

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXII

2014

Núm. 127

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXII

2014

Núm. 127

## REVISTA DE HISTORIA NAVAL



### 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: cuarto 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>Oficiales franceses en la Armada española a finales del siglo XVIII,</i> por Juan Carlos López de Haro González .....	9
<i>La última misión de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes,</i> por Susana García Ramírez.....	27
<i>Centenario del Arma Submarina (1915-2015). Fundamentos histó-</i> <i>ricos y jurídicos sobre su origen y creación,</i> por Jaime Antón Viscasillas .....	43
<i>Antonio Terry y Rivas (1838-1900). Vida y obra científico-matemá-</i> <i>tica de un marino ilustre,</i> por Beatriz García Álvarez de la Villa	69
<i>La presencia naval española en la expedición a Cochinchina,</i> por José Cervera Pery .....	95
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo .....	107
La historia vivida: <i>Francisco Javier de Salas y la Ley para uso</i> <i>general del mar</i> Noticias generales	
Documento: <i>Vista del puerto y ciudad de Mahón, tomada del natu-</i> <i>ral por Joan Font y Vidal en 1880</i> .....	115
Recensiones .....	119

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Juan Carlos López de Haro González** es licenciado en Geografía e Historia por la Universidad Autónoma de Madrid y máster en Gobernanza y Derechos Humanos por dicha universidad en 2014. Ha trabajado como técnico superior de archivos en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, y publicado en la *Revista de Historia Naval* «La solución ilustrada al problema de ociosos, vagos y malentrenidos» (2010), y en la *Revista de Historia de Actualidad*, «Los Einsatzgruppe, el ejército de Hitler» (2010).

**Susana García Ramírez** es licenciada en Geografía e Historia, especialidad de Historia Antigua, por la Universidad Complutense de Madrid. Ha centrado su actividad profesional en tres disciplinas: la arqueología, con excavaciones en yacimientos calcolíticos, celtibéricos y romanos; la documentación, efectuando proyectos bibliográficos y archivísticos en la Administración Central y en la Local, y la museología, ejercida en el Ayuntamiento de Madrid, la Universidad Autónoma madrileña y los ministerios de Cultura (en la Subdirección de Museos Estatales y en la de Patrimonio Histórico) y Defensa (en el Museo del Ejército). Ha sido comisaria de las exposiciones *A la cabeza del Ejército* (2012) y *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio* (2014), y en la actualidad ocupa el cargo de jefa de conservación preventiva y restauración del Museo Naval. Susana García Ramírez ha sido condecorada dos veces con la Cruz al Mérito Militar.

**Jaime Antón Viscasillas** es licenciado en Derecho por la Universidad de Coruña, máster en Paz, Seguridad y Defensa y diplomado en Estudios Avanzados de Derecho Constitucional. Titulado superior de Gestión y Servicios Comunes de la Administración General del Estado, desde 2006 está destinado en la Escuela de Especialidades Fundamentales de la Estación Naval de La Graña (ESENGRA). Sirvió como oficial de complemento en el Cuerpo de Intendencia de la Armada durante ocho años, y actualmente es teniente de navío en calidad de reservista voluntario. Ha sido profesor de diversas disciplinas jurídicas en la Escuela Superior de Turismo de Ferrol (centro adscrito a la UNED, diplomatura universitaria de Turismo) y asimismo ha formado a los alumnos guardiamarinas (Cuerpo de Especialistas-Administración) en la ESENGRA. Colaborador de la *Revista General de Marina*, es autor de diversos trabajos de investigación y coautor de los libros *El almirante don Augusto Miranda y Godoy* (2012) y *El general don Justo Martínez y Martínez* (2014).

**Beatriz García Álvarez de la Villa** es licenciada en Geografía e Historia por la Universidad de Oviedo. Titulada superior en Piano y Música de Cámara, esta tataranieta de Antonio Terry y Rivas ha trabajado en los conservatorios de Oviedo, Montpellier, Salamanca y Gijón, y actualmente es profesora de piano en el Conservatorio Profesional de Granada, tarea profesional que concilia con su pasión por la historia.

**José Cervera Pery** es general auditor, periodista y diplomado en Tecnología de la Información y en Derecho Internacional, así como miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia y de numerosas academias hispanoamericanas. Conferenciante y articulista y exdirector de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, ha sido premio Santa Cruz de Marcenado del Ministerio de Defensa, premio Elcano de periodismo y, por partida triple, premio África de periodismo y Virgen del Carmen de libros, otorgado por la Armada, de cuyo patronato fue secretario hasta su extinción. Especialista en historia naval, ha publicado 25 libros sobre la materia, entre ellos *Alzamiento y revolución en la Marina, La historiografía de la guerra española en el mar (1936-1939)*, *Juan Bautista Topete: un almirante para una revolución*, *La guerra naval del 98* y *El almirante Cervera, un marino ante la Historia*. Ha dirigido el diario *Ébano* de Fernando Poo, y las publicaciones periódicas *Proa a la Mar* y REVISTA DE HISTORIA NAVAL, ésta editada por el Instituto de Historia y Cultura Naval.

**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 del desaparecido rotativo 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

**A**L comenzar este editorial es de justicia recordar al que muchos reconocen como uno de los últimos ilustrados de nuestra Armada, el contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, que tristemente falleció el pasado 26 de octubre. El contralmirante González-Aller, presidió con su habitual maestría esta *Revista de Historia Naval* desde octubre de 1991 a marzo de 2000, siendo, además artífice del impulso, renovación y modernización del Museo Naval. Si el almirante destacó por sus cualidades profesionales, todos los que tuvimos el honor de conocerlo resaltamos también sus enormes cualidades humanas. Descanse en paz.

Además, en este número, entre otros, se ha querido rendir homenaje al último viaje de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, cuyo 210.º aniversario tuvo lugar el 5 de octubre pasado. Para conmemorar el hecho y honrar a los desaparecidos en su hundimiento, en el Instituto de Historia y Cultura Naval organizamos una Mesa Redonda en la que se debatieron el escenario geoestratégico del momento, el combate frente al cabo de Santa María y el proceso de recuperación de los caudales que la fragata, que desde entonces descansa a una profundidad de 1.000 a 1.200 metros, traía para la Corona de España, y que debemos recordar que se encontraba en paz con Inglaterra desde el mes de marzo de 1802, conforme a la Paz de Amiens.

También, en estas fechas, me gustaría recordar a todos aquellos excelentes y valerosos marinos que dieron su vida en aquella triste jornada de octubre frente al cabo de Trafalgar, donde hace 209 años la Armada española perdió definitivamente su fortaleza y comenzó un declive del que difícilmente se levantó.

El Instituto de Historia y Cultura Naval, dentro de los actos correspondientes a la Semana Naval, organizó la conferencia «Expedición de Legazpi a las islas de poniente en 1564» en el salón de actos de la Fundación Ramón Areces.

Durante tres días de octubre se han celebrado las Jornadas de Historia Marítima, en las que se ha tratado la influencia de España en la independencia de los Estados Unidos de América. Se analizaron los contextos geopolíticos y geoestratégico de la época así como se debatieron los aspectos tanto humanos como económicos y bélicos de nuestra participación en favor de los independentistas, y en general en contra de Inglaterra.

En noviembre se han celebrado las I Jornadas de Historia Naval de la Universidad Complutense, dedicadas a la I Guerra Mundial.

Por otra parte, en el Instituto de Historia y Cultura Naval comenzó el Curso de Historia Naval para mayores de la Universidad Complutense y se ha diseñado un curso sobre historia naval en el Pacífico para profesores de enseñanza secundaria de la Comunidad de Madrid.

El próximo año estará dedicado principalmente a conmemorar el centenario de la creación del Arma Submarina española, cuyo primer avance lo tenemos en el artículo de Jaime Antón Viscasillas, quien nos envía un estudio sobre los fundamentos históricos y jurídicos de dicha creación.



## 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.<sup>a</sup> planta  
28071 Madrid (España).  
Teléfono: (91) 312 44 27  
Fax: (91) 379 59 45.  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

# OFICIALES FRANCESES EN LA ARMADA ESPAÑOLA A FINALES DEL SIGLO XVIII

Juan Carlos LÓPEZ DE HARO GONZÁLEZ  
Licenciado en Geografía e Historia

## Introducción

LA Revolución francesa señala el advenimiento de la sociedad contemporánea, definida por el ascenso de la burguesía al poder y el triunfo del capitalismo, su corolario económico. Según Alexis de Tocqueville, el objetivo de la Revolución fue abolir por doquier las instituciones de la Edad Media (1), hecho que, unido a la instauración del régimen político democrático liberal, la convierte en el modelo clásico de revolución burguesa.

En el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán se conservan ocho legajos (2) que contienen información relativa a oficiales franceses emigrados tras el estallido de la revolución de 1789. Entre estos legajos destacan por su número los documentos correspondientes a los desplazados tras el sitio de Tolón (3), episodio de las guerras revolucionarias francesas acaecido durante la fase álgida de la ofensiva contrarrevolucionaria. Este asedio fue ejecutado, el 18 de septiembre de 1793, por una escuadra angloespañola al mando del almirante Hood y del teniente general Juan de Lángara. La intervención fue consecuencia de la solicitud de auxilio que dirigieron al almirante inglés —que se encontraba con su armada en las inmediaciones del puerto— las fuerzas realistas de la ciudad ante el asedio del ejército republicano francés. Se estipuló que las condiciones para el auxilio serían el restablecimiento de la monarquía en Francia en la persona de Luis XVII, así como la conservación de los barcos del arsenal y de otros efectos. Hood las aceptó a cambio del desarme de la escuadra republicana y de la entrega de los fuertes para su defensa. Consciente de no tener suficientes fuerzas para tal empresa, pidió

---

(1) TOCQUEVILLE, Alexis de: *El Antiguo Régimen y la Revolución*. Istmo, Madrid, 2004, p. 79.

(2) Son legajos archivados en Cuerpo General, Oficiales Franceses. Siete de ellos se clasifican en Asuntos Personales, y uno, en Generalidad.

(3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. VIII, s.n., Madrid, 1895-1903, pp. 33-38.

ayuda a Lángara, invocando la alianza militar firmada entre España y Gran Bretaña, el 25 de mayo de 1793, en Aranjuez (4).

Pero a mediados de diciembre la situación de la plaza era desesperada y el consejo de guerra de generales, considerando insostenible su defensa, ordenó que fuese evacuada inmediatamente. Antes de que comenzara esta evacuación se presentaron muchos barcos solicitando auxilio. La escuadra se hizo a la mar llevando a Cartagena y a las islas Baleares a la población francesa que así lo requirió.

Pero los tolonenses no fueron los únicos franceses evacuados. Un pequeño número de estos emigrados procedían de una reducida escuadra destinada a las islas de Barlovento (5) al mando del marqués de La Rivière. Estos emigrados y sus circunstancias serán el objeto del presente artículo.

Dicha escuadra (compuesta por el navío *La Ferme*, la fragata *Calipso*, la corbeta *Maréchal de Castries* y la goleta de 14 cañones *Elisabeth*) fondeó en la Martinica justo cuando los revolucionarios acababan de hacerse con el control de la isla, así que cuando los realistas residentes huyeron el 13 de enero de 1793 a bordo de varios buques franceses de guerra, entre ellos figuraba la escuadra del marqués de La Rivière. Pocos días después, dicha flota ancló cerca del islote fortificado de Chacachacare (6), desde donde se puso en contacto con el gobernador de Trinidad, José María Chacón, a quien sus integrantes se entregaron el 18 de enero, a su llegada a la isla caribeña (7).

## La escuadra del marqués de La Rivière y la Revolución francesa

¿Por qué lo hicieron? Para dar cumplida respuesta a esta pregunta debemos dar un sucinto repaso a los años posteriores al estallido de 1789, y tener presente que desde 1700 la casa de Borbón reinaba en España, lo cual motivó que los realistas huidos de la Martinica impetrasen el auxilio de la dinastía pues, tal y como expone el marqués de La Rivière, su intención era «conservar en la casa Borbón los barcos que me fueron confiados» (8).

En junio de 1791, el rey de Francia, Luis XVI, huía de París con la intención de refugiarse en Austria, pero a punto ya de cruzar la frontera fue descu-

---

(4) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Reales Órdenes, leg. 2690-4. «Convenio entre el Rey nuestro Señor y el Rey de la Gran Bretaña, firmado en Aranjuez a 25 de mayo de 1793; y ratificado por sus majestades con motivo de las revoluciones en Francia, y de la guerra que ha declarado a ambos soberanos el actual gobierno francés. Madrid: en la Imprenta Real, 1793. 23 pp.; 4.º (24 cm)».

(5) En francés, Îles du Vent.

(6) Chacachacare es una isla de la República de Trinidad y Tobago ubicada en el mar Caribe. Perteneciente al conjunto denominado «Islas Bocas», es la más occidental del archipiélago y se emplaza en las Bocas del Dragón, en las cercanías de Venezuela.

(7) URL [Blogtodoavante.es/?p=3285](http://Blogtodoavante.es/?p=3285)

(8) «Conserver à la maison de Bourbon les forces que me soient confiées». AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 15. Expediente sobre los buques franceses del marqués de La Rivière. Trinidad, 17 de julio de 1793.

bierto y enviado de regreso a la capital. A partir de ese momento, el pueblo francés vio en su monarca a un traidor, lo que propició que se extendiese el sentimiento republicano. No obstante, el rey firmó la Constitución de 1791 y se le repuso en sus funciones. Pero el 20 de agosto, por su negativa a enviar al ejército a luchar contra Austria y Prusia, fue arrestado y puesto a disposición de la Convención Nacional, que le procesó y condenó a morir guillotinado, pena que se ejecutó el 21 de enero de 1793 (9).

De ello se hace eco Juan de Lángara en un oficio dirigido al secretario de Estado y del Despacho de Marina (10), en el que da cuenta de la incursión en Tolón junto a la escuadra inglesa de Hood:

«Los excesos y horrores cometidos de cuatro años a esta parte en Francia por un número de facciosos que han tenido maña para reducir el populacho, y armarlo contra la principal, más sana y útil porción de individuos de ella y sobre todo el horrendo atentado cometido contra la sagrada persona del Rey, ha llenado de indignación a toda la Europa».

Retomemos la historia que nos ocupa sobre la escuadra francesa al mando del marqués de La Rivière, que había arribado a la isla de Trinidad para solicitar al gobernador Chacón que admitiese a aquellos buques y a su personal al servicio del rey de España. Chacón informa de la llegada de los buques y se le contesta que el rey los admite bajo su protección y que pasen a Puerto Cabello (11). La Rivière acepta el asilo que se le ofrece (12). Las razones esgrimidas por las tripulaciones para solicitar el asilo se podrían resumir en esta frase: «la plus monstruouse des revolutions (la más monstruosa de las revoluciones)» (13), como afirma el marqués de Bouret en su escrito dirigido al rey de España.

Por real orden de 16 de mayo de 1793 (14), el rey destina al teniente general de la Real Armada Gabriel de Aristizábal a defender las posesiones en las Indias Occidentales, con el fin de proteger el comercio y atacar y destruir al enemigo. Pero, además de estas consignas generales, Aristizábal recibe orden de hacer derrota a Puerto Cabello, donde encontrará un navío francés que

---

(9) La noticia de la ejecución del rey, que llegó a Puerto España el 10 de marzo, suscitó el aborrecimiento de Europa, aunque no estaría de más recordar que Luis XVI no fue el primer monarca ajusticiado, pues la Gloriosa Revolución inglesa ya había llevado al cadalso a Carlos I el 30 de enero de 1649.

(10) AGMAB, Expediciones a Europa, leg. 147. Oficio del teniente general Juan de Lángara al secretario de Estado y del Despacho de Marina. Tolón, 26 de septiembre de 1793.

(11) AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 15. Minuta de real orden al gobernador de la isla de Trinidad. Aranjuez, 13 de abril.

(12) *Ibidem*, minuta de real orden a Gabriel de Aristizábal. San Lorenzo, 2 de octubre de 1793.

(13) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, Asuntos Personales, leg. 622/2. Memorial del marqués de Bouret. Barcelona, 20 de marzo de 1794.

(14) AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 15. Minuta de real orden a Gabriel de Aristizábal. Aranjuez, 16 de mayo de 1793. Se le previene en pliego cerrado de lo que debe ejecutar con la escuadra de su mando.

junto a una fragata, una corbeta y una balandra habían pasado de «Martinica a Trinidad al mando del jefe de División marqués de La Rivière, impetrando este comandante que S.M. se dignase admitir aquellos buques que venían a presentarse como a pariente el más inmediato de su legítimo soberano: lo cual se ha servido de aceptar, debiendo quedar a las órdenes de V.E.»

Y prosigue el mandato real al teniente general, el cual destila la desconfianza hacia todo lo francés imperante en Europa en aquellos momentos:

«Como se ignoran las circunstancias y calidades del marqués de la Riviere, y de los otros capitanes, aunque tenga muestras de su fidelidad por la voluntaria entrega de sus buques, no puede resolver si han de conservar el mando de ellos, o ser relevados por oficiales españoles; y por tanto deja el Rey, este punto al prudente discernimiento de V.E., según las noticias que le dieren los jefes militares de esos dominios sobre la conducta y manejo que hayan observado los dichos franceses durante su residencia en la Isla de Trinidad y en Puerto Cabello, para que proceda con la rectitud y pulso que considere, de modo que sin desaire de estos oficiales (que verificado el juramento han de ser incorporados a la Marina Real con sus propios grados, si quisieren servir en ella) se logre la seguridad de los buques y la entera confianza que debe haber en el que los manda para operar con ellos. Dispondrá V.E. lo que mejor le pareciere en cuanto a interpolar sus tripulaciones con las nuestras, o dejarlas separadas en uno o más buques según su número, porque acaso no contraríen con sus máximas a nuestra gente; pues aunque todos los que se refugiaron en los citados buques franceses se hayan manifestado adictos a la buena causa, pueden haber variado sus ideas con la declaración de guerra y muerte del Rey Cristianísimo, que entonces ignoraban».

Con excepción de Gran Bretaña y de algunos pequeños estados, el régimen imperante en el continente europeo es la monarquía absoluta. Los monarcas, jefes de Estado hereditarios por la gracia de Dios, estaban a la cabeza de una sociedad estamental de privilegios cuya legitimidad, en cuanto guardiana de la ortodoxia católica, se sustenta en la Iglesia, así como en una serie de instituciones avaladas únicamente por la inmemorial tradición. Cierzo es que en la última parte del siglo XVIII, bajo el despotismo ilustrado, parte de ciertos aparatos estatales intentaron llevar a cabo una serie de programas de modernización económica, social, intelectual y administrativa; pero, como afirma Josep Fontana, ningún auténtico ilustrado del siglo XVIII creyó jamás esa patraña de que hubiese reyes filósofos. En la propia *Encyclopédie* se define el despotismo como «gobierno tiránico, arbitrario y absoluto de un solo hombre».

La salida de Aristizábal para incorporar «bajo su mando a la división francesa que solicitó la protección de V.M. y que debe dirigir su rumbo a Puerto Cabello y en caso necesario y conveniente atacar las enemigas», derivada de la citada real orden de 16 de mayo de 1793, se comunica al virrey de Santa Fe, al igual que a los gobernadores de Santo Domingo, Puerto Cabello y Trini-

dad (15). Para que Aristizábal pueda llevar a cabo su misión se forma una escuadra compuesta por seis navíos (*San Eugenio*, *San Juan Baptista*, *San Ramón*, *San Lorenzo*, *San Gabriel* y *San Isidro*) y las fragatas *Águeda* y *Nuestra Señora de la O*, con la dotación de gente según el Reglamento de paz y víveres sin vino para cinco meses y cuatro de aguada (16). Los navíos reciben cien hombres más de los que estipula el reglamento mencionado, y las fragatas, cincuenta. Esta escuadra destinada a América zarpó de Cádiz el 11 de junio de 1793, junto a un convoy de 26 buques mercantes (17).

El gobernador Chacón informa al secretario de Estado y del Despacho de Marina de la llegada de la división francesa a Trinidad, donde deberá aprontarse de lo necesario para seguir su destino a Puerto Cabello —la *Maréchal de Crasties*, necesitada de una gran carena, no podrá hacerlo—. Aprovechando la escala de los buques franceses, y al propagarse la noticia de la entrega de estos a la corona española, a la isla afluye diariamente un «crecido número de franceses realistas escapados de la persecución y rapiña de los otros» (18). A todo esto, el nuevo gobernador de las «islas del Viento», el ciudadano Rochambeau, reclama la devolución de las embarcaciones que componían la escuadra de La Rivière en estos términos: «Traidores y piratas (...) Han robado las embarcaciones del Estado (...) Demando formalmente a Vuestra Excelencia que las devuelva...» (19).

A través de Chacón, La Rivière es informado de la voluntad regia de acoger favorablemente el ofrecimiento de sus servicios, lo que «es un gran consuelo a las desgracias que he experimentado desde hace tanto tiempo haber podido entre tantos peligros y atracciones a las que hemos sido constantemente expuestos, entregar a la Casa Borbón las fuerzas que me fueron confiadas, las únicas que han permanecido intactas y fieles a nuestro infortunado monarca (...) Si me he demorado en llevar a cabo la ejecución de las órdenes del Sr. Chacón sobre volver a Puerto Cabello es porque me encuentro en la Martinica donde creía mi presencia necesaria» (20).

(15) *Ibidem*, minuta de real orden. Aranjuez, 16 de mayo de 1793.

(16) *Ibidem*, minuta de real orden a Gabriel de Aristizábal. Aranjuez, 19 de abril de 1793.

(17) *Ibidem*, oficio 1014 del director general de la Armada al secretario de Estado y del Despacho de Marina, adjuntando un estado del convoy de comercio escoltado por la escuadra. Isla de León, 11 de junio de 1793.

(18) *Ibidem*, cuaderno de extractos del expediente sobre los buques franceses del marqués de La Rivière, 2 de octubre de 1793.

(19) GÓMEZ PERNÍA, Alejandro: *Fidelidad bajo el viento. Revolución y contrarrevolución en las Antillas*. Edición electrónica (URL <http://books.google.es>), p. 73.

(20) AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 15. Oficio del marqués de La Rivière. Trinidad, 17 de julio de 1793: «... c'est une grand consolation aux peines que j'éprouve depuis longtemps d'avoir pu au milieu des Dangers des Seductions auxquels nous avons été sans cesse exposée, conserver à la Maison de Bourbon les forces que mesoient Confiées, les seuls qui aient resté intactes et fideles a notre malheureuse monarque (...) Si j'ai retardé l'exécution de ceux qui nous été transmis par Monsieur de Chacon de me rendre à Puerto Cabello, c'est que j'étois dans ce moment devant la Martinique où j'avois cru ma presence nécessaire».

**CONVENIO**  
**ENTRE EL REY NUESTRO SEÑOR**  
Y EL REY DE LA GRAN BRETAÑA:  
FIRMADO EN ARANJUEZ Á 25 DE MAYO DE 1793;  
Y RATIFICADO POR SUS MAGESTADES  
CON MOTIVO DE LAS REVOLUCIONES DE FRANCIA,  
Y DE LA GUERRA QUE HA DECLARADO  
Á AMBOS SOBERANOS  
EL ACTUAL GOBIERNO FRANCES.



DE ORDEN DEL REY.  
MADRID EN LA IMPRENTA REAL.  
AÑO DE 1793.

El comandante de la fragata *Nuestra señora de la O*, de la escuadra de Aristizábal, informa de cuándo se separó de la formación con los pliegos para Trinidad, de su ida a La Guaira y de las respuestas de los buques de La Rivière que encontró en la isla:

«En el fondeadero del Puerto de España en la Isla de Trinidad hallé el navío de 74 nombrado *la Ferme*, la fragata *Calipso* de 34, una corbeta de 18 y una goleta de 14 con pabellón español. = Le encargué al oficial que remití con los pliegos pasase de camino a bordo de dicho navío cumplimentase a su comandante, y me trajere razón de qué buques traen; efectivamente al regreso de dicho oficial fui instruido de ser estos 4 buques franceses a las órdenes del marqués de la Riviere que han proclamado nuestro Patrocinio» (21).

Una vez en América, Aristizábal confirma al secretario de Estado y del

Despacho de Marina su salida para La Guaira a fin de transportar cerca de 500 hombres de refuerzo para socorrer la ciudad de Santo Domingo (22). En La Guaira tuvo que dejar a 48 hombres gravemente enfermos (23).

El 20 de agosto de 1793, Gabriel de Aristizábal da cuenta al secretario de Estado (24) de que se encuentra en cuarentena y que cuando acabe esta hará

(21) Ibídem, oficio del comandante de la fragata *Nuestra Señora de la O* al secretario de Estado y del Despacho de Marina, 10 de agosto de 1793.

(22) Ibídem, oficio 83 del teniente general Gabriel de Aristizábal al secretario de Estado y del Despacho de Marina. Puerto Cabello, 20 de agosto de 1793.

(23) Ibídem, «Relación de los individuos de tripulación y guarnición que han bajado de los buques de la escuadra, al hospital de La Guaira por hallarse gravemente enfermos». La Guaira, 28 de julio de 1793. Aristizábal había informado previamente al gobernador de Puerto Rico, Joaquín García, de un brote de vómito negro cuya virulencia se evidencia en el hecho de que, en poco más de dos meses, junto con el escorbuto y las fiebres pútridas provocó la muerte de 1.173 hombres. La fiebre amarilla o vómito negro es una enfermedad viral aguda e infecciosa típica de las selvas tropicales lluviosas. Es transmitida por la picadura de un mosquito. Cfr. PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*, t. I. Madrid, 1873, p. 87

(24) AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 15. Oficio 84 del teniente general Gabriel de Aristizábal al secretario de Estado y del Despacho de Marina. Puerto Cabello, 20 de agosto de 1793.

OFICIALES FRANCESES EN LA ARMADA ESPAÑOLA A FINALES DEL SIGLO XVIII

*Estado General*

de los oficiales de la Real Marina de Francia, componiendo la división al mando de D.<sup>o</sup> Carlos Josef de Riviere Xefe de Escuadra, que han ofrecido sus servicios a S. M. que se dignó incorporarlos en la Real Armada con los mismos Grados de Francia, lo que manda por su Real orden de 16 de Mayo de 1793.

Grado de España	Grado de Francia	Nombre	Grado de España	Grado de Francia	Nombre	Grado de España	Grado de Francia	Nombre	Grado de España	Grado de Francia	Nombre
Capitana de Frigate	Capitaine de Frigate	D. Juan de Alcantara	Capitana de Frigate	Capitaine de Frigate	D. Juan de Alcantara	Capitana de Frigate	Capitaine de Frigate	D. Juan de Alcantara	Capitana de Frigate	Capitaine de Frigate	D. Juan de Alcantara
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

*Introducido en la División del Galeón de España por una Real orden, fecha de 17 de Mayo de 1793.*

*Este Estado es el mismo que entregue al Conde de Balthazar, Capitán de Frigate, en virtud de una Real orden de 16 de Mayo de 1793, poniendo los oficiales de esta división en los mismos Grados que ostentan en la Real Marina de Francia.*

D. Carlos Josef de Riviere

«que su comandante y oficiales hagan el juramento de fidelidad y vasallaje al rey nuestro Señor», y que luego los pondrá «en posesión de sus empleos como oficiales de la marina española con los grados correspondientes a los que tenían en Francia». Además, informa de que vienen en dicho navío «un capitán de fragata y tres tenientes de navío que no son de su dotación, sino emigrados, y creo que estos no deben ser comprendidos en la gracia de S.M.». Dos días después, el teniente general dirige una carta a Carlos de La Rivière en la que le informa de la disposición real: «El Rey me ordena (...) Que los oficiales del dicho barco que quieran permanecer al servicio de España, sean incorporados en el Cuerpo Real de la Armada Española con el mismo grado que tuvieron en Francia (...) Deberán prestar antes el juramento de fidelidad, delante de un sacerdote, a su majestad Católica (25)».

(25) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, Generalidad, leg. 621. Copia de la Carta de Gabriel de Aristizábal al marqués de La Rivière, comandante del navío *La Ferme*, para dar cuenta de las condiciones de incorporación a la Armada española. Puerto Cabello, 22 de agosto de 1793. «Los oficiales de dicho barco que quisieran permanecer al servicio de España, serán incorporados en el Cuerpo Real de la Armada Española con el mismo grado que ellos tenían en Francia, siguiendo la graduación que ellos tenían con su soberano, antes de prestar el juramento de fidelidad a su majestad católica. En consecuencia tan pronto como el dicho navío haya pasado la cuarentena en la cual se encuentra actualmente, daré las ordenes necesarias para que el juzgado civil de esta plaza, suba a bordo, con el fin de recibir el dicho juramento, en las



El navío *La Ferme* no se encontraba en las mejores condiciones, así que el teniente general dispone que se aproveche el período de cuarentena para habilitarlo y, añade, «si fuese necesaria obra mayor, lo habilitaré en lo preciso y lo enviaré a La Habana en donde podrá carenar». Informa además de la situación de los otros buques franceses: «La fragata se halla con necesidad de muchos efectos para su habilitación; y la corbeta *Maréchal de Castries* está imposibilitada de poder navegar». Y concluye: «Si esta escuadra ha de subsistir largo tiempo en estos mares, es indispensable que se envíen de los arsenales todo género de repuestos (...) Tal es el extraordinario consumo que exige la reparación de los buques franceses al mando del Marqués de la Rivière» (26). En su informe al gobernador de Santo Domingo, Aristizábal calcula que esta tarea le llevará dos meses, «para ponerlo en disposición de servir con utilidad».

### Los oficiales franceses bajo el mando del marqués de La Rivière

La lista de los oficiales y miembros de dotación franceses (27) de la división al mando del marqués de La Rivière, confirmados en sus goces y ejercicios desde el 14 de enero de 1794, es la siguiente (28):

- Carlos José de La Rivière, «comandante de la división», jefe de escuadra. En su hoja de servicios, el propio La Rivière hace constar lo siguiente: «... no pudiendo imaginar mi salida de Francia que me encontraría en el caso de dar relación de mis méritos y servicios no traje ninguna nota para poder circunstanciar exactamente las muchas campañas que he hecho: por lo que no daré más que un percibo de ellas. Como de los combates en los cuales estuve (...) Tengo 41 años de servicios, de los cuales 28 y 7 meses de embarcado y 20 combates». Comandante desde septiembre de 1784 en el navío *La Bretagne*. Toma el mando del navío *La Ferme* en junio de 1790 (29).
- Pedro Duquesne, segundo comandante del navío *La Ferme*, capitán de navío, natural de la Martinica. Dado de baja en la Armada en 1799 con

---

formas prescritas por la Ley, que deben voluntariamente todos los individuos del Estado Mayor, comprendidos los alumnos y voluntarios, y una vez hecho, haré reconocer a Uds. y a los otros oficiales de este barco que quieran permanecer al servicio de España como oficiales de la marina española con los grados y privilegios que les correspondan».

(26) AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 15. Oficio 84 del teniente general Gabriel de Aristizábal al secretario de Estado y del Despacho de Marina. Puerto Cabello, 20 de agosto de 1793.

(27) Hay una relación de los componentes del estado mayor, la guarnición y la tripulación del navío *La Ferme*, elaborada en Puerto Cabello, el 29 de agosto de 1793, por Gabriel de Aristizábal. AGMAB, Cuerpo General, leg. 621.

(28) En el AGMAB no existen expedientes personales de todos estos oficiales, y lamentablemente en algunos de estos expedientes se recoge apenas algún dato de filiación, como lugar o fecha de nacimiento.

(29) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, Asuntos Personales, leg. 622/6. Hoja de servicios del brigadier de la Real Armada Carlos de La Rivière.

el grado de capitán de navío, se le concedió licencia para casarse con Ana de Estrada el 10 de junio de 1799 (30). En un informe reservado, el comandante general de La Habana afirma que le parece «el mejor emigrado en cuanto a lealtad y buenos modos» (31). No obstante, en 1798 se le dio de baja en la Armada, como se deduce de la lista general del año siguiente, en la que ya no aparece.

- Luis, conde de Maleveaut, capitán de navío, comandante de la fragata *Calipso*. En el Estado General de la Armada de 1797 consta como tal (32).
- Francisco, vizconde d'Ache, capitán de navío.

### *Capitanes de fragata*

- José Duquesne, mayor de la división, capitán de fragata. Fallecido el 27 de diciembre de 1798 en la Isla de León (33).
- Desiderio de Messemé. Hizo la campaña de 1792 con las tropas de los príncipes. En la retirada de Brunswick pasó a América, y de ahí a Puerto Cabello, tras haber dado parte de los demás oficiales franceses Gabriel de Aristizábal, quien acordó que permaneciera como aventurero en el *La Ferme*. Fue condecorado por Luis XVI con la Cruz de San Luis (34). El 22 de agosto de 1797 se le nombra segundo del navío *San Ramón* (35).
- Fidel Sefar Duclesmeur, comandante de la corbeta *Maréchal de Castries*.
- Agustín La Galernerie.
- Luis de Morteaux. Se le concede fijar su residencia en Vic (Barcelona) en 1802 (36).

---

(30) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, Asuntos Personales, leg. 622/3. Expediente personal de Pedro Duquesne, hoja de servicios.

(31) AGMAB, Oficiales de Guerra, Generalidad, leg. 621. «Informes reservados de los oficiales y Guardia Marinas y aventureros franceses que fueron en la División al mando del brigadier D. Carlos de La Rivière, los cuales han tenido y tienen destino en los buques de la Escuadra de Operaciones de América de mi cargo desde agosto de 1793 que se incorporó aquella en Puerto Cabello». Firmado, Gabriel de Aristizábal; destinatario, el secretario de Estado y Marina. Puerto España, 20 de octubre de 1795.

(32) AGMAB, Biblioteca Auxiliar, Estado General de la Armada de 1797.

(33) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, Asuntos Personales, leg. 622/3. Expediente personal (EP) de José Duquesne, 28 de diciembre de 1798. Oficio del comandante general de Cádiz, Domingo Perler, al capitán general de la Armada, Juan de Lángara, para comunicarle el fallecimiento de este.

(34) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, Asuntos Personales, leg. 622/5. EP de José Desiderio de Messemé.

(35) *Ibidem*, Asuntos Particulares, leg. 543, nota que remite a Expediciones a Indias, Cartas de Gabriel de Aristizábal. A José Messemé, capitán de fragata, se le nombra 2.º del navío *San Ramón*, y a Pedro Duquesne se le requiere para que vuelva a España sin demora.

(36) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, Asuntos Personales, leg. 622/5, EP de Luis Morteaux.

- Julio de Tilly. En 1796 sirve en la escuadra del marqués del Socorro (37).

*Tenientes de navío*

- Luis Leyritz. Se le agrega a la Armada y se le destina con su propio grado a la fragata *Nuestra Señora de la O* (38).
- Luis de Chauvigny.
- Juan Livec. Solicita el retiro tras la última campaña, realizada desde el puerto de La Habana hasta la bahía de Cádiz, el 3 de septiembre de 1802 (39).
- Luis Secreteux de Louisneux.
- Pedro Coutard de Sonoré. Se le concede licencia absoluta en 1817 (40).
- Agustín Boyneau (41). Se le nombra teniente de navío de la Real Armada en 1795 y fallece en 1796.
- Miguel La Fruglaie.
- Camilo Valons. Godoy, por sus servicios, le concede en 1805 la placa de la Real Orden de Carlos III, «pero no surtió efecto ninguno. Entonces el Excmo. Sr. Francisco Gil y Lemus, ministro de Marina», le concede «seguidamente dos años de licencia en Francia con sueldo entero; pero hasta ahora ni sueldo ni cruz» (42). El 4 de octubre de 1817 se le concede el retiro.
- Luis Fournas. Acreditó que era natural de los Estados Pontificios, mediante certificación del nuncio y del cónsul general en Barcelona. De esta forma evitó que se le incluyese en el decreto de expulsión (43).
- Pedro Vallent.
- Jose Dubrossay.
- Luis Darbaud.
- Aquiles Cheffontaines. En 1798 se le concede licencia para casarse con Clotilde de Castillet, y en 1802, para pasar a Holanda (44).
- Luis de Saint-Sauveur. Por real orden quedó excluido de la expulsión de los oficiales franceses bajo el mando de La Rivière (45).

---

(37) *Ibidem*, leg. 622/6, EP de Julio Tilly.

(38) *Ibidem*, leg. 622/5, EP de Luis Leyritz.

(39) *Ibidem*, EP de Juan Livec.

(40) *Ibidem*, leg. 622/2, EP de Pedro Coutard.

(41) *Ibidem*, EP de Agustín Boyneau.

(42) *Ibidem*, leg. 622/6, EP de Camilo Valons. Incluye la «Relación y méritos contraídos por el teniente de navío D. Camilo Valons al servicio de S.M.C.»

(43) *Ibidem*, leg. 622/4, EP de Luis Fournas.

(44) *Ibidem*, leg. 622/3, EP de Aquiles Cheffontaines.

(45) *Ibidem*, leg. 622/6, EP de Carlos de La Rivière. Real orden, comunicada el 11 de febrero de 1800, por la que se le excluye de la pena de extrañamiento.

- Claudio de Goursolas. En 1798, por real orden, fue destinado a La Habana. El comandante general del apostadero da parte de su fallecimiento allí el 26 de octubre de 1842 (46).
- Luis Potexat.
- Alexandro de Courcy. Solicita desde Brest su retiro del servicio, con goce de fuero militar y uso de uniforme, en atención a que no puede continuar la carrera de resultas de una herida que dice haber recibido combatiendo a bordo de la fragata *Ninfa*. Se accede a su petición el 3 de septiembre de 1804 (47).
- Luis Mottet.

*Guardiamarinas que, habiendo cumplido el tiempo de navegación necesario, pasan a tenientes de navío*

- Esteban Tremignon. Se le concede licencia absoluta el 7 de agosto de 1802 (48).
- Francisco Pujol. Es ascendido a alférez de fragata en 1795 (49).
- Luis Kenor (50).
- Carlos La Pasture. «En abril de 1801 volvió a Francia, en donde permaneció sin hacer servicio hasta la restauración de su Rey legítimo Luis XVIII, que el año 1814 le hizo capitán de fragata y caballero de San Luis» (51).
- Alexandro de Tilly (52).
- Luis Le Dall de Txomelin.
- Amadeo San Juan. Se le concede el grado de alférez de fragata en 1794 (53).
- Pedro La Motte.
- Luis de Noinville. Muere en el combate de San Vicente (54).
- Carlos Bruni.

---

(46) *Ibíd.*, leg. 622/4, EP de Claudio Goursolas. Oficio del comandante general del apostadero de La Habana al presidente de la Junta del Almirantazgo, 25 de agosto de 1842,

(47) *Ibíd.*, leg. 622/2, EP de Alejandro Courcy.

(48) *Ibíd.*, leg. 622/4, EP de Esteban Tremignon.

(49) *Ibíd.*, leg. 622/5, EP de Francisco Alejandro Pujol.

(50) *Ibíd.*, leg. 620/595, EP de Luis Kenor.

(51) *Ibíd.*, leg. 622/5, EP de Carlos de la Pasture.

(52) *Ibíd.*, leg. 622/6, EP de Alejandro Tilly.

(53) *Ibíd.*, EP de Amadeo de San Juan.

(54) La batalla del cabo de San Vicente fue un combate naval librado, el 14 de febrero de 1797, en el extremo occidental de la costa portuguesa del Algarve. España se encontraba en aquel momento aliada a la Francia revolucionaria en virtud del tratado de San Idelfonso, que la comprometía a enfrentarse a Inglaterra en el marco de las guerras revolucionarias francesas.

*Guardiamarinas que han cumplido el tiempo de navegación estipulado para pasar a alféreces de navío*

- Luis Alejo Dallvimart. Se le concede el retiro el 8 de febrero de 1807 (55).
- Francisco Santa Pasana.
- Luis de Boisgrollier. Retirado en 1816 como teniente de navío y hecho prisionero en la batalla de Trafalgar (56).
- Luis de Bienassis. Tiene un hermano alférez de fragata y también emigrado, Carlos Bienassis (57).
- Luis Meliant. En virtud de real orden de 16 de marzo de 1824 se le nombra caballero de tercera clase de la Real y Militar Orden de San Fernando (58) , «por los servicios prestados mandando un bergantín de guerra en las costas de Galicia durante las últimas ocurrencias». El 24 de abril de 1803 solicita el retiro del servicio, lo que se le concede.
- Carlos Venancourt.
- Lucas Blessin (59).
- Luis Turpin.
- Francisco Dufretay. Junto a Carlos d'Emarest, Juan Bricchet, Carlos Bienasis, Henrique St. Aurin, Luis Kenor, Luis Pazanne y Francisco Alexo Pujol se encuentra en una lista de guardiamarinas de la Armada Real francesa a quienes el rey confiere el empleo de alférez de fragata el 10 de febrero de 1795. Dado de baja en la Armada el 8 de enero de 1812 (60).

*Oficiales auxiliares*

*Alféreces de navío*

- Carlos Torquat de la Cuillerie.
- Carlos Maudit: «De resultas de haber perdido su equipaje en el naufragio del navío Triunfante en Rosas donde expuso varias veces su vida, mereciendo varios buenos informes de su Comandante D. Juan Vicente Yáñez [61] (...) Todo el tiempo del bloqueo de la escuadra inglesa en Cádiz estuve mandando una de las lanchas que defendían aquella plaza estando embarcado en el navío *Santa Ana*» (62). El 6 de agosto de

---

(55) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, Asuntos Personales, leg. 622/2, EP de Alejo Dalvimart.

(56) Ibídem, leg. 622/1, EP de Luis Boisgrollier.

(57) Ibídem, EP de Carlos Bienasis.

(58) Ibídem, leg. 622/5, EP de Francisco Luis de Meliant. Oficio del secretario de Estado y del Despacho de Marina al Ministerio de la Guerra por el que se concede tal distinción.

(59) Ibídem, leg. 622/1, EP de Lucas Blessin.

(60) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, Asuntos Personales, leg. 622/3, EP de Francisco Dufretay.

(61) Ibídem, leg. 622/5, EP de Carlos Maudit.

(62) Ibídem, hoja de servicios.

1798, el secretario de Estado y del Despacho de Marina, Juan de Lángara, le concede la licencia para contraer matrimonio con Agustina Masuco (63).

- Santiago Echapart. En su hoja francesa de servicios, La Rivière hace constar que «pasó al servicio de su Majestad Católica el Rey de España el 14 de julio de 1793: día en el que fue arbolado el pabellón» (64). En el momento del decreto de expulsión se encontraba destinado en la Escuadra de Asia (65).
- Pablo Testard (66).
- Gabriel La Boucherie.
- Miguel San Gilles.
- Amade du Comedic. Natural de la localidad bretona de Quintin. El 3 de diciembre de 1804 solicita licencia absoluta para atender los asuntos de su casa en St.-Brieux (67).

#### Alféreces de fragata

- Luis Desmarest. Con su hermano Carlos Desmarest fue aventurero en el navío *La Ferme*. Después sirvió con los grados de alférez de fragata y de navío. Fue despedido del servicio el 10 de agosto de 1809 (68).
- Enrico S. Aubain.
- Juan Fournier. Participó en el combate del 14 de febrero de 1797, durante la defensa de Cádiz, mandando una lancha cañonera. También en el de Finisterre el 22 de julio de 1805, y en el de Trafalgar en el navío *Rayo* «porque tuvo a bien V.M. ascenderle a la clase que actualmente tiene». Por último, tomó parte en la defensa del puente de Sampayo en junio de 1809 (69).
- Juan La Salle. Participó en un lance peligrosísimo en El Guarico pues, habiéndose prendido fuego a un navío cargado de pólvora, fue enviado por su comandante para apagarlo, «y dio pruebas de firmeza y valor» (70).
- Antonio Soulard. Durante la invasión francesa se hallaba en Cádiz. Logró escapar de la plaza y presentarse al teniente general José Punto Salcedo, quien le destinó a la ayudantía del distrito de Chiclana (71).
- Juan Anus.

---

(63) *Ibidem*, oficio del secretario de Estado y del Despacho de Marina, 6 de agosto de 1798.

(64) *Ibidem*, leg. 622/5, EP de Guillermo Pean de San Guilles.

(65) *Ibidem*, leg. 622/4, EP de Santiago Echapart.

(66) *Ibidem*, leg. 622/6, EP de Pablo Testard.

(67) *Ibidem*, leg. 622/3, EP de Amadeo du Comedic.

(68) *Ibidem*, leg. 622/3, EP de Carlos D, Emarest. Oficio del director general de la Armada, Félix de Tejada, al ministro de Estado, Antonio de Escaño, 10 de agosto de 1809.

(69) *Ibidem*, leg. 622/4, EP de Juan Fournier.

(70) *Ibidem*, EP de Juan La Salle.

(71) *Ibidem*, EP de Antonio Soulard.

#### *JUAN CARLOS LÓPEZ DE HARO GONZÁLEZ*

- Juan Bouchet (72). Se le concede el empleo de alférez de fragata en 1795.
- Frances La Sausaie.

#### Oficiales mayores capellanes

- Vicente Lainé.

#### Pilotos

- Miguel Hue, primer piloto. El 12 de febrero de 1800, el secretario de Estado y del Despacho de Marina, Antonio Cornel, le excluye del decreto de expulsión por no ser oficial (73).
- Luis Renaud, primer piloto.
- Francisco Guyam, segundo piloto.
- José Le Goff.

#### Cirujanos

- Juan Bautista Bochrus
- Carlos Didier
- Marcos Milhac (74).

#### Contramaestres

- Santiago Descamps
- Pedro Mallard.

### **El fin de la política de acogida**

La situación internacional en 1798 (75) va a hacer variar de manera radical la política de bienvenida a los oficiales franceses emigrados, a pesar de que Antonio de Ulloa, director general interino de la Armada, comunique al teniente de navío Luis Carlos de Malleveant «que ni ha olvidado el Rey la

---

(72) *Ibídem*, leg. 622/1, EP de Juan Bouchet.

(73) *Ibídem*, leg. 622/6, EP de Carlos de La Rivière. Oficio del secretario de Estado de Marina, Antonio Cornel, excluyendo del decreto de expulsión al piloto Miguel Hue, 12 de febrero de 1800.

(74) Por real orden de 17 de mayo de 1802, el rey le concede su incorporación en el Cuerpo de Cirujanos de la Armada con la clase y antigüedad que le correspondan. *Ibídem*, leg. 622/5, EP de Marcos Milhac.

(75) En ese año se produce la ocupación francesa de Roma y la deportación del papa a Francia. Comienza la campaña napoleónica en Egipto, los ingleses capturan Menorca y se constituye la segunda coalición contra Francia, que incluye a Inglaterra, Rusia, Prusia, Nápoles, Turquía y Austria.





oferta que hizo a todos los oficiales de la división del mando del Brigadier D. Carlos de la Riviere, cuando los recibió bajo su soberana protección, ni dejará de atenderles conforme al mérito de cada uno» (76).

Como quiera que, ese mismo año de 1798, el gobierno francés pidió la separación del servicio de todos los emigrados de mar y tierra, por real decreto de 23 de marzo de 1798 se insta «a todos los emigrados franceses salgan de territorio español cuanto antes sea posible». La expulsión se justifica atendiendo «a la notoria importancia de conservar sin la menor alteración la amistad, alianza, y buena armonía que felizmente subsiste entre las dos potencias de España y Francia» (77).

Una vez conocido el decreto de expulsión de los oficiales bajo su mando, el marqués de La Rivière, el 22 de junio de 1798, solicita para ellos un destino «por cualquier parte de América que se digne S.M. fijarles» (78).

El 30 de agosto de 1798, el comisario de guerra Baltasar Castañola (79) informa a De Lángara de la salida del puerto de Barcelona, el 29 de agosto de 1798, del bergantín *Juan Camobini*, donde viajan 97 emigrados franceses con destino a Mallorca. Se ordena, para evitar continuas reclamaciones de los afectados, pues la casuística de estos es de lo más variada, que deben ser comprendidos en dicho real decreto «los franceses que hayan venido a España desde el día 14 de julio de 1789 bajo el título de Emigrados, Deportados, Refugiados o Desertores, y en una palabra, todos los franceses que no habiendo estado antes domiciliados en España hayan venido a estos reinos desde dicha época, y no estén puestos en los registros de los Cónsules de la República francesa; sin que les valga de pretexto servir a S.M. ni ser descendientes de naturales de estos reinos, ni obtener títulos de Castilla, o grandeza de España, pues todos deben de incluirse» (80). Dentro de este ámbito genérico, se hace explícita referencia a los oficiales a las órdenes del marqués de La Rivière, tal como indica el director general de la Armada:

«Por oficio de V.E. de 11 de este mes en que me inserta el que en fecha de 1 de diciembre último le paso al Sr. Dn. Mariano Luis de Urquijo quedo enterado de que impuesto S.M. del tono y términos con que se ha expresado en

---

(76) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, Asuntos Personales, leg. 622/6, Expediente incoado por Luis de Mallevan.

(77) *Ibidem*, leg. 623. Traslado del real decreto de 23 de marzo de 1798 sobre la expulsión de los emigrados franceses. Aranjuez, 24 de marzo de 1798.

(78) AGMAB, Cuerpo General, Generalidad, leg. 490, Oficio del marqués de La Rivière al secretario de Estado y del Despacho de Marina, Juan de Lángara, en el que solicita sean destinados a América los oficiales de su división. Cádiz, 22 de junio de 1798.

(79) *Ibidem*, oficio del comisario de guerra del ministerio en Barcelona, Baltasar Castañola, al secretario de Estado y del despacho de Marina, Juan de Lángara, informando de la salida de 97 emigrados del puerto de Barcelona con destino a la isla de Mallorca. Barcelona, 30 de agosto de 1798.

(80) *Ibidem*, Oficiales Franceses, leg. 623. Traslado de real orden del secretario de Estado de 24 de abril de 1798 al director general de la Armada sobre el reparto de los emigrados entre Mallorca y las islas Canarias. Aranjuez, 1 de mayo de 1798.

sus representaciones el jefe de la Escuadra Mr. de la Riviere, ha resuelto se den inmediatamente a todos los oficiales que componían la división de dicho Riviere, pasaportes para que salgan de estos Reinos para donde les acomode privados de los empleos que tienen en la Real Armada, exceptuando solo de esta providencia al Teniente de navío D. Luis de Furnas (81), y encargando a V.E. la ejecución de dicha soberana resolución» (82).

No obstante, en los expedientes personales de Carlos Milhac, Antonio Soulard, Juan Livec, Claudio de Goursolas, Alejandro de Courcy, Esteban Tremignon, Luis Alejo Dallvimart, Miguel Hue y Luis Meliant queda constancia de que siguieron en la Armada. Sin embargo, algunos de los marinos procedentes de la escuadra de La Rivière que se encontraban en América o Asia fueron eliminados de los Estados Generales, aunque continuaron prestando servicio con entera normalidad.

---

(81) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, leg. 622/4. «Expediente incoado por Luis Furnas, en el que demuestra con varios certificados ser oriundo de los estados de Su Santidad, lo que evidentemente lo exime de ser emigrado francés».

(82) AGMAB, Cuerpo General, Oficiales Franceses, leg. 622/6. Oficio del director general de la Armada al secretario de Estado y del Despacho de Marina. Madrid, 15 de enero de 1800.

# 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](mailto: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 ÚLTIMA MISIÓN DE LA FRAGATA NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES

Susana GARCÍA RAMÍREZ  
Licenciada en Geografía e Historia

«... lo cierto del caso es que no metimos en un puño a aquellos herejes por mor de que el demonio fue y pegó fuego a la santabárbara de la Mercedes, que se voló en un suspiro, y todos con este suceso, nos afligimos tanto, sintiéndonos tan apocados (...), no por falta de valor, sino por aquello que dicen (...) en la moral (...) pues (...) denque el mismo momento nos vimos perdidos».

Benito Pérez Galdós, *Trafalgar*, 1873.

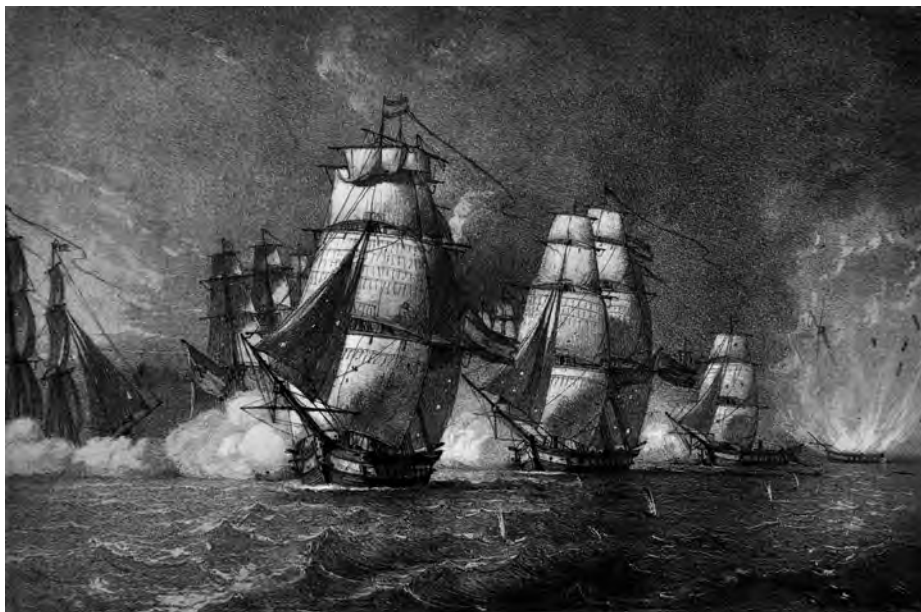
CUANDO el 5 de octubre de 1804 la flotilla española de la que formaba parte la fragata de guerra *Nuestra Señora de las Mercedes* fue atacada, sin previa declaración de guerra, por otra británica que la acechaba frente al cabo de Santa María, no era la primera vez que la *Mercedes* se enfrentaba a la Royal Navy ante la costa del Algarve portugués. Siete años antes, durante la guerra que España declaró a Gran Bretaña en 1796, la fragata formaba parte de la escuadra que al mando del general Córdoba había combatido frente al cabo de San Vicente (14 febr. 1797) contra la inglesa del almirante Jervis (1). La derrota sufrida entonces por la Armada española reflejó el estado de declive en que se había sumido tras un esplendor cuyo cenit se había alcanzado en 1793 (2). Durante este proceso de decadencia, el número de buques en construcción había ido descendiendo paralelamente al aumento de la escasez de suministros en los arsenales y al de los impagos, mientras la endémica insuficiencia de marinería se multiplicaba hasta convertirse en crítica tras los estragos causados por una enfermedad epidémica nueva, la fiebre amarilla. Transcurrido un mes escaso desde que la *Mercedes* se hundiera como consecuencia de la agresión en el cabo de Santa María, el generalísimo de los ejércitos de mar y tierra, Manuel Godoy, resumía al entonces embajador de España en París, Federico Gravina, la situación de la Armada española con estas palabras: «Los arsenales están sin repuestos, las maestranzas extinguidas por la peste y la miseria, la marinería prófuga, los ramos de víveres escasos ...» (3). Y solo dos meses después de la pérdida de la fragata, Carlos

---

(1) «Tras la derrota, la *Mercedes* escoltó al navío *Santísima Trinidad* hasta Cádiz, aprovechando «la oportunidad del viento, y la noche para hacer derrota a Cádiz». Archivo del Museo Naval (AMN) 384, Ms. 950.

(2) Véase NÚÑEZ IGLESIAS y BLANCO NÚÑEZ.

(3) Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH), colección JPG, Ms. 11/8304, ff. 15-16. Oficio firmado el 21 de noviembre de 1804, en Madrid, por el príncipe de la Paz.



Combate del cabo de Santa María, estampa litográfica incluida en *Historia de la Marina Real española*, de José Ferrer de Couto y José March y Labores (J.J. Martínez, lit., 1854). Museo Naval de Madrid, sign. BMN 1112bis.

IV declaraba formalmente la guerra a Gran Bretaña, en la que la Real Armada se vería abocada al desastre de Trafalgar.

### **La última misión de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, consecuencia de la guerra contra Gran Bretaña de 1796**

La imagen legada por Godoy no difiere de la correspondiente a la situación existente dos años antes, cuando, mediante un oficio que firmó el 13 de septiembre de 1802, asignó a la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* la que a la postre sería su última misión. Hacía seis meses que la paz pactada en Amiens (27 marzo 1802) había puesto fin a la guerra contra Gran Bretaña, pero el Generalísimo intuía que el armisticio no duraría mucho, a pesar de su nombre («Tratado definitivo de paz entre S. M. el rey de España, la República Francesa y la República Bátava, de una parte, y el rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda, de la otra»). El convenio concluía la contienda iniciada en octubre de 1796 como consecuencia de la alianza ofensivo-defensiva frente a Inglaterra que el 18 de agosto de ese mismo año habían pactado en el palacio de La Granja la monarquía católica española y el directorio ejecutivo de la República Francesa (el tratado de San Ildefonso). Mediante este acuerdo, España se comprometía a poner a disposición de Francia 15 navíos,

seis fragatas y cuatro corbetas, además de 18.000 hombres de infantería, 6.000 de caballería y medios de artillería proporcionales a estas fuerzas.

Iniciada la contienda, la superioridad de la flota británica sobre sus enemigos no tardó en manifestarse (4). Dos días después del desastre de San Vicente, que provocó la interrupción del tráfico entre España y América, la Royal Navy avanzaba en su objetivo de suspender el tráfico ultramarino al arrebatar a España la isla de Trinidad y, con ello, una base fundamental del sistema financiero español. Ambos episodios presagiaban que la guerra resultaría catastrófica para el comercio español.

Muchos años después de estos hechos, Godoy, desde su exilio parisiense, justificaría la alianza de España con Francia en la ofensiva contra Gran Bretaña como «una necesidad acarreada por la dura alternativa en que nos puso su gobierno de luchar con la Francia o luchar con la Inglaterra. Preferida la lid con esta última, como nuestro honor lo dictaba tanto o más que nuestra propia conveniencia» (5), y señalaría como una consecuencia de ese compromiso la pérdida de Menorca en noviembre de 1798, puntualizando que «este revés no fue en el tiempo de mi mando. Yo me había retirado desde marzo» (6). También referiría las victorias españolas sobre Gran Bretaña durante esa guerra, en algunas de las cuales había intervenido la *Mercedes*.

La primera de ellas tuvo lugar durante el bloqueo británico de Cádiz iniciado en abril de 1797 por John Jervis, que había sido recompensado con el título de conde de San Vicente tras ese combate. La *Mercedes*, integrada ahora en la Escuadra del Océano, mandada por el general Mazarredo, participó en la defensa de la ciudad, cuyos famosos bombardeos del 3 y el 5 de julio de 1797 fueron dirigidos por Nelson, y al año siguiente consiguió burlar el bloqueo con el navío *Monarca* y la fragata *Paz* y salir hacia América, de donde regresó con caudales (7).

Impedir la llegada de caudales ultramarinos a España e ingresarlos en las arcas propias fue el propósito de las acciones corsarias británicas de esos años. Este fue el objetivo de la operación anfibia planeada por Nelson para asaltar, en julio de 1797, Santa Cruz de Tenerife, donde esperaba capturar la fragata *Princesa* y el cargamento desembarcado (8). Pero el ataque, en el que Nelson resultó gravemente herido en el brazo derecho —que le hubo de ser amputado—, fue repelido por el comandante general de Canarias, el general Gutiérrez. Tras la victoria, Gutiérrez, demostrando que la guerra no debía impedir el comportamiento caballeroso entre enemigos civilizados (9),

---

(4) Véase un reciente análisis comparativo de las armadas de España, Francia y Gran Bretaña relativo a los años en que navegó la *Mercedes*, en FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, pp. 64-79.

(5) GODOY, t. II, p. 73.

(6) *Ibidem*, p. 79.

(7) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), leg. 3563.

(8) Sobre el carácter corsario de esta acción y sus vinculaciones tanto con los motines de la marinería británica como con los postulados de la guerra de aniquilación que establecería Von Clausewitz, véase GUIMERÁ RAVINA, pp. 43-84.

(9) *Ibidem*, p. 80.

permitió a los británicos una capitulación honorable y ofreció a los oficiales limonada y bizcocho, mientras los isleños proporcionaban pan y vino a los marineros y ayudaban a los heridos. Por su parte, los británicos elogiaron al general Gutiérrez y expresaron su agradecimiento a los tinerfeños.

Si bien la *Mercedes* no participó de este éxito, sí estuvo presente en la defensa de la plaza de Ferrol en agosto de 1800, «dirigida nada menos que a robar nuestra escuadra, y a hacer suyo o destruir aquel hermoso puerto y aquel rico departamento de marina» (10). Aprovechando que 15 navíos de la Real Armada se encontraban en Brest prestando apoyo a Napoleón, la Royal Navy atacó la playa de Doniños, cuyas aguas cubrían 10 navíos (cuatro de tres puentes), siete fragatas (entre las que se encontraba la *Mercedes*) y varias balandras y buques de transporte.

La *Gazeta Extraordinaria de Madrid* ensalzó la victoria española, en la que participaron el comandante del departamento marítimo de Ferrol, Francisco Melgarejo; el de la escuadra del puerto, Juan Joaquín Moreno; el comandante general de Galicia, Francisco Javier Negrete, y el mariscal de campo conde de Donadio, que se hallaba al mando de los campos volantes que protegían las costas (11).

Al año siguiente, la Real Armada, esta vez combinada con la escuadra francesa, derrotaba a la británica en la batalla de Algeciras (6 julio 1801), en una operación dirigida a recuperar la iniciativa napoleónica en el Mediterráneo para que pudiesen retornar los soldados de Egipto. Aunque la acción, en la que España apoyó a Francia con siete lanchas cañoneras y baterías costeras, se saldó con la victoria hispanofrancesa, la Real Armada se quedaría a continuación sin los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo*, perdidos durante su auxilio a la escuadra francesa del comandante Linois, y ello cuando ya había entregado a Francia otros seis (*Conquistador*, *Pelayo*, *San Genaro*, *San Antonio*, *Intrépido* y *Atlante*) en virtud de lo pactado en 1800 en el segundo tratado de San Ildefonso.



Javier Melgarejo y el ataque inglés a la playa de Doniños (Coruña) el 25 de agosto de 1800 (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 856).

(10) GODOY, t. II, p. 80.

(11) *Gazeta Extraordinaria de Madrid*, 31 de agosto de 1800, núm. 70, pp. 777-782.

Las consecuencias de esta costosísima guerra vinieron a agravar aún más la delicada situación que arrastraba la Real Hacienda, circunstancia que durante las contiendas anteriores había intentado solventarse con la emisión de deuda pública (los llamados «vales reales») (12). En este contexto, la nueva guerra contra Inglaterra iniciada en 1796 resultaría desastrosa para el comercio español, al provocar un estancamiento económico que causaría estragos en las compañías andaluzas de comercio y en las manufactureras catalanas, y que desataría una ola de conflictividad social tanto en los sectores agrarios, contrarios a los privilegios señoriales (Galicia, Asturias, Guipúzcoa, Valencia, Andalucía), como en los textiles (sederos valencianos, trabajadores de la Real Fábrica de Guadalajara) (13). A las malas finanzas se habían sumado durante estos años las malas cosechas, situación empeorada por la aparición, desde comienzos del siglo XIX, de la fiebre amarilla, una epidemia que causó miles de muertos entre Cádiz y Alicante. Además, las tercianas se habían extendido por amplias zonas de Castilla afectando a sus agricultores (14).

Por todo ello, cuando Francia y Gran Bretaña firmaron la paz de Amiens, España la suscribió con alivio, a pesar de que el acuerdo incluía la recuperación de Menorca pero no la de Trinidad, perdida para siempre. El armisticio no se consideraba definitivo por ninguna de las potencias signatarias, y por eso Godoy decidió aprovechar ese lapso, que temía efímero, para inyectar en la maltrecha economía nacional los caudales que no habían podido llegar durante el conflicto. De este modo, el 13 de septiembre de 1802 dirigió un oficio al ministro de Marina, Pérez de Grandallana, en el que le informaba de «la existencia en Lima de muchos caudales y frutos preciosos para España, y señalaba la conveniencia de traerlos en algunos buques de guerra» (15).

---

(12) Entre 1779 y 1783 España había combatido contra Gran Bretaña durante el proceso de emancipación de las Trece Colonias inglesas en Norteamérica, en el que España se involucró buscando poner freno al expansionismo británico. Posteriormente, en 1793, España entró en guerra contra la Francia revolucionaria, esta vez como aliada de Inglaterra, en un conflicto que se prolongaría hasta 1795. En julio de ese año, el acuerdo alcanzado en Basilea puso fin a las hostilidades a cambio de que España, únicamente, cediese su parte de la isla de Santo Domingo, acontecimiento por el que Godoy recibió de Carlos IV el título de príncipe de la Paz. Sobre la fulgurante carrera militar de Godoy, véase LA PARRA LÓPEZ.

(13) De su alcance da cuenta el hecho de que en alguna ocasión hubiese que recurrir a la intervención militar para sofocar estas revueltas. GIMÉNEZ LÓPEZ, pp. 29-42.

(14) «La dilatada guerra de que la Providencia nos acaba de liberar, ha ocasionado más perjuicios a la España que las demás anteriores (...) Las rentas de la Corona han decaído notablemente con la interrupción del comercio, con la pérdida de Mahón, con la epidemia de Andalucía». Informe del Ministro de Hacienda al Ministro de Marina, 19 de octubre de 1802, BRAH, JPG 11/8305 (1). La gravedad de la enfermedad llevó al reparto gratuito de quina procedente de la Real Farmacia: «Carlos IV llevó su celo caritativo y cristiano hasta el extremo de dejar vacíos los almacenes de su real farmacia, así de las ricas especies de quina de que estaban surtidos, como de los demás remedios oportunos para combatir tan penosa epidemia». GODOY, t. III, pp. 337ss.

(15) AGMAB, Ministerio de Marina, Expediciones a Indias, leg. 31. Una nota marginal puntualiza: «Diose cuenta y de resultas se despacharon a Lima las fragatas *Clara* y *Mercedes* por caudales».



Por su parte, el ministro de Hacienda, Miguel Cayetano Soler, comunicaba a Grandallana que tanto «la enorme deuda» acumulada durante la guerra como el temor al reinicio de las hostilidades decidieron «al Generalísimo, el señor Príncipe de la Paz, (...) emplear sus buques [de la Marina] de mucha carga y poco coste, en los transportes de azogues, papel y demás efectos de la Real Hacienda» (16).

### **El último viaje de *Nuestra Señora de las Mercedes*, realizado para cumplir su postrera misión durante la paz de 1802 a 1804**

Cursada la orden del Generalísimo al ministro de Marina, este envió a su vez, el 6 de noviembre de 1802, una real orden al capitán general del departamento de Ferrol, Félix de Tejada, para que habilitara con la mayor brevedad posible las fragatas de guerra *Santa Clara* y *Nuestra Señora de las Mercedes*, con objeto de «traer los caudales y efectos de Real Hacienda que hubiese prontos en aquella América». Su mando se confería respectivamente al capitán de fragata Diego de Aleson y al de navío José Goycoa (17). Sin embargo, el mal tiempo y una avería sobrevenida en la *Clara* demoraron la partida de las fragatas hasta febrero de 1803, según informó Tejada a Grandallana: «Las muchas aguas y duros vientos que se experimentaron unido a haberse hecho necesario mudar el bauprés de la fragata *Clara* habiendo reconocido rendido el que tenía, han impedido su salida del arsenal y de la *Mercedes*» (18). Finalmente, las fragatas partieron de Ferrol hacia El Callao el 27 de febrero de 1803 empleando una práctica que se había demostrado altamente eficaz contra potenciales ataques corsarios: la navegación «en conserva» o en convoy, practicada ya por las antiguas flotas de Indias.

Antes de partir, se realizaron los prescriptivos reconocimientos de fondos de los buques, en noviembre de 1802 en el caso de la *Mercedes*, y en diciembre en el de la *Clara*. Goycoa puntualizó que en el curso de esas operaciones la «*Mercedes* se desforró y se volvió a forrar con el mismo cobre pasado por el tórculo», y especificó que el forro se hallaba «sobre el vivo» (19). Aleson informó asimismo de que, también en el caso de la *Clara*, se «forró sobre el vivo con planchas pasadas por cilindro». Ambas precisiones aluden a una disposición de 1780 por la que se había ordenado que entre el cobre y la madera del casco se interpusiese papel de estraza, elemento que dos años después se ordenó sustituir por zulaque (pasta de betún). Cumpliendo ese mandato, la *Mercedes* había sido forrada en La Carraca en 1790, dos años después de su botadura en el astillero de La Habana (20). Pero la escasez de

---

(16) Fechado el 19 de octubre de 1802, BRAH, JPG 11/8305(1).

(17) AGMAB, Ferrol, RR.OO., leg. 5984.

(18) 22 de enero de 1803, BRAH, JPG 11/8305(10).

(19) BRAH, JPG, 11/8305(59).

(20) AGMAB, leg. 3563.

suministros en los arsenales, provocada por la crisis económica que azotaba a España en el momento en que zarparon las fragatas, fue probablemente la causa de que las obras vivas no se forrasen conforme a lo dispuesto en 1780 (21).

La avería del bauprés de la *Clara* en Ferrol preludivaría el que, en plena travesía oceánica, afectaría a la *Mercedes*, el 29 de abril, a los 41° 21' 30'' S y 52° 1' 43'' O, como consecuencia de un fuerte temporal del sudoeste. El percance obligó a repararla en Montevideo, pues «las gruesas mares y vientos impetuosos de las proximidades del cabo de Hornos en la actual estación la hubieran expuesto a todos los desastres» (22), según informó al ministro Grandallana el comandante general de Marina en el Río de la Plata, José Bustamante y Guerra (23). En 1804

Bustamante fue nombrado jefe de la flotilla que debía transportar a España «los caudales y frutos preciosos para España» que había ordenado el Generalísimo. Pero no sería el único marino ilustrado que participaría en la última misión de la *Mercedes*. Godoy recordaría también en sus memorias a Miguel de Zapiain, comandante de la fragata *Fama*, que formó parte del mismo convoy, y a Tomás de Ugarte, el primer comandante general del departamento marítimo de El Callao y jefe de la flotilla de regreso entre El Callao y Montevideo (24).



Domingo Pérez de Grandallana, óleo sobre lienzo obra de Lino García (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 850).

(21) Las ventajas del forro de cobre habían sido comprobadas durante la guerra sostenida contra Inglaterra entre 1779 y 1783, ya que este metal mantenía los fondos limpios y aumentaba la rapidez y maniobrabilidad de los buques.

(22) BRAH, JPG 11/8305(14).

(23) Bustamante había tenido una participación protagonista, como segundo jefe y comandante de la *Arevida*, en la expedición Malaspina, al regreso de la cual se le había nombrado gobernador de Montevideo y comandante general de Marina en el Río de la Plata. Era, por tanto, uno de los muchos «escogidos oficiales de marina, de tantos buenos como había, que durante esos años trabajaban en empresas científicas sobre todos los mares», como reseñaría Godoy en sus memorias, y cuyos trabajos se publicarían «en la dirección de trabajos hidrográficos», donde, exceptuando los asuntos concernientes a la defensa nacional, «todo lo demás salió al público y se daba a precios moderados, en grande o en detalle: codiciábase más la gloria y el bien común de las naciones que el monopolio de las luces».

(24) GODOY, t. III, pp. 347ss.



José de Bustamante y Guerra, óleo anónimo sobre lienzo (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 1475).

La *Mercedes* había arribado a El Callao, tras reparar su bauprés, el 6 de agosto de 1803, cuando hacía tres meses que la temida guerra entre Francia e Inglaterra se había reanudado. España se mantenía neutral por el momento, pero el temor a un cambio inminente de su estatus en el conflicto impulsó al virrey del Perú a demorar el regreso de las fragatas. Finalmente, el 31 de marzo de 1804, la *Santa Clara*, la *Nuestra Señora de las Mercedes* y la *Nuestra Señora de la Asunción* —llegada a El Callao procedente de Cádiz (25)— partieron al mando de Ugarte hacia Montevideo, donde debían agregarse a la *Medea* y la *Astrea*. Pero José Bustamante, al ser nombrado jefe de la escuadra de retorno a España, seleccionó cuatro: *Fama*, *Medea*, *Mercedes* y *Clara*. El 9 de agosto zarpaba hacia Cádiz el

convoy capitaneado por la *Medea*, a bordo de la cual viajaba el segundo jefe y mayor general, Diego de Alvear y Ponce de León, capitán de navío de la Real Armada y otro de los marinos ilustrados vinculados a la última misión de la *Mercedes*. Conocedor de siete lenguas, había permanecido dieciocho años en Sudamérica como comisario de la demarcación de límites con Brasil, y tras finalizar sus trabajos había solicitado permiso para regresar a España con su numerosa familia. Aceptada la petición, se les asignó plaza en la *Mercedes*. Pero, antes de hacerse a la vela, Ugarte enfermó y, en aplicación de la «Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S.M.», de 1802, Alvear debió ocupar su puesto y transbordar de la *Mercedes*, donde permaneció su familia, a la *Medea*. Al trasladarse se llevó consigo a su hijo Carlos, de catorce años, cadete de Dragones de Buenos Aires, «el cual, vivo y travieso, difícilmente se acomodaba a permanecer quieto en la estrecha cámara en que se alojaban sus varios hermanos con su madre, y a las reiteradas instancias de esta señora se lo hubo de llevar, por último, su padre» (26).

Durante la travesía, y aun antes, mientras las fragatas permanecieron en América, las relaciones entre España y Gran Bretaña se habían deteriorado. El gobierno británico descubrió la negociación secreta entablada entre España y Francia, por la que la segunda recibiría seis millones de reales mensuales y

(25) AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 33-351.

(26) ALVEAR Y WARD, p. 106.

vería reconocido su derecho a usar los puertos españoles (27), en lugar de la ayuda en buques y tropas pactada en 1796. Era el precio impuesto por Napoleón a la neutralidad española, y España, en un intento de compensación, presionada por Inglaterra accedió a abrir sus fondeaderos a los británicos y a suspender los armamentos y aprestos navales. Aun así, Gran Bretaña continuó su política de hostigamiento al tráfico marítimo español, iniciada con anterioridad a estos acuerdos y causante de las detenciones o apresamientos de las goletas *Amalia* y *San José*, la corbeta *Urquijo*, los bergantines *Riesgo*, *Nuestra Señora del Carmen*, *Prueba*... Así que, cuando en mayo de 1804 volvió a asumir las funciones de primer ministro, cargo que había dejado en 1801, William Pitt decidió acometer una acción más contundente contra los españoles. En sus memorias, Godoy recuerda que él interpretó este regreso de Pitt como el preanuncio de una nueva guerra:

«Cuando Pitt volvió a su antiguo puesto, vi el fin de nuestra paz, tan a duras penas mantenida cuando volvieron a enredarse la Francia y la Inglaterra (...) Pitt resolvió la guerra, y para encaminar este propósito, se comenzó a alegar y a pretender por parte de Inglaterra, que la neutralidad de España no era igual entre las dos potencias, puesto que la Francia recibía un subsidio nuestro» (28).

Utilizando la información suministrada por su diplomacia en España, el Almirantazgo preparó en septiembre de 1804 un plan para apresar la flotilla que regresaba con caudales de América. El comodoro sir Graham Moore, procedente de la flota de Brest (29), la esperó en el cabo de Santa María con una fuerza aparentemente equivalente, para que los españoles tuvieran que presentar combate, como les prescribía la mencionada Ordenanza de 1802 y, en consecuencia, el botín que se pretendía obtener fuera considerado «buena presa» (30). Pero, apariencias al margen, lo cierto era que la fuerza británica superaba con creces a la española tanto en artillería como en adiestramiento de las dotaciones. Bustamante reseñó esta diferencia en su parte de guerra, firmado el 20 de octubre de 1804 en Plymouth, adonde la *Medea* y la *Clara* habían sido conducidas por las inglesas *Indefatigable* y *Amphion*. En él señaló que la capitana británica, la *Indefatigable*, era un navío rebajado que en otro tiempo había batido y hecho varar a otro francés de 74 cañones, y también que tiraba con cañones de a 24 y carronadas de a 42, servidas con llaves y por una marinería escogida e inteligente que acababa de salir de puerto» (31). Este párrafo sintetiza algunas de las graves deficiencias de que adolecía entonces la

---

(27) Archivo Histórico Nacional, Estado 8461, exp. 2. Convenio de subsidios, celebrado en París el 19 de octubre de 1803.

(28) GODOY, t. IV, pp. 27 y 33. El príncipe de la Paz afirma que el convenio, al que siempre se opuso, fue propuesto por el ministro Cevallos. Cfr. ÍDEM, t. III, pp. 305-307.

(29) GARDINER, p. 29.

(30) O'DONNELL, pp. 54-55.

(31) BRAH, JPG 11/8305(75).



Modelo anónimo de la fragata de 38 cañones *Medea* (1797-1804). Escala aprox., 1:33, (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 4909).

Real Armada. En el orden tecnológico, las llaves de chispa de los cañones, empleadas por los británicos desde la década de los ochenta del siglo XVIII, permitían tiros más rápidos y seguros que las peligrosas mechas de combustión lenta, usadas habitualmente por la Marina española hasta el combate de Trafalgar (21 oct. 1805), a pesar de que en 1801, por real orden de 14 de abril, se había dispuesto la generalización de un modelo de llave diseñado por Churruca que parecía aventajar al inglés (32); además, las carronadas británicas, más cortas y ligeras que los cañones pero de mayor calibre, resultaban muy eficaces merced a la metralla que descargaban. En cuanto a las dotaciones, el mismo Bustamante confrontaba la escogida marinería de que se componían las británicas con la española, procedente en su mayor parte de leva forzosa y que durante el combate, como no podía ser menos, «desamparó sus puestos y baterías» (33).

El plan preparado por el gobierno de Pitt culminó el 5 de octubre de 1804, cuando tras cincuenta y siete días de navegación, y pensando entrar en Cádiz al día siguiente, con la sierra de Monchique a la vista y la neutralidad española confirmada por los buques con que se habían cruzado durante la travesía, el

---

(32) GONZÁLEZ-ALLER, t. I, p. 57.

(33) El recurso a la leva era la consecuencia de la endémica escasez de marinería, agravada durante estos años por las epidemias de fiebre amarilla. Por añadidura, la atroz crisis económica que asolaba entonces al país hizo que las pagas se volvieran cada vez más exiguas e irregulares, condenando así a familias enteras a la inanición y provocando un elevado número de desertiones. ATIENZA, p. 78.

convoy mandado por Bustamante fue atacado por el británico, dirigido por Moore y formado por las fragatas de crecido porte *Lively*, *Indefatigable*, *Amphion* y *Medusa*. Antes de llegar al enfrentamiento, el comodoro Moore comunicó al jefe de escuadra español que «se hallaba con orden de S.M.B. para retener esta división y llevarla a Inglaterra, aunque fuese a costa de un reñido combate, para cuyo único objeto había venido con aquellas cuatro fragatas de gran fuerza, bien pertrechadas y marineras, tres semanas antes, en relevo de otra división que había estado con igual encargo» (34). El resultado del combate es bien conocido: la *Mercedes* se hundió tras explosionar, arrasando al fondo marino al menos a 275 de las 323 personas embarcadas (35), y las otras tres fragatas españolas fueron conducidas, con sus tripulaciones y sus valiosos cargamentos, a puertos británicos —la *Clara* y la *Medea*, a Plymouth, y la *Fama*, acompañada por la *Lively*, a Portsmouth.

Cumplido el «encargo», al día siguiente Moore lo comunicó desde su *Indefatigable* al almirante Cornwallis: «I have the Honor to acquaint you, that I have executed the Service you did me the Honor to charge me with» (36). En su carta añadía que los españoles habían sufrido «principalmente en el aparejo, como era el objetivo». Sin embargo, los informes de los marinos españoles revelaron que numerosos impactos se recibieron «a flor de agua».

La causa inmediata del agravamiento de las tensiones entre Inglaterra y España previo al combate databa de un mes antes, cuando el 14 de septiembre el contralmirante Alexander Cochrane, al mando de la fuerza que bloqueaba a la escuadra francoholandesa de Gourdon en Ferrol, observó que varios buques españoles realizaban movimientos en ese puerto. Aunque tal actividad se hacía con vistas a transportar las tropas destinadas a sofocar una insurrección en Vizcaya, Cochrane pensó que esas maniobras podrían facilitar la salida de los buques enemigos bloqueados y, en consecuencia, exigió al capitán general Tejada el desarme de los barcos españoles y avisó a Londres de la posible ruptura de la neutralidad. Así las cosas, el Generalísimo dispuso finalmente que las tropas se trasladaran por tierra y que los navíos se desarmasen. Sin embargo, la postura británica, lejos de apaciguarse, se endureció, y el Almirantazgo ordenó detener y conducir a puertos ingleses las embarcaciones encontradas con caudales a bordo, así como impedir la entrada de los buques españoles de guerra en los puertos nacionales o su salida de ellos. Cochrane comunicó esta decisión a Tejada, pero Godoy le ordenó entonces que, «disimulando o desentendiéndose de las bravatas del contralmirante inglés Alejandro Cochrane», hiciese «respetar el pabellón español», disponiendo la salida de puerto de «cuantos buques de guerra sean necesarios (...) haciendo que

---

(34) ALVEAR, p. 389.

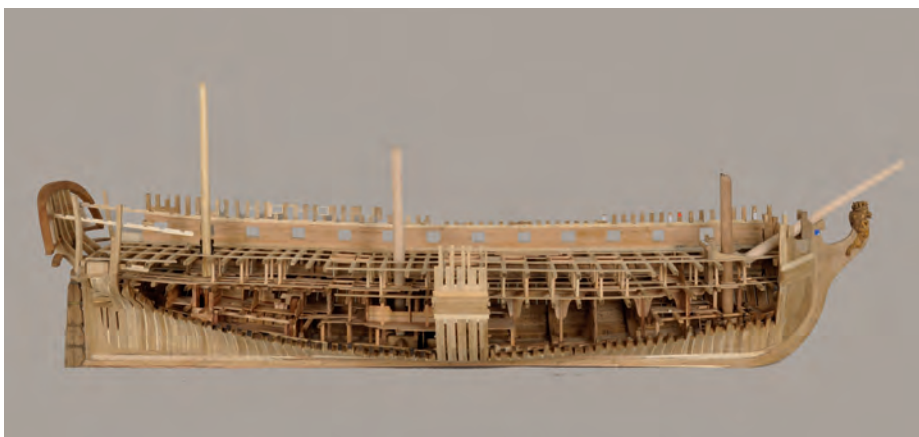
(35) La «Relación de los individuos que se han salvado del naufragio de la fragata de guerra nombrada la *Mercedes*», procedente de la colección Ruiz Luque (núm. inv. 383-84), contiene solo 48 nombres, ninguno de los cuales se corresponde con el de los al menos 23 civiles embarcados.

(36) Carta publicada en *The London Gazette* del 20 octubre de 1804.

nuestro cañón responda en todas partes a los ingleses si tuvieran la temeraria osadía de quebrantar los sagrados derechos de la neutralidad» (37).

### **La última misión de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* como causa inmediata de la guerra contra Gran Bretaña de 1804**

El combate del cabo de Santa María y la voladura de la *Mercedes* habían tenido lugar un día antes de que Tejada recibiera esta orden. Transcurriría todavía un mes antes de que el Generalísimo conociese la noticia (38) («en el mismo día 6 de este mes [noviembre de 1804] en que se recibió la primera noticia de haber sido batidas las fragatas de S.M. que venían del Río de la Plata»), que el 6



Modelo en construcción de la fragata de 34 cañones *Nuestra Señora de las Mercedes* (1788-1804), obra de F. Fernández, M. Godoy, J.A. Álvarez y F. Tamayo (2012-2014). Escala, 1:23/22, (Museo Naval de Madrid).

de noviembre comunicaría a los jefes militares de Cataluña, Baleares, Cartagena, Cádiz y Ferrol, y, tras la confirmación de la misma el 8 del mismo mes, «a los jefes de las Provincias principales de América y Asia, dándoles aviso de la novedad a fin de que vivan precavidos, cierren los puertos y no permitan salir hasta nueva orden sino a los buques correo sin caudales, frutos ni otra cosa que la correspondencia, y hagan represalias de las propiedades inglesas» (39). En la Península, el 13 ordenó comenzar los aprestos navales en Ferrol; el 14, el embargo de las propiedades inglesas, y el 23, el cierre de los puertos.

---

(37) ALCALÁ-GALIANO, p. 40.

(38) Sobre el conocimiento de la noticia por Godoy a través de la nota publicada por el periódico británico *The Star* del 18 de octubre, véase GARCÍA RAMÍREZ, p. 39.

(39) AMN, Ms. 203, doc. 14.

Mientras, Gran Bretaña continuaba sus apresamientos de buques españoles, como confirmaban las noticias que Godoy recibió desde Cádiz el 22 de noviembre, referidas a los excesos de los corsarios ingleses, y desde Barcelona, donde dos navíos de la escuadra de Nelson habían hundido un laúd frente a Blanes, en cumplimiento de las órdenes que habían recibido sus comandantes de echar a pique «a las embarcaciones que no llegasen a las 100 toneladas, quemar las que encontrasen fondeadas o varadas en las playas y de apresar a las que excedan de aquel porte» (40).

Por todo ello, el 23 de noviembre de 1804, Godoy cursó «órdenes a todas partes en España, las Américas y Asia, diciendo a los jefes que debemos mirar no ya como inevitable la guerra, sino como declarada, y le preguntó a Tejada si sería posible incendiar la escuadra del almirante Cochrane y lo intenté, pues se halla al ancla en la ría de Ares». Nueve días después, al saber que la escuadra del vicealmirante John Orde, estacionada frente al puerto de Cádiz, no solo detenía a los buques españoles, sino que los apresaba, el Generalísimo afirmaba: «estamos en guerra» (41). La escuadra de Orde, de la que formaban parte nueve navíos, había partido a finales de octubre hacia Cádiz con órdenes de detener buques españoles con caudales americanos, fuesen de guerra o fuesen mercantes; allí debía reunirse con cinco fragatas, dos de las cuales habían participado en el combate del cabo de Santa María: la *Medusa* y la *Lively* (42).

Entretanto, en Londres, el secretario de Asuntos Exteriores, lord Harrowby, manifestaba al embajador de España en la capital británica, José de Anduaga, la sospecha de su país relativa a que el dinero que transportaban las fragatas apresadas en el cabo de Santa María se destinara al pago de los subsidios pactado con Francia, y le anunciaba que esas fragatas permanecerían en calidad de detenidas hasta que el gobierno español diese las explicaciones que se le habían pedido sobre los armamentos en Ferrol y las relaciones con Francia, a la que suministraba sumas exorbitantes de dinero (43).

Durante los días en que transcurrieron las conversaciones de Anduaga con Harrowby y con Pitt, comenzaron a circular por Gran Bretaña varios escritos que reprobaban el ataque a la flotilla española. Entre ellos se encontraba la *Breve apelación al honor y conciencia de la nación inglesa* (44), que el teniente de fragata retirado Juan Bautista Arriza, residente en Londres, tradujo al español y envió al Generalísimo. Algunas de las razones que este opúsculo argüía serían aducidas posteriormente en el Parlamento británico, donde Fox, desde la Cámara de los Comunes, manifestaría «desaprobar altamente el modo

(40) *Ibidem.*

(41) *Ibidem.*

(42) La primera, en compañía del navío *Donegal*, había capturado a la española *Santa Gertrudis* quince días después de la agresión a la flotilla de Bustamante, y la segunda apresaría a principios de diciembre a la corbeta *Infante don Carlos*.

(43) Archivo General de Simancas, Estado 283-38.

(44) Madrid, Imprenta Real, 1801.



con que nos hemos apoderado de las fragatas españolas» (45), y lord Carlisle, en la de los Pares, preguntaría si la detención de las fragatas españolas «no podía haberse hecho con fuerzas tales que pudiesen los vencidos rendirse sin rubor». Pero para entonces los caudales que conducían tales fragatas ya se encontraban en el banco de Inglaterra en lugar de en las arcas de la Real Hacienda o en las de la Francia napoleónica, como el gobierno de Pitt presumía.

Ese temido pago a Francia finalizó, obviamente, en el momento en que España declaró la guerra a Gran Bretaña. Y ese momento llegó dos meses después de la agresión a las fragatas: el 12 de diciembre de 1804. Pero antes de iniciar oficialmente la contienda hubo que fijar los medios y los modos con que Francia y España renovarían su alianza. A cambio de la fuerza que Carlos IV se comprometía a tener armada y dispuesta antes del 30 de marzo del año siguiente, Napoleón garantizaba a S.M. Católica la integridad del territorio español y la restitución de las colonias que pudiesen tomarse en la guerra. Además, S.M. el Emperador prometía «emplear su influjo para que sea restituida á S.M. Católica la isla de la Trinidad [arrebataada por los británicos durante la guerra de 1796] y también los caudales apresados por el enemigo, con las fragatas españolas de que se apoderó antes de declararse la guerra» (46). Por su parte, el «Manifiesto de guerra contra la Gran Bretaña», que el secretario de Estado, Pedro Cevallos, rubricó en Madrid el 12 de diciembre de 1804 (47), reseñaba:

«... la mala fe y las miras ocultas y perversas del ministro inglés (...) con el atentado abominable de la sorpresa, combate y apresamiento de las cuatro fragatas españolas que, navegando con la plena seguridad que la paz inspira, fueron dolosamente atacadas por órdenes que el Gobierno inglés había firmado en el mismo momento en que engañosamente exigía condiciones para la prolongación de la paz, en que se le daban todas las seguridades posibles y en que sus buques se proveían de víveres y refrescos en los puertos de España. ¿Qué satisfacción podría dar por la triste pérdida de la fragata Mercedes con todo su cargamento, su tripulación y el gran número de pasajeros distinguidos que han desaparecido, víctimas inocentes de una política tan detestable? Por ello, ante unos ultrajes tan manifiestos (...) el magnánimo corazón del Rey, después de haber apurado para conservar la paz todos los recursos compatibles con la dignidad de su corona, se ve en la dura precisión de hacer la guerra al Rey de la Gran Bretaña».

Declarada formalmente la guerra, Carlos IV encargó la dirección de esta a Godoy, quien una semana después enardecía los ánimos con su «Proclama a la

---

(45) *Gazeta de Madrid*, 5 de marzo de 1805.

(46) Artículo 6 del convenio rubricado en París a 14 de Nivoso, año XIII (5 de enero de 1805), firmado por D. Decrés y Federico Gravina.

(47) Publicado en la *Gaceta de Madrid*, 14 de diciembre de 1804.

nación española y al ejército», firmada en Madrid el 20 de diciembre. Tras una introducción en la recordaba que, «hallándonos en paz con la Inglaterra, y sin mediar declaración alguna que la interrumpiese, ha empezado las hostilidades tomando tres fragatas del rey, volando una», llamaba a vengar el honor ultrajado: «Marinos: trescientos hermanos vuestros hechos pedazos, mil apasionados traidoramente, excitan vuestro honor al desagravio», y recordaba que el atentado constituía una violación del derecho de gentes que, «a la vista de esos miserables caudales teñidos en sangre de víctimas inocentes», imprimiría a los británicos «un borrón eterno» (48).

## Bibliografía

- ALCALÁ-GALIANO, P.: *El combate de Trafalgar*, t. I. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2003 (ed. facs.; ed. orig., 1901).
- ALVEAR Y WARD, Sabina de: *Historia de D. Diego de Alvear y Ponce de León, brigadier de la Armada, los servicios que prestara, los méritos que adquiriera y las obras que escribió, todo suficientemente documentado por su hija Doña Sabina de Alvear y Ward*. Imp. D. Luis Aguado, Madrid, 1891.
- ATIENZA, Antonio: «La Marina española entre dos siglos: navegando con bandolas», en el catálogo de la exposición *1802. España entre dos siglos y la devolución de Menorca*. SECC, 2002 Madrid, pp. 75-90.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: «Tres Armadas enfrentadas entre 1789 y 1804. Navíos y fragatas que conoció la *Mercedes*», en el catálogo de la exposición *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. AC/E, Ministerio de Defensa-Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid, 2014.
- GARCÍA RAMÍREZ, Susana: «El último viaje de la fragata *Mercedes*. La razón frente al expolio», en el catálogo de la exposición *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. AC/E, Ministerio de Defensa-Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid, 2014.
- GARDINER, Robert: *Memoir of Admiral sir Graham Moore, G.C.B., G.C.M.G.* John Murray, Londres, 1844.
- GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique: «El tránsito del siglo XVIII al XIX en España», en el catálogo de la exposición *1802. España entre dos siglos y la devolución de Menorca*. SECC, Madrid, 2002.
- GODOY, Manuel: *Cuenta dada de su vida política por Don Manuel Godoy, Príncipe de la Paz; o sea Memorias críticas y apoloéticas para la historia del reinado del señor D. Carlos IV de Borbón*. Imp. de I. Sancha, Madrid, 1836.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental conservado en los archivos españoles*. Ministerio de Defensa, Armada española, 2004, Madrid.
- GUIMÉRÁ RAVINA, Agustín: «De Cádiz a Tenerife (1797): la narración del capitán Ralph W. Miller», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 59, 2013.
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio: *Manuel Godoy. La aventura del poder*. Barcelona, 2002.
- NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio, y BLANCO NÚÑEZ, José M.ª: *La diversión de Tolón*. Editorial Naval, Madrid, 1998.
- O'DONNELL, H.: *El litigio por el pecio de la fragata Mercedes. Razones históricas de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 2013.
- «Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S.M.». Imprenta Real, Madrid, 1802.

---

(48) GODOY, t. IV, pp. 395-400.

# 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

# CENTENARIO DEL ARMA SUBMARINA (1915-2015)

Fundamentos históricos y jurídicos sobre su origen y creación

Jaime ANTÓN VISCASILLAS  
Teniente de Navío (RV)

EL 17 de febrero de 1915 se promulgaba la conocida como «Ley Miranda», ley de escuadra que incluía el más importante plan naval de la Restauración y, quizá, también de los dos últimos siglos, el cual, continuación del plan Maura-Ferrándiz (de 1908), entre un ambicioso plan de construcciones y mejoras para la Marina en su conjunto contemplaba la construcción de los primeros submarinos operativos de la Armada. Luego puede decirse que la fecha antes mencionada (17 de febrero de 1915) es también la de nacimiento del Arma Submarina española. Sin embargo, en la orden ministerial 100/01194/2012, de 13 de enero, por la que se asigna nombre a los cuatro submarinos S-80 —que, como es de rigor, una vez más lucirán nombres de precursores y marinos vinculados a esta arma, y cuya primera unidad está previsto que se bote en 2018 (1)—, está ausente el nombre del ilustre marino a quien se debe la creación e impulso inicial del Arma Submarina, quien no fue otro que el almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920).

Ante tamaña omisión, cabe preguntarse con perplejidad si a estas alturas existe alguna duda razonable sobre la autoría de la creación del Arma Submarina, pues de otro modo no se entiende que en el nomenclátor de la serie en construcción se haya obviado el nombre de esta figura por demás sobresaliente en la historia de la Marina española de guerra. Como escribió acertadamente el investigador naval Alejandro Anca (2), «la Armada se caracteriza por mantener vigentes una serie de tradiciones. Una de ellas es asignar el nombre de marinos ilustres a barcos de guerra, mostrando en la inmensa mayoría de las ocasiones la sensibilidad y cuidado en su elección, pues como pasa en este

---

(1) El programa de los submarinos S-80, un diseño propio de la industria naval española, constituye sin duda uno de los mayores retos tecnológicos a los que se enfrenta la empresa Navantía. Dicho programa, que comenzó a ejecutarse en 2004, se ha lentificado por dificultades en el desarrollo del sistema Propulsión Independiente del Aire (AIP, por sus siglas en inglés) y por problemas de ingeniería derivados de un deficiente control de pesos en el diseño de su estructura. Estos impedimentos retrasarán la entrada en servicio del primer submarino (S-81) hasta 2017/2018, aproximadamente siete años después de la fecha inicialmente prevista.

(2) Cfr. «Omisión», crónica naval del *Diario de Ferrol* de 6 de marzo de 2012.



El almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), creador del Arma Submarina española (colección del autor).

caso, en caso contrario se pueden cometer injusticias históricas de gran relevancia». Conviene, pues, repasar la historia naval española reciente y meditar sobre ella en este sentido. Con ese propósito concibo este artículo: como una reflexión sincera y leal sobre el origen y creación del Arma Submarina española, apoyándome únicamente en sus fundamentos históricos y jurídicos.

### **Antecedentes históricos. La «Ley Maura-Ferrándiz» y los intentos posteriores**

La primera norma jurídica con rango de ley que menciona los submarinos es la conocida como «Ley Maura, Ferrándiz» o «Maura-Ferrándiz», de 7 de enero de 1908 (*Diario Oficial del Ministerio de Marina* núm. 5, de 8 de enero de 1908). En ella se enumeraba la composición de la flota que se quería construir, cuya médula fueron los tres acorazados de la clase España, y se preveía la fábrica de «tres destroyers de unas trescientas cincuenta toneladas, a seis mil pesetas la tonelada con armamento completo o tres sumergibles o submarinos de doscientas cincuenta a trescientas toneladas, a siete mil pesetas la tonelada con armamento completo y garantía de constructor especial de esta clase de buques: 6.300.000 pesetas».

Finalmente, entre los términos de la alternativa se optó por los «destruyers» (3) —que luego conformarían la clase de los Bustamante—, debido fundamentalmente a los beneficios que este tipo de buques habían reportado a Japón en su reciente guerra contra Rusia (1904-1905), y a que en aquella época el submarino era prácticamente un desconocido, hasta el punto de que en el conjunto de las flotas militares del mundo solo se contaban unas pocas decenas de estas unidades. Así pues, los submarinos previstos en la ley de 1908 no llegaron ni a construirse en España ni a ser adquiridos a otra nación, es decir que nacieron exclusivamente «sobre el papel», de modo que la fecha de publicación la Ley Maura-Ferrándiz (7 de enero de 1908) no puede considerarse la de nacimiento del Arma Submarina española.

El segundo intento de incorporar submarinos a la Escuadra no se produce hasta 1912, año en que don José Canalejas, presidente del gobierno, vislumbrando en el horizonte el conflicto europeo a gran escala que dos años después estallaría, se propuso dotar a España de una fuerza naval respetable —independientemente del estatus que la nación asumiera en la guerra en ciernes— como instrumento en que sustentar la política exterior. Pero ese propósito se quedó en un simple anteproyecto de nuevas construcciones —incluidos «seis sumergibles de 400 toneladas en superficie»— que, debido a la muerte de su impulsor —Canalejas sería asesinado el 12 de noviembre de aquel año—, ni siquiera llegó a ser presentado a las Cortes. El gobierno que sucedió al gabinete de Canalejas, esta vez presidido por el conde de Romanones, intentó rescatar este programa naval, pero su corta vida malogró la tentativa.

Y llegamos al decisivo gabinete presidido por don Eduardo Dato, cuyos miembros toman posesión en octubre de 1913 y en el que la cartera de Marina será asumida por el almirante Augusto Miranda. Este gobierno será el artífice, por una parte, de la neutralidad de España en la Gran Guerra —asegurada por la inicial neutralidad de Italia, pese a su posterior entrada en guerra del lado de los aliados—, y por otra, tras el Desastre, del definitivo resurgir de la Armada, con la aprobación y posterior materialización del que será, como ya quedó apuntado, el programa naval de mayor entidad de la Restauración, en virtud del cual, ahora sí, se haría realidad el anhelo de crear un arma submarina en la Armada española.

### **Creación del Arma Submarina española: ley de escuadra de 17 de febrero de 1915, conocida como «Ley Miranda» en honor de su autor**

Es un hecho histórico indiscutible que el creador del Arma Submarina española fue el Excmo. Sr. Almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), marino ilustre de España (4). La Ley Miranda marcó un hito en la historia naval de España y fija definitivamente la fecha de nacimiento del

---

(3) Entonces todavía no se los denominaba destructores.

(4) Sin ir más lejos, así lo establece categóricamente el preámbulo de la orden ministerial 145/2002, de 27 de junio, que dispone el traslado de sus restos al Panteón de Marinos Ilustres (véase apéndice II).

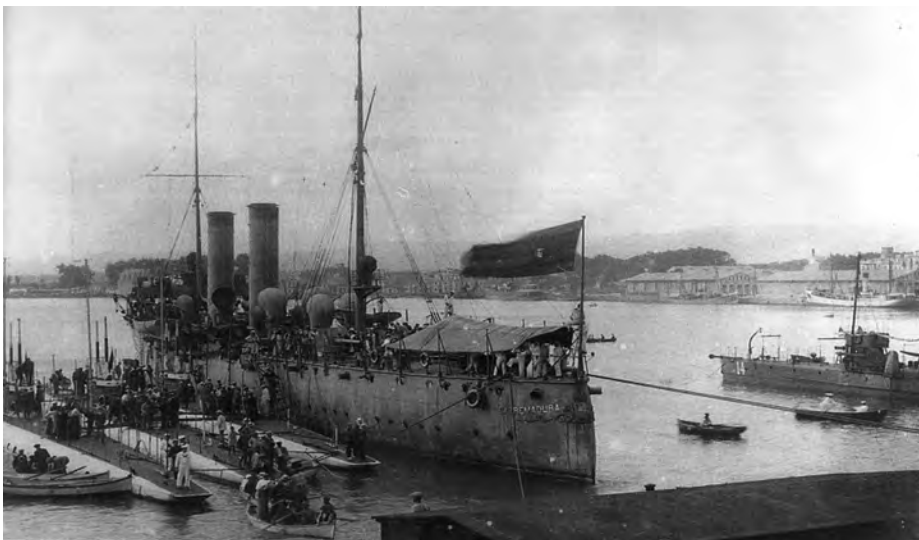


El *Isaac Peral*, primer submarino español efectivo, el día de su botadura (22 de julio de 1916), en Quincy, Massachussets (Estados Unidos).

Arma Submarina. Además de proyectar otras obras de gran relevancia (modernización de arsenales, creación de las bases navales secundarias de La Graña, Marín, Ríos y Mahón), dentro de su programa naval disponía la construcción de cuatro cruceros rápidos (dos de la clase «Méndez Núñez» y otros dos de la «Príncipe Alfonso», además del crucero *Reina Victoria Eugenia*, ya aprobado por la ley de 30 de julio de 1914), seis cazatorpederos o destructores (tres Alsedo y tres Churruca), tres cañoneros (clase Cánovas del Castillo), 18 buques menores y, lo que aquí nos interesa, 28 submarinos, de los que a la postre se construirían solo dieciséis, cuatro de ellos en otras naciones y los doce restantes en España. Así pues, merced a la Ley Miranda —y a su antecesora, la Maura-Ferrándiz—, España se dotó de una escuadra respetable que convirtió a su Armada en una de las mejores de Europa a finales de la década de 1920, lo que constituyó, en todos los órdenes, un auténtico resurgir naval (5).

---

(5) Los tratadistas navales entienden que la Armada española alcanzó en 1930 su cenit durante el siglo pasado, al disponer de una escuadra moderna que incluía, como principales unidades, acorazados, cruceros, destructores, cañoneros y unas respetables armas submarina y aérea. Por añadidura, al decretarse la especialización en todas las categorías, la formación y preparación del personal mejoró notablemente. Como se echa de ver, la obra del almirante Miranda al frente de la Marina fue tan extensa y variada que, como afirmó su nieto el almirante general Carlos Vila Miranda (1930-2011) en ocasión memorable, «es difícil encontrar otro período en la historia, si es que hay alguno, en el que se hayan realizado tantas y tan fructíferas reformas en nuestra Armada».



El crucero *Extremadura* con los tres submarinos tipo A (Fuente, Autoridad Portuaria de Tarragona).

Sin embargo, a día de hoy, bien por ignorancia histórica, bien por una subjetivista desfiguración de los hechos, la creencia de que el creador del Arma Submarina fue Mateo García de los Reyes (1872-1936) es casi generalizada, lo cual, sin ánimo de quitarle mérito alguno a don Mateo, es cuestionable, siendo así que «al almirante Augusto Miranda y Godoy, en su primer período de ministro de Marina desde el 27 de octubre de 1913 hasta el 11 de junio de 1917, se le debe el hecho de que España incorporase los primeros submarinos a su renaciente flota; es decir, que naciera aquí un Arma Submarina a semejanza de las que ya existían en las principales armadas del mundo» (6). En esta confusión sin duda ha influido el hecho de que García de los Reyes haya dado nombre a la escuela de submarinistas de la Armada. Pero, *mutatis mutandis*, y por abundar en las conmemoraciones históricas, es como si el quinto centenario del Descubrimiento se hubiese celebrado ensalzando la figura del navegante Américo Vespucio (1454-1512), tomándolo por el descubridor de América porque su nombre de pila acabó convirtiéndose en epónimo del continente (7).

---

(6) RAMÍREZ GABARRÚS: «El almirante Augusto Miranda y Godoy, creador del Arma Submarina», en *El Arma Submarina española*.

(7) La historia universal en esta cuestión es también irrefutable. El descubridor del Nuevo Mundo —al que luego se dio en llamar erróneamente América— fue el ilustre marino Cristóbal Colón, a quien corresponde el mérito histórico de haber pilotado la empresa del Descubrimiento gracias al decisivo apoyo de la reina Isabel la Católica y al pueblo español, que convirtieron aquella gesta extraordinaria en el principal logro histórico de esa gran nación que es España.



Es cierto que García de los Reyes desempeñó un papel estelar en los preliminares de la creación del arma, pero siempre por delegación de Miranda. En 1917, cuando el entonces capitán de corbeta fue enviado a Italia junto a otros marinos para seguir la construcción de los tres submarinos clase Laurenti adquiridos por la Armada, lo hizo comisionado por el ministro Miranda, que asimismo fue quien le nombró comandante del submarino A-1, jefe de la escuadrilla y presidente de la comisión inspectora de la construcción de los submarinos. Por otra parte, los cuatro primeros submarinos que se incorporaron a la Flota (el *Isaac Peral* y los tres tipo A Laurenti) se adquirieron a través de compra por gestión directa del ministro Miranda, algo para lo que le habilitaba el artículo adicional que con gran inteligencia y visión de futuro introdujo en «su» ley, sabiendo que previsiblemente, en razón de la Gran Guerra, los plazos de construcción iban a demorarse (8).

El primero de estos cuatro submarinos en convertirse en operativo fue el *Isaac Peral*. Construido en Estados Unidos, fue botado el 22 de julio de 1916 y entregado a la Armada el 21 de enero de 1917. El honor de comandarlo le cupo al capitán de corbeta Fernando de Carranza y Reguera (9), no a García de los Reyes (10), quien asumiría el mando del A-1 *Monturiol*, entregado con posterioridad —el 25 de agosto de 1917, junto a sus gemelos A-2 *Cosme García* (11) y A-3 (12)—. La única lista que, en relación con el asunto que nos ocupa, encabeza García de los Reyes es la noticia cronológica de los jefes de la Escuadrilla de Submarinos, honor que le cupo por precedencia en el escalafón respecto de Carranza y Reguera.

---

(8) «Se autoriza al Ministro de Marina para adquirir por gestión directa con cargo a los créditos concedidos por esta Ley, hasta cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos y un buque especial de salvamento. = Se le autoriza asimismo para organizar el servicio en los submarinos con Oficiales del Cuerpo General de la Armada, y para reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y los de Contramaestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y sus plantillas a las necesidades del nuevo material dentro de los créditos consignados para personal en el actual presupuesto...». Como quiera que Miranda puso todo su empeño en incorporar cuanto antes los submarinos a la Armada española, el *Isaac Peral* entraba en servicio ya en enero de 1917, siendo todavía titular de la cartera de Marina, mientras que los tres tipo A lo hicieron agosto siguiente, cuando ya había cesado por primera vez en el cargo.

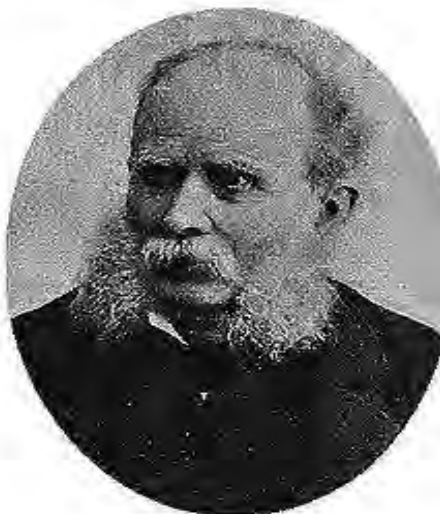
(9) Nacido en 1873, Fernando de Carranza fue el número 1 de su promoción (la 287.<sup>a</sup> del Cuerpo General de la Armada). Obtuvo el empleo de alférez de navío el 7 de diciembre de 1892.

(10) Fue el número 3 de la promoción 285.<sup>a</sup> Obtuvo el empleo de alférez de navío el 7 de diciembre de 1891. Su nombre original era Mateo García y de los Reyes (sus dos apellidos se unieron en uno a partir de sus hijos y sobrinos), aunque como alumno de la Escuela Naval Flotante también figuró como «García Anguiano y de los Reyes». Alcanzó el empleo de contralmirante y fue ministro de Marina del 5 de noviembre de 1928 al 30 de enero de 1930. Murió fusilado en Paracuellos del Jarama, junto a otros muchos oficiales, el 24 de noviembre de 1936, durante la última guerra civil.

(11) Su primer comandante fue el teniente de navío José Cantillo y Barreda (promoción 305.<sup>a</sup>).

(12) Su primer comandante fue el teniente de navío Eduardo García Ramírez (promoción 311.<sup>a</sup>).

Después de todo lo dicho, cabe afirmar que el Arma Submarina, en puridad jurídica, la creó S.M. don Alfonso XIII, quien en su condición de jefe del Estado sancionó y promulgó la ley de escuadra de 17 de febrero de 1915 (*Gaceta de Madrid* y *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, ambos de 18 de febrero de 1915). Pero para ello precisó del refrendo de su ministro de Marina Augusto Miranda (véase apéndice I), y en virtud de la institución del refrendo (13), como es sabido, quien asume jurídicamente la autoría y plena responsabilidad del acto es el refrendatario, en este caso don Augusto Miranda, el cual es, por tanto, el genuino artífice del Arma Submarina española, mérito histórico donde los haya.



Narciso Monturiol y Estarriol, precursor del submarino (fuente, Internet).

### El nomenclátor de la S-80

En el curso de la historia, la Armada se ha guiado por una tradición invertebrada a la hora de denominar a sus buques: la de asignarles o reasignarles el nombre de marinos ilustres. La denominación de los buques, sean estos de superficie o submarinos, no puede considerarse en modo alguno cuestión menor; es de una importancia capital, de una relevancia suma. Cuando a una unidad de la Armada se le asigna el nombre de un marino egregio, se hace con el propósito de enaltecer su recuerdo y de infundir en la dotación de que se trate el espíritu de su ejemplar trayectoria, para que así, en cierto modo, dicho espíritu permanezca «a flote» a título póstumo. Este marchamo simbólico hace que el acto de imposición de nombre deba merecer la mayor de las atenciones.

La orden ministerial que asigna nombre a los submarinos «S-80» persigue ese objetivo encomiable pero, en nuestra humilde opinión, dadas las numerosas circunstancias concurrentes en el asunto que tratamos, el hecho de no incluir el benemérito nombre del creador del Arma Submarina, Augusto Miranda, constituye una laguna poco justificable (véase apéndice III), máxime cuando las denominaciones adjudicadas a las unidades que la integran ya habían sido asignadas en el pasado a diversos buques del Arma Submarina

---

(13) Art. 49.2 de la Constitución de la Monarquía Española de 1876. En el mismo sentido, arts. 56.3 y 64 de la Constitución española de 1978.

(14). Por eso sorprende de forma aún más notoria que la orden ministerial citada no asigne el benemérito nombre de Augusto Miranda a ninguno de los cuatro submarinos S-80, y que también haya orillado el de otros destacados precursores y submarinistas españoles sin duda también merecedores de elogio, como Cabanyes, Bonet, Mier, Junquera, Sanjurjo o el almirante Arturo Génova Torrella (15).

La nómina de precursores del Arma Submarina española arranca con los insignes investigadores Narciso Monturiol y Cosme García, cuyos proyectos, realmente ambiciosos, no recibieron en su tiempo el apoyo que merecían. No obstante, el inventor del submarino es en rigor el genial marino Isaac Peral, cuyo aparato sí tuvo éxito empírico, pues pasó todas las pruebas de mar programadas al efecto, marcando así un verdadero hito histórico. Pero el definitivo creador del Arma Submarina en cuanto tal, diseñador de su organización e impulsor inicial, fue el ilustre almirante Augusto Miranda, que como eficaz gobernante que fue supo aunar las fuerzas necesarias para llevar adelante su gran política de reformas. Por último, en este capítulo es preciso resaltar también al primer jefe de escuadrilla del Arma e implementador de su organización: Mateo García de los Reyes.

Por tanto, atendiendo a lo que llevamos dicho, nos atrevemos a sugerir la oportunidad de un cambio de nomenclatura, de lo que hay hasta cuatro antecedentes en nuestra historia, en algún caso incluso antes de la botadura (16).

## **Sobre las figuras históricas homenajeadas y su circunstancia**

Como acabamos de ver, son cinco los pioneros destacables en la protohistoria y los prolegómenos del Arma Submarina española. Pero la «S-80» no suma

---

(14) Así, Isaac Peral dio nombre a los submarinos C-1 y S-32, además de a la base de submarinos en Cartagena; Narciso Monturiol hizo lo propio con el A-1, el S-33 y el S-35; Cosme García, con el A-2 y el S-34, y Mateo García de los Reyes, con el S-31, aparte de que la escuela de submarinos de la Armada se denomina Almirante García de los Reyes, nombre que se le impuso hace más de treinta años en virtud de la orden ministerial 414/24, de 1982, de manera que su nombre ha quedado indisolublemente vinculado al Arma Submarina.

(15) Sus hazañas están bien descritas y documentadas en QUEVEDO CARMONA y otros.

(16) El ejemplo más reciente nos lo ofrece la fragata F-102, que inicialmente se denominó *Roger de Lauria* y después pasó a inscribirse como *Almirante Juan de Borbón*. Igualmente son numerosos los antecedentes de marinos ilustres sepultados en el Panteón cuyo nombre se ha asignado reiteradamente a algún buque de la Flota en el curso de la historia de la Armada española. Por otra parte, los cruceros *Blas de Lezo* (1916) y *Méndez Núñez* (1920) nos ofrecen un ejemplo de cambio de nomenclatura para conmemorar una efeméride relevante. Estas dos unidades, integrantes de la primera serie de cruceros de la Ley Miranda, permutaron sus nombres precisamente con el fin de celebrar/conmemorar el centenario del ilustre brigadier don Casto Méndez Núñez (1824-1869). Una real orden de mayo de 1924 así lo dispuso, de modo que el *Blas de Lezo* pasó a denominarse *Méndez Núñez*, y el *Méndez Núñez* (botado en 1923) se entregaría después como *Blas de Lezo*. De esta manera, el nuevo *Méndez Núñez* (ex-*Blas de Lezo*), botado en 1922 y cuya construcción estaba más adelantada que la de su gemelo, pudo participar con su flamante nombre en los actos del primer centenario del marino.

cinco unidades, sino cuatro, y los tiempos de austeridad presupuestaria que vivimos convierten esa cifra en inamovible, así que, no pudiendo en el nomenclátor de la serie en ciernes rendir homenaje a todos ellos, resulta imprescindible valorar el mérito personal de cada uno en relación con el devenir histórico del Arma Submarina española.

Narciso Monturiol y Estarriol (1819-1885) fue «el más remoto precursor de la moderna navegación submarina en España (...) [que] aportó auténticas innovaciones y adelantos al arte de navegar bajo las aguas (...) el *Ictíneo* permaneció sumergido por espacio de dos horas y veinte minutos (el 23 de septiembre de 1859) (...). En total aquel incipiente submarino efectuó medio centenar de inmersiones en aguas de Barcelona y cuatro en Alicante, desde su botadura (28 de junio de 1859) hasta 1862. (...) el encargo oficial de la Marina no llegó nunca. Creó una empresa promotora, La Navegación Submarina, y construyó el *Ictíneo II*, el cual, con máquina de vapor incorporada, llevó a cabo su primera salida el 22 de octubre de 1867, pero al interés general habían sucedido el desaliento y la indiferencia, hasta obligarle a suspender definitivamente los trabajos el 1 de enero de 1868. En aquel corto período de pruebas el buque realizó inmersiones de hasta ocho horas con dieciséis y doce tripulantes; en bajar a 18 metros tardó treinta y un minutos y en los ensayos de resistencia estructural alcanzó la cota de 30 metros. Realmente no podía pedirse más en aquel tiempo (...) Enfermo y amargado, Narciso Monturiol entregó su alma a Dios el 6 de septiembre de 1885» (17).

Respecto a Cosme García Sáez (1818-1874), con todo el respeto que nos merece su figura debemos decir que esta ya ha sido suficientemente honrada en el curso de la historia naval española, pues su nombre ha sido ostentado por dos submarinos. Además, «poco se sabe, en realidad, del invento sumergible de este ingeniero logroñés. Se dice que en 1858 diseñó y construyó un bote submarino que experimentó en el puerto de Barcelona ante un muy reducido número de espectadores. Poco después construyó un nuevo modelo, algo mayor y mejorado en alguno de sus elementos, que patentó en París en noviembre de 1859 y fue probado en Alicante el 4 de agosto de 1860. No



Teniente de navío Isaac Peral y Caballero, inventor del submarino moderno (fuente, Internet).

---

(17) RAMÍREZ GABARRÚS.

podemos decir nada de cómo era aquel sumergible (el conocido como *Garcibuzo*, del que sí se conservan planos) porque su inventor, desengañado totalmente al no encontrar el menor apoyo oficial, lo echó a pique» (18). En este sentido, como también apuntó Alejandro Anca, «hay que recordar aquí que tanto Monturiol como García no concibieron (al menos en un primer momento) sus ingenios como unidades de guerra, siendo por tanto proyectos ajenos a la Armada. Poner al mismo nivel estos ilustres inventores con Peral es inapropiado e injusto; y esto sin adentrarnos en los aspectos técnicos» (19). Su nombre, pues, a los efectos que nos ocupan, habría sido perfectamente omitible.

Mucho más relevante en este terreno es el nombre de Isaac Peral y Caballero (1851-1895) (20). Él es el genuino inventor del submarino moderno, torpedero eléctrico sumergible para cuya invención retomó un proyecto que se había abandonado en todo el mundo y cuyos impedimentos técnicos él resolvió en 1884. Después de solventar todos los problemas que planteaba la navegación submarina, el 1 de enero de 1888 se inició su construcción (21) en el arsenal de La Carraca, y tras superar muchas dificultades, el 8 de septiembre de ese mismo año se procedió a su botadura. La prueba de inmersión en dique se realizó con éxito el 5 de agosto de 1889, y su primera inmersión en mar, la prueba definitiva, se efectuó a entera satisfacción el 7 de junio de 1890, alcanzado una profundidad de hasta 10 metros.

Sin embargo, a despecho de estos brillantes antecedentes, después de varios avatares, las insidias y envidias paralizaron su proyecto. El Consejo Superior de la Armada declaró por último inútil el ingenio, de modo que a su inventor se le ordenó entregar el torpedero submarino, con lo que «se cerró, absurdamente uno de los más brillantes capítulos de la moderna historia de la Marina española» (22). La injusticia de que fue objeto su persona llegó a prolongarse más allá de la muerte, pues su viuda, doña Carmen Cencio Rodrí-

---

(18) ÍDEM.

(19) VISCASILLAS, ANTÓN y ANCA ALAMILLO.

(20) Resulta sin duda una paradoja que habiendo sido España, con el proyecto de torpedero-submarino de Peral, la nación pionera en la revolucionaria invención de este aparato, sin embargo fue casi la última de las potencias navales europeas en incorporar submarinos a su flota. En 1914, naciones pequeñas como Dinamarca, Suecia, Grecia, Países Bajos o Noruega disponían ya de submarinos. Al iniciarse la Gran Guerra, en el conjunto de las marinas de guerra del mundo había en servicio un total de 312 buques de esta clase. Incluso Portugal se adelantó incorporando a la Armada en 1913, varios años antes que España, su primer submarino por iniciativa de su ministro de Marina João Azevedo Coutinho. Esta demora, no obstante, no obedeció a que la Armada se hubiese desentendido del asunto hasta entonces, sino a que los proyectos de construcción o adquisición de submarinos emprendidos no habían cristalizado.

(21) Por real decreto de 20 de abril de 1887.

(22) Hay que señalar a estos efectos —para hacer justicia histórica— que el primer gobernante que de verdad rindió homenaje a estos precursores y al inventor del submarino fue precisamente el almirante don Augusto Miranda. No solo porque fue él quien —como ministro de Marina— definitivamente creó el Arma Submarina, al programar y aprobar su famoso plan de escuadra e incorporar en su virtud los primeros submarinos a la Armada, sino también porque

guez, e hijos quedaron en el desamparo. Miranda vino a remediar esta situación, demostrando con este recto proceder un gran patriotismo y elevado sentido de la justicia. Y así, promovió la concesión de una pensión vitalicia (de 5.000 pesetas de la época) a los deudos de Peral, que fue publicada en la *Gaceta de Madrid* el 21 de julio de 1916. La exposición de motivos del proyecto presentado a las Cortes (*Gaceta de Madrid* núm. 148, de 27 de mayo de 1916) señalaba «los altos méritos del Ilustre Oficial de la Armada Isaac Peral, á cuya iniciativa y á cuyos trabajos se deben en España los primeros pasos para dotar a la Nación de un poderoso elemento de defensa, cuya eficacia como tal han consagrado los presentes acontecimientos, [lo que] induce al Gobierno de S.M. á proponer a las Cortes la concesión de una pensión á su viuda que sirva como muestra de la gratitud nacional». En el debate parlamentario en torno a este texto legal, a cuya aprobación se oponían una parte de los diputados, don Augusto Miranda declaró con firmeza: «Si Peral hubiera tenido medios para perfeccionar su aparato; si hubiese podido continuar sus estudios, España hubiera tenido hoy un arma poderosa seguramente, y Peral hubiera llegado a ser una gloria de nuestra Ciencia (...) ¿es posible regatear tan pequeño homenaje a la gloria de Peral?»



Mateo García de los Reyes, primer jefe de la Escuadrilla de Submarinos y organizador del Arma (Museo Naval de Madrid).

En lo tocante a Mateo García de los Reyes (1872-1936), es justo volver a asignar su nombre a otro submarino, por cuanto desempeñó un importante papel en los orígenes del arma en cuanto primer jefe de la escuadrilla que se constituyó y, en su condición de tal, entusiasta «organizador» del Arma durante más de una década (1917-1928). Aunque también es cierto que su nombre es asignado en esta ocasión por segunda vez a una unidad a flote de la Armada

---

fue él quien propuso que se asignasen los nombres de *Isaac Peral*, *Narciso Monturiol* y *Cosme García* a los primeros submarinos españoles. En el caso del *Isaac Peral*, Miranda lo dispuso personalmente siendo ministro de Marina, y en el de los submarinos A-1 *Narciso Monturiol* y A-2 *Cosme García*, lo hizo su sucesor en el cargo, el contralmirante Manuel de Flórez y Carrió, el 17 de junio de 1917, seis días después del cese repentino de Miranda (en su primera etapa en el cargo) por dimisión en bloque del gobierno a instancias de su presidente, don Manuel García Prieto, marqués de Alhucemas. Es por ello muy probable que la idea o propuesta de asignación de nombres para los submarinos tipo A estuviese ya tomada con anterioridad en el Ministerio de Marina, aunque se dispusiese formalmente en aquella fecha.



El buque especial de salvamento *Kanguro* (colección del autor).

(submarinos S-31 y, ahora, S-84), y que por añadidura, como quedó apuntado más arriba, desde 1982 está vinculado de manera permanente al arma a través de la Escuela de Submarinos Almirante García de los Reyes.

### **Los submarinos de la Ley Miranda, núcleo inicial del Arma Submarina**

Centrando ahora nuestro análisis en los submarinos y sus buques de apoyo integrados en el plan naval de la Ley Miranda, que constituirían el núcleo inicial del Arma Submarina, podemos estructurar su proceso de construcción en dos etapas históricas.

#### *La ejecución del plan*

##### Primera fase (1915-1921)

Conforme a lo estipulado en el artículo adicional de la ley, como dijimos más arriba, los primeros cuatro submarinos de los previstos en el plan fueron adquiridos a otras naciones. Contratados «por gestión directa» del ministro de Marina, representaron el primer logro material de su programa naval.

El *Isaac Peral* (23) pertenecía a la clase Holland y fue construido en los astilleros norteamericanos de Fore River & Co. de Quincy, Massachusetts. Con

---

(23) Recordemos que con la entrega (enero de 1917) del *Isaac Peral*, primer submarino operativo de la Flota, entraron también en servicio en la Armada los primeros motores diésel a flote.

60,10 metros de eslora, 5,80 de manga y 5,16 de puntal, desplazaba 500 toneladas en superficie y 742 en inmersión. Su planta motriz estaba constituida por cuatro motores, dos eléctricos y dos diésel, que desarrollaban una potencia de 340 y 600 caballos, respectivamente. En superficie podía alcanzar una velocidad de 15 nudos, mientras que en inmersión no pasaba de diez. Estaba armado con cuatro tubos lanzatorpedos de 450 mm y un cañón de 76,2. Su dotación la integraban 28 hombres. Botado el 22 de julio de 1916, fue entregado a la Armada el 21 de enero de 1917 y causaría baja oficial el 18 de mayo de 1932.

Las tres unidades que integraron la clase «A» (A-1 *Monturiol*, A-2 *Cosme García* y A-3) pertenecían a la clase Laurenti F y fueron construidos por los astilleros Fiat-San Giorgio en La Spezia (24). De 45,60 metros de eslora, 4,22 de manga y 3,71 de calado, desplazaban en superficie 262 toneladas, mientras que en inmersión llegaban a las 380. Su planta motriz estaba constituida por dos motores eléctricos y otros dos diésel, que desarrollaban una potencia de 250 y 350 caballos, respectivamente. Su velocidad máxima en superficie era de 13,5 nudos, mientras que en inmersión no llegaban a nueve. Iban pertrechados con dos tubos lanzatorpedos de 450 mm. Su dotación la integraban 17 hombres. Fueron entregados a la Armada el 25 de agosto de 1917, y causarían baja oficial el 1 de junio de 1935, el 17 de diciembre de 1931 y el 1 de septiembre de 1930, respectivamente.

La siguiente serie fue la conocida como clase «B», compuesta por seis unidades (B-1, B-2, B-3, B-4, B-5 y B-6), construidas todas ellas en Cartagena gracias a que Vickers, principal accionista de la SECN, representaba en Europa a la firma norteamericana Electric Boat Co. De 64,18 metros de eslora, 5,60 de manga y 5,2 de puntal, desplazaban en superficie 556 toneladas y en inmersión 740. Su planta motriz estaba constituida por cuatro motores, dos eléctricos y dos diésel, que desarrollaban una potencia de 450 y 700 caballos, respectivamente. Su velocidad máxima en superficie alcanzaba los 16 nudos, mientras que en inmersión no llegaban a once. Estaban armados con cuatro tubos lanzatorpedos de 450mm y un cañón antiaéreo de 76,2. Su dotación se componía de 28 hombres. Fueron entregados a la Armada entre los años 1922 a 1926. Dos de ellos se hundieron durante la guerra civil de 1936-1939 (25), mientras que el B-4, arrumbado, acabó el conflicto en un estado deplorable (26). Respecto al B-1, incapacitado para navegar desde

---

(24) Estos tres submarinos eran los últimos buques de una serie de veinticuatro para la Marina italiana (numerados F-22, F-23 y F-24), diseñados por el ingeniero Cesare Laurenti, que se estaban construyendo y por los que, al parecer, también estaba interesada la Marina brasileña. El ministro Miranda pudo conseguir su cesión a la Armada española a mediados de 1916. Costaron 1.300.000 liras cada uno. Su fructífera gestión oficial le valió la concesión, por parte del Reino de Italia, de la Gran Cruz de la Orden de San Mauricio y San Lázaro.

(25) El B-5 desapareció en aguas de Estepona por causas desconocidas, si bien es muy probable que fuera enviado a pique por un hidroavión nacional, y el B-6 resultó hundido el 19 de septiembre de 1936, frente al cabo Peñas, por el destructor *Velasco*, el remolcador *Galicia* y el buque armado *Ciriza*.

(26) Desde el 15 de marzo de 1937 se encontraba arrumbado en Portman (Cartagena). Al terminar la guerra se ordenó su desguace.



noviembre de 1937, sería devuelto al servicio en junio de 1939 para destinarlo a prácticas de puerto hasta su baja oficial, ocurrida el 21 de octubre de 1941. Al más longevo de todos ellos, el B-2, se le daría de baja el 5 de abril de 1951, si bien es cierto que desde octubre de 1939 estaba clasificado como unidad de superficie.

Siguiendo lo preceptuado en el artículo adicional de la ley, se compró en el extranjero «un buque especial de salvamento», que sería el denominado *Kanguro*, encargado en 1915 (27) a la casa holandesa Werf Conrad de Haarlem. Con 92 metros de eslora, 20 de manga, 5,79 de puntal y 3,50 de calado, desplazaba 2.750 toneladas. Su planta motriz estaba constituida por dos máquinas alternativas de triple expansión, que desarrollaban una potencia de 1.260 caballos y una velocidad máxima de nueve nudos. Iba armado con cuatro cañones Nordenfellt de 42 mm. Su dotación la integraban 97 hombres. Fue dado de alta en la Armada el 19 de noviembre de 1920 y su vida naval se dilató hasta 1943.

#### Segunda fase (1922-1926)

Terminado el plazo de vigencia de la ley (diciembre de 1921), aún no se habían ejecutado la mitad de las obras en ella ordenadas ni gastado más que 120 millones de pesetas de los 270 previstos, debido al retraso en la llegada de suministros provocado por la Gran Guerra, que no llegó a interrumpir las construcciones navales, pero provocó una gran demora en los plazos de entrega.

Con el fin de que los créditos aún por gastar no caducaran, en los últimos meses de ese año el Ministerio de Marina trabajó con la Naval en los modelos, especificaciones y precios de lo que constituiría la continuación del segundo programa naval de la Ley Miranda. Así nacería la denominada «Ley Cortina» (28) (11 de enero de 1922 [29]), que vino a ampliar los plazos de las obras fijados en la primera y las dotaciones económicas consignadas para ellas, debido al encarecimiento general de los materiales de construcción (30).

Gracias a esta prórroga se revisan las características de las unidades, basadas en tipos más modernos, en virtud del real decreto de 22 de febrero siguiente (31), que fijó en 7.900 las toneladas de desplazamiento de la siguiente serie de

---

(27) La construcción de este barco se pactó antes incluso que la de los propios submarinos. El contrato se firmó el 21 de julio de 1915. Una vez construido, sus pruebas de mar sufrieron dilaciones a causa de la guerra europea, para evitar ser torpedeado por algún U alemán de los muchos que operaban desde las costas de Flandes. Llegó finalmente a Ferrol el 23 de noviembre de 1919.

(28) Por el ministro de Marina José Gómez-Acebo y Cortina, marqués de Cortina, que ocupó el cargo entre el 14 agosto de 1921 y el 8 marzo de 1922.

(29) Publicada en el núm. 12 del *Diario Oficial del Ministerio de Marina* de ese año.

(30) Particularmente difíciles de conseguir fueron las piezas de acero estirado, de cobre y de latón, así como las grandes forjas y fundiciones, la maquinaria y herramientas especiales y la artillería. Además, se multiplicó varias veces el precio de mercado del acero, el cinc, la madera y el carbón.

(31) Publicado en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* número 56.



Submarinos abarloados, pertenecientes a las clases A, B y C (colección del autor).

cruceros rápidos, en 1.650 las de los destructores y en 850 las de los submarinos en superficie.

La última serie de submarinos fue la conocida por clase C, compuesta por seis unidades (C-1 [más adelante denominado *Isaac Peral*], C-2, C-3, C-4, C-5 y C-6) construidas en Cartagena (32). De 73,30 metros de eslora, 6,33 de manga y 5,70 de puntal, desplazaban 925 toneladas en superficie y 1.144 en inmersión. Su planta motriz la componían cuatro motores, dos eléctricos y dos diésel, que desarrollaban una potencia respectiva de 375 y 1.000 caballos. Su velocidad máxima en superficie era 16,5 nudos y de nueve en inmersión. Estaban armados con seis tubos lanzatorpedos de 533 mm y un cañón antiaéreo de 76,2. Su dotación la integraban 40 hombres. Fueron entregados a la Armada entre 1928 a 1930, y menos los dos primeros de la serie —que se dieron de baja el 30 de enero de 1950 y el 6 de junio de 1951, respectivamente—, todos tuvieron un trágico final: el C-3 sería torpedeado y hundido el 12 de diciembre de 1936 por el submarino alemán *U-34*, frente a Málaga, durante la operación Úrsula; el C-4, abordado de manera accidental por el destructor *Lepanto*, durante unas maniobras, el 27 de junio de 1946; el C-5 desapareció el 31 de diciembre de 1936 en aguas de Ribadesella, y el C-6 fue hundido por su dotación, el 20 de octubre de 1937, en aguas cercanas al puerto de El Musel (Gijón) (33).

---

(32) Por si alguna duda quedara respecto a que esta serie de submarinos perteneció al programa naval de Miranda, recordemos que la real orden de 13 de octubre de 1922 autorizó el gasto de 79.119.360 pesetas con «cargo a los créditos consignados en las Leyes de 17-2-1915 y 11-1-1922».

(33) Fue reflotado en noviembre de 1947, aunque naufragó al año siguiente de camino al desguace.

## El almirante don Augusto Miranda y Godoy, creador del Arma Submarina

Como hemos relatado, Augusto Miranda apostó desde un principio y decididamente por crear en la Armada un arma submarina. Ya su primer proyecto de programa naval (34), de 7 de mayo de 1914, contemplaba la construcción de seis submarinos.

El «viraje técnico y estratégico» (35) del almirante Miranda respecto a su plan de escuadra original vino dado por el estallido de la Gran Guerra, de la que nuestro protagonista extrajo las pertinentes enseñanzas prácticas, lo que se tradujo en una profunda revisión conceptual de la futura flota (36). El curso de los acontecimientos bélicos en el mar persuadió a Miranda de que ya no eran precisos «grandes y costosos acorazados para pensar en una alianza y, por otro lado, desde el comienzo de la guerra los submarinos alemanes cosecharon sorprendentes éxitos, como el *U-21*, al hundir impunemente tres grandes cruceros británicos en el canal de la Mancha en una hora». Así pues, los submarinos se revelaron como la fuerza naval más eficaz durante la etapa inicial de la primera guerra mundial.

De este modo, tras varios meses de guerra europea en el mar, el nuevo y definitivo plan de construcciones navales promovido por Miranda reforzó significativamente la presencia de sumergibles o submarinos. Como el ministro señalaba en la exposición de motivos de su nuevo proyecto de ley sobre «construcciones navales y habilitación de puertos militares», aprobado por real decreto de 30 de octubre de 1914 (37):

«Los graves acontecimientos ocurridos en Europa con posterioridad a la presentación a las Cortes del proyecto de ley sobre construcciones navales, han dado lugar a enseñanza, tanto en el orden político como en el profesional o técnico, que marcan una orientación bien definida en cuanto a la índole de nuestros armamentos marítimos, y que traen como consecuencia inmediata la reforma de aquel proyecto. (...) Los incidentes ocurridos en la guerra actual ponen ya de manifiesto la gran importancia que por virtud de recientes perfeccionamientos han adquirido *las armas submarinas* como elementos de defensa de las costas aun contra ataques de fuerzas navales muy superiores, y esta importancia

---

(34) Conocido como «primer plan Miranda». Sancionado por real decreto de 29 de abril, fue publicado en la *Gaceta de Madrid* núm. 130, del domingo 10 de mayo de 1914. El ministro Augusto Miranda decidió retirarlo antes de su discusión en las Cortes, para modificarlo radicalmente en vista del estallido de la guerra europea en agosto de ese año.

(35) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, pp. 241-261.

(36) En unas expresivas declaraciones, Miranda afirmaba: «Ninguna guerra ha producido jamás en el material de la Marina una revolución tan profunda como la actual. Los principios en que se apoyaban la estrategia y la táctica naval están sufriendo transformaciones tan radicales, que es ya patente la necesidad de renunciar a las ideas dominantes en estas materias hace tan sólo seis meses y adoptar como realidades indiscutibles las que en esa misma época eran tenidas por exageraciones fantásticas de imaginaciones desequilibradas». Diario *Abc* de 1 de enero de 1915.

(37) Publicado en la *Gaceta de Madrid* núm. 305, de 1 de noviembre de 1914.

no puede pasar inadvertida para España que tantos puntos vulnerables presenta en sus extensas y accidentadas costas (...). Pero lo que es indudable, lo que no admite ya duda, es que el torpedo y la mina son armas eficacísimas en la defensa de sus costas».

De la importancia que Miranda otorgó a los submarinos como fuerza naval da notoria y concluyente cuenta el hecho de que determinase construir nada menos que 28 unidades de esta clase (38). Y, por si esto fuera poco — como ya quedó expuesto—, y con el deseo de incorporar cuanto antes buques de este tipo a la Flota, para evitar en parte el previsible prolongamiento de los plazos de construcción introdujo muy certeramente un artículo adicional al texto de la ley de 17 de febrero de 1915 que le autorizaba para adquirir por gestión directa «hasta cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos y un buque especial de salvamento». Así consiguió en un tiempo récord —apenas dos años y en plena guerra— constituir el núcleo inicial del Arma Submarina con cuatro unidades operativas que formaron escuadrilla en 1917.

Su inteligente y decidido impulso abarcó también la plena organización del «servicio en submarinos», regulando las condiciones profesionales del personal de la Armada (39) que debía dotarlos —tanto oficiales como subalternos—, previendo asimismo la creación de una escuela para su instrucción y



El almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), marino ilustre de España, cinco veces ministro de Marina (Museo Naval de Madrid).

---

(38) No obstante estas previsiones, los submarinos a la postre incorporados a la Flota se redujeron a dieciséis, cuatro de ellos adquiridos a otras naciones (uno a EE.UU. y tres a Italia) y doce construidos en España: los submarinos *B1-B6* tipo «Holland», y los *C1-C6*, todos ellos salidos de Cartagena, fabricados por la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), que en aquella época gestionaba los astilleros de Ferrol y Cartagena y los talleres de artillería de La Carraca (San Fernando), entre otras factorías e instalaciones en España. Sin embargo, las previsiones del plan en lo que a las unidades de superficie se refiere se cumplieron íntegramente.

(39) Fomentó los destinos en submarinos y, por otra parte, la formación de los oficiales de la Armada como pilotos de aviación —a través del Servicio de Aeronáutica Militar del Ejército, que contaba con el aeródromo de Cuatro Vientos, escuela de aviación militar donde se instruían—, anticipando así sin duda la creación de la Aviación Naval, que nace formalmente por real decreto de 15 de septiembre de 1917 (*Gaceta de Madrid* núm. 265, de 20 de septiembre), siendo ministro de Marina el contralmirante don Manuel de Flórez, su sucesor y uno de

adiestramiento (40). Fijó asimismo los emolumentos de este personal (41), creó una ley sobre accidentes en submarinos (42) y estableció desde el principio su base en Cartagena (43). Y no dejó tampoco cabo por atar en lo que se refiere al imprescindible apoyo logístico, aprobando y desarrollando importantes obras de mejora y construcción en todos los departamentos —entonces denominados «apostaderos»— y creando además nuevas bases navales secundarias (44) («puertos de refugio para torpederos y sumergibles») en Marín, Ríos y La Graña (Galicia) y en Mahón (isla de Menorca).

La imperiosa necesidad de disponer de nuevas bases navales ya la había expuesto con meridiana claridad en su primer proyecto de plan naval, de 1914:

«Hay que tener en cuenta que las fuerzas navales requieren de modo ineludible bases habilitadas para su aprovisionamiento, y que las nuestras se hallan en un estado de atraso tal, que no contamos en nuestro extenso litoral con un solo puerto donde pueda una escuadra, y aún un solo buque moderno, entrar en dique ni tomar los pertrechos más indispensables con la prontitud que exigen las operaciones de guerra; ni siquiera podemos prestar los auxilios más

---

sus principales colaboradores hasta entonces. La Ley Miranda ya recogía —por primera vez— consignaciones destinadas a construir almacenes para «material aéreo» en los tres departamentos (Ferrol, Cádiz y Cartagena). En cuanto a las medidas adoptadas por Miranda en materia de personal, para asegurar los efectivos precisos y la eventual necesidad de elevarlos, sobresale la Ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de la Armada y de Organización de Reservas Navales. Redactada conforme a la ley de bases de 3 marzo de 1915, estableció el servicio militar obligatorio para los españoles que figurasen en la Inscripción Marítima, y creó la Reserva Naval, que debían integrar oficiales de la marina mercante. Otra de las disposiciones destacables de entre las dictadas por Miranda en este apartado es la ley de «supresión de la redención a metálico» para los servicios de la Armada, de 2 de julio de 1914, que puso fin a una injusticia vigente desde 1835.

(40) Hechos los correspondientes estudios, y en cumplimiento de las previsiones de la Ley Miranda, la Escuela de Submarinos fue creada por real decreto de 27 de febrero de 1918, siendo ministro don Amalio Gimeno y Cabañas. El art. 1 decía: «Se crea la Escuela para la instrucción de las dotaciones de los sumergibles, que provisionalmente se instalará en Cartagena, con los submarinos *Isaac Peral*, “A-1”, “A-2” y “A-3”, y el buque de salvamento».

(41) Real decreto de 19 de julio de 1915.

(42) Ley de 28 de diciembre de 1916.

(43) Y a partir de ahí se fue creando una infraestructura de apoyo más completa. En los primeros años, para su carena, los cuatro submarinos iban periódicamente al dique flotante de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, explotado entonces por Talleres Nuevo Vulcano (de la S.A. Unión Naval de Levante), que se encargaba de hacer las revisiones de la obra viva y del pintado. La base de Cartagena pasó a denominarse «Estación de Submarinos» por real orden de 11 de octubre de 1918, durante un nuevo ministerio de don Augusto Miranda, que entre el 20 de julio y el 9 de noviembre de ese año completaría su cuarta etapa como titular de la cartera. Se efectuaron obras de reforma y adecuación del tinglado para maestranza en el antiguo edificio y en la sala de gálbos del arsenal de Cartagena —que se terminó de construir en 1755—, para convertirlo en sede del Arma Submarina. Como tal se inauguró en 1920.

(44) El reglamento por el que se regulaba la expropiación de los terrenos donde se establecerían fue aprobado por real decreto de 30 de diciembre de 1915, publicado en la *Gaceta de Madrid* de 6 de enero de 1916.

indispensables en casos de averías o naufragios a los numerosos buques que recorren las grandes vías comerciales que rodean nuestro litoral. Llenar este vacío es para nosotros tan indispensable y urgente que, si no lo hiciésemos, expondríamos en caso de una guerra europea nuestra integridad territorial y nuestra soberanía a los mayores riesgos».

Su entrega abnegada al servicio y preocupación constante por el progreso de la Armada española fue tal, y en particular en lo que aquí nos ocupa respecto al desarrollo del Arma Submarina, que incluso animó a su hijo mayor, el entonces capitán del Cuerpo de Ingenieros de la Armada Augusto Miranda y Maristany (45), para ser destinado a Estados Unidos, como jefe de Ingenieros de la Comisión de Marina en este país (1919-1923), con sede en Nueva York. La principal misión del mismo era, precisamente, la inspección técnica de maquinaria para submarinos fabricada por Electric Boat Company, Groton, Comi y otras compañías norteamericanas suministradoras de la Marina española. Queremos recordar aquí que tanto el primer submarino español, el *Isaac Peral* —proyecto tipo Holland (46) construido precisamente en Estados Unidos—, como los seis tipo «B» (*B-1* a *B-6*, proyecto 105-F Holland, construidos y entregados entre 1917-1926) y, después, los seis tipo «C» (*C-1* a *C-6*; proyecto Holland, construidos y entregados entre 1923-1930), eran todos ellos de patente estadounidense, registrada por la empresa Electric Boat Company, representada en Europa por la británica Vickers, copropietaria entonces de la SECN, que los fabricó en la factoría naval de Cartagena.

Así pues, la figura del almirante don Augusto Miranda y Godoy fue absolutamente clave y fundamental en la creación e impulso inicial del Arma Submarina española, así como en el diseño de su organización.

## Conclusiones

La acción de gobierno del almirante Miranda fue verdaderamente extraordinaria y trascendental para la Armada. Su actividad legislativa durante sus

---

(45) Destinado por real orden de 19 de marzo de 1919, tomó posesión de su destino el 17 de abril. Su padre, el almirante don Augusto Miranda, ministro de Marina en etapas anteriores y de nuevo, por quinta y última vez, entre el 15 de abril y el 20 de julio de 1919, influyó decisivamente en su decisión. Brillante ingeniero militar y naval, Augusto Miranda y Maristany (1895-1976) permaneció destinado en Estados Unidos durante cuatro años, hasta julio de 1923. En ese breve tiempo sería promovido a comandante el 9 de julio de 1919 y a teniente coronel el 11 de junio de 1921, cuando contaba tan solo veintiséis años. Anteriormente, entre 1917-1918, prestó servicios en la Comisión de Marina en Europa, con sede en Londres. Su carrera fue también muy meritoria, tanto en la Armada como en la empresa privada, hasta el punto de que llegó a ser director de los Astilleros de Bilbao-Sestao (1932-1943) y de los de Ferrol (1934-1935), y durante muchos años (entre 1943-1962), consejero delegado y director general de la SECN

(46) Así denominado en honor del inventor estadounidense John P. Holland. Su empresa se denominó Holland Torpedo Boat Co., que después fue absorbida por la Electric Boat Company.

cinco etapas como titular de la cartera de Marina fue febril en todos los ámbitos, y además aún tuvo tiempo de elaborar tres planes navales (47), cuyo último fruto, la Ley Miranda de 1915, consiguió dotar a la Armada de un buen número de magníficos buques, entre los que figuraban cruceros ligeros, destructores, cañoneros y submarinos.

La más sobresaliente virtud de este programa naval fue el acierto del ministro en adoptar un plan de construcciones por series, con el objetivo de que se incorporaran los avances técnicos necesarios para que las del último grupo no nacieran anticuadas antes de entrar en servicio, pecado capital de la política naval española que acabó siendo casi endémico en el último cuarto del siglo XIX. Estas mejoras tecnológicas se introdujeron, por ejemplo, en la segunda serie de cruceros (*Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*), al igual que la de destructores (48) (*Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcáiztegui*), que representaban versiones muy mejoradas con respecto a las primeras series (cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo* y destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*).

Se ha señalado como su mayor laguna el hecho de no contemplar la construcción de acorazados, pero Miranda tuvo muy claro que un par de unidades de este tipo, por poderosas que fueran, sólo podrían ejercer su influencia en un punto muy concreto de la mar, en tanto que un grupo de unidades, con una suma de poder ofensivo equivalente, podría ocupar un área de muchas millas y entablar un mayor número de combates parciales, o bien realizar numerosas misiones tanto en tiempo de paz como de guerra. Tampoco debemos olvidar que, en aquella época, la construcción de una escuadra de acorazados excedía de la capacidad industrial de España, que ni siquiera estaba en disposición de atender a su mantenimiento, de modo que se hubiesen tenido que realizar unas costosísimas inversiones en infraestructuras y un esfuerzo tecnológico por encima de las posibilidades del país.

El acierto en repartir su presupuesto en un esfuerzo continuado, pero no demasiado gravoso para el Erario, garantizó sin duda el extraordinario balance final del programa pues, aun excluyendo las unidades pertenecientes al tren naval, se construyeron veinticinco de las cincuenta y nueve previstas, si bien también fueron adquiridas por gestión directa, con los fondos previstos en la ley, otras sesenta y una, incluyendo en este número a las lanchas K y H. Así

---

(47) En sentido estricto, fueron dos planes navales (el proyecto de 7 de mayo de 1914, retirado, y el plan naval aprobado por ley de 17 de febrero de 1915), más una ley (de 30 de julio de 1914) que autorizó la construcción de una única unidad de superficie: el crucero explorador *Reina Victoria Eugenia*.

(48) El éxito de la serie Churruca motivó la ampliación de estos destructores a través del conocido como «segundo plan o programa de la Ley Miranda», revitalizado por la «Ley Cortina», de 1922. Los nombres que recibieron los demás destructores de esta serie fueron: *José Luis Díez*, *Almirante Ferrándiz*, *Lepanto*, *Churruca*, *Alcalá Galiano*, *Almirante Valdés*, *Almirante Antequera*, *Almirante Miranda*, *Císcar*, *Escalaño*, *Gravina*, *Jorge Juan* y *Ulloa*. Las unidades de esta clase fueron en total dieciséis, pues los dos primeros, el *Churruca* y el *Alcalá Galiano*, se vendieron en 1927 a la República Argentina, que los rebautizó con los nombres de *Cervantes* y *Juan de Garay*, respectivamente

pues, la Armada incorporó a su flota un total de 86 nuevos buques, entre ellos, y como ya quedó expuesto, 16 submarinos, los primeros que entraron en servicio la marina de guerra (49).

De ahí que, sin temor a caer en la exageración, podamos afirmar que el programa naval del almirante Miranda, en toda su extensión, fue decisivo para colocar a la Armada, en la década de los años treinta del siglo pasado, en quinto lugar en cuanto potencial en la tabla de las flotas militares europeas.

Como es bien conocido, el Arma Submarina española, haciendo honor a su tradición de origen, conmemora cada año el aniversario de su creación precisamente el 17 de febrero, fecha de promulgación de la conocida como Ley Miranda, que S.M. don Alfonso XIII sancionó en tal día como ese de 1915, con el refrendo de su autor y ministro de Marina, el almirante don Augusto Miranda.

Su egregia figura, pues, por su enorme contribución a la Armada, merece sin duda ser vinculada de manera especial y permanente al Arma Submarina.

## Fuentes

### *Fuentes primarias*

Archivo personal del autor.

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, expediente personal, hoja de servicios del Excmo. Sr. Almirante D. Augusto Miranda y Godoy (1855-1920).

Archivo Central del Cuartel General de la Armada, expediente personal, hoja de servicios del Excmo. Sr. D. Augusto Miranda y Maristany (1895-1976).

## Bibliografía

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El almirante don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y senador del Reino*. Ferrol, 2012.

BLANCO NÚÑEZ, José María: *La construcción naval en Ferrol, 1726-2011*. Navantia, S.A., 2011.

INTERNET, varias páginas.

QUEVEDO CARMONA, Diego; PAZOS PÉREZ, Lino J.; CASTROVIEJO VICENTE, Cristino, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Los desconocidos precursores españoles de la navegación submarina*. Damaré Ediciones, 2013.

RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *El Arma Submarina española*. Empresa Nacional Bazán, 1983.

*Revista General de Marina*, varios números.

ROBERT, Juan B: «El almirante don Augusto Miranda y Godoy», en *Revista General de Marina*, cuaderno de mayo de 1945.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: «Planes Navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y grado de cumplimiento», en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre de 2012.

VV.AA.: *La Marina. De Trafalgar a nuestros días*. Delta, 1983.

---

(49) La meta de 28 submarinos a que aspiraba nuestro insigne protagonista jamás pudo ser alcanzada por la Armada, y la cota de los dieciséis logrados en 1930 tampoco se ha vuelto a conseguir desde entonces.



APÉNDICES

**Artículo primero y artículo adicional de la «Ley Miranda», de 17 de febrero de 1915**

«Art. 1. Con el fin de dotar a la Nación en breve plazo de los elementos de defensa marítima absolutamente indispensables para el mantenimiento de su autonomía y de la integridad de su territorio, se procederá por el Gobierno a contratar la ejecución de las obras siguientes (...): 28 sumergibles de los tipos y características que fijará el Ministerio de Marina, teniendo en cuenta los servicios a que se destine cada una de las unidades o grupos, incluyendo el material necesario para salvamentos, reparaciones y aprovisionamientos...

(...)

»Se autoriza al Ministro de Marina para adquirir por gestión directa con cargo a los créditos concedidos por esta Ley, hasta cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos y un buque especial de salvamento.

»Se le autoriza asimismo para organizar el servicio en los submarinos con Oficiales del Cuerpo General de la Armada, y para reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y los de Contramaestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y sus plantillas a las necesidades del nuevo material dentro de los créditos consignados para personal en el actual presupuesto...

YO EL REY  
(*firma*)

El Ministro de Marina,  
Augusto Miranda (*firma*)».

**Transcripción de la orden ministerial número 145/2002, de 27 de junio, por la que se dispone el traslado de los restos mortales del almirante don Augusto Miranda y Godoy al Panteón de Marinos Ilustres (50)**

«Augusto Miranda y Godoy nació en Archidona (Málaga) el 27 de mayo de 1855. En enero de 1871 sienta plaza como aspirante de la Armada en la Escuela Naval Flotante a bordo de la fragata *Asturias*, llegando a alcanzar el puesto número uno de su promoción. Durante toda su vida demuestra una extraordinaria capacidad profesional y dotes de mando, dando probadas pruebas de amor a su carrera y a su Patria.

---

(50) Publicada en el *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa*, número 131, de 5 de julio de 2002.

»Dotado de una inteligencia privilegiada y gran capacidad de trabajo, será autor de diversos estudios técnicos y obras de investigación, dos de las cuales serán premiadas por la Academia de Ciencias de París y declaradas oficialmente como manuales de texto de la Escuela Naval.

»Desarrolla su brillante carrera en numerosos destinos de embarco y de tierra, participando en acciones de guerra contra fuerzas insurrectas en Cuba, y durante la Campaña de Filipinas de 1898 como comandante militar de la estación naval de la Isla del Corregidor.

»Su prestigio trasciende del ámbito puramente naval. Será comisionado en mayo de 1910 para estudiar la organización y sistemas de enseñanza de diversas Escuelas Navales europeas, siendo posteriormente Vocal de la Junta encargada de redactar el programa, plan de estudios y reglamentos de la futura Escuela Naval de San Fernando. Más tarde, a finales de 1912, se destacaría por sus excepcionales cualidades diplomáticas mandando el crucero *Reina Regente*, en circunstancias especialmente difíciles con ocasión de su participación en el conflicto de los Balcanes.

»La parte más significativa y relevante de su carrera tiene lugar tras su promoción al Almirantazgo, en marzo de 1913, ocupando importantes cargos en la Armada. Como Ministro de Marina será el impulsor de la creación del Arma Submarina Española y de un ambicioso programa de construcciones navales, fruto de la ley de escuadra conocida en su honor como «Ley Miranda», de 17 de febrero de 1915, que marcó un hito en nuestra historia naval y que supuso, asimismo, una profunda y trascendental reorganización, y reestructuración de la Armada, con la rehabilitación de arsenales y la construcción de nuevas bases navales, lo que en conjunto constituyó una verdadera reconstrucción con los criterios más modernos de su época. Su enorme talento le llevará a desarrollar una fructífera gestión al frente de la Armada, acometiendo numerosas e importantes reformas, tanto en los asuntos de material como de personal. Entre estos últimos destaca el impulso que imprimió a los aspectos de formación y enseñanza (Desarrollo del Plan de Estudios de la Escuela Naval Militar de San Fernando; creación de la Escuela de Ingenieros y Maquinistas de la Armada).

»Por su gran prestigio y altísima consideración en la Armada, será ministro en cinco diferentes gobiernos de la nación, ostentando la cartera de Marina en los tres empleos del Almirantazgo. Se hizo acreedor de numerosas condecoraciones nacionales y extranjeras, destacando entre las primeras varias cruces del Mérito Naval y del Mérito Militar con distintivo rojo. Asimismo, por el gran aprecio que merece a S.M. el Rey don Alfonso XIII, fue nombrado senador vitalicio del Reino por designación regia, y consejero de Estado. Finalmente, fue propuesto como presidente del Gobierno de la Nación, designación que inicialmente declinó por motivos de salud. Su muerte truncó definitivamente la posibilidad de acceso a esta magistratura, el 28 de abril de 1920.

Falleció relativamente joven, en el Hospital Real de Santiago de Compostela, cuando todavía no había cumplido 65 años de edad, teniendo por delante

JAIME ANTÓN VISCASILLAS

más de un lustro de vida activa en la Armada, su posible ascenso a la dignidad de capitán general y la esperanza de otros grandes servicios a España.

»Fue enterrado en el madrileño Cementerio de San Isidro el día 1 de mayo de 1920.

»Por todo lo expuesto, don Augusto Miranda y Godoy es acreedor a que la Armada lo enaltezca y distinga, conservando sus restos mortales en el Panteón de Marinos Ilustres, para ejemplo de las generaciones futuras.

»Por todo ello, y en virtud de las facultades que me otorga el artículo 4 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno,

DISPONGO:

»Apartado único. Los restos mortales del almirante don Augusto Miranda y Godoy serán trasladados solemnemente al Panteón de Marinos Ilustres con los honores que correspondan, una vez cumplidos los requisitos que al efecto fijan las disposiciones vigentes, debiendo adoptar el Ministerio de Defensa cuantas disposiciones convenga para honrar debidamente su memoria.

»Disposición final única. La presente Orden entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial de Defensa*.

Madrid, 27 de junio de 2002.

FEDERICO TRILLO-FIGUEROA  
Y MARTÍNEZ-CONDE

(*firma*)»

**Orden Ministerial 100/01194/2012, de 13 de enero, por la que se asigna nombre a los cuatro submarinos de la serie S-80 (51)**

«Ministerio de Defensa. Buques

A propuesta del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, y en virtud de lo dispuesto en el punto tres del artículo segundo de la Orden Ministerial de 18 de febrero de 1980, sobre denominación de buques:

DISPONGO:

Artículo único. Se asignan los siguientes nombres a los submarinos de la serie S-80:

- S-81 *Isaac Peral*
- S-82 *Narciso Monturiol*
- S-83 *Cosme García*
- S-84 *Mateo García de los Reyes*.

Madrid, 13 de enero de 2012.

PEDRO MORENÉS EULATE

*(firma)*»

---

(51) Publicada en el *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa* núm. 20, de 30 de enero de 2012.

**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 PUNTALEÓN.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)*
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)  
*LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO*
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)  
*MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS  
*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA*
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)*
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO*
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ÁLVARO DE MENDOZA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA*
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)  
*MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO*
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX*
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)*
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998  
*LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998  
*VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98*
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I*
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*JUAN DE LA COSA*
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA*
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA*
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR*
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*EL COMBATE DE TRAFALGAR*
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PREENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL  
*LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA*
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.*
- 63.—XLI 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.*
- 69.—XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII.*

**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

# ANTONIO TERRY Y RIVAS (1838-1900)

Vida y obra científico-matemática de un marino ilustre (1)

Beatriz GARCÍA ÁLVAREZ DE LA VILLA  
Licenciada en Geografía e Historia

*«En ninguna biblioteca de barco alguno falta un Terry, que el marino, si en la borrasca solo a Dios confía su alma, fía en Terry la seguridad de su navío» (2)*

**L**A biografía de Antonio Terry y Rivas es una vivida ilustración, en cada una de sus etapas y casi por entero, del agitado siglo XIX español. Su vida no conoció respiro, y ya desde sus primeros viajes por el Mar de China se vería inmerso en las numerosas guerras y revueltas que marcarían tan convulsa etapa de la historia de España. Parece imposible que en medio de tantas turbulencias encontrara algún momento de quietud para dedicarse a lo que amaba con pasión: escribir. Más de veinte obras y numerosos artículos salieron de su «fecunda pluma» siempre con una idea: la de servir a los demás. En una época de rápidos avances tecnológicos, donde se pasaba del barco de vela al de vapor e irrumpían con fuerza acorazados y cruceros en continuo desarrollo, Antonio Terry dedicó su conocimiento científico a dotar a los marinos de una formación íntegra y, en último término, a frenar los naufragios, cuyo número registró un sensible aumento en su tiempo.

Valeroso en el combate, conseguiría 13 medallas al Mérito Naval, cuatro grandes cruces y una encomienda. Era hombre de mundo, de trato afable y conversación amena, que despertó la simpatía de quienes le trataron, se granjeó el respeto de sus superiores y, aun llegando a ocupar importantes puestos dentro de la Marina, siempre se destacó por su cristiana discreción. De su faceta intelectual da testimonio Ricart y Giralt con estas palabras: «Dotado de una inteligencia clarísima, su espíritu muy cultivado por el estudio y la observación, ha sido uno de nuestros Almirantes más ilustrados. (...) probablemente no habrá en la España contemporánea quien le haya igualado y

---

(1) Quisiera agradecer a Carlos Alfaro Zaforteza, investigador del King's College de Londres, sus amables consejos a la hora de abordar este trabajo.

(2) *Flores y Abejas*, época VII, núm. 324, 11 de noviembre de 1900.



Retrato al óleo de Antonio Terry (fotografía del archivo familiar).

seguramente no hay quien le haya superado en la cantidad de trabajos marítimos y matemáticos dados a la luz pública» (3).

Ante la falta de estudios biográficos más profundos, y para que no quede en el olvido quien tanto hizo por la Marina española, este artículo hace un recorrido por la vida de Antonio Terry como marino y expone los motivos por los que su obra científica asumió un indiscutible protagonismo en el último tercio del siglo XIX y parte del XX.

### Genealogía e infancia

Antonio Terry era de linaje irlandés por línea paterna. En el siglo XVII, algunos Terry procedentes de Cork (Irlanda), huyendo de la persecución de Cromwell contra los católicos, se establecieron en España. Una de estas

ramas descende de Ignatius Terry, nacido en Dublín en 1686, y de Catherine Stackpoole, que vio la luz en 1691. Dos de sus hijos, Guillermo, residente en Málaga, y Domingo, domiciliado en Cádiz (bisabuelo de Antonio Terry y Rivas), se establecieron en Andalucía en el siglo XVIII (4). Ambos hermanos fueron declarados por el rey Fernando VI, en virtud de real cédula de 24 de noviembre de 1757, hijosdalgo de sangre notorios. Según su genealogía estarían vinculados a los duques de Buckingham y a los vizcondes de Kilmallock, y traerían su origen de Theodorico, conde de Alsacia, quien a su vez descendía de Thierio, primer rey de Francia (5). Este Domingo Terry, natural del condado irlandés de Limerick y domiciliado en Cádiz, se casó en 1750 con la malagueña Elena MacNamara y llegó a ocupar una posición destacada en el comercio colonial del Cádiz dieciochesco, donde poseía la compañía Domin-

(3) RICART Y GIRALT, José: *Apuntes biográficos del Excmo. Sr. D. Antonio Terry y Rivas*. Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, año académico de 1900 a 1902, nómina de personal académico, pp. 107, 108. Ricart y Giralt, capitán de la marina mercante, profesor y director de la Escuela Náutica de Barcelona, fue un gran admirador de la obra de Antonio Terry.

(4) TERRY, Kevin: *Terrys of Cork 1600-2000. A local perspective*. Litho Press, Middleton, 2005.

(5) Archivo Histórico Nacional, Universidades 671-3, exp. 7-26. Genealogía y Armas de los señores Domingo Terry, Jacobo Terry y Felipe Terry.

go Terry, Soto y Cía., cuyos buques, por licencia regia, tenían permiso para comerciar con Veracruz y La Habana. Su hijo Antonio Terry MacNamara (1762-1832), del comercio de Cádiz, casado con Josefa Villa, era abuelo de Antonio Terry (6).

Antonio Terry y Rivas nació en Cádiz el 26 de noviembre de 1838, último año de la primera guerra carlista, siendo su padre el gaditano don José Terry y Villa, y su madre, doña Josefa Rivas y Genovés, natural de El Puerto de Santa María. Fue el tercero y único hijo varón de cinco hermanos y recibiría en la pila bautismal el nombre de su abuelo paterno, Antonio Terry MacNamara. En 1840, nuestro protagonista, con apenas dos años, se traslada con sus progenitores a Granada, donde su padre va a ocupar un importante puesto como administrador principal de la Hacienda Pública. José Terry Villa permaneció allí con su familia catorce años, y de él sabemos, por testimonio del párroco de la Magdalena, que fue «un hombre de espíritu cristiano, recto y escrupuloso», virtudes por las cuales se granjearía enemistades que, a raíz de la revolución de 1854, le forzarían a retornar a Cádiz huyendo de las persecución de que era objeto su familia (7).

Los recuerdos de infancia de Antonio Terry en Granada estarían vinculados a su domicilio paterno en el número 19 de la calle del Buensuceso, donde residió hasta los doce años, momento en que se trasladó a la plaza de los Lobos 2, presumiblemente al antiguo convento de trinitarios, cuyas dependencias, tras la desamortización de Mendizábal, serían ocupadas por las oficinas de la Hacienda Pública (8).

## Formación y primeros años en Filipinas

Pronto sintió Antonio Terry «decidida inclinación» de marino, por lo que su padre decide enviar una carta de súplica a fin de que se concediera a su hijo una plaza extraordinaria en el Colegio Naval de Cádiz. El 1 de enero de 1853, apenas cumplidos los catorce años, Terry ve realizado su sueño al sentar plaza como aspirante de Marina en el Colegio, donde permanecería tres años. Sabemos por su director Rafael Tabern que era de «carácter fuerte, domable sin embargo a la fuerza y al ejemplo, de índole buena y buen don de mando». Enseguida demuestra sus dotes académicas obteniendo premios en los exámenes efectuados durante el primer semestre de 1853. Finalizará sus estudios con las máximas calificaciones (9).

---

(6) Archivo Histórico de Cádiz, protocolo 5383, ff. 239-242. Antonio Terry MacNamara, testamento, 5 de diciembre de 1801.

(7) MORELL Y TERRY, Luis, y MORELL GÓMEZ, Manuel: *Efemérides granadinas. Coleccionadas por Luis Morell y Terry* (ed., Manuel Morell Gómez). Gráficas Alhambra de Granada, 1997 (ed. facs.)

(8) MORELL GÓMEZ, Manuel: *De la vecindad de Granada entre los años 1800 y 1935*, Gráficas Alhambra, 2002; MORELL TERRY, Luis: *Noticias históricas de Granada a través de sus calles*, m.l., m.f.

(9) Estos datos biográficos han sido obtenidos del expediente personal de Terry, custodiado en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, de El Viso del Marqués (Ciudad Real).



Sus primeras prácticas navales las realizará en la corbeta *Isabel II*, bajo el mando de Fernando Bustillo, quien nos habla de «su mucha aplicación, carácter fuerte y dedicación esmerada a las matemáticas». El 14 de mayo de 1856, con diecisiete años, recibe su primer destino: Filipinas, donde continuará con su aprendizaje. Y así, partiendo del arsenal de Cádiz a bordo del *Scipión*, a cuyo mando estaba el teniente de navío Santiago Durán, arribará al archipiélago unos 130 días después, el tiempo habitual que los veleros de la época invertían en la ruta hasta las islas atravesando el cabo de Buena Esperanza y pasando entre las islas de Java y Sumatra.

Era el bergantín *Scipión* un buque de vela construido en Cartagena en 1849 y armado con 12 cañones. Caracterizaban a estos bergantines su gran velocidad y su no menor agilidad, razones por las que se los destinaba a la lucha contra la piratería. Durante tres largos años, Antonio Terry navegará por el Mar de China, haciendo viajes entre Manila y Hong Kong y combatiendo a los temibles piratas de Mindanao y Joló, los «mahometanos del sur», que gozando de la protección de los ingleses desde la isla de Sarawack, en la costa septentrional de Borneo, Singapur y Hong Kong, hostigaban continuamente a una Marina española cada vez más aislada por los europeos residentes en las colonias vecinas (10).

Es de suponer que, pese a su largo desarraigo familiar, nuestro personaje quedase subyugado por el exotismo y belleza de la multirracial Manila, perla de Oriente, con su plaza amurallada y coronada de baluartes. Su entrega total y su entusiasmo quedan ya manifiestos en esta etapa de formación, en la que, tras pasar el reglamentario examen transcurridos dos años, obtiene sobresaliente en las diferentes materias de que fue examinado por Manuel Sánchez Barcáiztegui, Eduardo Montojo y José Lozano entre otros. En julio de 1858 transborda al vapor *Reina de Castilla*, donde es evaluado una vez más para pasar a guardiamarina de primera clase, prueba que supera con sobresaliente. Tras este largo período lejos de su patria, en virtud de real orden retorna a la Península, así que sale de Manila en el clíper *Luisita* y llega a Cádiz el 19 de noviembre de 1858, unos días antes de cumplir veinte años. Pero poco tiempo permanecería en España ya que, apenas dos meses más tarde, cuando la Guerra de África entra en su última fase, recibe su segundo destino: el vapor *Piles*, en el que embarca para navegar por el mar Mediterráneo y las costas del Rif, de Tánger a Algeciras.

## Guerra de África. Los bombardeos de Arcila y Larache

La Guerra de África, declarada en 1839 por la reina regente, María Cristina, en respuesta al hostigamiento de los rifeños contra Ceuta, gozó desde un principio de un extenso apoyo entre la sociedad española. A partir de 1859,

---

(10) VERGARA, Francisco-Engracio: *La masonería en Filipinas: estudio de actualidad. Apuntes para la historia de la colonización española en el siglo XIX*. París, 1896.



La escuadra española bombardeando la ría de Tetuán.

este conflicto bélico entra en su última fase y Antonio Terry es destinado a tomar parte en la que sería su primera guerra. Así pues, tras embarcar en la corbeta *Colón*, transborda al mes a la goleta *Edetana*, en la que permanecerá nueve meses y con la que, el 19 de enero de 1860, zarpa del puerto de Málaga rumbo a Algeciras formando parte de la escuadra comisionada para bombardear las ciudades de Arcila y Larache, desde la desembocadura de la ría de Tetuán, en apoyo a los ejércitos de Prim y Zabala que maniobraban en tierra.

En *Crónica de la Guerra de África*, Castelar nos describe detalladamente la exitosa operación conjunta que se ejecutó tras la ruptura de las negociaciones de paz con el califa Muley el-Abbas, hermano del sultán. La escuadra fondeada en Algeciras estaba compuesta por el navío *Reina Isabel II*, los vapores *Isabel II* y *Colón*, la fragata *Cortés* y la corbeta *Villa de Bilbao*. Por otro lado, en Puente Mayorga se situaban la fragata *Blanca*, los vapores *Núñez de Balboa* y *Vulcano* y las goletas *Ceres*, *Edetana* y *Buenaventura*. La goleta cañonera *Edetana*, donde viajaría Antonio Terry, estaba al mando del teniente de navío José Quintas. Los buques, que navegaban formados en dos columnas, tuvieron que hacer frente no solo a los bombardeos con que el enemigo los castigaba desde tierra, que causarían alguna baja entre las dotaciones, sino también a unas duras condiciones invernales de mar gruesa que pusieron en riesgo a la escuadra y dificultaron las punterías sobre los fuertes de Tetuán (11).

---

(11) CASTELAR, Emilio, y otros: *Crónica de la Guerra de África* (ilustrada con láminas de José Vallejo). Imprenta de V. Matute y B. Compagni, Madrid, 1859, pp. 226ss.

La operación fue crucial para que la guerra tuviera un fin victorioso. El jefe de la escuadra, José María Bustillos, dejaría constancia de su satisfacción por su feliz término el 26 de febrero de 1860, y Antonio Terry, junto a los demás partícipes, sería nombrado benemérito de la patria. Y los honores no acabarían ahí: con tan solo veintidós años, recibiría también la prestigiosa Diadema Real de Marina y la Medalla de África, y en recompensa por este brillante discurrir de su incipiente carrera, en septiembre de 1860 obtiene la gracia de ascender a alférez de navío con seis meses de adelanto.

### **Su estancia en las Antillas y la Guerra de Cuba**

Uno de los períodos más relevantes en la vida de Antonio Terry como marino fue el de sus navegaciones por América. En una primera etapa que duró cinco años, de 1860 a 1865, participaría en las operaciones contra los independistas de Cuba y Santo Domingo y tomaría parte en la expedición a México. Años más tarde, en 1868, tras el estallido de la primera guerra cubana de independencia, pasaría a batallar en tierra contra los insurrectos y participaría en las postreras operaciones del conflicto.

El XIX fue un siglo complejo para la Marina española, que asumía la dificultosa tarea de conservar las posesiones de ultramar, distantes miles de kilómetros de la metrópoli. Cuba y Santo Domingo, relegadas al papel de simples colonias, demandaban reformas que España, sumida en una perpetua crisis política, era incapaz de acometer. La creciente actividad de los filibusteros que, aleccionados por el «destino manifiesto», formaban cuerpos de apoyo a los movimientos independistas de los territorios de ultramar, aumentaban los problemas de la metrópoli. Así las cosas, España había aumentado la dotación de buques del apostadero de La Habana, al cual, en 1850, estaban ya asignados el navío *Soberano*, las fragatas *Perla*, *Esperanza* y *Cortes*, los vapores *Blasco de Garay*, *Pizarro*, *Colón*, *Congreso*, *Bazán* y *Juan de Austria* y los bergantines *Habanero*, *Pelayo* y *Nervión*. En julio de 1860 se encomienda a Antonio Terry pasar a formar parte de esta escuadra.

La principal misión de esta fuerza sería vigilar las costas de Cuba y Santo Domingo, para interceptar hombres y armas y evitar así el riesgo de una insurrección en las colonias. Terry participa en dicha misión primero a bordo del bergantín *Habanero*, en el que permanecerá nueve meses, y posteriormente, durante casi año y medio, en el puesto de ayudante de derrota del vapor *Blasco de Garay*, uno de los principales y más veteranos buques de protección costera de Cuba. En este tiempo realizará también travesías a Nueva Orleans y Nueva York, puertos presuntamente neutrales que sin embargo eran utilizados por los filibusteros como bases de operaciones. Aparte de estas misiones de vigilancia, Antonio Terry se vería también involucrado en acciones militares como la expedición a México, que se desarrolló en 1861 y vino motivada fue el cobro de las deudas internacionales contraídas por este país y el aumento de la hostilidad tras asumir el gobierno Benito Juárez. Antonio Terry formaría

parte de la expedición mandada por el general Serrano, a bordo del vapor *Pizarro* y en unión de la 3.<sup>a</sup> División de la Escuadra de Operaciones, que partirá del puerto de La Habana rumbo a Veracruz (12).

En marzo de 1864, fecha en la que transborda a la fragata *Lealtad* como ayudante de derrota, pasa a luchar contra los independistas en Santo Domingo, con la misión de proteger el desembarco de las tropas españolas en Monte Cristi y, a continuación, batir en tierra los fuertes de los insurrectos. Después de esto, y tras volver a las labores de vigilancia a bordo de la *Lealtad*, en octubre de 1865 transborda a la fragata *Asturias*, también para asumir el cargo de ayudante de derrota, donde servirá hasta el mes siguiente, en que se le da orden de regresar a Cádiz.

Durante este largo período en las Antillas, Antonio Terry se verá inmerso en un brote de vómito negro en el *Blasco de Garay*, que deberá fondear en la estación de cuarentena. La recalada en puertos insalubres, unida a las altas temperaturas y a la humedad, hacía que la tripulación fuese pasto de enfermedades como el señalado vómito negro, también conocido como «fiebre amarilla». Esta era la razón de la existencia de estas estaciones de cuarentena, utilizadas asiduamente a fin de evitar la propagación de tan terrible dolencia en la Península, en la que ya se habían registrado casos. A su vuelta a España, Terry verá gravemente afectada su salud, y por este motivo se le concede un reparador destino en tierra, durante seis meses, en el puesto de ayudante de la capitania del puerto de Barcelona.

En 1868, el llamado «grito de Yara» marca el inicio de la primera guerra cubana de independencia, que se extendería hasta 1878, año del pacto de El Zanjón. A causa de ello, Antonio Terry es destinado de nuevo al apostadero de La Habana, en marzo de 1868, como ayudante de derrota de la fragata *Gerona*.

La situación en Cuba se complicaba más y más. El gobierno colonial, al mando de Valmaseda, dominaba la parte occidental de la isla, las poblaciones y rutas principales y también los puertos del centro y del oeste, mientras que los insurrectos se escondían en la parte oriental, desde donde lanzaban ataques sorpresa solo cuando vislumbraban alguna posibilidad de éxito. Para combatirlos se envían tropas de desembarco a Bahía Cochinos y Ciénaga de Zapata, puntos habituales para el tráfico clandestino de negros y el contrabando de armas y adonde es conducido Antonio Terry el 3 de junio de 1870, a bordo del vapor *Hernán Cortés*. Allí, como capitán de la 1.<sup>a</sup> compañía, forma parte del batallón compuesto con la marinería y tropa de los buques que luchará contra los insurrectos durante todo ese mes.

Son conocidas las penalidades a que se enfrentaban las columnas destinadas a batallar en tierra. La dificultad natural del terreno imponía una exasperante lentitud al avance por la falta de caminos transitables, lo que, unido a los obstáculos de todo tipo que utilizaba el enemigo (troncos de árboles, trinche-

---

(12) ORTUÑO MARTÍNEZ, Manuel: *Prim y la intervención tripartita en México (testimonios y documentos)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.



Aviso de hélice *Sánchez Barcáiztegui*.

ras e incluso colmenas), convertía estas marchas en una penosísima empresa. Por añadidura, los batallones debían sufrir no solo los ataques sorpresa del enemigo, sino también la malnutrición y el clima insalubre de la isla, que producía continuas bajas a causa principalmente de la fiebre amarilla, el escorbuto y el tífus (13). Esta nueva estancia cubana volvería a afectar la salud de Antonio Terry, que es pasaportado para Barcelona con una licencia de cuatro meses por enfermedad. Pese a todo, sus sacrificios serían recompensados por la Marina con la Cruz Roja de primera clase. Poco tiempo después, en octubre de 1870, asciende a teniente de navío de primera.

Años más tarde, Terry vuelve a la isla caribeña para tomar parte en las importantes operaciones de la última campaña de la primera guerra de independencia, que conduciría a la paz firmada en El Zanjón. La confianza que suscitaba su experiencia como militar y marino hace que se le conceda, el 19 de mayo de 1876, el mando del aviso *Sánchez Barcáiztegui* (14), del que será el primer comandante y a bordo del cual saldría de Cádiz el 31 de octubre conduciendo 200 soldados de infantería.

---

(13) NAVARRO GARCÍA, Luis: *Las guerras de España en Cuba*. Encuentro, Madrid, 1908.

(14) El *Sánchez Barcáiztegui*, junto a su gemelo el *Jorge Juan*, se había construido en Francia en 1875 con vistas a destinarlo a la isla de Cuba, donde permanecería el resto de su vida operativa. A bordo de él fallecería su consuegro el contralmirante Delgado y Parejo, en el terrible naufragio acaecido en La Habana en 1895.

Su primera misión será salir, junto con el aviso de hélice *Jorge Juan*, en busca del vapor pirata *Moctezuma*, correo español capturado por los insurrectos cubanos. A lo largo de los cuatro meses que se prolongó la minuciosa búsqueda, Terry recorrería nada menos que 8.000 millas (15) por las islas de Trinidad, Margarita y Santo Thomas, y luego por Santiago de Cuba, la bahía de Nipe y Nuevitas. Aunque no consiga descubrir al *Moctezuma* —por último lo localizaría el *Jorge Juan*—, al término de su misión a nuestro hombre se le dan las gracias por sus servicios y el 26 de enero de 1877 se le nombra por las Cortes nuevamente benemérito de la patria.



El protagonista de estas páginas (a la izqda.) con su primo cónsul, Luis Terry (fotografía del archivo familiar).

Antonio Terry, al servicio del general Martínez Campos, pasa a tomar parte en los últimos lances del conflicto bélico cubano. Al mando ahora de las dotaciones, dirige una expedición marítimo-terrestre en

unión de los cañoneros *Contramaestre*, *Indio* y *Flecha*. El 25 de marzo de 1877 desembarca en la zona oriental, al pie de Sierra Maestra, en el llamado Rincón de Sevilla, para combatir otra vez a los insurrectos. Por su buen hacer cumpliendo este cometido el ministro le daría especialmente las gracias con estas palabras:

«[Quiero que] se den las gracias a las dotaciones de los buques, que cooperaron en este servicio y muy especialmente al Comandante del *Sánchez Barcáiztegui* que como más antiguo y caracterizado los mandaba y a los que compusieron la columna de su buque que desembarcó, por el entusiasmo y resignación de que dieron pruebas inequívocas en los 13 días, que permanecieron en tierra prestando el servicio de soldados, tan ajeno a su costumbre e institución».

Continúa navegando al mando del *Sánchez Barcáiztegui*, participando en desembarcos de fuerzas entre Nuevitas y Santiago de Cuba. Estas operaciones sobre la costa de Cuba eran mandadas por Francisco de Llanos y Herreras. En enero de 1878 se le concede el empleo de capitán de fragata y, por sus exitosas acciones bélicas, se le nombra coronel del Ejército. En su calidad de tal se

(15) *La Correspondencia de España*, año XXVIII, núm. 7035. Madrid, 8 de marzo de 1877.

le concede el mando de tropas, entre ellas las del 2.º Batallón del 2.º Regimiento de Infantería de Marina y las del Batallón de Cazadores de Cienfuegos, para continuar luchando contra los insurrectos en la parte oriental de Cuba. Debió de ser grande su satisfacción cuando el 10 de febrero de 1878 se firma la paz de El Zanjón, que ponía fin a la Guerra de los Diez Años.

Antes de su vuelta a España se le encomienda el traslado de los numerosos enfermos que la guerra se estaba cobrando y cuyo número alcanzaba cotas inusitadas. Él mismo arrastraba una larga enfermedad que, según sus palabras, le hizo sufrir sin tregua durante toda la insurrección. No obstante, esperará a ver el final de la contienda para dirigir una carta, el 19 de junio de 1878, en la que solicita la entrega del mando del *Sánchez Barcáiztegui*. Tras el final de la guerra, sus palabras traslucen el sufrimiento y cansancio padecidos:

«Hoy este mal, que me ha hecho tanto sufrir, con los excesivos calores que se están experimentando, se agrava de día en día y hállome con la absoluta necesidad de rogar a V.E.I. se digne pasaportarme para la Península, toda vez que me hallo cumplido del mando que con tanta dificultad he venido desempeñando en estos últimos tiempos por no querer decir nada hasta que la paz fuese un hecho».

Tras esta última etapa de su vida en la isla, en 1878 recogerá la Medalla de Cuba con distintivo rojo y dos pasadores, y un mes más tarde, la Cruz Blanca de segunda clase por una misión diplomática en Haití. Estos años en América dotarían a Antonio Terry de vastos conocimientos en materia de navegación pues, sirviendo como ayudante de derrota, tenía a su cargo todas las operaciones concernientes a bitácoras, correderas, cronómetros, marcaciones de agujas ordinarias y acimutales, observación de astros..., sin dejar por ello de lado la instrucción de los guardiamarinas.

También en esta etapa de su vida, en el curso de alguno de sus viajes a Nueva Orleans, conoce a la que sería su esposa, Marguerite Zulima Vienne Bienvenue, con la que contraerá matrimonio tras obtener el pertinente consentimiento paterno en marzo de 1865 (16) y, posteriormente, la real licencia de Isabel II, requisito imprescindible para poder casarse. Era Margarita hija de François Alfred Vienne, conocido e importante *cotton broker* de Nueva Orleans, y de Josephine Bienvenue. Margarita tenía lazos con España a través de su abuela paterna, de apellido Alpuente, procedente de la nobleza castellana (17). Fruto de su matrimonio nacerían cinco hijos, dos de los cuales saldrían marinos: el teniente de navío José María Terry Vienne, muerto en Cartagena con tan solo cuarenta años, y Luis Terry Vienne, que ejercería de juez instructor en Ribadesella y Gijón.

---

(16) «Consentment du mariage François A. To Marguerite Z. Vienne with Antonio Terry y Rivas», hoja de la notaría pública de Charles V. Foulon. Archivos de Nueva Orleans, 14 de marzo de 1865.

(17) Genealogía «Family Search» y correspondencia privada con Vivian Cook (Nueva Orleans).

## Acontecimientos militares vividos en España

La crisis económica que pasaba España, agudizada por el desplome de las exportaciones, la bolsa y la producción agraria entre 1865 y 1868, unida a la impopularidad del régimen moderado de Isabel II, provocarían en Barcelona una intensa actividad de los opositores al régimen, que formaron juntas revolucionarias e, incluso, protagonizaron alguna intentona de pronunciamiento. Este fue el caso de la de agosto de 1867, cuya consecuencia fue el aumento de la represión y la persecución contra los insurrectos por parte de las tropas gubernamentales. En este clima de disturbios, Antonio Terry, como segundo comandante y ayudante de derrota en la corbeta *Ferrolana*, escuela de aprendices navales, realizará muchos cruceros de instrucción por el Mediterráneo y el Atlántico. A continuación, como teniente de navío y a bordo del vapor *Lepanto*, por real orden de 31 de agosto de 1867 recibe instrucciones de habilitar el casco del bergantín *Gravina*, del que es nombrado comandante, para situarlo en el pontón del puerto de Barcelona como depósito de presos políticos. Por esta misión, derivada de la grave situación que atravesaba Barcelona, recibiría la Cruz Blanca del Ministerio.

Años más tarde, en julio de 1871, Antonio Terry pasa a ser comandante del vapor *Alerta* y de algunos buques menores de la división malagueña de guardacostas, con los que desempeñará misiones de vigilancia de la franja costera entre Málaga y Almería y de escolta de las escampavías durante sus cruceros a causa de la amenaza de los carlistas, quienes, descontentos con la entronización de Amadeo I de Saboya (1870), aprovechaban cualquier oportunidad para quebrantar el orden. Apenas dos meses más tarde, como comandante del *Alerta* acude a Melilla a participar en la batalla del río de Oro, suscitada por la decisión española de desviar el curso de esta corriente fluvial. Este proyecto desató la hostilidad de los rifeños, que hostigaban a las guarniciones españolas y estrechaban el cerco en torno a Melilla. De las operaciones en esta plaza deja cuenta la prensa de la época:

«El día 10 ha tenido lugar un brillante hecho de armas que no debe quedar en silencio. Hallándose el vapor *Alerta* fondeado en este puerto, comenzaron a cubrir el valle compactos grupos de moros, con ánimo de atacar la plaza: el bizarro comandante de aquel buque, D. Antonio Terry, dispuso levar anclas y poco después el *Alerta*, ventajosamente colocado casi en la playa, preparose a destruir los planes de las tribus. Se tocó zafarrancho de combate y las colisas rayadas dispararon gran número de granadas (cuarenta según parece), algunas con tal acierto que parecían arrojadas a mano. El éxito fue completamente satisfactorio: los rifeños emprendieron la fuga hacia sus guaridas, abandonando sus belicosas tentativas» (18).

Por estos hechos se le premia con la Cruz Roja de segunda clase al Mérito Naval.

---

(18) *La Época* (Madrid. 1849), 15 de octubre de 1871.



Tras el comienzo de la tercera guerra carlista, en mayo de 1872 asume el mando del apostadero de guardacostas de Málaga, «siendo el único buque donde no hubo que lamentar, en aquella época de insurrección cantonal, ninguna desertión», y por contribuir al sostenimiento del orden se le premia con la Cruz Blanca del Mérito Naval de segunda clase. Por último, durante la rebelión cantonal de 1873 conduce compañías de infantería y secciones de carabineros veteranos con destino a Almería. Entrega el mando del vapor *Alerta* el 11 de julio de ese año.

Por los servicios prestados durante la guerra civil recibe la Cruz Blanca de segunda clase, que posteriormente el gobierno de la I República le permutaría por la roja.

### Sus puestos en el Ministerio y comandancias de Marina

En 1873 pasa a ocupar el puesto de oficial segundo de la sección de armamentos del Ministerio de Marina. Ese año Antonio Terry comienza la publicación de sus obras. La primera es *Manual del navegante*, que le procuraría una Cruz Blanca de segunda clase. Recomendada a los oficiales y guardiamarinas de la Armada, serviría también de texto para los exámenes de piloto de la marina mercante. El manual conocería una rápida difusión y llegaría a alcanzar seis ediciones, lo que lo convierte en una de sus obras más importantes, en la que se evidencia su gran experiencia en cuanto a navegación astronómica. En este sentido, él mismo afirma:

«Después de haber desempeñado por espacio de algunos años el cargo de oficial de derrota en buques de distinta clase, he podido apreciar prácticamente las necesidades que se originan en la mar. Fundado en eso y teniendo a la vista las obras más modernas que tratan de la materia, he emprendido este trabajo puramente material» (19).

En 1875 ven la luz *El desvío de la aguja náutica* —por la que recibiría otra Cruz Blanca de segunda clase— y *El compañero del navegante a la vista de tierras*, recomendada a la marina de guerra y a la mercante. La aceptación de que gozaban sus obras hizo que el rey Alfonso XII le concediera, como gracia especialísima, el empleo de capitán de fragata sin antigüedad. Sus honores no acaban aquí, y el 25 de febrero de 1874 se le concede la prestigiosa Cruz de San Hermenegildo.

En 1878 pasa a ocupar, durante tres años, el importante puesto de oficial primero de la secretaría del Ministerio. Durante este período ve publicadas sus *Tablas náuticas para abreviar los cálculos de navegación*, por las que recibiría la Cruz Blanca de tercera clase.

---

(19) *Manual del navegante*, p. III.

Al término de su mandato en el Ministerio es designado comandante y capitán del puerto de Manila, destino por el que permanecerá en Filipinas hasta febrero de 1885. Durante su período manilense acometerá varias reformas, como la mejora de los canales principales de la desembocadura del río Pasig, vitales para el cabotaje y transporte de mercancías de los grandes buques. Asimismo, formaría parte de la comisión que decidió dotar de alumbrado la entrada del Pasig, que daba acceso al puerto de la capital filipina (20).

Escribe por entonces *Tablas de azimutes* y la mayoría de sus obras matemáticas, que le reportan sendas Cruces Blancas de segunda clase. También durante estos años sale de la imprenta *El inseparable del marino*, escrito en colaboración con E. Agacino. Este libro, en la línea del *The Sailor's Pocket Book* de Labrose, se concebía como una obra eminentemente práctica donde, en una edición manejable, se compilaban las informaciones científicas, prácticas y legislativas más relevantes para el marino (21).

En febrero de 1884 se le concede la placa de la Orden Militar de San Hermenegildo. Ese mismo año se reestructuran los sistemas de enseñanza de la Armada y se crea la Academia de Ampliación, que absorberá al Curso de Estudios Superiores del Observatorio de Marina. Se vio entonces la necesidad de crear un centro técnico o un negociado que se ocupara de todo lo referente a programas de estudio, personal y material. Con este fin, en 1885 nace, dentro de la Dirección de Establecimientos Científicos, el negociado sexto, a cuyo frente se pone, como oficial primero, a Antonio Terry, quien durante cuatro largos años tendrá a su cargo la organización tanto de las escuelas de ampliación como de las academias de la Armada. Su reconocimiento como científico le llevará ese mismo año a ser nombrado vocal para el tribunal de las oposiciones a la Cátedra de Astronomía Física y de Observación de la Universidad Central. También será elegido, en diciembre de 1889, para el primer negociado del Centro Superior Consultivo, en el que ejercerá de jefe de la comisión de exámenes de pertrechos, y unos meses más tarde asumirá la presidencia de la junta de exámenes en la Escuela Naval.

Pero no se habían acabado las navegaciones para Antonio Terry, que en 1889 es promovido a capitán de navío y, poco después, nombrado mayor general de la Escuadra de Instrucción, integrado en la cual navega por el Atlántico y el Cantábrico, primero en la fragata *Gerona* y más tarde a bordo del crucero *Reina Regente*. Así recoge el periódico dicho ascenso:

«En las comisiones técnicas ha sido siempre un importante y provechosos asesor, resolviendo algunos de los más difíciles problemas de nuestra Marina de Guerra. Es quizá el único jefe de la Armada que puede ostentar catorce

---

(20) Información facilitada por Miguel Ángel Sánchez Terry, bisnieto de Antonio Terry. También publicada en su obra *Faros españoles de Ultramar*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1992.

(21) Parece ser que la intención de Terry y Agacino era publicar otra edición donde se incluyeran una parte dedicada a los torpedos, compuesta de 23 grabados, y otra relativa a máquinas de vapor e hidrografía. No hay visos de que esta segunda edición llegara a imprimirse.



El acorazado *Pelayo*, apodado *el Solitario*.

placas españolas, ganadas con los riesgos del mar o con los triunfos de la ciencia. El nombramiento del Sr. Terry para general de la Marina, ha sido un acto de justicia del Sr. Beránger, aplaudido por propios y por extraños, por todos los extraños y todos los españoles, celosos del prestigio de nuestra Marina» (22).

### Comandante del *Pelayo* y últimos puestos en tierra

En febrero de 1891 pasa de la fragata *Gerona* al acorazado *Pelayo*, como comandante y mayor general de la Escuadra de Instrucción, con la que realiza viajes por el Atlántico y el Mediterráneo. El *Pelayo* era para muchos el buque más hermoso de la marina de guerra. A iniciativa del vicealmirante Antequera, había sido construido por la casa francesa Forges et Chantiers de la Méditerranée, en sus arsenales de La Seyne, y botado en Marsella el 5 de agosto de 1887. Ciento cinco metros de eslora abarcaba este acorazado, que desplazaba 9.902 toneladas y en el que concurrían todas las innovaciones tecnológicas de la época. En mayo saldría Antonio Terry del puerto de Barcelona, con una dotación de 620 hombres, rumbo a Nápoles, Rodas y El Pireo, y a su regreso, al puerto de Alejandría. Le acompañaran en este viaje el *Destructor* y los cruceros *Reina Regente* e *Isla de Luzón* (23). Durante el mismo se le otorga la Encomienda de la Orden de Salvador de Grecia.

---

(22) *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, «Terry», año CXXXVIII, núm. 2774, octubre de 1895.

(23) *Vida Marítima. Semanario Científico, Literario y Artístico*, núm. 438. Barcelona, 25 de mayo de 1891.

En 1892 se le nombra comandante y capitán del puerto de Bilbao, cargo en el que permanecerá hasta diciembre de 1894, cuando entrega el mando tras haber «desempeñado brillantemente el puesto de la comandancia». Pasa entonces a comandar el crucero acorazado *Vizcaya*, construido en los astilleros del Nervión. Por estas fechas escribe *Guía del marino en el puente* y sus instrucciones *Compensación de la aguja Thompson*. Sus últimos años de vida los pasará asumiendo importantes responsabilidades dentro del organigrama del Ministerio, primero como oficial primero (1894), y un año más tarde, como jefe de la secretaría militar, relevante puesto recién creado para el que es nombrado por el general Beránger. Durante el ministerio de Gómez Imaz seguirá ocupando cargos reseñables, como el de director de Personal, director de Material y subsecretario de Marina, y permanece también como jefe del Estado Mayor General de la Armada hasta diciembre de 1899, año en que se le promueve al empleo de contralmirante.

De gran interés para la Marina son las obras de carácter práctico que escribe en sus últimos años, durante los cuales ordena y sintetiza en cuadros sinópticos multitud de datos informativos de utilidad tanto para navegantes como para hombres de negocios, diplomáticos o cónsules: *Tabla de distancias en millas náuticas entra los puertos y puntos de recalada más importante del globo*, *Libro de diques y varaderos de todos los puertos del mundo*, y por último, en 1898, *Características navales de los puntos de recalada y puertos más comerciales del globo: seguidas de tablas de la distancia en millas náuticas que hay desde cualquiera de ellos a todos los demás*.

*Libro de diques y varaderos...*, publicado en 1896, recoge noticias detalladas sobre 725 de estas construcciones. Gracias a las indicaciones dadas por Terry sobre el dique de Cartagena, el general Beránger mandó comenzar los trabajos para averiguar si podría acoger acorazados y otros barcos de gran tonelaje. La prueba, que resultó todo un éxito, se hizo con el acorazado *Vizcaya*. Este buen suceso tuvo consecuencias importantes para la Marina, que hasta entonces no tenía más opción que mandar los buques de gran tonelaje a Ferrol, «a sufrir la carena», aun encontrándose en el Mediterráneo (24).

También durante su período ministerial escribe sus diccionarios, que tomarán el relevo del Espinosa y Tocón, que se había quedado anticuado debido al vertiginoso desarrollo de la arquitectura naval y a la correlativa aparición de neotecnicismos. El arduo trabajo lexicográfico de Antonio Terry dará lugar al *Diccionario técnico marítimo inglés-español y español-inglés* y al *Diccionario de los términos y frases de Marina. Español-francés-inglés* (25). Cristina Villar Rey dice sobre estas obras de Terry:

«Se trata de una fuente de estudio muy valiosa para comprobar el enorme enriquecimiento del léxico de la construcción especialmente en el último

(24) *La Correspondencia de España*, año XLVII, núm. 14.181, 3 de diciembre de 1896.

(25) Sus diccionarios vienen recogidos en el catálogo *A bibliography of Encyclopedias and Dictionaires dealing with Military, naval and Maritime Affairs (1577-1961)*, compilado por Hardin Craig, Jr. universidad de Houston, Tejas.

tercio del s. XIX. El autor (...) declara haber dedicado especial aplicación a ciertas materias como la arquitectura, la maquinaria o la artillería navales, en las que las transformaciones experimentadas habían sido asombrosas y, en consecuencia, innumerable la cantidad de objetos nuevos que pocos años atrás ni siquiera se alcanzaba a imaginar. (...). Pretendía D. Antonio Terry cubrir la ausencia de un diccionario español-inglés adecuado a las exigencias de aquel momento, pues la literatura naval de entonces carecía en absoluto de una obra de esa clase» (26).

Aún escribirá una última obra, *Apuntes de meteorología náutica, oceanografía y derrotas* (1899), como consecuencia de la importancia que tales ramas de la ciencia iban cobrando a finales del siglo XIX.

En 1897 recibe la Gran Cruz de la Concepción de Villaviciosa.

En 1896, en las listas del partido conservador, Antonio Terry fue elegido diputado a Cortes por la circunscripción de Cádiz, y en 1899, nombrado senador vitalicio por la provincia de Canarias. En el ámbito de su trayectoria científica, cabe destacar que fue elegido miembro de la Real Sociedad Colombina y de la Real Academia de Ciencias de Barcelona.

### Su obra científica

No corresponde a este artículo profundizar en la extensa obra científica de Antonio Terry, pero sí adentrarse en algunas de sus obras más importantes, para comprender por qué estas, pese a la temprana e inesperada muerte de su autor a los sesenta y dos años, gozaron de una amplia difusión durante al menos cincuenta años.

El grueso de la obra (1875-1900) de Antonio Terry se enmarca cronológicamente en el período de la Restauración, bloque histórico que se extiende desde el fin del Sexenio democrático hasta el siglo XX. No obstante, algunas de las primeras obras de nuestro autor se publicaron en 1873, durante la I República. La etapa de la Restauración se caracterizó por su política de recuperación de la ciencia, a despecho de las inevitables discontinuidades derivadas de la alternancia en el gobierno entre conservadores y liberales. Durante dicha etapa se asiste a un aumento en la producción editorial de obras de texto firmadas por militares e ingenieros, que seguirán siendo los grandes protagonistas del panorama científico español —las universidades tendrán aún que esperar hasta finales del siglo XIX para asumir un papel editorial importante.

Un ejército poderoso requería profesores con grandes conocimientos y unos libros de texto que, difundiendo los últimos avances científicos, contribuyesen a elevar la formación científico-técnica de los militares. Los manuales que se manejaban desde finales del siglo XVIII, como los de Mendoza y Ríos, Dionisio

---

(26) *El léxico de la construcción naval en el siglo XIX* (tesis doctoral). Universidade da Coruña, 2001.



El acorazado *Vizcaya* en el dique flotante de Cartagena.

Macarte, Sánchez Cerquero, Gabriel Ciscar o Mazarredo, en uso todavía durante gran parte del XIX, empezaban a quedar anticuados ante los rápidos avances tecnológicos, de manera que era imprescindible la irrupción de una nueva generación de científicos que recogiera en sus obras las innovaciones que se venían introduciendo a nivel internacional. Será Antonio Terry quien en el último tercio del siglo XIX, junto a científicos como Saturnino Montojo, Fernández Fontecha o Ramón Estrada entre otros, asumirá la función de artífice de esta renovación científica con la publicación de obras de gran calidad.

En este contexto, Antonio Terry destaca por su incesante producción editorial, pues llevarán su firma más de veinte tratados de matemáticas, astronomía o navegación, los cuales le reportarán el reconocimiento tanto de la marina de guerra como de la mercante y por los que obtendrá hasta nueve Cruces Blancas. Sus obras sirvieron de libro de texto en diferentes centros docentes militares, pues su redacción se amoldó a los planes de estudio aprobados y contribuyeron con ello a elevar el nivel de las escuelas.

No solo se preocupó Antonio Terry de la Marina de guerra, a la cual pertenecía, sino que también, al igual que personajes de su época como Maura, Costa, Sánchez de la Toca o Ricart, mostraba una gran preocupación por tener una «marina mercante próspera y poderosa», muy necesaria para la Armada (27), y

---

(27) Sobre el sentir de la época en cuanto a la relación de la marina de guerra con la mercante, véase SERRANO MONTEAVARO, Miguel Ángel: «El poder en la España de entresiglos, 1890-1907», en *Militaria. Revista de Cultura Militar*, núm. 2, pp. 117-133. Universidad Complutense, Madrid, 1990.

al mismo tiempo veía la necesidad de afianzar los lazos entre ambas. Mientras que la marina de guerra disponía de buenas academias para la formación de oficiales, habiendo acometido reformas en sus planes de estudio acordes con los avances tecnológicos del siglo XIX, la mercante, que dependía del Ministerio de Fomento, se guiaba todavía por un plan anticuado criticado por muchos y que no garantizaba una adecuada formación de sus pilotos (28). Por ello, Terry dirigirá sus esfuerzos a dotar tanto al oficial como al piloto de unos textos claros y prácticos, a modo de vademécums, que evitasen naufragios y accidentes. Esta labor le merecería el reconocimiento de la marina mercante, según atestiguan estas palabras:

«En la marina mercante el nombre del General Terry es popular, sus libros están sobre el cuarto de derrota de todos los buques, entre los pilotos se pronuncia el nombre de Terry como el de un gran amigo; y en efecto amigo fue siempre D. Antonio Terry de los marinos mercantes. No perdonó ocasión para favorecer los intereses del comercio marítimo» (29).

### Principales problemas de la navegación reflejados en sus obras

Los rápidos avances en la arquitectura naval, con el tránsito de la vela al vapor desde mediados del siglo XIX, y la consiguiente incorporación de masas de hierro y acero en los buques, comportaron cambios significativos en la formación y conocimientos que debía atesorar la tripulación de este tipo de barcos. La pérdida de muchos buques de hierro por la incapacidad de quien dirigía la derrota para solventar los problemas del desvío del compás, la escora y el cambio de posición geográfica hacía necesarias publicaciones que instruyeran sobre la manera de compensar el compás y comprobar los desvíos sin pérdida de tiempo. Antonio Terry resume en pocas líneas cuál era la preocupación general de entonces: «Aterradora es la frecuencia con que se suceden los naufragios, diversas sus causas, pero la mayor indudablemente, los errores de la aguja o la mala interpretación dada a las indicaciones de esta».

La preocupación por el aumento de naufragios hizo que en el siglo XIX se incrementasen los estudios a nivel internacional para encontrar con urgencia soluciones al problema. Un ejemplo claro de este esfuerzo es el Liverpool Compass Committee, donde se reúnen en sociedad investigadores de diferentes países y del que surge, en 1860, un prontuario crucial para la navegación: el *Admiralty Manual for the Deviations of the Compass*, de Evans y Smith. Su tercera edición es traducida por la Dirección de Hidrografía, que en 1871 encarga a Lobatón y Aranda la redacción de una obra de similares características donde se den reglas para la navegación ajustadas a los méto-

---

(28) RICART Y GIRALT, José: «La enseñanza del piloto», en *El Mundo Naval Ilustrado*, 15 de febrero de 1899.

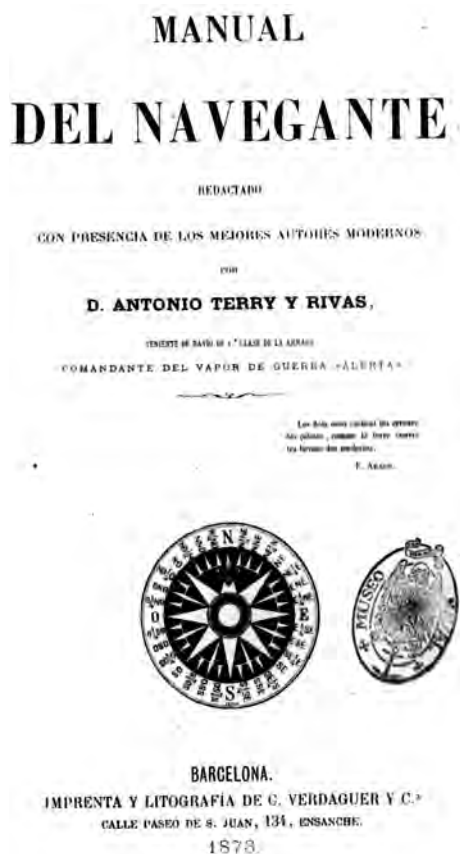
(29) *Ibidem*, pp. 103, 104.

dos más avanzados. Así surge su *Manual para la determinación de la aguja náutica*. No obstante, el principal difusor de los últimos avances internacionales relacionados con el desvío producido en la aguja a causa de la enorme masa de hierro de los buques modernos parece ser Antonio Terry, quien lo hace tanto a través de sus obras de texto como por conducto de sus interesantes artículos en la *Revista de Navegación y Comercio*. Aborda este tema en el *Manual del navegante* (1873), *El desvío de la aguja magnética* (1875) y *Compensación de la aguja Thompson* (1893). También se preocupó, fundándose en su experiencia como ayudante de derrota, de cómo determinar la situación de un barco en todo momento, ya que con la irrupción de los buques rápidos y la importancia que el factor tiempo tenía para el comercio marítimo era necesario obtener con celeridad y exactitud el rumbo y la distancia navegada sin incurrir en errores de estima.

Su *Manual del navegante*, publicado en 1873, fue clave en la divulgación de los últimos avances científicos, siendo de entre sus obras sobre navegación la que más ediciones conocería. En su presentación, en 1871, en la I Exposición Marítima, celebrada en Barcelona, llamó mucho la atención de los marinos allí presentes y, según nos describe Ricart y Giralt, debido a lo anticuado que se había quedado el *Ciscar*, los pilotos «auguraron un verdadero éxito para el *Manual del Navegante*» (30).

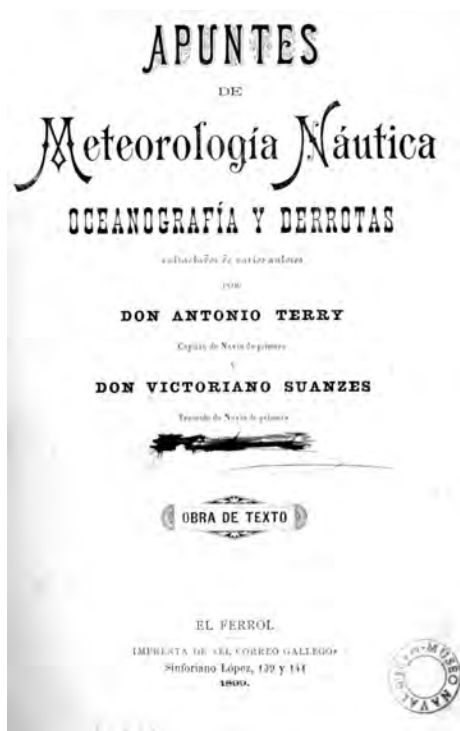
Realmente lo tuvo, siendo recomendada su adquisición a los oficiales y guardiamarinas de la Armada y declarada libro texto para los exámenes de los pilotos. No escatimó Terry esfuerzos para ponerse al día en cuanto a los métodos más modernos con que situarse en el mar, y recogió incluso las resoluciones, menos conocidas, publicadas en prestigiosas revistas de la época como *Cosmos*, *Revue maritime et coloniale* y *Nautical & Mercantile Magazin*. Su

(30) *Revista de Navegación y Comercio*, año IX, núm. 198. Madrid, 30 de enero de 1897.



Frontispicio de la 1.ª edición de *Manual del navegante*.





Frontispicio de *Apuntes de meteorología náutica, oceanografía y derrotas* (1899).

*Manual del navegante* parece ser el primer libro donde se detalla a lo largo de varias páginas el método descubierta por el capitán de la marina mercante Thomas H. Summer, mediante el cual se podían obtener simultáneamente la latitud y la longitud de un buque y que marcaría el inicio de la «nueva navegación astronómica» (LLOMBART) (31). La cuarta edición de esta obra, publicada en 1894, fue llamada por Ricart y Giralt «el nuevo *Manual del Navegante*» (32). Efectivamente, podemos constatar que Antonio Terry escribió prácticamente un manual nuevo y, tal como escribiría a Ricart y Giralt, pese a lo «resquebrajado de su salud» comenzaría tal empresa ante la demanda de una obra de esta naturaleza por parte de las «principales repúblicas americanas». Esta obra, donde recogía las nuevas aportaciones científicas, llegaría a ser utilizada por las principales escuelas de náutica.

Alentado por el apoyo que desde el Instituto y Observatorio Astronómico de la Marina le diera su director y amigo Cecilio Pujazón, en 1875

publica *El desvío de la aguja magnética* (33), obra declarada reglamentaria. En ella define la atracción local o desvío como la perturbación que sobre la aguja náutica producía a bordo la fuerza resultante o suma de las atracciones ocasionadas por las diversas masas férreas existentes en el buque, y trata también el desvío de escora, uno de los problemas más importantes de los modernos buques de hierro (34).

(31) FERNÁNDEZ, I.; LLOMBART PALET, J., e IGLESIAS MARTÍN, M.Á.: «Transfer of nautical knowledge from the USA to Europe in the nineteenth-century: the case of the Summer line of position and its introduction into Spain», en *Journal of Maritime Research* 1, núm. 1, 2004, pp. 63-79. Estos autores atribuyen a Terry la introducción en España de la recta de altura de Thomas Summer.

(32) RICART: ob. cit., p. 110.

(33) En la RO emitida el 12 de octubre de 1880 sobre instrumentos y libros que debían llevar los jefes, oficiales y guardiamarinas al embarcarse en los buques, se señala que, aparte de las tablas de Mendoza y de un tratado de navegación, era obligado llevar *El desvío de la aguja magnética*, de Terry. Cfr. *El inseparable del marino*, p. 67.

(34) Esta obra se hallaba dentro de las enumeradas en la RO de 8 de mayo de 1886 como «dignas de protección», motivo por el que en mayo de 1887 se encargaron 200 ejemplares con

En 1895 continúa con su labor divulgativa y escribe *Compensación de la aguja Thompson*, instrucciones declaradas libro de texto de la Escuela Naval y que tuvieron igualmente una gran acogida. Según aseveraciones de Ricart y Giralt, en España no había otra obra de esta naturaleza, salvo el manual práctico de Salvador Millet sobre cómo compensar el desvío de la aguja, que saldría con errores de impresión. En su obra expone, de una manera práctica y sencilla, el funcionamiento de la aguja inventada por Thompson en 1878, que por su precisión era de uso normal en todas las marinas del mundo. Antonio Terry toma de la obra de A. Collet las reglas más útiles, que él amplía y, para un mayor aprovechamiento práctico, acompaña con ejemplos. Explica también los eventuales efectos del alumbrado eléctrico sobre las agujas, según aseveraciones del físico Bottomby y Creak. La obra de Terry alcanzó una amplia difusión por «tratar el asunto de una manera magistral a la par que eminentemente técnico, siendo imprescindible para todo marino», según palabras de Antonio López Perea, profesor de astronomía y navegación (35).

Otras obras de gran interés para la Marina serán *El marino en el puente a la vista de tierra*, publicada en 1884 y donde trata de resolver por medio de muchos ejemplos prácticos la infinidad de problemas relacionados con la situación del buque. En 1892 escribe su *Guía del marino en el puente*, concebida como una ampliación de la anterior y en la que introduce capítulos nuevos referentes a meteorología, derrotas, telegrafía naval, estación de señales de hora, semáforos y balizamiento. En su prólogo, Eugenio Agacino nos deja una vez más constancia de la importancia de la obra de Terry y de su inexcusable presencia en la biblioteca de todo marino: «Lo que no desconoce nadie, ya sirva en la marina militar bien en la mercante es que los libros de Terry son por su especial naturaleza el compañero obligado en las navegaciones para los que por deber las realizan y los que ocupan hoy y ocuparan siempre preferente lugar en las reducidas bibliotecas de nuestros buques».

Antonio Terry fue elegido miembro de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona en enero de 1897, y de la Comisión de Meteorología Exógena y Endógena (36). Unos años más tarde, en 1899, publica junto a E. Agacino un libro relacionado con este tema y que merece especial mención: *Apuntes de meteorología náutica, oceanografía y derrotas*. La oceanografía y la meteorología, como ciencias, eran prácticamente desconocidas en España hasta que Vizcarrondo tradujo en 1860 la *Geografía física del mar* de Maury. Se puede decir que esta obra, junto a la *Geografía global* de Humboldt, impulsó los estudios oceanográficos. Estos estudios, aplicados a la marina, tenían una finalidad práctica y buscaban el trazado de rutas marítimas más seguras y rápidas, para lo que era necesario una investigación a nivel interna-

---

destino a los buques, bibliotecas y demás centros de la Marina. *Gaceta de Madrid*, núm. 144, 24 de mayo de 1887.

(35) «*Compensación de la aguja Thompson*», en *Revista de Navegación y Comercio*, año VII, núm. 172. Madrid, 30 de diciembre.

(36) *Boletín de la Real Academia de Ciencias de Barcelona*, vol. 1, núm. 15. Enero de 1897.

cional relativa a los océanos. En virtud de ello, a mediados del siglo XIX comienza a despuntar el interés por la meteorología y se convocan las primeras reuniones científicas internacionales para compartir observaciones y resultados. El insigne científico Cecilio Pujazón, director del Observatorio de Marina de San Fernando, participa en estos congresos, y la Dirección de Hidrografía desempeñará un papel difusor de primer orden publicando y traduciendo las obras que sobre el tema aparecían en el extranjero.

Son escasos los trabajos publicados en España, en el siglo XIX, sobre oceanografía y meteorología. La mayoría de las veces, estas materias ocupan unos pocos capítulos dentro de las obras de navegación. Serán Terry y Suances los que, tras un gran esfuerzo, recojan en un solo libro las diversas investigaciones que, en relación con estas disciplinas, se estaban llevando a cabo a nivel internacional, dando así respuesta a la importancia creciente de tales ramas de la ciencia en los planes de estudio; de ahí que dicha recopilación se aprobase como libro de texto para aspirantes a guardiamarina y también fuera recomendada para capitanes y pilotos de la marina mercante. La obra utiliza como fuentes la conocida *Geografía física del mar* de Maury, *Elements de météorologie nautique* de J. De Sugny (1890), *L'océanographie* de Thoulet, y también a autores como Mohon, Aranda, Brault..., así como multitud de obras, revistas y derroteros (37).

### **Las matemáticas: los ejercicios de Terry («las matemáticas enseñan el acertado manejo de los instrumentos náuticos para conocer por su medición el punto de la nave» [38])**

En el siglo XIX, Jorge Juan dividió la náutica o ciencia de la navegación en dos ramas: la práctica y la teórica. La formación práctica no era suficiente para navegar. El marino necesitaba poseer conocimientos de aritmética, geometría y trigonometría para resolver los problemas sobrevenidos durante la navegación. De resultas de ello, las matemáticas irán ganando terreno a otras disciplinas, como la cosmografía y la geografía, sobre todo a raíz de las reformas de 1790. En este ámbito científico se destacan las obras de Ciscar y Macarte.

A mediados del siglo XIX, tanto las obras de Ciscar como las de Juan Justo García se siguen reeditando y empleando también como textos en la enseñanza media, pero dentro del ámbito de la docencia van surgiendo matemáticos que utilizan adicionalmente el libro de texto como herramienta de divulgación. Aún lejos del ámbito universitario, las matemáticas están en manos de militares e ingenieros, que serán los grandes impulsores de estas disciplinas. Entre ellos tenemos a Vallejo, Valera, Lista y Odriozola y Cortázar. Tras estos, y en el último tercio del siglo XIX, Antonio Terry, junto con otros como Manuel Benítez y Parodí, Miguel Ortega y Sala, Eugenio de Angulo, Jacinto

---

(37) TERRY: *Apuntes de meteorología náutica, oceanografía y derroteros*, p. 408.

(38) ÍDEM: *Manual de navegación*, p. II.

Ros, etc., será el importador de los últimos avances en matemáticas, contribuyendo así a la modernización educativa de España (39).

No debemos olvidar que la mayoría de los tratados de matemáticas escritos a lo largo del siglo XIX se centraban en la teoría, siguiendo con ello la postura adoptada por matemáticos tan destacados como José Echegaray, quien en 1866, en su discurso de ingreso en la Real Academia de las Ciencias, defiende la «primacía de la especulación teórica sobre la práctica». La originalidad de la obra de Antonio Terry reside en su carácter eminentemente práctico, llevando a cabo una recopilación meticulosa de ejercicios provenientes de los mejores matemáticos, a los que, siendo como fue un notable cultivador de la disciplina, añade otros de elaboración propia. Ordenados por dificultad creciente, estos ejercicios van acompañados de sus correspondientes soluciones y, en muchos casos, de los razonamientos matemáticos seguidos para resolverlos. El matemático

Fernando Vea Muniesa, en *Las matemáticas en la enseñanza secundaria en España en el siglo XIX*, refiriéndose a Antonio Terry escribe: «Hay que valorar positivamente sus excelentes colecciones de problemas para las cuatro partes de las matemáticas elementales, correspondientes a la división establecida en la segunda enseñanza —aunque su contenido sea algo superior al de secundaria».

El mismo Antonio Terry señaló la dificultad a que se enfrentaba a la hora de escribir su obra, de la cual llegó a afirmar que, por su carácter práctico, era casi la única de su género en España. La carencia de obras de texto similares es la razón de que, después de publicar sus ejercicios de cálculo aritmético y algebraico, la Armada le encargase la redacción de obras análogas de geometría y trigonometría. Sobre los *Ejercicios de aritmética*, la Junta Superior Consultiva escribe en su informe:



Frontispicio de *Ejercicios de aritmética*.

(39) Véase RICO, Luis, y MAZ, Alexander: «Libros de texto de matemáticas en España durante los ss. XVIII y XIX», en *Humanidades y ciencias. Aspectos disciplinares y didácticos*. Guzmán, Granada, 2007, pp. 297-308.

«La Junta entiende que el desarrollo práctico en ejercicios y problemas, es el procedimiento de mejores resultados para aquilatar el grado de seguridad y de soltura con que el examinando posee y utiliza las reglas teóricas, y en tal concepto concede grandísimo valor y utilidad a la citada obra que siendo en nuestro idioma la única de su género, viene a complementar los tratados [teóricos] que sirven de texto».

Sus ejercicios de matemáticas fueron muy utilizados por los aspirantes al ingreso en la Escuela Naval Flotante y, dentro de las academias, como libros de texto durante el último tercio del siglo XIX. Efectivamente, en 1893 encontramos que la «colección publicada por el capitán de navío Antonio Terry, que contiene unos diez mil problemas de las distintas asignaturas que forman el programa» se utiliza para complementar los textos de Montojo, Serret, Briot, Rouche y Comberousse. Años más tarde, en 1896, los aspirantes debían prepararse en aritmética, álgebra, geometría y trigonometría siguiendo los problemas y ejercicios de Terry (40).

Ya en el siglo XX asistimos a la homogeneización de las diferentes academias militares, que pasarán a utilizar un solo programa y un mismo texto, con la finalidad de que también el examen de ingreso fuera común en todas ellas. De este modo, en 1914 se aprueba de nuevo el estudio de los ejercicios de Terry para el ingreso en las academias militares de infantería, caballería, artillería, ingenieros e intendencia (41). Tras la muerte de Antonio Terry, en 1900, fue su yerno el ingeniero de minas Miguel Durán Walkinskaer quien se hizo cargo de la adaptación de los textos a los programas vigentes. También, gracias a su ayuda y a los consejos del ingeniero de caminos Casimiro Juanes, se reeditan *Los problemas de álgebra* de su suegro, para utilizarlos en la formación de la Guardia Civil.

Dentro de los círculos universitarios, tenemos constancia de que sus ejercicios fueron bien conocidos por estudiantes y profesores de la Escuela de Ingenieros de Caminos (42), y lo mismo pasaría con la de Minas, de la que encontramos una edición en 1912.

También destacamos que su obra matemática saldría del ámbito militar para ser utilizada en la enseñanza media. Así, en países como Costa Rica, esta aparece junto a los textos de otros matemáticos destacados, como Cortázar, Dufailly, Lacroix y Sánchez Vidal (43).

---

(40) *El Isleño. Periódico Científico, Industrial, Comercial y Literario*, año XXXVII, núm. 12.004, 17 de octubre de 1893.

(41) ÁLVAREZ CARRETERA, Antonio: *El previsor. Lecturas utilísimas sobre artes oficios, carreras etcétera*. Hijos de Santiago Rodríguez, Burgos, 1896.

(42) «En la Escuela de Caminos», en *Madrid Científico. El ingeniero*, año XXIV, núm. 931. Madrid, 1909. p. 423.

(43) BARRANTES, Hugo: *Los programas de matemáticas para la enseñanza media costarricense*. Centro de Investigaciones Matemáticas, Universidad de Costa Rica (Uniciencia 20), 2003, pp. 7-17. Los ejercicios de Antonio Terry serían meticulosamente seleccionados de los libros de aritmética (10.<sup>a</sup> ed., revisada por Durán), álgebra (1.<sup>a</sup> ed., de 1879), geometría (1881) y Trigonometría (1881). Publicado en *Gaceta de Madrid*, núm. 126, p. 299, 6 de mayo de 1914.

Para acabar dejamos las impresiones de algunos de los profesores de matemáticas sobre la obra de Terry:

«No era difícil encontrar texto adecuado ni necesario salir al extranjero para importar libros de problemas. Teníamos dentro de nuestra patria uno de los libros mejores que sobre estas materias se han escrito. Y con problemas tan varios y abundantes que causa admiración considerar como un solo hombre pudiese dar cima a tan grande empresa. Fue éste el insigne matemático e ilustre marino D. Antonio Terry» (44).

### Su último adiós

«Vibra en el espacio el supremo adiós de sus compañeros y admiradores, que por millares acudieron a su entierro (...) rindiendo un último homenaje al sabio que fue General distinguidísimo y respetado» (45). De esta manera se despedían los periódicos de Antonio Terry, de quien sabían que había sido un prócer muy querido. Falleció el 2 de noviembre de 1900, por causas naturales, en Madrid. Su muerte, que le sorprendió trabajando en el Senado, dejó consternados a propios y extraños. Con grandes honores, los periódicos de la época relatan el multitudinario cortejo que acompañó a su féretro, el 4 de noviembre, hasta la madrileña sacramental de San Justo. En una carroza tirada por ocho caballos negros y servida por otros tantos lacayos, sus restos recorrerían las calles de Madrid acompañados por el ministro de Marina, Ramos Izquierdo, al que secundaban altos mandos de la Armada y miembros del Senado. Entre estos dignatarios se hallaban el secretario de Marina, Montojo; el almirante Valcárcel; los exministros Beránger, Auñón, Gomez Imaz y Pasquín; los generales Butler, Martínez Espinosa, Delgado, Castro, Topete..., y destacadas personalidades como Dionisio de la Campa, Fernández Duro o Pastor Díaz, a los que se unieron espontáneamente cientos de personas para rendirle un último homenaje. Fue enterrado en el patio de Santa Gertrudis, donde sus restos reposan junto a los de otros grandes escritores españoles. En los periódicos se le dedicaron columnas que resumían y ensalzaban una vida llena de honra militar y su prolífica obra. De entre ellos, y para finalizar, transcribo estos versos que honran cariñosamente su memoria:

*Con la espléndida aureola del marino  
penetrando en la ciencia de los mares,  
con cien técnicas obras ejemplares  
fue en la tierra alfombrando su camino.*

---

(44) *Los problemas de Álgebra de Terry* (pról., Mario Juanes Clemente). Apuntes y Pizarras, Madrid, 1914.

(45) Columnas necrológicas publicadas en *La Correspondencia de España*, año LI, núm. 15.616, Madrid, 5 de noviembre de 1900, y en *El Correo Militar*, año xxxii, núm. 7477, m.l., m.f.

BEATRIZ GARCÍA ÁLVAREZ DE LA VILLA

*Gloria de la Marina, su destino  
de las lides llevo a los azares,  
y al sucumbir el cuerpo a los pesares  
alzose el alma a su Creador divino.  
Todo el mundo en la Armada le quería  
y le admiraba por modesto y sabio.  
Perdona, ¡oh Terry!, mi tenaz porfía  
en inferir a tu memoria agravio.  
¡Solo elogiarte Cicerón podría  
con la elocuencia que brotó en su labio! (46)*

Descanse en paz nuestro muy querido compañero.

### Referencias bibliográficas

- Diccionario enciclopédico abreviado*, t. VII. Espasa Calpe, Madrid, 1974.  
MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: *Enciclopedia general del mar*. Garriga, 1968.  
MEAVILLA SEGUÍ, V.: *Catálogo de autores matemáticos en España, s. XIX*.  
REVISTA DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO, «Antonio María Terry», año IV, núm. 110, pp. 318 y 319. Madrid, 10 de diciembre de 1892.  
—: «Sección biográfica: el General Terry», año VII, núm. 167. Madrid, 15 de octubre de 1895.  
VEA MUNIESA, F.: «Las matemáticas en la enseñanza secundaria en España en el s. XIX», t. II. *Cuadernos de la Historia de la Ciencia*, Universidad de Zaragoza., 1995, p. 587.

---

(46) Ob. cit. n. 1.

# LA PRESENCIA NAVAL ESPAÑOLA EN LA EXPEDICIÓN A COCHINCHINA

José CERVERA PERY  
General Auditor (R)

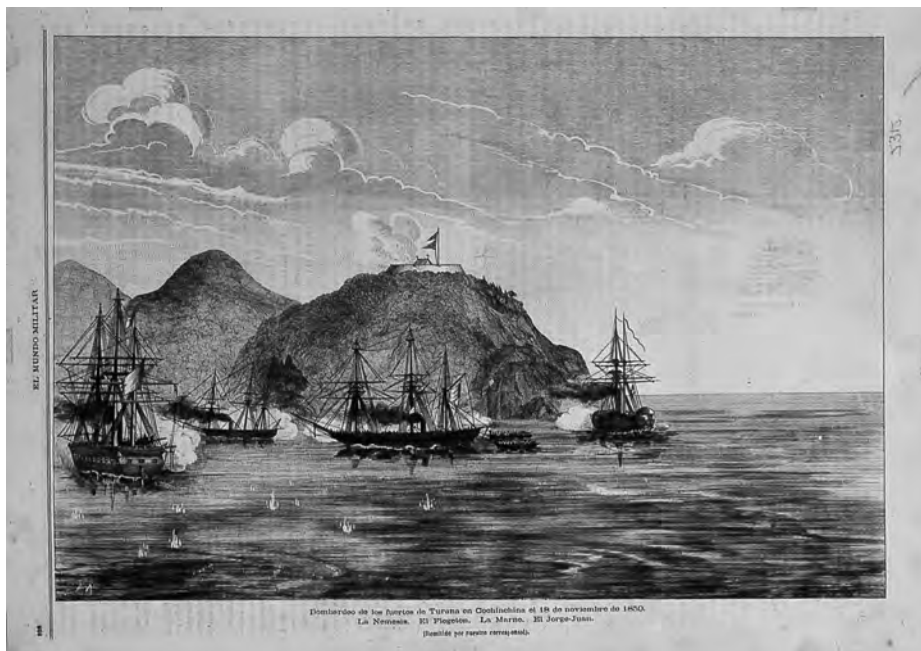
## El ciclo de las expediciones

**S**I se repasa cualquier manual de historia de las relaciones internacionales durante el siglo XIX, las referencias a España con que se tropezarán el eventual lector serán pocas, lo que está en consonancia con la escasa importancia económica y militar del país en el concierto decimonónico de las naciones. El legendario imperio había quedado atrás, y España, reducida a potencia secundaria en el contexto de las potencias europeas. Y es que, pese a que el país todavía conserva a mediados del siglo XIX jirones imperiales muy valiosos (Cuba, Puerto Rico, Filipinas, las Carolinas, las Marianas y Palaos, más ciertas plazas en el norte de África), estos retazos, pequeños y dispersos, en nada pueden compararse con los extensos dominios de las grandes potencias coloniales, sobre todo Gran Bretaña y Francia.

Como señala Jover, la política exterior española en tiempo de Isabel II se caracterizará por mantener el *statu quo*. Pero esa política se lleva a cabo de forma errática y discontinua, y cristaliza en misiones encomendadas a veces a funcionarios poco capacitados. No obstante, España experimentará un fortalecimiento progresivo a partir de 1848, basado en cuatro factores: 1, reconocimiento de las potencias de la Europa centro-oriental, en virtud de la resuelta actitud de España ante la revolución de 1848, que otorgó a Madrid las credenciales de gobierno conservador y, en consecuencia, de aliado de garantías; 2, fortalecimiento de su posición económica, merced al provecho sacado de la Guerra de Crimea, de la construcción del tendido ferroviario y de las inversiones extranjeras; 3, beneficios derivados de la actitud respetuosa hacia España de Napoleón III, y 4, comienzo de la Guerra de Secesión norteamericana, que favorecerá el mantenimiento del *statu quo* en el área del Caribe.

Estas circunstancias, a las que hay que añadir el apogeo de una burguesía moderada, más razones de prestigio propias de la mentalidad romántica de la época, dan como resultado un ciclo de expediciones militares en distintos escenarios de Europa, Asia y América, de las que se obtienen pocos resultados materiales, aunque sí una exaltación patriótica y un fortalecimiento de los valores morales que acompañan a cada expedición.





Campana de la Cochinchina, ataque a los fuertes de Turana (18 de diciembre de 1859). Estampa xilográfica del Museo Naval de Madrid (núm. inv. 5315).

Así debe ser vista la expedición realizada en apoyo del papa Pío IX en 1849, que cae fuera de nuestro ámbito de estudio, pero de la que se ha escrito mucho y generalmente con acertado criterio; la realizada a Cochinchina (el Vietnam de hoy), núcleo de este trabajo, o la que, al mando de Prim, tuvo por destino México, con miles de españoles desembarcando en Veracruz; la famosa guerra del Pacífico, en la que los contendientes derrochan heroísmo, valor y frases lapidarias («mantener el honor de la bandera», «España prefiere honra sin barcos a barcos sin honra»), y la expedición más exitosa y con más implicaciones nacionales: la Guerra de África (1859-1860), una guerra arriesgada, con «ejércitos mal pertrechados en plena estación de lluvias y en un país sin caminos, pero una guerra de honor», no basada en intereses económicos, que suscitó grandes fervores hacia el Ejército español y de la cual el general O'Donnell dijo que «había conseguido levantar a España de su postración».

### **O'Donnell, la pieza clave**

El general O'Donnell ha sido uno de los personajes más analizados —para criticarlo y para ensalzarlo— del reinado de Isabel II. Para Ballesteros era un hombre «de temperamento flemático, gran serenidad, muy apegado al

poder, pero de intachable conducta». El novelista Pedro Antonio de Alarcón le consideraba el único de los gobernantes españoles que hasta ese momento había demostrado «bastante fuerza para sujetar con una mano a la reincidente tiranía y con la otra a la incipiente libertad». El humanista Salvador de Madariaga lo retrata como hombre de «inclinaciones liberales y temperamento reaccionario», y Stanley G. Payne opina que «fue el político más sutil entre todos los personajes militares de la época». Todos estos juicios no pueden desmerecer su impresionante hoja de servicios — era brigadier a los veintisiete años y teniente general a los treinta—. Durante su brillante trayectoria de militar y política conoció los laureles del éxito, pero también el exilio y las persecuciones políticas, tan al orden del día en aquellos tiempos.

Durante el período isabelino, el intervencionismo militar en la política, conjugado con la empedernida rivalidad ideológica entre los más destacados generales, se traducía en una endémica inestabilidad política. Espartero (luego sucedido por Prim como caudillo de los progresistas), Narváez, O'Donnell... acaudillaron repetidos pronunciamientos de signo opuesto que, tras su triunfo, daban un golpe de timón a la línea política seguida hasta entonces. Estos continuos vuelcos en la presidencia y orientación política de los gabinetes, entreverados con fugaces intervalos de presidencias civiles, anquilosaba las estructuras esenciales de la nación e impedía diseñar y ejecutar un plan razonable de proyección exterior. Este requisito de estabilidad no llegará hasta los gobiernos de la llamada Unión Liberal, surgidos de la Vicalvarada y presididos por el general Leopoldo O'Donnell, que gobernaron con la continuidad necesaria para emprender —como escribe Carlos Seco—, junto a un extraordinario proyecto de desarrollo interior, un ambicioso plan de empresas y proyecciones militares exteriores al que se bautizará como «política de prestigio», la cual, aunque criticada por historiadores radicales como Tuñón de Lara o Pierre Vilar, indiscutiblemente supo calar en el ánimo y conciencia de los españoles coetáneos.

Pues bien. Será durante este período de O'Donnell al frente del ejecutivo cuando se produzca la expedición a Cochinchina (1858-1862), que va a ser el centro de estas páginas, si bien las primeras decisiones sobre la participación en ella fueron tomadas durante las dos breves etapas presidenciales que lo precedieron: la del marino Francisco Armero (octubre 1857-enero 1858) y la del veterano político Francisco Javier de Istúriz (enero-junio 1858). La empresa demandaba un genio estratégico acorde con su dificultad militar y política, y el espadón tinerfeño, adornado de las virtudes antes reseñadas, se ajustaba perfectamente al perfil. No en vano había encabezado personalmente la expedición a México —de cuya conveniencia disentía Prim, y al regreso de la cual, por cierto, se sintió humillado por el recibimiento que le dispensó la reina Isabel II—, y en la guerra de África dirigió asimismo personalmente las operaciones militares y compartió laureles y victorias con Prim —precisamente—, Ros de Olano, el marino conde de Bustillo y demás militares, de renombre unos, injustamente olvidados otros.

## El origen del conflicto

En el verano de 1857, una grave persecución religiosa se abatía sobre el Tonkín central, provincia del reino de Annam. Iglesias y colegios católicos eran destruidos o incendiados, y el vicario apostólico en la provincia mencionada, fray José Díaz Sanjurjo, había sido capturado. Este dramático e insólito hecho —la Iglesia tonquina había sufrido múltiples persecuciones en los últimos 200 años, pero nunca se había enfrentado al secuestro de uno de sus prelados— impelió a los misioneros españoles a dirigirse a Macao para implorar la intercesión de Francia o España en favor del citado obispo.

El procurador de las misiones españolas en China y Tonkín, fray Francisco Roy, recibió la noticia el 25 de agosto, y al día siguiente se presentó en Macao ante el cónsul general de España, quien por falta de medios y por la demora que supondría pedirlos al capitán general de Filipinas solicitó ayuda al ministro plenipotenciario de Francia en China, Bourbolon. A instancias de este, el jefe francés de las fuerzas navales en los mares de China, almirante Rigault de Genouilly, puso el vapor *Catinat* a disposición del conde Klezowski, a quien se había encomendado presentarse en nombre de Francia y España en las costas de Tonkín con el fin de reclamar la entrega del obispo español y, en caso de que este hubiera sido ejecutado, protestar enérgicamente ante la corte de Hué en nombre de ambos países. El *Catinat* salió de Macao el 3 de septiembre y regresó un mes más tarde con la noticia de que el obispo había sido decapitado el 20 de julio anterior tras padecer un penoso martirio. Los representantes franceses y españoles comunicaron el luctuoso suceso a sus respectivas cortes, al tiempo que recibían cartas de fray Melchor de Pedro, nuevo vicario apostólico en el Tonkín central, que pintaban un cuadro aterrador de la situación en que se encontraba el país y de las sangrientas persecuciones que sufrían los que predicaban la religión católica y los súbditos españoles en particular. Así las cosas, París y Madrid aproximaron posiciones y se concertaron para conjurar el peligro oriental y proteger tanto a sus nacionales amenazados como sus intereses comerciales.

## Se prepara la expedición

Decidida Francia a intervenir en Cochinchina con las armas, ordenó a su flota concentrada frente a China dirigirse a las costas de Annam, para obtener la debida satisfacción y arrancar de Tu-Duc, el emperador annamita, la promesa de que se adoptarían medidas para evitar la repetición de hechos tan lamentables. Al propio tiempo solicitaba la colaboración de España en la empresa, por lo que el 1 de diciembre el ministro de Negocios Extranjeros de Napoleón III, conde de Walewski, enviaba al embajador de Francia en Madrid una nota confidencial donde se solicitaba sin ambages la colaboración española, nota que fue trasladada al ministro español de Estado, Martínez de la Rosa. El propio emperador manifestaría al embajador español en París, duque de Rivas,

que deseaba la cooperación de un contingente del ejército de Filipinas, la guarnición española más cercana al posible teatro de operaciones. Así las cosas, el Consejo de Ministros acordó enviar a Cochinchina 1.200 hombres de infantería, un tren de artillería y uno o dos barcos de vapor, lo que se comunicó al embajador francés en Madrid y al representante español en París.

El 25 de diciembre de 1857, el ministro de la Guerra comunicaba al capitán general de Filipinas, Fernando de Norzagaray, que la cooperación en la empresa de referencia se realizaría «en los términos que (...) permitan las fuerzas disponibles del Ejército de esas islas, así como las navales con que la Nación cuenta». Norzagaray debería dar las órdenes oportunas para que las fuerzas necesarias embarcasen con la mayor prontitud. Cinco días después, el Ministerio de Marina manifestaba al comandante general del apostadero de Filipinas: «... el escaso número de buques con que nuestra Armada cuenta en esas aguas, así como las preferentes atenciones del servicio especial de ese archipiélago, solo permiten que el pabellón nacional esté representado en la empresa por una o dos embarcaciones de guerra».

### La precaria Marina filipina

Ciertamente, las previsiones ministeriales no eran exageradas. La Marina española en Filipinas disponía de escasos elementos para participar en una expedición militar en el continente asiático. En 1858, además del bergantín *Escipión* y de los pailebotes *Nuestra Señora del Carmen* y *Pasig*, se hallaban destinados en el archipiélago los vapores *Don Jorge Juan*, *Reina de Castilla*, *Magallanes* y *Elcano*, junto a varias lanchas y falúas de la marina sutil. El primero de estos vapores había sido construido en 1851, y los tres restantes databan de 1846. El *Don Jorge Juan*, de 350 caballos, estaba temporalmente indisponible, mientras que el *Reina de Castilla*, de 160, al igual que el *Magallanes* y el *Elcano*, de 100, eran indispensables para el servicio de las islas. No obstante, este último acabaría incluyéndose en la expedición a Cochinchina, para la que la Hacienda contrataría también varios buques de transporte destinados a la conducción y el aprovisionamiento de las tropas. Dichos buques eran las fragatas mercantes *Amistad*, *Bella Carmen*, *Bella Gallega*, *Preciosa*, *Encarnación* y *Bella Antonia*, nombres no demasiado en consonancia con las duras tareas que les quedaba por emprender.

El 18 de octubre, el comandante general del apostadero de Filipinas, Antonio Osorio, se expresaba así en comunicación a su capitán general: «Con fecha 9 del corriente se dieron a la vela dos de los cinco buques transportes contratados para conducir el resto de la tropa para conducir el resto de la tropa, víveres, efectos de guerra y caballos destinados a la expedición de Cochinchina y en esta fecha lo han verificado los tres restantes». Por su parte, el comandante de los buques de transporte, teniente de navío José María Tuero, había organizado eficazmente el servicio de los botes de todos los buques a su cargo, de manera que el cumplimiento de las peticiones del ejérci-



Bandera del imperio de Annam, tomada en el fuerte de Saigón el 17 de febrero de 1859. (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 4988).

to quedaba garantizado sin necesidad del auxilio de los franceses. No obstante, a mediados de 1859, durante el primer año de la expedición, se llevaban gastados 120.000 pesos en estos fletes cuando los servicios habían sido relativamente nulos. La precaria Marina filipina no podía dar más de sí.

### **El doble juego de Francia**

El gobierno francés, como el español, quería vengar los insultos a su pabellón y los malos tratos infligidos a sus misioneros. Pero la crisis le venía a París muy a propósito en sus aspiraciones de extender su influencia en el sudeste asiático, por cuanto Indochina, y particularmente el reino de Annam, se perfilaba como colonia ideal para crear una base de expansión por la zona. Posiblemente fueron estos móviles económicos y estratégicos los que indujeron a Francia a solicitar la ayuda española, pues París, aunque ya tenía fuerzas navales en los mares de China, carecía de unidades terrestres suficientes y adaptadas a aquel medio geográfico, unidades que España podía proporcionar a través del ejército de Filipinas. Por añadidura, así evitaba el compartir el triunfo con su poderosa rival, Inglaterra.

Es evidente que la causa inmediata de la participación de España en la expedición de castigo propuesta por Francia debe buscarse en los atentados de

que fueron víctimas los misioneros españoles, pero también es explicable por la necesidad de defender el honor nacional y, quizá, porque la expedición se vio como el camino hacia una expansión comercial. No es inverosímil que en el gobierno alentasen deseos de poseer un puerto en el Tonkín central, el cual serviría para fomentar las relaciones comerciales con el archipiélago filipino en un momento de expansionismo europeo en el sudeste asiático. Así pues, junto a la defensa de los súbditos españoles en el extranjero, hay que destacar la estratégica situación de Annam, reino ubicado frente por frente con Filipinas y con el que a España, por tanto, le interesaba aumentar el tráfico comercial, así como revestirse de prestigio ante sus ojos como garantía de prosperidad y tranquilidad en las islas Filipinas.

Pero si, como hemos visto, no faltaban razones para comprometerse en la empresa, resulta sin embargo incomprensible que España no exigiese ninguna garantía antes de hacerlo, pactando previamente con París un tratado que regulase y fijase los objetivos, la financiación y otros detalles de la expedición, como apunta el contralmirante Bordejé. La diplomacia española, pecando de ingenuidad, confió ciegamente en Napoleón III y se embarcó en la aventura sin exigir antes un aval de que serían atendidos sus intereses, omisión de la que se aprovechó ventajosamente Francia (1). El gobierno español se limitó a pedir al francés que puntualizase «la época en que se realizará la expedición, el punto al que se dirigirá y las fuerzas que Francia empleará en ella», a lo que París respondió, tan simple como evasivamente, que le era imposible contestar a estos extremos «con tan precisa exactitud». Como puede apreciarse, España, desde los primeros momentos, más que colaborar con Francia se sometía a los intereses de esta, de suerte que el cuerpo expedicionario español, lejos de constituir un auténti-



Plano de la bahía de Turana, con indicación de las fuerzas que el 1 de septiembre de 1858 participaron en su conquista.

(1) Esta imprevisión española prueba la deficiente técnica diplomática que, de acuerdo con Jover Zamora, define las intervenciones militares exteriores de las postrimerías del reinado isabelino.



co aliado, vino a ser una fuerza auxiliar de los efectivos franceses y representó en el conflicto un papel secundario y acaso humillante (2).

### Radiografía de la expedición

Los historiadores navales franceses Reusner y M. Nicolás, autores de *La puissance naval dans l'Histoire*, al referirse a la expedición a Cochinchina no dedican un solo renglón a la participación española. Las glorias y laureles los acaparan los almirantes Rigault de Genouilly y Page, su sucesor, héroes en Turana, Hoh Pi y, naturalmente, Saigón. Ateniéndonos a su testimonio, nadie diría que España fue copartícipe en un conflicto duro y tenaz que se prolongó durante tres años.

Las primeras fuerzas hispanofilipinas, constituidas por 500 hombres al mando del coronel Bernardo Ruiz de Lanzarote, a las que se añadieron unos sesenta marineros comandados por el alférez de navío Siro Fernandez, tuvieron un relevante papel en las operaciones de desembarco. Los francoespañoles se concentraron en Annam. El almirante Rigault decidió desembarcar en la bahía de Turana (en la actualidad, Da-nang), fortificada y defendida por el enemigo, donde los españoles pusieron pie luego de que los barcos sometieran los fuertes a un intenso bombardeo. Acostumbrados a operar en bosques tropicales, los efectivos hispanofilipinos consiguieron establecer una cabeza de playa que permitió el desembarco de todas las fuerzas combinadas. La presencia española fue incrementándose hasta llegar a superar los 4.000 hombres

---

(2) No obstante, debe subrayarse que, en contraste con la ingenuidad gubernamental, la oposición presentó en las Cortes una proposición no de ley en la que se pedía al ejecutivo información precisa en relación con la génesis y previsiones de la expedición, cuyos objetivos exactos estaban envueltos en la indeterminación, y se sostenía que, al tomar por sí solo la decisión de sumarse a esta, orillando al Parlamento, el ejecutivo había infringido la Constitución. Pero esta proposición no produjo resultado positivo alguno.

destacados a la zona, y llegados a ese punto, Ruiz de Lanzarote fue relevado por el coronel Palanca, hábil conocedor de este tipo de guerra por haber operado repetidas veces en Joló, y al que el general del Ejército y notable historiador Luis Alejandro Sintés considera el hombre clave de la expedición en una documentada y espléndida obra (3).

Para ocupar la bahía de Turana hubo que librar acciones muy reñidas y conquistar tres líneas fortificadas. El combate de Mi Thy, por ejemplo, duró dos días, durante los que los annamitas, armados con lantacas, formaron una línea artillera con elefantes. En el ataque y voladura de los fuertes del río se distinguió notablemente el vapor *Elcano*, al mando del capitán de navío José Luis Lozano, comandante en jefe de la Marina española en las operaciones. Esta conquista se completaría luego con la de la entera península de Tong Hai Dai —donde se emplazaba el fuerte del noroeste de la bahía de Turana, que cubría el camino a Hué—, en cuyas acciones participó el vapor *Don Jorge Juan*, al mando del capitán de fragata Eugenio Aguera, buque que había sustituido al destartalado *Elcano*.

El final del conflicto parecía próximo; sin embargo, las exigencias de la guerra en China obligaron al mando francés a desplazar sus medios militares hacia el norte y a tomar la decisión de evacuar Turón. Aplazada así la ocupación de Annam, la permanencia en la península de los 1.500 soldados españoles habría perjudicado los intereses franceses. De ahí la decisión de Page de que, al tiempo que se evacuaba Turón, regresara a Manila la mayor parte del cuerpo expedicionario español, del que solo quedaron 200 soldados, acantonados en Saigón para defender diversas posiciones fortificadas (4). Con la evacuación cesaron temporalmente las hostilidades y en Annam se declaró una tregua que se mantuvo varios meses, mientras la guerra en China proseguía. Para España esto supuso un triste adiós a sus posibilidades de conseguir ventajas territoriales, si es que alguna vez las ambicionó. En cuanto a Francia, la paz era un alto en el camino, un paréntesis durante el que distraer a la corte annamita mientras la guerra proseguía en China, y negociar un tratado de paz con el siniestro emperador Tu-Duc.

La evacuación de Turón, considerada un triunfo por los annamitas, elevó notablemente la moral de sus tropas, así que la posición de Saigón, con los 200 soldados españoles como destacamento, se hacía cada vez más insostenible. Ante la creciente amenaza de los ataques del enemigo, la guarnición aliada ocupó la pagoda de Clochetons, pero los cochinchinos contraatacaron, lo que dio lugar a una prolongada defensa que los aliados consideraron uno de los hechos de armas más brillantes de la campaña. En estas acciones participó la falúa española *Soledad* y se distinguieron los tenientes de navío Ignacio Fernández y Lázaro Araquistáin.

---

(3) *La guerra de la Cochinchina. Cuando los españoles conquistaron Vietnam*. Edhasa, Barcelona, 2004.

(4) Francia tomó esta decisión unilateralmente, sin el consentimiento previo del gobierno de España, aunque esta conducta, por más que carezca de justificación, quizá obedeciese a la lentitud y dificultad de las comunicaciones con la Península y a la autonomía de hecho con que estaban acostumbradas a obrar las autoridades españolas en Filipinas





La *Constancia* en el ataque y toma de Pagalungán el 17 de noviembre de 1861 (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 153).

Con la llegada de la goleta de hélice *Constancia*, con un oficial y 56 individuos de tropa enviados desde Filipinas para cubrir las bajas españolas, un buque español de guerra comparecía por primera vez en la segunda fase de la campaña, si bien el conflicto terminaría poco después, tras la toma de Saigón, en cuyo asalto, muy cruento, las tropas españolas figuraron como siempre en la columna de vanguardia, según relata Enrique Manera.

### La improductiva paz de Saigón

Las últimas derrotas sufridas por los annamitas, los efectos de la ocupación de la Baja Cochinchina y la arrolladora marcha de la insurrección en Tonkín crearon en las altas esferas de la capital annamita un ambiente favorable al cese de las hostilidades. Y así, el 5 de junio de 1862 se firma en Saigón un tratado de paz, ratificado en Hué el 14 de abril siguiente. La presencia de la goleta *Circe*, que al mando del teniente de navío Manuel Carballo había llegado al puerto vietnamita en noviembre de 1862 para proceder al canje de ratificaciones del tratado, sirvió al menos para dar al pabellón español el realce debido y contribuyó a que las complicaciones surgidas poco después se resolviesen satisfactoriamente (5). En Saigón, entre otros beneficios, Francia

---

(5) La *Circe* era un buen ejemplo de la sufrida y baqueteada clase de las goletas de hélice, esos barcos de guerra para todo que vinieron a sustituir a los primeros vapores puros y en los que se resume gran parte de la historia de la Marina de Isabel II.

lograba unas concesiones territoriales que sentarían las bases de su dominio en la península, pues se le cedieron tres provincias del reino que se integrarían en su futura colonia de Indochina, la cual no alcanzaría la independencia hasta los años cincuenta del pasado siglo. En cuanto a España, debía consolarse con que los cristianos viesan reconocido su derecho a practicar libremente su religión y a comerciar libremente en tres puertos del imperio annamita (Turón, Balat y Quang An), ventajas obtenidas conjuntamente con Francia.

Las pretensiones españolas no fueron atendidas por el país vecino, que se llevó del tratado de Saigón la parte del león. Hasta 1880, España tampoco cobraría la parte que le correspondía de los cuatro millones de indemnización entregados por el reino de Annam, de manera que puede decirse que el país no obtuvo el menor beneficio de la aventura militar emprendida. Ello fue así por el error de no destacar un fuerte dispositivo naval y terrestre en los diferentes teatros de operaciones, pues durante la segunda fase de la campaña la participación de la Marina española estuvo siempre al albur de los dictados de Francia. Y, en el contexto de las expediciones militares del siglo XIX, Cochinchina representaba un escenario de campaña en el que la participación de la Marina resultaba imprescindible.

### **Bibliografía**

- ALANÓN FLOX, Luis: *La Marina y las expediciones en el reinado de Isabel II* (tesis doctoral), 1993.
- ALEJANDRE SINTES, Luis: *La guerra de la Cochinchina. Cuando los españoles conquistaron Vietnam*. Edhasa, Barcelona, 2004.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX*, t. I. Editorial Naval, Madrid.
- CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*, 1976.
- MANERA REGUEYRA, Enrique: *La Armada en el siglo XIX*, 1980.

# 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](mailto: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](mailto: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](mailto:publicaciones.venta@oc.mde.es)

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS  
Coronel de Máquinas (R)

## LA HISTORIA VIVIDA

### Francisco Javier de Salas y la ley para uso general del mar

**C**ONSECUEMOS con la fidelidad debida a los criterios con que fue creada esta subsección, traemos hoy aquí una memoria presentada en su día en el Ministerio de Marina por el entonces teniente de navío Francisco Javier de Salas. En ella se evidencia, entre otras cosas, el alto nivel intelectual alcanzado por una corporación cuyos oficiales de baja graduación se atrevían con tamaños trabajos. Esto aparte, la memoria en cuestión es una muestra más de que la historia naval no se restringe a la crónica de las grandes batallas, por más que sea esta la que manejemos habitualmente. En la trastienda de estos magnos sucesos está la historia menuda, vivida día a día, de quienes luchan y mueren en ellos, y que no es sino la crónica del adiestramiento de estos profesionales para la batalla. Historia de menos relumbramiento, pero no por ello menos digna de la atención de los historiadores.

Merece la pena también tomar nota del tratamiento administrativo que se da a esta memoria de Javier de Salas a mediados del siglo XIX.

El Excmo. Sr. Ministro de Marina dice, a 22 de noviembre de 1865, lo que sigue al presidente de la Junta Consultiva de la Armada:

«Excmo. Sr.:

»Enterada la Reina (Q.D.G.) de una Memoria presentada en este Ministerio por el Teniente de navío D. Francisco Javier de Salas, y escrita en virtud de la Real Orden de 7 de agosto de 1864, con motivo de la publicada por el ingeniero D. Canuto Corroza, Oficial del Ministerio de Fomento, sobre una ley para uso general del mar, para la navegación y para los puertos, se ha dignado ordenar que por cuenta de este Ministerio y con cargo al capítulo 16, artículo 5.º, del presupuesto del ramo, se haga una tirada de 500 ejemplares de la referida obra, con el objeto de distribuirlos entre los Cuerpos colegisladores, Juntas de Comercio y principales dependencias de Marina en Madrid y en los departamentos, así como también entre la prensa periódica de las diferentes opiniones

que se agitan en el terreno de la ciencia administrativa. Es al propio tiempo la Real voluntad prevenga a V.E. que las ideas que en la Memoria de que se trata se emiten, son pura y exclusivamente de su autor, y que al proponer a S.M. este Ministerio su impresión y circulación, lo ha hecho solo en cumplimiento del soberano precepto arriba enunciado, sin prejuzgar en nada la importante cuestión que se debate, y con el fin de producir una útil controversia, que, ilustrando la opinión y esclareciendo los hechos, contribuya eficazmente al verdadero esclarecimiento de las cosas, en un asunto de tan vital importancia para el país. De Real orden lo digo a V.E. para su conocimiento y el de esa corporación.

»Y de la propia Real orden, comunicada por el Sr. Ministro de Marina, lo traslado a V. para su noticia. Dios guarde a V. muchos años. Madrid 22 de noviembre de 1865 = El Director RAMÓN TOPETE. = Sr. D. Francisco Javier de Salas y Rodríguez, Teniente de navío de la Armada».

## NOTICIAS GENERALES

### **Conferencia sobre el Galeón de Manila. Madrid (España)**

El martes 30 de septiembre de 2014, a las 19.30, la Fundación Ramón Areces, en colaboración con la Comisión Nacional para las Conmemoraciones con la Nueva España (CNCNE), organizó una conferencia con el título «El canto del cisne del Galeón de Manila», que impartió Carlos Martínez Shaw, catedrático de Historia Moderna de la UNED y miembro de número de la Real Academia de la Historia.

La sesión, a la que se pudo asistir gratuitamente, se desarrolló en el salón de actos de la citada fundación, sita en la calle Vitruvio 5 (28006 Madrid).

Los lectores pueden ampliar esta información dirigiéndose a

Fundación Ramón Areces  
C/ Vitruvio 5, 28006 Madrid  
Tfno.: 915 15 89 80  
Sitio web: [www.fundacionareces.es](http://www.fundacionareces.es)

### **IV Seminario de Navegación Astronómica. Madrid (España)**

Dentro de las actividades programadas en el marco de la Semana Naval de la Armada en Madrid, durante los días 22 al 26 del mes de septiembre de 2014, el Real Instituto y Observatorio de la Armada organizó el IV Seminario de Navegación Astronómica. Sus sesiones se desarrollaron en la sede de la Escuela de Guerra Naval, entidad que, junto con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), colaboró con el Real Instituto en la organización del evento.

Este seminario estuvo dirigido a todos los interesados en la navegación, la astronomía y la historia de la ciencia. Los asistentes no debían cumplir ningún requisito académico, aunque para un mejor aprovechamiento de las sesiones fuese deseable que tuvieran alguna noción de astronomía. En definitiva, el propósito del seminario era suministrar un complemento a los estudiantes o licenciados de náutica, física o geografía e historia, y a los marinos profesionales o aficionados.

El programa siguió las líneas generales que exponemos a continuación:

#### *Lunes 22*

A las 17.00 horas se procedió a hacer las presentaciones y, después de la consabida foto de grupo, se dio por inaugurado el seminario y arrancaron las sesiones con las siguientes conferencias:

- «Introducción a la navegación astronómica», por Teodoro López Moratalla, capitán de navío, doctor en Ciencias, jefe de la sección de efemérides del Real Instituto y Observatorio de la Armada;
- «La navegación astronómica a través de la historia. El problema de la longitud», por Fco. José González González, doctor en Filosofía y Letras (Geografía e Historia), director técnico de la biblioteca y archivo del Real Instituto y Observatorio de la Armada.
- «La esfera celeste», por Luis Mederos Martín, doctor en Ciencias, investigador del Instituto de Ciencia de Materiales de Madrid (ICMM), perteneciente al CSIC.

#### *Martes 23*

- Visita al Museo Naval;
- «Coordenadas celestes», por Luis Mederos Martín;
- «Instrumentos náuticos: evolución histórica», por Fco. José González González;
- «El sextante moderno: funcionamiento y ajustes», por Luis Mederos Martín;
- «Sesión práctica: manejo y ajuste del sextante», por Teodoro López Moratalla y Luis Mederos Martín.

#### *Miércoles 24*

- «El tiempo», por Teodoro López Moratalla;
- «El Almanaque náutico», por Teodoro López Moratalla;
- «Sesión práctica: utilización del Almanaque náutico», por Teodoro López Moratalla y Luis Mederos Martín.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

*Jueves 25*

- «El triángulo de posición», por Luis Mederos Martín;
- «La recta de altura», por Teodoro López Moratalla.

*Viernes 26*

- «Navegación astronómica: cálculo de la situación», por Teodoro López Moratalla;
- «Sesión práctica. Cálculo de una recta de altura», por Teodoro López Moratalla y Luis Mederos Martín.

A continuación se procedió a la entrega de diplomas y a la clausura del seminario.

Quienes deseen obtener más detalles pueden hacerlo dirigiéndose a

IV Seminario de Navegación Astronómica  
Escuela de Guerra Naval  
C/ Marqués de Torroja s/n, Madrid.  
Contacto: sna@roa.es

## **XVIII Jornadas de Marinos Ilustres. Madrid (España)**

Dentro de las actividades programadas para el año en curso por los Amigos de los Museos Militares de España, que preside el capitán de navío ® Rafael Bittini Escrivá de Romaní, incluidas en las Jornadas de Historia, durante el 16 y 17 de septiembre de 2014 se ha impartido un ciclo de conferencias sobre cinco marinos ilustres que brillan con luz propia en el firmamento de la historia naval española. Se encargaron de acercarlos al público aficionado destacados conferenciantes profesionales, buenos conocedores de estos temas navales.

Las jornadas se ajustaron al programa siguiente:

*Martes 16*

- «Barceló, 1717-1797. Terror de la piratería en el Mediterráneo», por el capitán de navío ® José Manuel Gutiérrez de la Cámara;
- «Blas de Lezo, 1689-1741. Defensa de Cartagena de Indias ante los ingleses», por el capitán de navío José Blanco Núñez.

*Miércoles 17*

- «Magallanes, 1480-1521. Primera circunnavegación de la Tierra, y J.S. Elcano, 1476-1526. *Primus circumdedisti me*», por el contralmirante Sevilla.
- «Jorge Juan, 1713-1773. Medición de la longitud del meridiano terrestre», por el capitán de navío Mariano Juan y Ferragut.

Las sesiones se celebraron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid).

Para más información, dirigirse a:

Asociación de Amigos de los Museos Militares de España  
C/ Princesa 36, 28008 Madrid.  
Telf.: 913 08 97 63  
C/e: ibarpor@0c.mde.es

### **La expedición de Legazpi (conferencia). Madrid (España)**

En un acto organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, el 23 de septiembre de 2014, a las 19.00, Rafael Rodríguez-Ponga, secretario general del Instituto Cervantes y presidente de la Sociedad de Estudios del Pacífico, pronunció la conferencia «La expedición de Miguel López de Legazpi a las islas de Poniente en 1564», a cuyo término se desarrolló un coloquio. La sesión se celebró en el salón de actos de la Fundación Ramón Areces.

En su disertación, el conferenciante dedicó muy poco tiempo a la expedición en sí, para centrarse en su aportación al terreno de la lingüística, toda vez que los expedicionarios fueron recogiendo en rudimentarios diccionarios las lenguas de los nativos que encontraron a su paso.

El lector interesado en ampliar esta reseña puede dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena 1, 28014 Madrid  
Tlf: 913 79 50 50  
C/e: ihcn@fn.mde.es

### **Ciclo de conferencias sobre arqueología submarina. Madrid (España)**

Organizado por la Fundación Ramón Areces, con la colaboración de la Sociedad Geográfica Española, durante el 7, el 14 y el 28 de octubre de 2014 se celebrará un ciclo de conferencias bajo el título general «Buceando en el pasado. Exploración, patrimonio y arqueología submarina». Las sesiones se desarrollarán en el salón de actos de la citada fundación, cuya sede se ubica en el número 5 de la calle Vitruvio (28006 Madrid).

El objeto del ciclo es acercarse al patrimonio sumergido y a la exploración de barcos hundidos pues, en palabras de los organizadores, «una gran parte de las riquezas de la humanidad yace bajo las aguas de los océanos, mares, ríos y lagos, como consecuencia de la gran importancia que la navegación tuvo en el comercio hasta bien entrado el siglo xx». Y dado que «la Armada Española ha documentado 1.580 naufragios de barcos españoles que reposan bajo las aguas esperando que los arqueólogos descubran sus secretos (...) este nuevo



*JOSÉ ANTONIO OCAMPO*

ciclo de conferencias tratará de acercarnos, de la mano de arqueólogos y viajeros expertos, a los grandes hallazgos arqueológicos en los fondos de los mares, principalmente en aguas peninsulares y americanas, sin descuidar los problemas del pirateo y otros temas de actualidad».

A continuación exponemos el programa preparado por la organización:

*Martes 7 de octubre de 2014*

Interviene Raimundo Pérez-Hernández, director de la Fundación Areces, para dar la bienvenida y presentar el desarrollo del ciclo. Interviene también Lola Escudero, como secretaria general de la Sociedad Geográfica Española.

«¿De quién es el patrimonio sumergido? Acuerdos y cooperación internacional en el rescate y protección del patrimonio sumergido», por Pilar Luna, subdirectora de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia de México.

*Martes 14 de octubre de 2014*

«Las historias que el mar esconde. Exploración y aventuras buceando en pecios históricos», por Paco Nadal, periodista, escritor, viajero y buceador. Ofició de presentador Juan José Herrera de la Mula, presidente de la Sociedad Geográfica Española.

*Martes 28 de octubre de 2014*

«Tesoros sumergidos. Arqueólogos, buceadores, y “cazatesoros” en el rescate del patrimonio subacuático español», por M.<sup>a</sup> Dolores Higuera, especialista en historia naval y patrimonio subacuático, miembro del Patronato del Museo Naval.

La clausura del ciclo corrió a cargo de las mismas personas que se ocuparon de la presentación, Raimundo Pérez Hernández y Lola Escudero.

Quienes deseen más información deberán dirigirse a

Fundación Ramón Areces  
C/ Vitruvio 5, 28006 Madrid (España)

### **Curso de otoño 2014 de la Universidad CEU San Pablo. San Fernando (Cádiz)**

Organizado por la Universidad CEU San Pablo (Vicerrectorado de Relaciones Internacionales), durante los días 13-17 de octubre de 2014 se impartió en el palacio de congresos de San Fernando (Cádiz) el curso de otoño 2014, que llevó por título general «La Armada en el contexto naval internacional del siglo XVIII». Después de la inauguración, se siguió el programa que desarrollamos a continuación.

*Lunes 13 de octubre de 2014*

- «Los factores de las estrategias marítimas del siglo XVIII», por Manuel Bustos Rodríguez, catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Cádiz;
- «La política naval de los Borbones durante el siglo XVIII», por M.<sup>a</sup> Baudot Monroy, investigadora del Departamento de Historia Moderna de la UNED.

*Martes 14 de octubre de 2014*

- «Jorge Juan y la introducción en España de los nuevos métodos e instrumentos para la navegación», por Fco. José González González, director técnico de la biblioteca y archivo del Real Observatorio de la Armada;
- «La Población de San Carlos en la Isla de León: un modelo de ciudad ilustrada», por Juan Torrejón Chaves, profesor honorario de la Universidad de Cádiz.

*Miércoles 15 de octubre de 2014*

- «El Arsenal de La Carraca en la génesis, apogeo y declive de la Armada ilustrada», por José Quintero González, de la Academia de San Romualdo;
- «Arsenales y bases secundarias francesas en el siglo XVIII. Del esbozo de una red eficaz a su consolidación», por la doctora Martine Acerra, profesora de la Universidad de Nantes.

*Jueves 16 de octubre de 2014*

- «La guerra naval anglo-española en el siglo XVIII: un balance», por el doctor Agustín Rodríguez González, de la Real Academia de la Historia.

*Viernes 17 de octubre de 2014*

- Visita al arsenal de La Carraca y al Panteón de Marinos Ilustres;
- «La Armada en el contexto ilustrado castrense de fin de siglo», por Pablo González-Pola de la Granja, profesor de la Universidad CEU San Pablo;
- Clausura, entrega de diplomas.

Los interesados en recabar información más detallada sobre el curso reseñado deberán dirigirse por correo electrónico al doctor Francisco Gliceró Conde Mora, franciscoconde@hotmail.com

# 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](mailto:ihcn@fn.mde.es), con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

## Advertencias

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

# DOCUMENTO

## **Vista del puerto y ciudad de Mahón, tomada del natural por Joan Font y Vidal en 1880**

Presentamos a nuestros lectores una litografía recién incorporada a los fondos del Museo Naval y cuyo autor es el pintor menorquín Joan Font y Vidal. La obra muestra en formato horizontal una panorámica del puerto y la ciudad de Mahón (Baleares). Pertenece a la colección Hernández Sanz-Hernández Mora y mide 30x86 centímetros. Tomada desde la parte norte del puerto, la vista recoge de izquierda a derecha, entre otros elementos: la isla de Pinto, el arsenal con sus almacenes y un barco en el varadero (un vapor de una chimenea), buques fondeados con diversa orientación, un personaje en primer plano y algunas vacas pastando. Al fondo, el mar y una amplia panorámica de la ciudad.

Existe también en el Museo Naval de la Armada en Madrid una cromolitografía donde se plasma el mismo panorama, dibujada asimismo por Font y Vidal y grabada por el pintor mallorquín Ricard Ackermann en 1870. A primera vista parece idéntica a la anterior, pero difiere de ella en varios detalles: el buque del varadero, la clase y disposición de los barcos fondeados, los personajes...

Y aún sabemos de la existencia de otra reproducción igualmente casi idéntica: un óleo sobre tela de 57x112 centímetros con el mismo título que el grabado anterior, *Panorama del puerto y ciudad de Mahón*, datado en 1880 y obra nuevamente de Joan Font y Vidal, que presenta con las dos estampas anteriores ciertas desemejanzas. Entre ellas sobresale la cartela en primer plano: «Panorama del Puerto y ciudad de Mahón, del natural, por Joan Font y Vidal, 1880». Las dos litografías antes mencionadas carecen de esta cartela, cuyo espacio aparece ocupado por un montón de piedras. Este óleo pertenece a la colección del Ayuntamiento de Mahón.

El catálogo de la exposición «Crónicas pictóricas del siglo XIX. Font y Vidal, 1811-1885», organizada por el consistorio mahonés en 2006, contiene estas tres versiones de la panorámica y otros apuntes relacionados con ella.

La litografía que comentamos pertenece, como hemos dicho, a los fondos del Museo Naval de la Armada en Madrid y está registrada con la signatura MNM 10.835.





MAHON.  
VUE GENERALE DU PORT ET DE LA VILLE.

## RECENSIONES

STORRS, Christopher: *La resistencia de la Monarquía Hispánica (1665-1700)*. ACTAS, Madrid, 2014, 430 páginas.

El reinado de Carlos II ha sido presentado casi siempre como un período donde el proceso de decadencia española se aceleró y en el que se precipitó el fin del Imperio. La Monarquía se consumió en continuas guerras contra el expansionismo de la Francia de Luis XIV, mientras se especulaba sobre la falta de descendencia del rey hispano y las potencias rivales llegaban a acuerdos secretos de reparto de los territorios de los Austria españoles. Un panorama ciertamente desolador.

Por eso sorprende gratamente la aparición de este libro, en el que el autor, destacado hispanista de la Universidad de Dundee, revisa concienzuda e impecablemente todos los avatares del reinado del último de los Austria, haciendo que reverdezca algo un paisaje histórico dibujado durante mucho tiempo con tintes sombríos. Y es que Storrs, rebatiendo los negativos dictámenes de autores de la solvencia de Fernández Duro o Adolfo Navarrete, para quienes el reinado de Carlos II es la crónica por antonomasia de una decadencia, considera que entre 1665 y 1700 España continuó siendo una potencia naval, lo que contribuyó enormemente a la supervivencia de la Monarquía, a la que amparaba un importante dispositivo naval que no se limitaba a los navíos y galeras en la mar, sino que en este dominio también hay que incluir los puertos y servicios de apoyo.

Todo el libro es una excepcional disección de conjunto de este bloque histórico, pero a nosotros nos interesa resaltar sobre todo las secciones que desmenuzan el poderío naval español en los años que abarca el estudio, ocupándose de la posición española en la guerra marítima, el compromiso de la Monarquía en la defensa del Imperio y las fuerzas navales, las funciones de las flotas y las estrategias con que se empleaban, los entresijos de la construcción naval y de las tripulaciones, los suministros y la financiación, el alto mando, los corsarios... Y una reconfortante reflexión final: «Durante todo su reinado, Carlos II tuvo más éxitos en el mar que Luis XIV, y los recursos navales de España se usaron con más eficacia que los de su principal oponente». El agonizante imperio conservaba restos de pujanza y sus velas aún flameaban.

Gran libro; espléndido libro, con asombrosa conjunción de datos y referencias. Impecable edición de ACTAS, que ya nos había ofrecido con anterioridad, en su cuidada colección «Pasado vivo», el magistral estudio *Los soldados del Rey*, del catedrático Enrique Martínez, miembro del consejo rector de esta REVISTA.

## RECENSIONES

ALCÁZAR SEGURA, Agustín: *Historia militar de Gibraltar*. CESD (Historia), Astorga, 2013, 262 págs., ilustraciones.

«Gibraltar». La sola pronunciación de este topónimo acciona la palanca de la indignación nacional, cristalizada en diversas muletillas («el Peñón robado», «afrenta permanente»...) Todo español tiene alguna noción sobre el contencioso, por somera que sea, pero ¿conoce a fondo la opinión pública nacional las vicisitudes y peripecias que este tenaz objeto de infructuosos intentos de recuperación soportó en el correr de los siglos? Creemos que por lo general no.

La *Historia militar de Gibraltar* del general Alcázar Segura nos ilustra acerca de algunas de estas peripecias. Hasta trece asedios ha soportado el disputado enclave, posesión musulmana desde el paso de Tarik por el Estrecho, y que ya desde el reinado de Alfonso X el Sabio aparece como objeto de las apetencias estratégicas de los reyes cristianos. Pero no será hasta el reinado de su hijo Sancho el Bravo cuando la soberanía musulmana sobre «la Roca» —por denominar el Peñón a la usanza inglesa— se vea amenazada tras la toma de Tarifa, aunque quien la conquiste definitivamente, en 1309, será Fernando IV el Emplazado, que ponía así fin a más de quinientos años de dominio musulmán sobre el enclave.

Anexionado definitivamente a la Corona de Castilla, el peñón de Gibraltar atraviesa un período de relativa tranquilidad durante los siglos XVI y XVII, pero a comienzos del XVIII se produce la alevosa ocupación inglesa, y a partir de entonces se convierte en catalizador de la política exterior española, que nunca apartará la mira de intentar su recuperación.

Con un estilo directo, de apacible lectura, sin renunciar por ello al rigor histórico, esta *Historia militar de Gibraltar* va más lejos de lo que su título anuncia, pues ofrece un completo y circunstanciado estudio multidisciplinar de la cuestión, rematado con un excelente cuadro cronológico que arranca el siglo VIII y, llegando hasta nuestros días, recoge incluso las resoluciones contemporáneas al respecto de Naciones Unidas, la OTAN y la Unión Europea. Todo un ejemplo de buen hacer y de solvencia histórica.

DOMÍNGUEZ, Mari Pau: *Las dos vidas del capitán*. Grijalbo, Madrid, 2014, 364 páginas.

El brigadier de la Armada don Diego de Alvear y Ponce de León, a quien Mari Pau Domínguez vivifica en *Las dos vidas del capitán*, es desde luego un personaje adecuado para, con su sola presencia, hacer palpitar las páginas de una novela histórica, género que goza de altas cotas de demanda editorial. De noble familia y elevado prestigio científico, don Diego tomó parte en las campañas de delimitación del Río de la Plata en el último tercio del siglo XVIII, y a su regreso a España, la escuadra en que volvía fue atacada alevosamente por otra inglesa, a pesar de que ambas naciones no se hallaban en guerra. En el lance sucumbió la fragata *Mercedes*, en la que



viajaban su esposa y siete de sus hijos, de los que solo se salvó Carlos, el futuro caudillo argentino. Prisionero en Londres, tras su liberación participó en la captura de la flota francesa fondeada en Cádiz al comienzo de la Guerra de la Independencia, y fue artífice de la fortificación de la Isla de León, en la que ejerció de corregidor y gobernador durante la contienda. Al término de esta sufrió, como tantos otros patriotas, las injusticias de Fernando VII al regreso de este de Francia, si bien más tarde sería rehabilitado y vería cómo se le reponía en su grado y le eran devueltas sus bien ganadas condecoraciones.

Como se advertirá por estas pinceladas, el personaje y su época vienen envueltos en un aura de interés propicia para que esta novela suscite la curiosidad del potencial lector. Y, sobre esta apasionante biografía, Mari Pau Domínguez ha construido un relato con un excelente y documentado soporte histórico, pero tomándose a mi juicio licencias fabuladoras excesivas, como adjudicar a don Diego la paternidad ilegítima del libertador José de San Martín, lo que puede herir determinados sentimientos. También entendemos que la autora ha adoptado un registro demasiado descarnado en algunos pasajes eróticos, aunque tales demasías quizá sean premeditadas y busquen poner un contrapunto al, por lo demás, tono dulce de la obra, de cuyas páginas no está en absoluto ausente la sensibilidad.

En cualquier caso, *Las dos vidas del capitán*, con el amargo e ingrato periplo existencial que traza, entretiene e ilustra, dos imperativos inexcusables para toda novela histórica o historia novelada, si se prefiere esta denominación. Y el fresco histórico que pinta del brigadier Alvear está bien urdido y correctamente narrado, lo que compensa el modo algo frívolo en que se trata la época juvenil del personaje, donde la autora vierte las licencias antes señaladas.

PATIÑO GÓMEZ, Ramón, y ABILLEIRA CRESPO, Yago (colaborador): *Los tesoros de Rande*. RP Ediciones, 2014, 188 págs., grabados e ilustraciones.

Con el expresivo subtítulo *Relato de las expediciones realizadas para el rescate de las riquezas de la flota hispanofrancesa derrotada en la batalla de Rande*, el autor realiza un minucioso estudio del hecho y de las causas que lo motivaron, apoyado en una sorprendente riqueza documental. Sumergiéndose en sus páginas, el lector emprenderá un viaje histórico y sentimental que a buen seguro habrá de ser de su agrado.

El libro consta de tres partes bien diferenciadas y definidas. La primera, tras una genérica semblanza de la Carrera de Indias, se centra en la llegada de la flota a la ría de Vigo, la batalla y los resultados de la misma; la segunda se consagra a las sucesivas expediciones de rescate de los pecios resultantes de la batalla, y la tercera, «Avatares del tiempo», recoge un amplio y variopinto catálogo de diversos hechos curiosos, incluido un anecdotario que descubre aspectos inéditos.

## RECENSIONES

Y aquí quisiéramos abrir un paréntesis para celebrar, al hilo de esta reseña, los esfuerzos desplegados para el rescate de los caudales de la Flota de Nueva España, la más rica de los últimos años de la Carrera de Indias, cuyos buques, atacados por ingleses y holandeses con superioridad numérica y artillera, fueron hundidos, quemados o apresados. La recuperación de los tesoros de la fragata *Mercedes*, arbitrariamente expoliados por la empresa Odyssey y devueltos a España por sentencia judicial, ha hecho verter mucha tinta en artículos, reportajes y hasta libros. Dentro de este contexto, *Los tesoros de Rande* brilla con luz propia.

Unas acertadas conclusiones y una excelente aportación bibliográfica culminan este sugestivo libro, pequeño en extensión, pero grande en méritos y alcance.

J.C.P.

