanos Pizarro, Gonzalo Jiménez de Quesada, Diego de Almagro, Pedro de Alvarado... No es poco cuanto se ha escrito sobre ellos y sus indiscutibles hazañas, pero pocas veces nos encontramos con una versión tan lograda de hechos y actitudes como la que ofrecen los autores de este libro que, publicado primero en su versión original inglesa, Alianza Editorial ha tenido el acierto de traducir e incluir en su colección de bolsillo.

Pocas veces se pueden decir tantas cosas, y tan bien dichas, en tan reducido espacio, pero la capacidad de síntesis, unida al profundo conocimiento del tema, permite a los autores coronar este indudable y provechoso esfuerzo, enriquecido además con una espléndida bibliografía y un cuidado índice analítico, por lo que pocos libros dirigidos al lector medio alcanzarán un nivel de excelencia como esta breve pero enjundiosa introducción a los conquistadores.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El vapor de guerra* Blasco de Garay. *Contra el carlismo y en defensa del Papa*. Editorial Noray, Barcelona, 2014, 358 páginas.

El definitivo paso de la Marina vélica a la de vapor, y los avances y transformaciones que en este ámbito afectarán a la Armada, no ha supuesto para Luis Delgado un lanzamiento de ancla en su saga marinera española, con los Leñanza en el marco de su cuarta generación, con nuevos mimbres que facilitan al autor a seguir tejiendo su bien medido entramado, donde la solvencia histórica sigue marcando la hoja de ruta de la serie.

Si en *El vapor de ruedas* Isabel II la Marina es partícipe de la primera guerra carlista, sin que el proceso de reconstrucción tenga significativos avances tras la desdichada herencia de Fernando VII, en este posterior libro, con un escenario político más estabilizado, con los gobiernos de Narváez y la Unión Liberal, la Marina abre y cierra páginas de una mayor proyección: acude en defensa del papa Pío IX, amenazados como estaban los Estados Pontificios por la violencia garibaldina; participa con éxito en la guerra de África de 1860, y colabora en la lejana expedición a la Cochinchina. Todo ello quedará reflejado con fidelidad histórica en esta nueva entrega, porque Luis Delgado sigue tratando con oportunidad y acierto los medios, las circunstancias, las vicisitudes y los protagonistas de ese largo período de la Marina isabelina, con sus luces y sus sombras.

En el comportamiento humano, los logros y frustraciones de la saga Leñanza alcanzan, como era previsible, el punto de interés que hubiese permitido, de habérselo propuesto su autor, el desarrollo de una serie televisiva de indudable y notoria audiencia. Pero esto entra ya en el terreno de las especulaciones.

Y un detalle importante que no quiero pasar por alto. Este libro —impecablemente editado, como es norma en Noray— hace el número vigésimo quinto de la serie, cuyo autor se propone llevar hasta la centena de entregas, con la

puntualidad de que viene haciendo gala. Nuestro deseo es que pueda lograr tan ambicioso como encomiable objetivo, aunque por razones fácilmente comprensibles el cronista de hoy no pueda valorar en su totalidad el esfuerzo increíble de un autor que ya está en la nómina de los privilegiados.

MOLLÁ AYUSO, Luis: *En el nombre del mar*. Laertes S.A. de Ediciones, 2013, 244 páginas.

En la fecunda nómina de marinos escritores, o escritores marinos, que tanto monta, el nombre de Luis Mollá figura por derecho propio entre los más notables, tanto por su constancia (ha publicado numerosas obras) como por su densidad y sus dotes de narrador que ilustra y entretiene al propio tiempo.

En el nombre del mar es una recopilación de siete historias diferentes, a medio camino entre lo real y lo fantástico, en la que el protagonista en común es el mar en su versión más misteriosa. Siete relatos bien trenzados con nombres y hechos que responden a realidades consumadas, pero con un portillo abierto a la imaginación. Muchos lectores asociarán nombres familiares y situaciones que les son conocidas, pero mérito de Mollá es haber logrado un ensamblaje entre lo real y lo ficticio que pueda complacer a propios y extraños.

El mar sigue siendo un vivero inagotable de inspiración en su doble enfoque artístico y literario, siendo uno de sus mejores medios de expresión el relato o la novela. Contemplación y nostalgia serán elementos indispensables para ahondar en cuanto el mar nos brinda. Luis Mollá tiene el privilegio de servirse de ellos en el planteamiento de su obra, porque a través de estos relatos se muestran los amplios horizontes que aún puede presentar el mar cuando se vive en él con vocación indeclinable.

J.C.P.



