

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIII

2015

Núm. 128

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIII

2015

Núm. 128



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: José 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: primer trimestre de 2015.
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: 083-15-091-7 (edición en papel).
NIPO: 083-15-092-2 (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 exclusiva responsabilidad de sus autores.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>NOTA EDITORIAL</i>	7
<i>Presentación del volumen IV de La batalla del Mar Océano y homenaje al almirante José Ignacio González-Aller Hierro</i> , por Juan Van-Halen Acedo	9
<i>La Marina y el apostadero naval de La Habana durante la Guerra de los Diez Años de Cuba (1868-1878)</i> , por Manuel Rolandi Sánchez-Solís	21
<i>Apuntes biográficos de dos ilustres marinos riojanos de la familia Marrón (s. XVIII)</i> , por Carmen Martínez Martín	55
<i>La carrera y el infortunado naufragio del navío de guerra Castilla en el puerto de Veracruz el 30 de noviembre de 1771</i> , por Rafal Reichert	79
<i>Autógrafos de marinos españoles presos en Annapolis (1898)</i> , por Antonio de la Vega Blasco	89
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	103
La historia vivida: <i>La Escuela Naval Popular republicana</i> Noticias generales	
Documento: <i>Representación de ingreso en la Marina como meritorio</i>	117
Recensiones:	125

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Juan Van-Halen Acedo es periodista. Doctor *honoris causa* (Filosofía y Letras) por la Universidad de Alcalá. Entre sus méritos profesionales se cuenta haber sido director de medios informativos impresos y de programas de radio y de televisión, así como corresponsal de guerra en Vietnam, Suez y Pakistán, y presidente de las empresas de comunicación Central Press y Proyectos y Acciones de Información, S.A. Pertenece en situación de excedencia especial a la plantilla de RTVE, ente en el que dirigió el gabinete de coordinación de la dirección general y el servicio de publicaciones, así como los servicios informativos. Como escritor ha publicado una treintena de libros. Fue senador designado por la Comunidad de Madrid en la segunda, tercera, quinta, sexta, séptima y octava legislatura desde la restauración de la democracia, y presidente de la Asamblea de dicha comunidad autónoma durante la cuarta legislatura autonómica. También ocupó la presidencia de la Conferencia de Parlamentos de Regiones Capitales de la Unión Europea, de la Comisión de Educación, Cultura y Deporte del Senado, de la Real Academia de la Historia y de la de Bellas Artes de San Fernando, y actualmente preside la Asociación de Escritores y Artistas Españoles, fundada en 1872.

Manuel Rolandi Sánchez-Solís es licenciado en Ciencias Geológicas por la Universidad Complutense de Madrid (1976), diplomado en Hidrogeología (1981) e investigador histórico. Miembro de numerosas instituciones nacionales e internacionales relacionadas con su profesión, es autor de unos cincuenta trabajos históricos y técnicos, publicados en medios editoriales especializados como la *Revista de Historia Militar*, la *Revista de Historia Naval*, los *Cuadernos Republicanos* y *Cartagena Histórica*, de cuyo consejo editorial forma parte. Entre tales publicaciones cabría destacar *Sublevaciones republicanas en Cartagena (1885-1886)* y *Las intenciones del arsenal naval y del castillo de San Julián*.

Carmen Martínez Martín es doctora en Geografía y Historia por la Universidad Complutense de Madrid, en cuyo Departamento de Historia de América I ejerce de profesora titular. Dentro de dicho ámbito, está dedicada especialmente a la cartografía histórica, en particular la relativa a la frontera luso-hispana. Su última aportación en esta línea ha sido «Evolución de la frontera Brasil-Paraguay en la etapa colonial (1494-1811)», presentada en las III Jornadas Internacionales de Historia de Paraguay (2012). Ha publicado cerca de treinta artículos y acumula igual número de participaciones en congresos nacionales e internacionales, el último de ellos, las Jornadas de Archivos y Bibliotecas celebradas en Sevilla el 8 de noviembre 2012, donde presentó la ponencia «La investigación iconográfica del mapa histórico de América (s. XVIII) en las cartotecas del ministerio de Defensa». Carmen Martínez Martín es también una asidua colaboradora en exposiciones.

Rafal Reichert es licenciado y maestro en Arqueología por la Universidad de Varsovia, Polonia, desde, 2010, doctor en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, México. Laureado con la Medalla Alfonso Caso, otorgada por la UNAM, y premio 2012 del Comité Mexicano de Ciencias Históricas, entre sus trabajos históricos publicados —donde se ocupa de cuestiones geopolíticas, económicas, militares, navales y arqueológico-marítimas, centradas en los espacios del Gran Caribe y el Atlántico— destacaremos «El contrabando y sus redes en el golfo de Honduras y su persecución en la Capitanía General de Guatemala, siglo XVIII» (*Historia Mexicana*, vol. 63, núm. 4-2014, revista del Departamento de Historia del Colegio de México), *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700* (Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales de la UNAM, Mérida, México, 2013) y «Corsarios holandeses en las Indias durante la Guerra de los Treinta Años» (*Res Historica*, núm. 35-2013, revista del Instituto de Historia de la Universidad Marii Curie-Sklodowskiej, Polonia). Rafal Reichert es actualmente investigador «titular» B en el Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica (CESMECA), de la Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas (UNICACH).

Antonio de la Vega Blasco es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada (R) y doctor en Historia por la Universidad Complutense de Madrid (2006). Diplomado en Heráldica, Genealogía y Derecho nobiliario (CSIC, 1989), como investigador histórico ha publicado diversos estudios sobre el Cuerpo de Maquinistas de la Armada, así como los libros *La propulsión mecánica en la Armada* y, en colaboración con Pilar Fernández de Cañete, *El resurgir de la Armada: el Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, obras galardonadas con sendos premios Virgen del Carmen en 1987 y 1992. Es autor asimismo de *El linaje Cervera en la Armada contemporánea* (1997), *La Familia Real y su Real Armada* (1994) y *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1950)* (2009), su último trabajo, merecedor en 2010 del Premio Virgen del Carmen del Mar. Colaborador de la *Revista General de Marina*, cuyo Premio Oquendo recibió en 1981, y de la *Revista de Historia Naval*, es un asiduo participante en los seminarios del Instituto de Historia y Cultura Naval y, entre 1997-2011, fue una pluma habitual en la revista *Sanlúcar de Barrameda*, donde trató sobre diversos temas marinos vinculados al ámbito sanluqueño.

José Antonio Ocampo Aneiros es coronel retirado del Cuerpo de Máquinas de la Armada, donde ha ocupado destinos en mar y tierra. Especialista en instalaciones de vapor con la tesis «Turbinas de vapor de alta presión» (1964), ha sido profesor en la ENM, coadjutor de su jefe de estudios (1964-1969) y jefe de los servicios de máquinas de la Zona Marítima del Mediterráneo (1978), así como director del Servicio de Publicaciones de la Armada y de la Editorial Naval (1986-1994). Diplomado en formación de profesores (1965), Logística (1993) y Genealogía y Heráldica (1990), es autor de varias monografías para alumnos de la ENM y de *De correcciones y correctores* (2000), suplemento de la *Revista de Historia Naval*. 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)—, lo fue también del desaparecido rotativo barcelonés *Noticiero Universal* y a él se debe *Proa. Revista Radiofónica del Mar*, que Radio Mallorca acogió en su programación durante 1960. Es de destacar también 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

LA nota editorial del número anterior de la REVISTA comenzaba rindiendo un sentido homenaje a nuestro querido contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, fallecido al finalizar octubre de 2014. Pues bien: el 2 de diciembre pasado la Armada presentó en el Museo Naval de Madrid su obra final, *La batalla del Mar Océano*, que el fallecido realizó en colaboración con el contralmirante Marcelino Dueñas Fontán, el también contralmirante Jorge Calvar Gross y doña M.^a del Campo Mérida Valverde. La obra, que marca un hito en la historiografía naval española, aporta una copiosa documentación en gran parte inédita, que sin duda servirá no solo de corpus para el estudio y análisis de la confrontación naval y militar entre España e Inglaterra en la época de la Gran Armada de Felipe II, sino que también, merced al acervo documental que aporta sobre una época crucial de la historia de España, resultará de inestimable provecho para campos de la historiografía como la sociología y la economía históricas.

Creemos pertinente contribuir a la divulgación de este monumental trabajo incluyendo en esta nota editorial una sinopsis su de contenido:

- Volumen I (un tomo). Abarca desde el inicio de las hostilidades entre las coronas española e inglesa hasta finales de enero de 1586, una vez que Felipe II ya ha tomado la decisión de ejecutar la empresa de Inglaterra.
- Volumen II (un tomo). Se extiende desde finales de enero de 1586 hasta febrero de 1587, cuando se producen las primeras reacciones tras la ejecución de la reina de Escocia María Estuardo.
- Volumen III (tres tomos). Del 1 de marzo de 1587 a marzo de 1588. Incluye documentación relativa a la evolución política y estratégica de los acontecimientos en el ámbito europeo mientras en Lisboa se acelera el alistamiento de los barcos, y finaliza cuando el duque de Medina Sidonia se dispone a tomar el mando de la armada en relevo del fallecido marqués de Santa Cruz.
- Volumen IV (cuatro tomos). Corresponde a la empresa de Inglaterra propiamente dicha, es decir, a su período de ejecución. Se inicia el 16 de febrero de 1588, cuando el duque de Medina Sidonia asume el mando de la expedición, y culmina con la documentación relativa al viaje de retorno, donde se recogen noticias de la campaña y de los navíos y hombres que participaron en ella —tanto de los que consiguieron retornar a España como los que nunca regresaron—, así como de las vicisitudes de algunos de los supervivientes en Irlanda, Escocia, Inglaterra y otros parajes de Europa.
- Volumen V (un tomo). En este último volumen se recopila documentación de la época relativa a temas muy específicos de artillería, construcción de naos, organización de armadas, tratados de táctica y navega-

ción, etc. Además, incluye el historial de todos los navíos que constituyeron la armada para la empresa de Inglaterra, con expresión de sus mandos, lugar en que fueron contruidos, a qué puertos y en qué estado llegaron o dónde y cuándo se perdieron.

Incluimos en este número el discurso pronunciado en dicho acto de presentación por don Juan Van-Halen Acedo, actual presidente de la Asociación de Escritores y Artistas Españoles, exsenador, periodista, doctor *honoris causa* (Filosofía y Letras) por la Universidad de Alcalá y, sobre todo, gran amigo del contralmirante González-Aller.

Por otro lado, el 29 de enero, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, se presentó el libro *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, editado por la Fundación Alvargonzález y cuyos autores son don José Manuel Budiño Carlés y los capitanes de navío en situación de retiro don Pedro Fernández Núñez y don José M.^a Mosquera Gómez. Para la Armada ha sido motivo de gran satisfacción ejercer de anfitriona en la presentación de una obra que supone un hito en la historiografía naval, pues ofrece la primera recopilación, en un único volumen impreso, de los historiales, características técnicas y acaecimientos de todos los buques que han formado parte de la Marina española desde comienzos del siglo XVIII hasta nuestros días.

Por último, y como se anticipaba en el anterior número de la REVISTA, este año se cumple el centenario del Arma Submarina española, que nació el 17 de febrero de 1915, día en que S.M. Alfonso XIII, a propuesta del entonces ministro de Marina, almirante Augusto Miranda y Godoy, firmó el real decreto de su creación. A lo largo del año tendrán lugar una serie de eventos conmemorativos, que empezaron el 12 de febrero con la celebración del Día del Veterano del Arma Submarina, y continuaron el 17 del mismo mes con la imposición del manto submarinista a la patrona del Arma, la Virgen del Pilar de Zaragoza. Los actos centrales de la conmemoración se desarrollarán, en junio, en Cartagena, coincidiendo con la Conferencia de Comandantes de Submarinos de la OTAN (SCC). El Instituto de Historia y Cultura Naval contribuirá a la efeméride dedicando, entre el 10 y el 12 de marzo, una edición de las Jornadas de Historia Marítima al nacimiento, pasado, presente y futuro del Arma Submarina.

PRESENTACIÓN DEL VOLUMEN IV DE *LA BATALLA DEL MAR OCÉANO* Y HOMENAJE AL ALMIRANTE JOSE IGNACIO GONZÁLEZ-ALLER HIERRO

Juan VAN-HALEN ACEDO
Historiador

COMO no podía ser de otra manera, mis palabras deben iniciarse con una expresión de gratitud al almirante-director del Órgano de Historia y Cultura Naval, José Antonio González Carrión, y a la Armada española por su invitación para intervenir en este acto sin mérito por mi parte, a no ser que se considere meritorio mi amor a la Armada, que se debe a lo que un poeta, Manuel Alcántara —para mí, un clásico vivo—, llamó «la cultura de la sangre». Y es que entre los añejos legajos de El Viso del Marqués se custodia documentación de dieciséis miembros de la familia Van Halen que sirvieron en la Real Armada. Los tres representantes varones de la primera generación de mi linaje que nació en España —mediados del siglo XVIII— ingresaron ya en el Colegio Naval, y desde entonces hasta mi abuelo no ha faltado un Van Halen que, en línea masculina o femenina, sirviese en los navíos de Su Majestad.

Por su varia presencia en el Museo Naval, no quiero dejar de citar, entre estos marinos de la familia, al alférez de fragata Juan Van Halen y Sarti, uno de los cuatro oficiales de la Armada que intervinieron en el Dos de Mayo, por cierto desobedeciendo las órdenes de sus superiores. Estaba destinado en la corte a las órdenes del ingeniero general de Marina, después de sus destinos como guardiamarina en la fragata *Anfitrite*, el navío *América* y la fragata *Magdalena*, en la que fue subbrigadier de guardiamarinas al tiempo de la batalla de Trafalgar. Ya como alférez de fragata sirvió en el navío *Príncipe*. Siendo alférez de navío pasó a la caballería y llegó a mariscal de campo en España, a teniente general en Bélgica —donde fue jefe militar de la independencia de aquel país— y a mayor general en el Ejército Imperial de Rusia.

A las donaciones que mi predecesor hizo en vida al Museo Naval (un retrato, un sable y un yatagán tártaro), yo uní su busto, debido al escultor real de Bélgica Guillermo Geefs, precisamente a sugerencia del almirante González-Aller. Una copia de esta escultura puede contemplarse en el parque del Retiro, pero la original, que el primer rey de los belgas, Leopoldo I, regaló al general Van Halen, se conserva en el Museo.



Hay otro y fundamental motivo que contribuye a aumentar mi gratitud por la invitación que se me ha hecho: mi admiración por José Ignacio González-Aller, *Sisiño* para los que gozamos de su cercanía, que me regaló durante años su amistad y del que tanto aprendí. Este marino ilustrado, en la estela de tantos como brillaron en las ciencias, las letras y la investigación histórica, merece nuestro homenaje y ocupar un lugar de honor en la historia de la investigación naval y de esta casa. El Museo Naval tuvo en el almirante González-Aller un inteligente renovador que lo hizo tal como hoy es.

La obra que se presenta esta tarde, la botadura a la que asistimos, supone una singular aportación a la historia de España. Se trata del volumen cuarto y último de una empresa investigadora monumental: *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades navales entre España e Inglaterra (1568-1604)*. La obra es un trabajo de conjunto fundamental y único sobre el que han derramado una labor investigadora que no tiene antecedente los almirantes Jorge Calvar Gross y Marcelino de Dueñas Fontán, así como María del Campo Mérida Valverde y el almirante José Ignacio

González-Aller, quien aportó a cada volumen una amplia introducción que enmarca el período documentado y que en este volumen en concreto suma más de trescientas páginas.

La batalla del Mar Océano es una magnífica aportación a la historia de los antecedentes, hechos y desafortunado fin de la «Grande y Felicísima Armada» enviada por Felipe II contra Inglaterra en 1588, y la obra más completa publicada en España sobre un suceso histórico concreto, lo que la ha convertido en una referencia insoslayable a la hora de estudiar aquella empresa. Y así, en la última gran monografía sobre la Royal Navy, *The Safeguard of the Sea*, escrita por Nicholas Rodger, se citan documentos del *Corpus*; Geoffrey Parker lo cita igualmente en *Felipe II, la biografía definitiva*, donde se mencionan hasta noventa y tres de los documentos recogidos en la obra, y el libro *Os navios de*

Portugal na Grande Armada, del investigador portugués Augusto Salgado, cita más de doscientos documentos del *Corpus* a lo largo de las 157 notas que contiene (1).

Este volumen IV recoge el período de la ejecución de la empresa de Inglaterra, desde el 16 de febrero de 1588, cuando el duque de Medina Sidonia acusa recibo al secretario Idiáquez de la noticia sobre la intención del rey de encomendarle el mando de la armada, hasta las últimas referencias testimoniales que dejó la jornada en los archivos españoles y extranjeros. Son más de tres mil los documentos transcritos en el volumen, lo que, junto a los más de cuatro mil ya publicados en los tomos precedentes, hace un total de más de siete mil documentos ordenados cronológicamente en el *Corpus*.

González-Aller concretó el criterio que había seguido al escribir su extensa introducción a este volumen, similar al de las entregas anteriores: «Interrelacionar la información proporcionada por el conjunto documental, tratándola con más profundidad y extensión, además de añadir un índice de materias que pretendemos facilite al estudioso sobre el tema la búsqueda de datos. De este modo, podemos exponer a los investigadores una historia de los aspectos navales de la jornada de 1588 basada en su mayor parte en fuentes manuscritas directas, huyendo en lo posible de los juicios subjetivos, sin dejar de cubrir las lagunas de información que hemos detectado — particularmente en lo referente a los naufragios en las costas británicas— merced a las monografías sobre el tema aparecidas hasta la actualidad».

El conjunto del *Corpus* no tiene antecedente, y dudo mucho, por no decir que tengo la seguridad, que ninguna obra sobre este tema vaya a superarlo. Desde el volumen I, la magna apuesta investigadora, a través de miles de páginas, desgrana los antecedentes y desarrollo de la pugna entre España e Inglaterra, mediante la transcripción de documentos en su mayoría desconocidos o insuficientemente aprovechados por los investigadores, y no solo desde su vertiente histórico-naval, sino también desde los aspectos ideológicos, diplomático, sociológico y económico, y desde lo que podríamos llamar, o ahora lo llamaríamos así, el factor humano. Es otro de los planteamientos originales del trabajo.

El almirante Calvar Gross, en un interesante artículo sobre la obra, anota algunas claves de las lagunas y dificultades con que los autores tuvieron que habérselas y de los objetivos que se pusieron a cumplir:

«Lo primero que nos llamó poderosamente la atención fue que los hechos que debíamos estudiar estaban insuficientemente tratados en lengua castellana y apoyados en colecciones exiguas de documentos. Es digno de destacar que mientras los historiadores ingleses han procurado beber en las fuentes

(1) Acaso no sea ocioso recordar que Geoffrey Parker y Colin Martin son dos de los tratadistas ingleses —uno en el ámbito de la historia y otro en el de la arqueología submarina— que más han profundizado en aquella empresa española. Prueba de ello es *La Gran Armada*, obra ya canónica progresivamente ampliada y revisada al compás de sus sucesivas ediciones.

españolas, los españoles han ignorado los propios documentos que aquellos tradujeron al inglés; y lo que es peor, tampoco han traducido al castellano la documentación original inglesa para poder escribir una historia objetiva basada en el análisis de los puntos de vista de los protagonistas de ambos bandos. (...) Con el *Corpus documental* pretendemos un claro objetivo: contribuir en la medida de lo posible a un mayor acercamiento a la verdad histórica, basándonos exclusivamente en el único testimonio que nos queda de los protagonistas: sus propios escritos».

Los autores de esta monumental obra afrontaron, desde el inicio de su gran reto, un tratamiento integral, exhaustivo, cronológico, de la documentación conocida; corrigieron los errores, sobre todo de transcripción, en los documentos ya publicados, y añadieron nuevas fuentes primarias, para lo que accedieron a fondos hasta entonces desconocidos o en los que no se habían detenido lo bastante investigadores anteriores. Por ejemplo, las anotaciones marginales de la mano del rey Felipe en muchos de los documentos no habían sido estudiadas con el detenimiento que requería este período crucial. En ellas el monarca expresa opiniones de enorme interés histórico sobre la empresa en gestación. Para no tener en cuenta las jugosas anotaciones debidas a la real mano, autores como Hume se escudan en que las glosas manuscritas del rey «son espantosos garabatos que hacen la desesperación del más experto paleógrafo». En esta línea, la mayoría de los tratadistas, por pereza o falta de perseverancia, habían preferido hasta ahora omitir las glosas en cuestión.

Cuando en este volumen se habla de las vicisitudes de parte de los supervivientes de la Gran Armada en Irlanda, Escocia o Inglaterra, he recordado un viaje como enviado especial de prensa a la costa irlandesa, hace más de cuarenta años, en pos de las huellas de aquella gran flota. Guardo un recuerdo emocionado de un pueblecito irlandés, Spanish Point, en el condado de Clare, al sur de los acantilados de Moher, llamado precisamente «Punta Española» porque allí fueron a dar algunos de los supervivientes de la Gran Armada, que fueron hospitalariamente socorridos por los lugareños, católicos como ellos. Muchos de estos supervivientes decidirían quedarse y rehacer su vida en este pueblecito donde cada año, en su memoria, se celebra el «Festival Español», en el que se elige la «Dama Española», la muchacha del lugar que muestre una belleza «más española».

No muy lejos de Spanish Point, un equipo de buscatesoros estaba empeñado en el rescate del navío *Santa María de la Rosa*, hundido sin supervivientes frente a los acantilados irlandeses y cuyo pecio se localizó en 1967. Cerca de Punta Española, un monolito, inaugurado por don Juan Carlos y doña Sofía en 1988, recuerda el naufragio del *San Esteban* y el *San Marcos*, y allí se mantiene la leyenda de «la tumba de los españoles». Se trata de un hermoso rincón de costa donde la tradición asegura que están enterrados centenares de naufragos españoles, ejecutados sin clemencia por las tropas inglesas. Al regreso de mi primer viaje a Irlanda tras las huellas de la Gran Armada, en 1971, publi-

qué, además de la serie relativa a las huellas de los naufragios, un reportaje sobre la actividad de aquellos buscatesoros.

Hablé con Sisiño sobre mis recuerdos de la costa irlandesa. Él conocía al detalle la peripecia tanto de las naves que se perdieron como de las que regresaron. Uno de los supervivientes de Punta Española pudo haber sido —aunque a la postre no lo fue, ya que su nave naufragó frente a Sligo— el capitán Francisco Cuéllar, autor de una carta en la que narraba sus vicisitudes, documento clasificado por el almirante González-Aller.

El relato del marino español —veinte folios— es estremecedor: «No teníamos remedio ni socorro ninguno, si no era de Dios». A aquellos náufragos, a veces mal acogidos y los más perseguidos por los soldados ingleses, según Cuéllar «se los comían los cuervos y los lobos sin que viniese quien diera sepultura a ninguno». El afligido capitán lamenta que «doce españoles [fueron] ahorcados dentro de la iglesia por mano de los ingleses que en nuestra busca andaban», y también relata que, en medio de la tragedia, hubo «destellos de humanidad de algunos campesinos irlandeses que, reconociendo a católicos como ellos entre los fugitivos, los amparan y socorren». «No me hicieron mal —dice— porque había uno de ellos que sabía latín». Fue el caso de los supervivientes que llegaron a Punta Española, aunque los acogidos amistosamente fueron los menos. Mi viejo y admirado amigo y compañero Arturo Pérez Reverte dedicó hace años a la carta de Cuéllar —que también conocía por intermedio de Sisiño— un estupendo artículo periodístico.

Existe otro testimonio directo de importancia: el del soldado de infantería Diego López, embarcado en la nave *La Lavia*, que naufragó también frente a la costa irlandesa en Sligo, junto a *La Juliana* y la *Santa María de la Visión*. Diego López cuenta su peripecia al atravesar toda Irlanda «sin ningún daño ni perjuicio». Luego pasó a Escocia, donde estuvo casi un año, para llegar por fin a El Havre de Gracia, donde se embarcó para Sanlúcar. En la travesía fue apresado por corsarios y no llegó a España hasta finales de 1589. La narración del infante no es tan prolija como la del capitán Cuéllar, pero supone una muestra más, entre los miles de fuentes primarias que contiene la obra.

Creo haber evidenciado en estas líneas la importancia —más aún: la singularidad— de esta monumental obra, que aporta brillo a la historiografía española y en la que el almirante González-Aller, además de coautor, ejerció de sabio hilo conductor como autor de las introducciones a todos sus volúmenes.

Además de para presentar el nuevo volumen de *La batalla del Mar Océano*, la Armada nos convoca hoy para homenajear a ese marino e investigador de excepción que *es* el almirante José Ignacio González-Aller Hierro. Y digo «es», utilizando el presente, y no «era» porque comparto con Camilo José Cela que quien deja una obra no muere: está presente mientras la obra vive, o sea, siempre. Ya sabemos aquello de plantar un árbol, tener un hijo o escribir un libro. Dejar poso en nuestro paso por ese espacio temporal y tasado que es la existencia humana supone permanencia.

Conocí a Sisiño en Madrid gracias al ya desaparecido Roberto Soravilla, amigo desde la infancia y diputado por Madrid, miembro de la Comisión de Defensa del Congreso. En las semanas siguientes a aquella presentación viajé a Cartagena como vocal de la Comisión de Defensa del Senado, acompañando al entonces ministro del ramo, y allí reencontré a González-Aller. Su trato, cuando ya estaba destinado en la dirección del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval, se lo debo a mi viejo y admirado amigo, vecino mío por más señas, el general auditor José Cervera Pery, un investigador histórico de hondas sabidurías y, además, inspirado poeta al que se debe también en este menester mágico de la poesía una obra relevante. La gran memoria y las jugosas experiencias vitales que atesoraban Sisiño y Cervera convertían para mí en inolvidables nuestros encuentros. Como amante de la historia, en su presencia me consideraba a menudo un cura de aldea en una reunión de obispos.

El pasado día 26 de octubre falleció en Madrid nuestro Sisiño, que había nacido en Las Palmas de Gran Canaria en 1935. Era un grandísimo ser humano, un hombre machadianamente bueno que iba siempre con la verdad por delante. Uno de sus valores permanentes era su culto a la amistad, y somos muchos quienes podemos dar fe de ello. Ya he dicho en esta intervención que formaba parte de esa excelsa tradición de los marinos ilustrados, y creo que es justo reiterarlo y destacar que desde esa condición indiscutible nos ha dejado, junto a su simpatía, naturalidad y bondad, un enorme y generoso legado científico. Su trato era siempre afectuoso. Vivía entregado a su trabajo y al compromiso con España, con la Armada y con la cultura, y lo hacía derrochando al tiempo humor y pasión. Como investigador naval es uno de los más notables que ha conocido el tiempo que nos ha tocado vivir, internacionalmente respetado.

Lucía con orgullo el uniforme de botón de ancla que habían lucido asimismo sus antepasados. En su estirpe figuran Cristóbal González-Aller, teniente coronel de caballería en el siglo XVIII, y su bisabuelo, el primero de su familia en servir en la Armada, que llegó a capitán de fragata. Singular ejemplo para Sisiño fue su padre, ilustre marino, comandante del crucero *Canarias* en aquella misión de auxilio a los naufragos del *Bismarck*. González-Aller tenía entonces seis años, pero su prodigiosa memoria le llevó a recordar con todo lujo de detalles la salida del crucero desde el muelle de Punta del Martillo, en Ferrol, y el relato que le hizo su padre de aquella aventura. Rescató esos recuerdos en un artículo publicado en la *Revista de Historia Naval*, según dijo, «para que no se pierda la historia».

La poderosa memoria de Sisiño, a la que vengo refiriéndome, queda patente a lo largo de toda su vida. Recordaba el origen y circunstancias de cada pieza del Museo, las biografías de los más ilustres oficiales y jefes de la Armada, los intrincados caminos de la historia naval. Lector impenitente, había atesorado una relevante cultura histórica a lo largo de los años, con referencias exactas a los archivos y fuentes documentales. Su estirpe, en las diferentes ramas, ha dado relevantes marinos, como los almirantes Antonio

González-Aller Suevos y Gonzalo Rodríguez González-Aller, que prosiguió su labor al frente del Museo Naval. Actualmente, la dinastía continúa en su hijo Benigno, capitán de navío, que tanto orgullo le producía como heredero de su vocación y de su entrega a la Armada.

El mero enunciado de su carrera profesional en la Armada, su hoja de servicios, es una continuidad de trabajo, pasión y entrega. Ingresó en la Escuela Naval Militar el primero de septiembre de 1954, siendo especialista en Submarinos, Artillería y Tiro Naval y diplomado en Guerra Naval. Fue compañero en la Escuela Naval y en el *Juan Sebastián Elcano* de don Juan Carlos, y soy testigo del afecto y familiaridad con que el exmonarca le trataba. Una de las ocasiones en que viví aquella familiaridad y afecto tuvo como escenario este museo con motivo de la inauguración de nuevas salas.

Estuvo embarcado como oficial en el crucero *Galicia*, los submarinos *G-7* y *S-22* y los destructores *Alcalá Galiano* y *Jorge Juan*. Fue jefe de órdenes de la Flotilla de Submarinos y jefe de operaciones del Grupo Aeronaval de la Flota, a bordo del portaaviones *Dédalo*. También fue segundo comandante del submarino *Isaac Peral* y comandante del patrullero *Gaviota*, del submarino *Cosme García*, del destructor *Lángara* y del transporte de ataque *Castilla*, así como jefe de la Flotilla de Submarinos de Asalto.

Participó en las operaciones de evacuación de Sidi Ifni, a bordo del destructor *Alcalá Galiano*; en la vigilancia del banco pesquero sahariano, al mando del patrullero *Gaviota*, y en las operaciones desarrolladas en el Sahara Español y Marruecos siendo comandante del submarino *Cosme García*. También intervino en actividades de vigilancia de las unidades del Pacto de Varsovia en el Mediterráneo, y contra el Frente Polisario en aguas de Canarias, Sahara y Mauritania al mando del destructor *Lángara*.

Hablé no poco con Sisiño del abandono español de Sidi Ifni, al que el gobierno que lo decidió, con curioso eufemismo, llamó «retrocesión». Viajé dos veces a Ifni como periodista, la segunda precisamente para asistir a esa llamada «retrocesión», término impropio porque no se trataba de devolver nada ni de retornar a una situación anterior. La presencia española en Ifni se remonta a la época de los Reyes Católicos, cuando Diego García de Herrera alzó en 1476, en una base temporal de marineros y pescadores, la torre conocida como Santa Cruz de la Mar Pequeña, reconstruida en 1496. Los españoles fueron desalojados en 1524 por los beréberes de la zona. Su pertenencia a España fue reconocida por Marruecos en 1860, mediante la paz de Tetuán. Los límites de la colonia fueron fijados en 1912 en virtud de un tratado con Francia.

A pesar de ello, la presencia de España en Ifni fue inexistente hasta 1934, cuando el coronel Oswaldo Capaz (2) tomó posesión de la zona durante uno

(2) El 23 de agosto de 1936, Capaz —para entonces ya general— sería fusilado en la pradera de San Isidro tras el asalto y «saca» de presos de la Cárcel Modelo. Entre las víctimas se contaría también el exministro republicano Manuel Rico Avello, por cierto caballero Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval y de la de la República.

de los gobiernos de Lerroux. En el Congreso de los Diputados y en la prensa, la izquierda se pronunció entonces en contra de la intervención de España, que solo defendía su derecho de acuerdo con los tratados.

Mientras yo asistía al acto de entrega de Ifni a Marruecos, plasmado en el intercambio de documentos entre el teniente general José Vega Rodríguez, gobernador general español, y el general Mohammed Oufqir, ministro marroquí del Interior, González-Aller estaba a bordo del *Alcalá Galiano*, frente al magnífico y costosísimo puerto artificial construido en Sidi Ifni por los españoles. España decía adiós a una de sus provincias, con representación en las Cortes Orgánicas de entonces y tratamiento como tal desde 1958. Allí quedaba una enorme inversión económica y, sobre todo, la heroica sangre derramada en una guerra olvidada poco más de diez años antes de aquella mal llamada «retrocesión».

Otra coincidencia geográfica y temporal de ambos, momento histórico del que hablamos no poco Sisiño y yo, fue en El Aaiún, con motivo de la Marcha Verde; él, como comandante del submarino *Cosme García*, y yo, como directivo de Radiotelevisión Española. Sus reflexiones sobre aquel complicado momento de nuestro país eran muy interesantes. Desde el periscopio del *Cosme García*, en las dársenas de los puertos marroquíes, González-Aller cumplió, como siempre, con su deber.

Entre otros destinos desempeñados en tierra, fue vocal-secretario de la Junta de Doctrina de Guerra, profesor adjunto de la Escuela de Submarinos, jefe de sección en las divisiones de logística y táctica del Estado Mayor de la Armada, jefe de la unidad de estudios y planes en la Dirección General de Política de Defensa y ayudante personal de los almirantes generales Suanzes de la Hidalga y Salas Cardenal, jefes de Estado Mayor de la Armada. Ascendió a contralmirante el 11 de marzo de 1991 y fue nombrado jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo.

El 6 de noviembre de 1991 se le encomendó la dirección del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval, y ocupó la presidencia del consejo rector de la *Revista de Historia Naval*. Ese nombramiento, que entonces no le hizo feliz, derivaría en la profundización de su interés por la investigación histórica. Su labor al frente del Museo fue, a mi juicio, fundamental para la institución. Lo modernizó, lo amplió, creó una nueva estructura, dió renovado impulso a las labores de catalogación y restauración y amplió los fondos patrimoniales, de forma particularmente notable los de la biblioteca y el archivo, así como los de los museos de Ferrol, San Fernando y Cartagena.

En el palacio de El Viso del Marqués, Archivo-Museo de la Armada, que visité con él, acometió la restauración de sus frescos del siglo XVI y de su mobiliario histórico. En la Torre del Oro de Sevilla afrontó una restauración profunda del interior y el almenado, y enriqueció su museo marítimo. Mimó el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, restaurándolo y colocando placas conmemorativas. Restauró buena parte del patrimonio pictórico en las zonas marítimas y la Jurisdicción Central de Marina.

Rodeado de un brillante equipo de profesionales (marinos, conservadores e historiadores del Museo Naval), y con Dolores Higuera como directora técnica del Museo, convirtió esta casa en un referente museístico internacional. En la actividad que desplegó, Sisiño encontró la colaboración de instituciones como la Real Academia de la Historia, el CSIC, la Biblioteca Nacional, la Universidad y los más variados archivos dentro y fuera de España.

Sisiño buscaba aquí y allá cualquier documento, libro o pieza que pudiera incrementar el acervo del archivo, la biblioteca o las salas del Museo. Y soy testigo directo de este afán suyo. En su compañía visité a Esperanza Aguirre, entonces presidenta del Senado, porque en el palacio que ocupa la Cámara Alta se conserva un lienzo que representa a uno de los capitanes de la Real Armada, lienzo que él quería fuese cedido en depósito al Museo, o que al menos se le autorizase a efectuar una copia de él. Además, fui su compañero en recorridos por librerías de lance en las que había localizado este o aquel libro o documento de su interés.

En la memoria guardo otra prueba del tesón y la entrega de González-Aller en su afán por ampliar los fondos del Museo. Me convocó a un almuerzo con el infante don Carlos, dentro de las gestiones que estaba realizando para conseguir el depósito de los restos de la nao *San Diego*, empeño que estaba tropezando con muchos escollos. Para removerlos, desde mi responsabilidad de entonces como presidente de la Asamblea de la Comunidad de Madrid traté de implicar en el asunto al gobierno autónomo, al Ayuntamiento de la capital y, sobre todo, a Caja Madrid. De aquel primer encuentro surgieron otros con el propio Frank Goddio y sus representantes en España. En ellos tuve ocasión de ser testigo de la pasión y la fuerza dialéctica que puso Sisiño en aquella dura negociación. La respuesta de las instituciones fue positiva, los obstáculos, por fortuna, se allanaron y el proceso negociador llegó a buen puerto, de modo que a día de hoy, aunque parezca imposible, gracias a González-Aller los visitantes del Museo Naval tienen oportunidad de contemplar en sus salas los restos de la nao *San Diego*.

A través del Instituto de Historia y Cultura Naval promovió la publicación de numerosas obras de tema marítimo y la celebración de numerosos simposios por toda España, reconstruyendo episodios de la historia naval que ya figuran en artículos especializados, libros y ponencias.

Hasta el 26 de marzo de 2000 dirigió primorosa y eficazmente el Museo Naval, y en esa fecha, en situación de retirado, fue designado vocal del patronato del museo al que tanto se había entregado, algo que no dejaría de hacer hasta el último día de su vida. Ese mismo mes fue nombrado, dentro de las celebraciones de los centenarios de Felipe II y Carlos V, comisario de la exposición *Carlos V, la náutica y la navegación*, celebrada en Pontevedra. Fue miembro del consejo asesor de la exposición *1802. España entre dos siglos y la devolución de Menorca*, que pudo contemplarse en el Museo Arqueológico Nacional de diciembre de 2002 a marzo de 2003.

Perteneció, además, a diversas corporaciones científicas e históricas, como la Academia Belgo-Española de la Historia, el Instituto de Estudios Histórico-

Marítimos del Perú, la Academia de Marinha na Classe de Artes, Letras e Ciências (Lisboa) y de la Academia Melitense Hispana.

La obra publicada que nos deja el almirante González-Aller es amplia y relevante. De entre las decenas de artículos especializados, monografías y libros solo citaré algunos de estos últimos, sin referirme, naturalmente, a *La batalla del Mar Océano*, obra sobre la que ya he tratado en esta intervención y que, por su carácter enciclopédico y sus aportaciones, me parece, como ha quedado dicho, una contribución fundamental y sin parangón a la historia naval.

En 1982, con reedición revisada y aumentada en 2003, publicó *Submarinos republicanos en la Guerra Civil española*, libro citado por todos los autores que se han ocupado de la Guerra Civil en la mar y única monografía extensa publicada en España sobre el tema.

En 1998 apareció *España en la mar. Una historia milenaria*, en edición bilingüe en castellano e inglés. Se publicó con la colaboración especial de la comisaría de España en la Exposición Universal de Lisboa de 1998.

Entre 1996 y 2003 fue publicándose el *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*, obra de consulta obligada y de referencia para los investigadores, el primero de cuyos tres tomos conoció una segunda edición en 2006.

De 2004 es *La campaña de Trafalgar. Corpus documental conservado en los archivos españoles*, obra en dos tomos a mi juicio básica, por su enorme y minuciosa aportación documental. La dedicatoria del libro, muy elogiado por autores ingleses y franceses, es una prueba de la altura de miras del autor: «A los valientes marinos franceses, ingleses y españoles que lucharon en la batalla».

También de 2004 es *Los modelos de arsenales del Museo Naval de Madrid*, escrito en colaboración con Cruz Apestegui, Jorge Pla y Carmen Zamarrón y que conoció una segunda edición ya el mismo año de su aparición. Se trata de una de las escasas obras importantes dedicadas a la construcción naval española en madera.

En ese mismo año, 2004, publicó *La Familia Real en la Armada española*. El libro contiene los historiales de los 43 buques de la Armada que desde el siglo XVIII han llevado el nombre de algún miembro de la Familia Real. La obra, publicada sin ánimo de lucro, está lujosamente editada.

Las distinciones a la labor histórica de González-Aller han sido numerosas. Por los dos primeros volúmenes de *La batalla del Mar Océano* se le concedió en 1991 el Premio Virgen del Carmen, galardón que repetiría en 2005 por *La campaña de Trafalgar*. Al año siguiente obtendría el Álvaro de Bazán, de la *Revista General de Marina*, por su artículo «La vida a bordo en la época de Trafalgar».

Estaba en posesión, entre otras condecoraciones, de las Grandes Cruces de la Orden del Mérito Naval, de la de Alfonso X el Sabio y de la de San Hermenegildo; de la Orden de Francisco Miranda en su Primera Clase, otorgada por la República de Venezuela; de la Encomienda de la Orden de Mayo al Mérito Naval, de la República Argentina, y de la Medalla de la Orden Tamandaré de Brasil.

Sisiño era un ameno conversador. Narraba los episodios de la historia naval como si hubiese estado presente en ellos, con pasión, con un deje de nostalgia, entusiasmándose a cada frase. No he conocido a nadie con esa capacidad de hacer que el interlocutor sintiera el pasado vivo, presente. Y todo envuelto en una cordialidad singular desde la que derramaba una simpatía sin límites pareja a su humildad. Era humilde sin doblez, sin teatralidad. Un día, tras almorzar con algunos historiadores, me reprochó que hubiese alabado sus trabajos de investigación, porque escucharlo le incomodaba.

Recuerdo como si los estuviese viviendo momentos excepcionales, tantas y tantas conversaciones en las que mucho aprendí, desde el análisis o los comentarios sobre libros referidos a los temas que a él más le interesaban. Como cuando Geoffrey Parker publicó *La Gran Armada*, que le pareció un ejemplo de objetividad desde la perspectiva británica, o cuando apareció *La campaña de Trafalgar*, de Hugo O'Donnell —autor tan cercano a él—, que considero muy valiosa. Una de las características de Sisiño era la de ser amigo de sus amigos y no mostrarse nunca parco en el elogio, más allá de subjetividades y cánones.

Solo desde la experiencia de marino entregado a su vocación, con miles de millas de navegación a la espalda, puede entenderse y calibrarse su labor de historiador. Su interés y dedicación a la historia naval creció sobre el suelo de su condición de marino. Brilló como investigador porque brilló como marino de guerra. No solo aprendió en los libros, en los legajos de los archivos; aprendió ante todo de la mar. Su carrera militar no es disociable de su menester como tratadista histórico. Entendía desde sí mismo, desde su propia realidad vivida, el comportamiento de los navegantes, de los exploradores, de los capitanes de mar y de guerra de otro tiempo. Su interpretación y sus estudios sobre la historia naval están probablemente entre las aportaciones más importantes y originales que se hayan hecho en nuestro país.

Y termino. Los que le conocimos, amantes de la Historia con mayúscula y de la Armada, estamos orgullosos de José Ignacio González-Aller Hierro, marino, investigador, excelente ser humano y español cabal, tanto como puedan estarlo su viuda, Victoria, y sus hijos, quienes gozaron del privilegio de convivir con un hombre de singulares virtudes cuya amistad nos honró y de quien recibimos el regalo de su sabiduría.

Museo Naval, 2 de diciembre de 2014



Cortesía de su autor: José Ramón Larburu Echániz.

LA MARINA Y EL APOSTADERO NAVAL DE LA HABANA DURANTE LA GUERRA DE LOS DIEZ AÑOS DE CUBA (1868-1878)

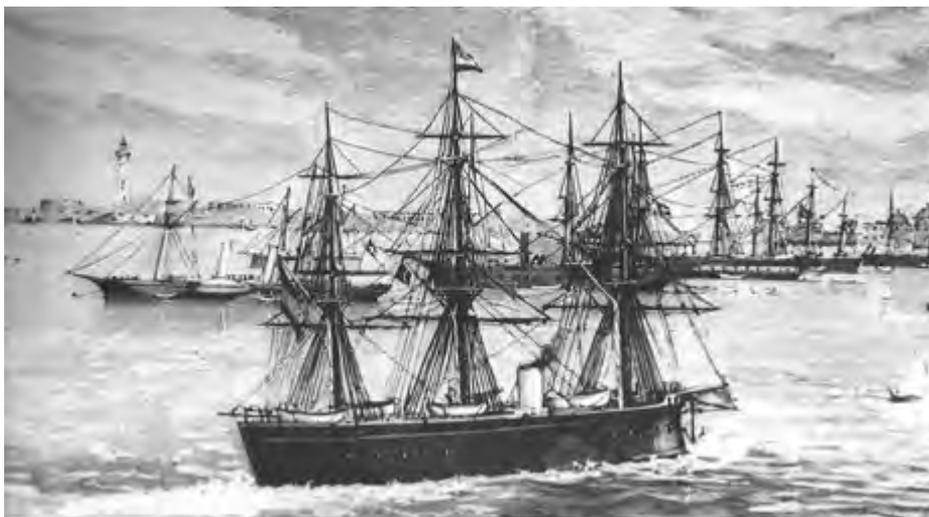
Manuel ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS
Investigador Histórico

Introducción

EL apostadero naval de La Habana jugó un papel esencial en la defensa de los intereses españoles en América durante los siglos XVIII y XIX. El enclave constituyó el principal punto de apoyo y la base de operaciones de las fuerzas navales hispanas durante los últimos ciento cincuenta años de su presencia en América, y participó de manera muy destacada en las operaciones navales de las guerras contra los británicos de 1779-1783 y de 1805, así como en la Guerra de Independencia de la América española continental de 1810-1824, en la intervención en México de 1861-1862, en la anexión de Santo Domingo de 1861-1865 y en la guerra del Pacífico contra Perú y Chile de 1866.

Igualmente, durante la Guerra de los Diez Años o «Guerra Larga» de Cuba de 1868-1878 —asunto principal de este artículo—, las unidades navales y fuerzas de la comandancia general de Marina del apostadero de La Habana —mandadas durante esos años por tres prestigiosos marinos de la época: los contralmirantes José Malcampo Monge, Nicolás Chicarro Languinechea y Manuel de la Rigada Leal— desarrollaron una decisiva labor de vigilancia y protección del litoral costero cubano —por donde llegaban todas las expediciones de ayuda a los insurgentes—, de apoyo a las operaciones en tierra —transportando tropas, armamento y víveres, desembarcando fuerzas de Infantería de Marina y de marinería, y participando en numerosos combates en tierra—, de bombardeo de posiciones enemigas en la costa, y de captura de buques de los insurgentes, entre otras operaciones cruciales.

Para desarrollar todas estas actividades se contaba con una importante fuerza naval, que puede considerarse la más poderosa de toda el área americana durante aquellos años, formada por unas sesenta unidades navales de diferente tipo y categoría que, en conjunto, alcanzaban las 45.000 toneladas de



La Escuadra de las Antillas a principios de 1870 (grabado de *La Ilustración Española y Americana*).

desplazamiento y armaban dos centenares de cañones de distinto calibre. Esta fuerza se distribuyó en dos grandes agrupaciones: la denominada «Escuadra de las Antillas», compuesta por una verdadera flota de combate con al menos dos fragatas blindadas, tres o cuatro fragatas de hélice y casco de madera, y un par de grandes vapores de guerra —a bordo de la cual embarcaban un total de más 3.000 hombres—, y las «Fuerzas Sutiles del Apostadero», que encuadraban una corbeta de hélice, una decena de vapores de guerra de 2.^a y 3.^a clase, media docena de goletas y una treintena de pequeños cañoneros, muy útiles para la vigilancia y protección del complicado litoral cubano, compuesto por casi 4.200 islas, islotes, cayos y bajos arenosos, la mayoría de las veces rodeados de aguas poco profundas y erizados de arrecifes.

En el curso del largo conflicto, además de las acciones propiamente bélicas contra los insurgentes —entre las que se contaron más de una veintena de operaciones de cierta importancia en la mar y otras tantas participaciones en combates en tierra, junto a las tropas del Ejército—, se registrarían también diversas amenazas de intervención de buques extranjeros —norteamericanos y peruanos sobre todo—. Ello obligaría a las fuerzas navales españolas a adoptar una serie de medidas especiales de vigilancia y protección de las costas cubanas, junto con un despliegue naval por toda el área próxima del Atlántico y el Caribe, es decir, por aguas del estrecho de Florida, las Bahamas, Haití-República Dominicana, Jamaica y las costas septentrionales de Venezuela y Colombia-Panamá, por donde los insurrectos cubanos solían recibir las ayudas desde el exterior.

En resumen, el conflicto de que se ocupan estas páginas fue muy complicado y costoso, hasta el extremo de que a la Marina le supuso más de 5.000

mueritos (1) y de que a punto estuvo de provocar una guerra con los ya pujantes Estados Unidos de Norteamérica, guerra que muy probablemente habría supuesto la pérdida de Cuba y de Puerto Rico un cuarto de siglo antes del Desastre.

La Guerra de los Diez Años

A principios de octubre de 1868, y pocos días después de triunfar en toda España la Revolución de Septiembre de 1868 —que derrocó a la denostada monarquía de Isabel II e inició un profundo programa de reformas y modernización del Estado español—, en las provincias orientales de Cuba, con el llamado «Grito de Yara» (11 oct.), se iniciaba una importante insurrección armada que desembocó en una larga guerra de independencia contra España, la conocida como «Guerra de los Diez Años» o «Guerra Larga», la primera de las tres guerras independentistas cubanas que se desarrollaron durante la segunda mitad del siglo XIX.

La rebelión pilló desprevenidas a las autoridades militares españolas de la isla, las cuales en un principio pensaron que solo se enfrentaban a una réplica del seísmo revolucionario en la metrópoli iniciado con el Sexenio democrático, cuyas promesas de cambio y reforma, supusieron, serían suficientes para terminar con la revuelta. Pero no fue así. La insurrección se extendió en pocos meses por toda la mitad oriental de la isla (las provincias de Puerto Príncipe y Oriente) y desencadenó contra las fuerzas españolas una larga lucha de diez años, durante los cuales los insurgentes nunca llegarían a ocupar ninguna capital de provincia ni ciudad importante, pero sí conseguirían controlar la mayor parte del campo y de las comunicaciones de la zona oriental. En el curso de ese decenio largo de guerra (de octubre de 1868 a febrero de 1878), los diferentes gobiernos de Madrid, desde los provisionales del Sexenio democrático hasta los de la Restauración durante el reinado de Alfonso XII —pasando por los diversos ejecutivos de la monarquía democrática de Amadeo de Saboya y de la I República—, lo intentarían todo: desde estrategias de fuerza, representadas por varias campañas y ofensivas militares que terminaron por desgastar a las fuerzas insurgentes y obligarlas a aceptar una rendición negociada, hasta medidas conciliadoras, con ofertas de amnistía a los sublevados y aplicación de programas reformistas y liberalizadores para la isla.

En esta larga guerra, durante la que se produjeron hasta once cambios de capitanes generales en Cuba, a los que se sumaron otros tres interinos hasta la llegada de los titulares correspondientes, se distinguieron cuatro fases militares.

(1) El grueso de estas bajas corresponde a miembros de la Infantería de Marina, la mayoría de ellos caídos no en combate, sino a causa de enfermedades tropicales.



Jefe de escuadra Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, comandante general del apostadero de La Habana en 1860.

La primera fase correspondió al último trimestre de 1868, de octubre a diciembre, y se caracterizó por las acciones sorpresa de los insurgentes, con las que consiguieron dominar todo el campo de la entonces provincia de Puerto Príncipe (actual de Cienfuegos) e incluso ocupar algunas poblaciones del valle del Cauto, mientras que el Ejército español, en esos momentos al mando del capitán general Francisco Lersundi Ormaechea, continuó controlando el resto de la isla, junto con todas las grandes poblaciones y las capitales de provincia.

La segunda fase, que se extendió a lo largo de los tres años siguientes (1869-1871), se correspondió con una fuerte reacción del Ejército español. Fue la denominada contraofensiva del general Valmaseda, segundo mando militar en la isla durante la primera fase, que obligó a los insurgentes a

replegarse y a mantenerse a la defensiva en las zonas de Las Villas, Camagüey y la provincia de Oriente. La estrategia del Ejército español en la isla —al mando de dos capitanes generales sucesivos, Antonio Caballero de Rodas y Blas de Villate de Lahera (conde de Valmaseda), que en enero de 1869 mandaban 16.400 hombres pertenecientes al ejército regular y 35.300 procedentes de las fuerzas voluntarias militarizadas, los conocidos como «voluntarios»— consistió en fraccionar las fuerzas insurgentes y diseminarlas por todo el territorio insular, con objeto de proteger las pequeñas poblaciones y la producción agrícola, utilizando para ello una eficaz táctica de contraguerrillas.

La tercera fase se desarrolló durante el bienio 1872-1873 y se caracterizó por una nueva ofensiva de los insurgentes cubanos, quienes consiguieron organizar sus fuerzas en pequeñas columnas móviles de entre 100 y 300 hombres y, con ellas, atacar e incluso destruir algunas guarniciones españolas de las provincias de Camagüey y Oriente. Tras ello iniciaron la «Invasión de las Villas» (2). Se trató de una etapa de equilibrio militar en la que los españoles —al mando, sucesivamente, de cinco capitanes generales: Blas de Villate de Lahera (conde de Valmaseda), Francisco Ceballos Vargas, Cándido

(2) Esta campaña fue dirigida por el general de origen dominicano Máximo Gómez, un antiguo suboficial del Ejército español, cuyas filas pasó a engrosar tras la anexión de la República Dominicana a España en 1861. La isla permanecería bajo soberanía española hasta 1865.

Pieltaín, Antonio Cebollín y Joaquín Jovellar Soler— se vieron nuevamente obligados a retirarse del campo y concentrar sus fuerzas en las grandes poblaciones y ciudades, que siempre controlaron, mientras que los insurgentes se adueñaron otra vez del agro y de una parte de las vías de comunicación de la zona oriental de la isla, aunque sus esfuerzos por ocupar alguna de las ciudades importantes resultaron baldíos.

Finalmente, la cuarta y última fase de la guerra abarca los últimos cinco años del conflicto (1874-1878), en los que los españoles, al mando sucesivo de otros cuatro capitanes generales —Joaquín Jovellar Soler (en dos ocasiones), nuevamente Blas de Villate de Lahera (conde de Valmaseda) y, finalmente, Arsenio Martínez Campos—, llevaron a cabo —y con bastante éxito, por cierto— una gran ofensiva. El episodio más conocido de esta estrategia fue la campaña de Martínez Campos de 1877, que arrinconó y desgastó definitivamente a las fuerzas insurgentes, a las que obligó a aceptar una rendición negociada que se formalizó en febrero de 1878 en la paz de El Zanjón.

Fuerzas de la Marina de Guerra española destacadas en Cuba y Puerto Rico durante el período 1868-1874

Apostadero naval de La Habana y comandancias generales de Marina de Cuba y Puerto Rico

Cuando se inició la Guerra de los Diez Años (octubre de 1868), al frente de la denominada «Comandancia General de Marina del Apostadero de La Habana», que abarcaba las islas de Cuba y Puerto Rico, estaba el prestigioso jefe de escuadra Guillermo Chacón Maldonado, en el cargo desde 1866. Le auxiliaban el brigadier José Alvarado Roldán, como segundo jefe del apostadero, y el capitán de navío Santiago Durán Lira, como mayor general de la denominada «Escuadra de las Antillas». En cuanto a las comandancias de los arsenales de las islas, el de La Habana lo comandaba en aquellos momentos el capitán de navío José Oreyro Villavicencio, y el de Puerto Rico, el teniente de navío Juan García Carbonell.

Estos fueron los mandos del apostadero que acometieron las primeras acciones por mar contra los insurgentes cubanos, ejecutadas durante el último trimestre de 1868 y los primeros meses de 1869. Pero la situación cambió radicalmente en enero de 1869, cuando el primer gobierno del Sexenio, presidido por el histórico general Juan Prim Prats, decidió destituir a los antiguos mandos militares de Cuba, encabezados por el capitán general Francisco de Lersundi —en el cargo desde diciembre de 1867—, al haberse negado estos a aplicar en la isla las reformas ordenadas desde Madrid (3).

(3) Estas, básicamente, consistían en ofrecer a los candidatos cubanos representación en las Cortes Constituyentes que saldrían de las elecciones previstas para el primer trimestre de

COMANDANCIA
GENERAL DE MARINA
DEL
APOSTADERO DE LA HABANA.

Membrete oficial de la comandancia general de Marina del apostadero de La Habana.

Lersundi fue sustituido por el general Domingo Dulce Garay, casado con una hacendada criolla cubana y muy vinculado al sector reformista insular. Según sus propias palabras, él se consideraba «un cubano más», de manera que empezó por decretar un indulto general para todos los sublevados y ofrecer negociaciones de paz. Tales ofrecimientos, que provocaron muchas protestas entre el sector más duro de los cubanos proespañoles, a

punto estuvieron de ser aceptados por algunos de los dirigentes cubanos alzados en armas, como Cisneros y Arango. Pero, tras la reunión de una junta de insurgentes en Las Minas, se impuso la política de dureza y de continuar con la guerra abierta contra los españoles hasta la independencia total.

En lo referente a la Marina de Guerra de La Habana, que desde octubre de 1853 dependía orgánicamente de los capitanes generales de Cuba, el nuevo gobierno de Madrid y su ministro de Marina, el brigadier Juan Bautista Topete, nombraron como comandante general del apostadero al prestigioso brigadier de la Armada José Malcampo Monge (4). Estuvo al frente del apostadero entre el 17 de enero de 1869 y finales de febrero de 1871, coincidiendo con el período de los gobiernos provisionales del Sexenio, y durante su mandato se elaboró el Plan de Defensa Naval de la isla y se acometió la renovación y potenciación de la división de medianas y pequeñas unidades navales (corbetas, vapores de guerra y cañoneros de vapor), la cuales, desde finales de la década de los cuarenta, estaban destinadas a la vigilancia y protección del complicado litoral cubano.

Al brigadier Malcampo le sustituyó, dos años después, el contralmirante Nicolás Chicarro Languinechea, de cincuenta y nueve años y también veterano de las citadas campañas de México, Santo Domingo y el Pacífico. Chicarro estuvo al mando del apostadero entre marzo de 1871 y febrero de 1873, coincidiendo con el reinado de Amadeo de Saboya en España. A este le sucedió, en mayo de 1873, el también contralmirante Manuel de la Rigada Leal, quien permaneció en el cargo durante el año y medio siguiente, es decir, entre mediados de mayo de 1873 y finales de septiembre de 1874, de modo que su mandato coincidió con la convulsa etapa de la I República española (5).

1869, conceder un régimen especial de gobierno para la isla de Cuba y otorgar la libertad a los hijos de los esclavos nacidos a partir de octubre de 1868.

(4) Gaditano de cuarenta y un años, era un veterano de la Guerra del Pacífico de 1866 y había contribuido al triunfo de la Revolución de Septiembre en Cádiz. Posteriormente llegaría a ministro de Marina y de Estado, e incluso, a finales de 1871, a presidente del gobierno.

(5) A Rigada le correspondió lidiar con el espinoso episodio del apresamiento del vapor norteamericano *Virginus* y posterior fusilamiento de la mayoría de sus tripulantes: el capitán del vapor, Joseph Fry, junto con otros treinta y seis de sus 53 tripulantes, en su mayoría norteamericanos y británicos, y otros 16 expedicionarios más.

En lo que respecta al estado mayor de la comandancia general de Marina del apostadero, durante estos seis años del Sexenio democrático (de octubre de 1868 a diciembre de 1874) estuvo compuesto por un segundo jefe (plaza que permaneció vacante en 1869 y 1870) y, posteriormente, integrado por los mayores generales de la escuadra, capitanes de navío Gabriel Pita da Veiga Sollosso (1871), Joaquín Navarro Morgado (1872-1873) y Luis Martínez de Arce (1873-1874); un oficial de órdenes, el teniente de navío de 2.^a clase Camilo Arana Echevarría, y dos ayudantes secretarios de la comandancia general, los capitanes de fragata Adolfo Navarrete Escudero y Juan García Carbonell, ambos en el mismo cargo durante la última etapa isabelina y hasta 1870, y los tenientes de navío José María Autrán Montoto (1871-1872) y Agustín Delaville Reignaud (1873-1874).



General Domingo Dulce Garay, capitán general de Cuba durante dos períodos diferentes, de diciembre de 1862 a mayo de 1866 y de enero a junio de 1869.

En cuanto al arsenal de La Habana, durante este mismo período conoció tres comandantes subinspectores: los capitanes de navío Mateo García Anguiano (1868-1870), Francisco Llanos Herrera (1871-1872) y Diego Méndez Casariego (1873-1874). De ellos dependía la comandancia de Ingenieros, en la que sirvieron el capitán de fragata Modesto Domínguez Herbell (1868-1870), y posteriormente, los ingenieros jefes de 1.^a clase José Echegaray (1871) y Faustino Abascal López (1872-1874), así como los ingenieros primeros Manuel Estrada Madan (1871) y Enrique Mitjana de las Doblás (1872). También dependía de los comandantes subinspectores la comandancia de Artillería, a cuyo frente estuvieron el capitán del Estado Mayor de Artillería de la Armada Miguel Bellón Arcas (1868-1869) y, posteriormente, los capitanes de Artillería de la Armada José Redondo Guerrero (1869-1871) y Alfredo de los Reyes López (1872, con carácter interino) y el teniente coronel del mismo ramo Agustín Mallo Montajo (1873-1874). Por la «Comisaría del Arsenal» —dependencia que, tras la reforma de 1869, pasaría a denominarse «Comisaría de Acopios»— pasaron los comisarios de guerra de 1.^a clase José Agacino Mabillo —que permaneció en el cargo entre 1867 y 1869— y Luis Perinat Ochoa (1871-1874), y el de 2.^a clase José Montero Aróstegui (1869-1870); los guardalmacenes mayores, oficial 1.^o Ramón Gil-Taboada Ovalle —en el mismo cargo entre 1867-1870— y los guardal-



A handwritten signature in cursive script, reading "José Malcampo Monge". The signature is written in dark ink on a light background.

Fotografía y firma del contralmirante José Malcampo Monge, comandante general del apostadero de La Habana entre mediados de enero de 1869 y finales de febrero de 1871.

macenes de 1.^a clase Lorenzo Gómez Romero (1871-1872) y José González Marzan (1873-1874), y el primer contraamaestre del arsenal, alférez de fragata, graduado de capitán del Ejército, Vicente García Rodríguez, entre 1868 y 1874.

Por su parte, el arsenal de Puerto Rico estuvo al mando, durante ese período, de cuatro comandantes subinspectores, que por su parte hacían las veces de comandantes de Marina de la provincia marítima puertorriqueña: el teniente de navío Agustín Tellez Meneses (1868-1869) y, posteriormente, los capitanes de navío de 1.^a clase José Oreyro Villavicencio (1869-1870) —que anteriormente lo había sido del arsenal de La Habana—, Pedro González



Firmas de los contralmirantes Nicolás Chicarro Languinechea y Manuel de la Rigada Leal, comandantes generales del apostadero de La Habana entre marzo de 1871 y febrero de 1873, y entre mayo de 1873 y septiembre de 1874, respectivamente.

Valerio (1871-1872) y Luis Bula Vázquez (1873-1874). De ellos dependían la comandancia de Ingenieros, plaza sin cubrir entre 1869 y 1874, y la comisaría del arsenal, cuya plantilla la integraban los comisarios de guerra de 1ª clase José Sánchez Conde Ovalle (1867-1870) y Francisco Vélez-Calderón Cazalla (1871-1874), y el primer contra maestre del citado arsenal, contra maestre de 1.ª, graduado de alférez de fragata, Braulio de Couto Beceiro, que ocupó el cargo desde 1868 hasta 1874.

Territorialmente, la comandancia general de Marina del apostadero de La Habana estaba dividida en seis provincias marítimas, cinco en la isla de Cuba (La Habana, Santiago de Cuba, Trinidad, San Juan de los Remedios y Nuevitas) y una en la de Puerto Rico. Ambas islas estaban consideradas regimientos de milicias navales, cuyos comandantes principales de matrículas de mar solían ser los segundos jefes del apostadero.



Distribución de las seis provincias marítimas de la isla de Cuba, con sus sedes provinciales y las comandancias y ayudantías de Marina correspondientes.

Unidades navales de la Escuadra de las Antillas y de las fuerzas sutiles del apostadero

Al comienzo del conflicto de la Guerra de los Diez Años, las fuerzas navales destinadas en la comandancia general de Marina del apostadero de La Habana se componían de unas ocho unidades de las consideradas de 1.^a clase (fragatas blindadas, protegidas, y de hélice y casco de madera, y grandes vapores de guerra), integradas todas ellas en la denominada Escuadra de las Antillas, a las que había que añadir una veintena de unidades menores que conformaban las fuerzas sutiles del apostadero: corbetas, vapores de guerra de 2.^a y 3.^a clase, goletas, transportes de guerra y pequeñas cañoneras con clasificaciones muy diversas, la cuales, entre 1869 y 1871, se incrementaron —y de manera muy importante— con la incorporación de una treintena de pequeños cañoneros contruidos en astilleros norteamericanos.

Aunque con pequeñas variaciones en el número y composición de sus unidades, desde mediados de los años sesenta, y como consecuencia de la Guerra del Pacífico contra Perú y Chile de 1866 —tras de la que se decidió reforzar el número de unidades navales desplazadas en Cuba, para proteger el tráfico marítimo con la Península de posibles acciones del enemigo—, la Escuadra de las Antillas siempre estuvo compuesta por al menos dos fragatas blindadas, las mejores y más poderosas unidades navales de la época —algo así como los acorazados de la primera guerra mundial o los portaaviones de la segunda y de la actualidad—, tres o cuatro fragatas de hélice y casco de madera y un par de grandes vapores de guerra, que distribuían sus fuerzas por los puertos de La Habana, Santiago de Cuba, Cárdenas, Matanzas y Puerto Rico. Se trataba de una formidable fuerza naval de combate —sin duda la más poderosa de toda el área americana durante aquellos años—, que desplazaba un total de 23.000 toneladas, iba armada con un centenar largo de cañones de diferentes calibres (de 28 a 16 cm) y estaba servida a bordo por más de 3.000 hombres.

Durante los primeros años del conflicto cubano (1868-1874), el mando superior de la citada escuadra estuvo cubierto por cuatro experimentados capitanes de navío: Santiago Durán Lira (1866-1869), Gabriel Pita da Veiga Sollosso (1870-1871), Joaquín Navarro Morgado (1872-1873) y Luis Martínez de Arce (1873-1874) (6). Posteriormente, y ya durante los últimos años del conflicto, esta división de fuerzas navales estuvo al mando del capitán de navío de primera Francisco de Llano Herrera, que fue quien disolvió la escuadra, al finalizar el conflicto, a mediados de 1878. En este período, por el apostadero pasaron las mejores y más modernas fragatas blindadas o protegidas de que disponía la Marina española de la época, todas ellas, en aquellos momentos, con menos de diez años de antigüedad. En estas

(6) Ostentaban dicho mando en calidad de mayores generales, cargo que llevaba aparejado el de segundo mando del apostadero.



Fragatas blindadas *Numancia* y *Zaragoza*, dos de las mejores y más potentes unidades navales de la Marina de Guerra española destinadas en Cuba durante la Guerra de los Diez Años y que formaron parte de la denominada Escuadra de las Antillas.

unidades residía la verdadera fuerza de choque, siendo como eran el máximo exponente de los logros tecnológicos en potencia artillera y blindaje de la ingeniería naval de la época —los expertos navales consideraban que una escuadra dotada de buques acorazados siempre sería muy superior, y vencería fácilmente y con escasas pérdidas propias, a otra que careciera de ellos—. Durante ese período formó parte de la Escuadra de las Antillas, en 1872, la emblemática fragata blindada *Numancia*, la cual, mandada por el capitán de navío de 1.^a clase José Manuel Díaz Herrera Serrano, a mediados de octubre de dicho año sería destinada a la Escuadra del Mediterráneo —donde, nueve meses después (julio de 1873), sublevándose en Cartagena, se incorporó a la escuadra cantonal—, y las semiblandadas o protegidas *Tetuán* (1867-1869) —mandada a la sazón por los capitanes de navío Jacobo Mac Mahon Santiago y Florencio Montojo Trillo, y que también se unió a los cantonales de Cartagena en julio de 1873—, *Arapiles* (1871-1873) —mandada por el capitán de navío de 1.^a clase Eduardo Rovira Bella, destacada en comisión de servicios a la costa de Venezuela, donde en 1873 sufrió una avería en las máquinas que obligó a enviarla a reparar a Nueva York— y *Zaragoza*, en Cuba de noviembre de 1869 al verano de 1873, en que fue enviada de regreso a la Península para reforzar la escuadra de operaciones del almirante Lobo, que operaba frente a los insurgentes cantonales de Cartagena. Su comandante durante este período fue el capitán de navío de 1.^a clase Fermín Cantero Ortega. La fragata blindada *Numancia* constituía, junto con su gemela *Vitoria*, la joya de la Marina española de la época. Desplazaba 7.500 toneladas y sus máquinas de vapor le proporcionaban una potencia de 1.000 caballos nominales y 3.700 indicados, más una velocidad punta de 12 nudos. Disponía de un blindaje compuesto por una coraza de planchas de hierro de 13 cm —que revestía su casco desde 2,30 m bajo la línea de flotación hasta la cubierta alta— y de una poderosa artillería con seis piezas Armstrong de 230 mm y ocho de 160, instaladas en la cubierta de batería, y otras tres de 200 mm emplazadas en la cubierta principal. Su dotación (tripulación más guarnición de Infantería de



Fragatas de hélice *Almansa* y *Lealtad*, artilladas con medio centenar de cañones de 20 a 8 cm, emplazados en baterías laterales.

Marina embarcada) estaba compuesta por 590 hombres, y su historial y modernidad —había entrado en servicio en 1863— eran inmejorables (7).

Las otras tres fragatas semiblandadas o protegidas que pasaron durante aquellos años por aguas cubanas (*Tetuán*, *Zaragoza* y *Arapiles*) desplazaban entre 6.200 y 5.468 toneladas y estaban dotadas de unas máquinas de vapor cuya potencia oscilaba entre los 800 y los 1.000 caballos nominales y entre los 2.400 y los 3.200 indicados, lo que les proporcionaba una velocidad punta de 11-12 nudos. Su blindaje se limitaba a una faja vertical de hierro en la cintura, de entre 23 y 15 cm de espesor, que recubría el casco desde la cubierta alta hasta 1,20 m por debajo de su línea de flotación. Iban armadas con 17 y 21 piezas de diferentes calibres (250, 220 y 200 mm), emplazadas en batería o en colisa. Sus dotaciones estaban comprendidas entre los 550 y los 600 hombres.

Por su parte, las fragatas de hélice y casco de madera fueron la *Almansa*, mandada por los capitanes de navío de 1.^a clase Vitoriano Sánchez Barcáiztegui y Emilio Catalá Alonso; la *Gerona*, mandada por los capitanes de navío Francisco de Paula Navarro, Ignacio Tudela Prieto y Enrique Páez Fernández; la *Carmen*, a la que comandó el capitán de navío Jacobo Oreyro Villavicencio —ministro de Marina en 1873—; la *Asturias* (antigua *Princesa de Asturias*), a cuyo frente estuvieron los capitanes de navío Rafael Sostoa Ordóñez, José de Soroa y Eduardo Butler Anguita, y la *Lealtad*, a las órdenes del capitán de navío Fernando Guerra García. Todas ellas eran aún relativamente modernas —habían sido construidas con posterioridad a 1857, si bien, como hemos señalado, no las protegía blindaje alguno— y sus desplazamientos estaban comprendidos entre las 3.500 y las 4.500 toneladas. Cada una de ellas iba artillada con entre 51 y 26 cañones de 20 a 8 cm, emplazados en baterías laterales, y contaban con una potencia de máquinas de entre 360 y 800 caballos y unas dotaciones a caballo entre los 480 y los 600 hombres.

(7) Había actuado muy brillantemente en la Guerra del Pacífico de 1866, donde protagonizó los históricos bombardeos de Valparaíso y El Callao y las operaciones del archipiélago de Chiloé, tras lo que completó la primera vuelta al mundo de un buque blindado de la época.



Vapores de guerra de 1.^a clase *Fernando el Católico* e *Isabel la Católica*.

Finalmente, se integraban también en esta escuadra un par de grandes vapores de guerra (y ruedas) de 1.^a clase: el *Fernando el Católico* (antes *Francisco de Asís*) y el *Isabel la Católica*, con desplazamientos de 2.879 toneladas y, por aquellos años, entre dieciocho y veinte años de servicio a sus espaldas. Iban fuertemente artillados, con 16 cañones de 20 cm emplazados en baterías laterales, lo que unido a su potencia de máquinas (500 caballos) les permitía ser considerados unidades de 1.^a clase, aptas, en consecuencia, para formar parte de las denominadas flotas de combate.

En cuanto a las denominadas «Fuerzas Sutiles del Apostadero», se componían de una corbeta de hélice, una decena de vapores de guerra de 2.^a y 3.^a clase y media docena de goletas, fuerzas a las que, a partir de 1869, se unirían una treintena de pequeños cañoneros, muy útiles para poder operar en los cayos y ríos costeros, zonas de bajo fondo donde las unidades mayores, por su mayor calado, no podían maniobrar.

Las corbetas de hélice destinadas en Cuba durante Guerra de los Diez Años fueron la *Santa Lucía*, al mando del capitán de fragata Eugenio Sánchez Zayas, y la *Tornado*, a la que comandaron los de igual clase Adolfo Navarrete (en el 70 y el 71) y, posteriormente, Dionisio Costilla Asensio, que sería quien apresaría al vapor *Virginius* en octubre de 1873. La *Tornado*, buque capturado a la Armada peruana durante la Guerra del Pacífico de 1866, montaba casco de hierro, desplazaba 2.090 toneladas y su máquina podía desarrollar una potencia de 328 caballos de vapor nominales, que le proporcionaban una velocidad máxima de entre 9 y 13 nudos. Su artillería se componía de seis cañones rayados de 160 mm, y su dotación sumaba 200 hombres. Por su parte, la *Santa Lucía* desplazaba 734 toneladas y estaba artillada con dos cañones lisos de 20 cm (en colisa, en el centro del buque) y uno liso de 16 cm (en colisa, a proa). Desarrollaba una potencia de máquinas de 200 caballos.

En cuanto a la decena de vapores de guerra y de ruedas de mediano y pequeño desplazamiento destinados en Cuba durante esos años, los había de dos tipos. El primero lo componían ocho vapores de tamaño intermedio y considerados de 2.^a clase (*Pizarro*, *Antonio Ulloa*, *Vasco Núñez de Balboa*, *Churruca*, *Hernán Cortés*, *Blasco de Garay*, *Churruca* y *León*), todos ellos con desplazamientos de entre 1.080 y 1.400 toneladas, artillados con dos cañones lisos de 20 cm



Corbeta *Tornado*, protagonista del importante apresamiento del vapor filibustero *Virginus*, en octubre de 1873.

y cuatro rayados de 16 cm, y poseedores de una potencia de máquinas de entre 200 y 400 caballos nominales. Por su parte, el segundo grupo lo componían los ocho vapores restantes, de menor desplazamiento: *Don Juan de Austria*, *Conde de Venadito*, *General Lezo*, *Don Álvaro de Bazán* —dedicado, desde 1862, a labores científicas en la Comisión Hidrográfica—, *Neptuno*, *Guadalquivir*, *María y Serrano* —habilitado como depósito de carbón—, unidades todas ellas clasificadas como de 3.^a clase y ya veteranas en aquellos años de la década de los cuarenta y

principios de los años cincuenta. Presentaban desplazamientos de entre 317 y 548 toneladas, una potencia de máquinas que oscilaba entre los 100 y los 120 caballos y una artillería de una o dos piezas de 16 cm, según los casos.

También se contó con seis goletas de hélice de 3.^a clase. Dos de ellas, la *África* y la *Wad-Ras*, por su mayor desplazamiento (entre 605 y 720 toneladas), en algunas listas de buques de la Marina de la época aparecían clasificadas como corbetas de hélice. Disponían de unas máquinas de 160 caballos nominales e iban pertrechadas con tres cañones lisos, dos de 20 cm y uno de 16. Las otras cuatro goletas (*Andaluza*, *Guadiana*, *Sirena* y *Huelva*), más pequeñas, desplazaban entre 412 y 510 toneladas, montaban unas máquinas cuya potencia oscilaba entre los 80 y los 130 caballos e iban artilladas con dos o tres cañones lisos de 16 o 20 centímetros.

Por último, se contó con un importante número de pequeños cañoneros, de menos de 200 toneladas de desplazamiento. Al principio de la guerra se reducían a tres (*¿Quién Vive?*, *Soldado* y *Lebrel*), pero a partir de 1869 se fueron incorporando una treintena de nuevos cañoneros construidos en Norteamérica, con casco de madera y 179 toneladas de desplazamiento



Vapores de guerra de 2.^a clase *Blasco de Garay* y *Vasco Núñez de Balboa*.



Goletas de 3.^a clase *África* y *Santa Lucía*, que formaban parte de las fuerzas sutiles del apostadero de La Habana.

(8), así como un bergantín, el *Nervión*. Todos ellos disponían de máquinas de vapor de 40 caballos nominales y 137 indicados, y estaban artillados con un cañón Parrot de 13 cm, emplazado a proa sobre una plataforma giratoria. Entraron en servicio entre 1869 y 1872 y se destinaron a la vigilancia costera de Cuba y Puerto Rico.



Cañonero *Contramaestre*, de la serie construida en astilleros norteamericanos entre 1869 y 1972. Desplazaban 179 toneladas y estaban artillados a proa con un cañón Parrot de 13 cm.

(8) Cañoneros *Activo*, *Cuba Española*, *Argos*, *Lince*, *Centinela*, *Guardián*, *Vigía*, *Astuto*, *Almendares*, *Eco*, *Destello*, *Contramaestre*, *Marinero*, *Ericsson*, *Cazador*, *Cauto*, *Gacela*, *Telegrama*, *Criollo*, *Ardid*, *Judío*, *Caribe*, *Alarma*, *Descubridor*, *Yumuri*, *Flecha*, *Dardo*, *Fradera*, *Destello* y *Aljibe*.



Transporte de hélice *San Quintín*.

Finalmente, y dentro del denominado «Tren Naval del Apostadero», se incluían también algunas otras embarcaciones de tipología y desplazamiento dispares: los trasportes de hélice *San Francisco de Borja*, *General Álava* y *San Quintín*, con entre 600 y 1.300 toneladas de desplazamiento, propulsión de hélice y potencia de máquinas de entre 90 y 300 caballos; los pontones *Algeciras* (antes denominado *Cristina*), *Cruz* e *Iberia*, y pequeñas lanchas y remolcadores de rada.

Estas fuerzas sutiles del apostadero desplazaban 21.400 toneladas totales, montaban en conjunto una artillería de 83 cañones de diferentes calibres (de 20 a 13 cm) y llevaban a bordo unas dotaciones cuyo total ascendía a 2.650 hombres.

Por lo tanto, las fuerzas de la Marina destinadas en Cuba y Puerto Rico durante la Guerra de los Diez Años de 1868-1878 podían alcanzar unas cifras totales próximas a los 8.620 hombres, 3.020 de ellos en la Escuadra de las Antillas, 2.650 en las fuerzas sutiles, unos 750 en la comandancia general de Cuba y el apostadero de La Habana, y otros 200 en el arsenal de Puerto Rico y las comandancias y ayudantías de Marina de esa isla. Junto a ellas estaban las tropas de Infantería de Marina —que operaban, junto con las del Ejército, por toda la isla y sumaban unos 2.000 hombres, distribuidos en tres batallones de 600 efectivos cada uno— y la Compañía del Depósito de La Habana, de unos 200 hombres. Sin embargo, a despecho de estas importantes cifras generales, el contralmirante Rigada, en un informe de 30 de abril de 1873, comunicaba al Almirantazgo en Madrid la «falta de personal y de material», sobre todo «en personal de maquinistas, condestables, Infantería de Marina y contra-maestres».

Estrategia y plan general de defensa naval de Cuba y Puerto Rico

Aspectos generales del «Plan Estratégico»

La misión de la Armada española destacada en Cuba y Puerto Rico durante los años del conflicto cubano fue doble, pues a su habitual encargo de proteger las costas y las aguas territoriales de ambas islas, los buques de la marina mercante nacional y el tráfico comercial marítimo dentro de su zona de actuación, se uniría el necesario en todo conflicto colonial de este tipo, es decir, anular al enemigo —en este caso, los insurgentes y sus posibles aliados externos—, tanto en el mar como en el litoral costero, y ofrecer y dar apoyo de todo tipo a las fuerzas del Ejército que actuaban en tierra.

Para llevar a cabo estas importantes misiones, a mediados de 1869 el contralmirante José Malcampo Monje, a la sazón comandante general del apostadero naval de Cuba, diseñó un «Plan Estratégico para la Defensa Naval de Cuba y Puerto Rico», que posteriormente sería revisado y ampliado por sus sucesores, los también contralmirantes Nicolás Chicarro Languinechea y Manuel de la Rigada Leal. Dicho plan establecía las líneas generales de la estrategia naval a seguir durante el conflicto, que lógicamente estaba basada en los tradicionales y obligados factores: espacio, tiempo y fuerza.

El factor espacio, que definía el previsible teatro o teatros de operaciones, ofrecía en Cuba aspectos favorables y desfavorables. Entre los favorables estaba el carácter de insularidad del teatro de operaciones terrestre —básicamente la isla de Cuba—, lo cual permitía no solo su aislamiento marítimo, sino desarrollar el esfuerzo naval en una guerra limitada, cuya zona de actuación será principalmente las aguas restringidas, costeras y de litoral, de las citadas islas, aunque también debiera vigilarse y controlarse toda el área próxima del Atlántico y del Caribe (aguas del estrecho de Florida y Bahamas, de Haití-República Dominicana, de Jamaica y de las costas septentrionales de Venezuela y Colombia-Panamá), por donde los insurrectos solían recibir ayudas exteriores. Entre los desfavorables estaba la dificultad orográfica del litoral cubano, desmenuzado en cerca de 4.200 islas, islotes, cayos y bajos arenosos, circundados por aguas poco profundas y erizados de arrecifes, a lo que se debía añadir la multitud de ríos navegables de sus zonas costeras. Esto obligaba a acotar una zona de vigilancia naval muy amplia y compleja, en la que la mayor parte de las veces solo podían utilizarse pequeñas unidades, de poco tonelaje y calado y gran maniobrabilidad.

Un último subfactor adverso en este apartado era el de las escasas y muy deficientes vías terrestres de tránsito en la parte oriental de la isla, que hacían las comunicaciones muy lentas, con el agravante de que la mayoría de dicho sector estaba controlado por los insurrectos. De esto se derivó un gran protagonismo de la Marina en todas las operaciones de la guerra (transporte de tropas, desplazamientos internos entre las guarniciones, avituallamientos de las mismas, operaciones contra insurgentes en la costa, vigilancia del litoral, etc.), la mayoría de las cuales debían realizarse por mar y a bordo de

unidades de la Armada. Para todo ello, y a fin de poder apoyar con cierta garantía de éxito las operaciones terrestres, es decir, tener la capacidad de influir en los acontecimientos mediante la proyección de fuerza sobre tierra, era necesario asegurar el control naval del espacio marítimo del teatro de operaciones, el cual, de forma general, estuvo en manos de la Marina española.

En cuanto a los factores tiempo y fuerza, siempre estrechamente interrelacionados a lo largo de todo el conflicto, las fuerzas navales españolas en Cuba dispusieron de unos medios muy superiores a los de sus potenciales enemigos, categoría que incluía a los insurrectos cubanos y, también, a cualquiera de los países ribereños que, eventualmente, simpatizase con estos. Los primeros carecieron en todo momento de unidades navales armadas —ni propias ni facilitadas por sus países amigos— de suficiente entidad para combatir con alguna probabilidad de éxito contra las de la Marina española. Por eso, en ningún momento del conflicto hubo necesidad de concentrar las fuerzas navales —lo que se conoce estratégicamente como «concentración del esfuerzo»—. A pesar de que los insurgentes cubanos, a lo largo del conflicto, dispusieron de una docena de buques de vapor (tres de ellos ligeramente armados, los *Céspedes* 1 y 2 y el *Cuba*), un buque torpedo, un pailebote, ocho goletas y varios balandros y lanchas (9), tales medios, obviamente, no constituían una genuina fuerza naval contraria a la que hubiese que buscar y destruir



Foto de satélite de la bahía de Puerto-Príncipe (Haití).

(9) Datos tomados de *Expediciones navales en la Guerra de los Diez Años*, interesante obra de la historiadora cubana Milagros Gálvez Aguilera.

mediante la denominada «decisión por la batalla». Tampoco hubo apenas necesidad de bloquear puertos enemigos, operación que solo se practicó en Puerto Príncipe, la capital haitiana (en una ocasión), y un par de veces en el puerto de Nassau (Bahamas), por haberse refugiado en ellos algún buque filibustero de los insurgentes cubanos.

Así pues, los objetivos estratégicos y la distribución de las unidades navales españolas pudieron adaptarse, sin ningún impedimento por parte del enemigo, a las necesidades de las operaciones del ejército en tierra, la conocida como «interacción de las flotas con los ejércitos de tierra». En esta interacción, para ejercer el dominio del territorio, dichas unidades ejecutaron operaciones tales como controlar las líneas de paso del Ejército, o transportar y trasladar tropas, equipos y material, acciones típicamente coloniales que resultaron fundamentales. También protegieron las rutas comerciales y los puntos terminales de comunicación, así como los convoyes y el tráfico marítimo propio. Por último, ejecutaron asimismo acciones de ataque contra el escaso tráfico marítimo enemigo, de defensa de las zonas ocupadas — mediante el bombardeo de las posiciones enemigas que asediaban a las guarniciones costeras— y de policía costera y contrainsurgencia en territorios todavía no dominados completamente. A todos estos cometidos hay que añadir las operaciones de patrulla y vigilancia costera y de escolta, y las numerosas y casi continuas acciones de apoyo al Ejército (10).

Pero, a pesar de esta evidente superioridad naval española en el conflicto, también existió cierta amenaza potencial de desembarco de expediciones armadas y de arribada de barcos de guerra bajo los auspicios de los países americanos partidarios de los rebeldes cubanos, a los que, deseosos de terminar con la presencia española en América, apoyaban con recursos humanos, económicos y diplomáticos (11). Fueron muchas las acciones de apoyo armado a los insurgentes cubanos durante estos años, entre las cuales cabría destacar la del vapor chileno *Meteoro* y otros buques corsarios que, armados a principios de 1867 por los gobiernos de Perú y Venezuela, pretendían transportar a Cuba un ejército libertador. La operación fue desmantelada por las autoridades norteamericanas en uno de sus puertos cuando la flotilla ya se disponía a zarpar. También es subrayable la posterior desmantelación, en agosto de 1869, del planeado asalto a un buque mercante español atracado en el puerto de Nueva York, en el que la insurgencia pretendía montar algunas piezas de artillería para armarlo en corso

(10) En las operaciones en tierra fue frecuente la participación de tropas de Infantería de Marina como el 6.º Batallón del 1.º Regimiento, el 1.º y 2.º Batallón del 2.º Regimiento y el 1.º y 2.º Batallón del 3.º Regimiento. En este tipo de misiones, los buques de la Armada actuaban prioritariamente como bases logísticas móviles.

(11) Recordemos la política intervencionista que había adoptado en la zona España, cuyas tropas habían estado hacía poco destacadas en México (1861-1862) y Santo Domingo (1861-1865) y habían combatido en 1866, durante la Guerra del Pacífico, contra Perú, Chile, Ecuador y Bolivia. Por añadidura, en el caso de este último conflicto, aunque las operaciones militares habían finalizado en mayo de 1866, el armisticio no llegaría hasta abril de 1871, y los definitivos tratados de paz no se firmarían hasta 1879 (con Perú y Bolivia), 1883 (con Chile) y 1885 (con Ecuador).



Vapor mercante de bandera norteamericana *Virginius*, que realizó cuatro viajes a la isla de Cuba transportando expediciones armadas para los insurgentes. En el cuarto fue apresado, frente a las costas de Jamaica, por la corbeta española *Tornado* (31 de octubre de 1873).

contra la Marina española de Cuba. La operación fue descubierta por los servicios de información españoles y la policía norteamericana, quienes, en esta ocasión, actuaron de forma eficaz y conjunta (12).

Aunque, muy probablemente, la amenaza en potencia que provocó más preocupación a la Marina española durante aquellos años fue el increíble y provocador proyecto de organizar una flota combinada de buques de guerra peruanos y chilenos, que, burlando la vigilancia de la Marina española de las costas cubanas, debía facilitar el desembarco de 20.000 hombres armados, reclutados en estos países así como en Venezuela y Colombia. Pero este atrevido e irrealista plan, concebido en la primavera de 1873, quedó en un simple proyecto, tanto por su dificultad intrínseca como por la oposición de otros gobiernos sudamericanos, sobre todo del colombiano (13).

(12) Otras operaciones destacables de esta naturaleza son: 1, la de la llamada «Legión Colombiana», contingente de cerca de 300 combatientes, entre los que se encontraban los futuros generales Castillo Zúñiga y Francisco Mosquera, que, embarcados en el vapor *Hornet*, en enero de 1870 consiguieron desembarcar en las costas cubanas y unirse a los independentistas alzados en armas; 2, la conocida como «expedición de los burros» (junio de 1873), que partió de Puerto Cabello (Venezuela) a bordo del vapor *Virginius*, transportando setenta expedicionarios venezolanos —que tomaron el nombre de «Vanguardia Venezolana de la Expedición Bolivariana»—, junto con abundante armamento y munición y cincuenta acémilas para su transporte por las sierras cubanas; y 3, la del verano de 1874, en la que el gobierno norteamericano volvería a interceptar y a desmantelar, en el puerto de Nueva York, una nueva expedición armada en la que iban enrolados tres hijos del expresidente peruano Prado, junto con varios militares de dicho país.

(13) Téngase en cuenta la poca sintonía existente entre los gobiernos de Perú y Chile, derivada de los continuos litigios fronterizos, y la oposición de Chile a la Alianza Defensiva firmada entre Perú y Bolivia. Esta oposición terminaría desatando una guerra entre los tres países (1879) que suscitaría una especial preocupación en la Marina de Guerra española, la cual estrecharía la vigilancia de esas costas. Así quedó reflejado en varios documentos de la época emitidos por el Ministerio de Marina español y el apostadero naval de La Habana, en los que se recoge el continuo seguimiento y vigilancia a que se sometía a los buques de esos países en tránsito por la zona y la previsión de planes de actuación en caso de que el peligro llegara a materializarse, lo que nunca se produjo.

nación.

Tenemos á la vista dos cartas, fechadas en Nassau el 25 y el 29 del corriente, que contienen interesantes particularidades. Se habla en ellas de los monitores peruanos, estos barcos que han invertido en atravesar desde Cayo Hueso hasta Ragged Island y la Gran Inagua más de un mes, dando lugar á todo género de conjeturas. Dice una de las cartas que el 22 del pasado llegaron á las islas Bahamas los dos mencionados monitores, el uno á la Gran Inagua, puerto habilitado, acompañado de un vapor de unas 300 á 400 toneladas, que lo remolcaba; y el otro á Ragged Island solo, por haber pasado por ojo al vapor que lo remolcaba, á causa de haberse roto el cable, pareciendo bogados siete hombres. Aquí tenemos confirmada la noticia que dimos hace algunos días. Añade la carta que este último monitor fué á Ragged Island "á buscar el bergantín americano que hacía 15 días se hallaba allí fondeado con un cargamento de armas y una batería de hierro para el pueblo de Nueva Isia, y que fué después apresado por la goleta de guerra española *Andaluz*, cuando se puso á navegar." Otras versiones, explican la presencia del monitor en Ragged Island, fundadas en la pérdida del vapor que lo remolcaba y el haberse encontrado sin combustible para poder seguir viaje. Sea de esto lo que quiera, harán bien los monitores en alejarse de nuestras costas, para no dar fundado motivo de quejas ni servir de pretexto á aventuradas jactancias ó intencionaladas invenciones.

Afirman las cartas que en Nassau se encontraban hacia tiempo 126 colanias, equipadas para emprender su expedición hacia la Isla á la primera oportunidad. Dice que "unos sombreros de este país de una especie de paja; los que pertenecen á la Infantería Marítima siete azul, y los de artillería cinco amarillos. Se asegura que su jefe en esta es un hermano de Quesada, que está en esta desde hace algunos meses, y se titula coronel. Se halla al otro lado de esta Isla un vapor, que creo sea de los insurgentes. Ayer salió una goleta cargada de carbón para dicho vapor." Hasta aquí la carta del 25; la del 29 añade: "El vapor que dije se hallaba al otro lado de la Isla descargó en la goleta, que le llevó el carbón, ropa y un caballo, por lo cual dicha goleta, ropa y caballo

fueron decomisados por esta aduana, y corre la voz de que dicho vapor es uno de esa ciudad, que iba con pasajeros para un puerto de esa costa, y que un número de personas, que llevaba á bordo como pasajeros, se apoderaron de él. Un buque de guerra inglés y un bergantín salieron de este puerto para el otro lado de la isla, y acaban de entrar sin el vaporcito. Aquí se le da el nombre de *Yara*." Lo que se dice del apresamiento del vapor conviene con el acto de piratería que tuvo lugar á bordo del Comanditario, pero sería aventurado asegurar que sea el mismo, por más que induzca á creerlo la noticia, anteriormente recibida, de que lo habían visto en la mañana del 28 pasar por frente de Nassau. Hemos oído varias versiones relativas al paradero de este buque; pero lo único que parece seguro es que se sabe en donde se encuentra y que se ha procedido en consecuencia.

Noticias de prensa de la época (*Diario de la Marina de La Habana* del 4 de marzo de 1869) sobre la aparición de monitores blindados peruanos en la zona de Cayo Hueso.

Sin embargo, ninguna de las expediciones navales de ayuda a los insurgentes cubanos, de las que llegaron a contabilizarse unas cuarenta —aunque solo seis de ellas alcanzaron cierta importancia—, significó una amenaza grave para la seguridad de las islas, debido a la clara superioridad de las fuerzas españolas de tierra y mar destinadas en Cuba. Sus potenciales enemigos no disponían en aquellos años de escuadras suficientemente potentes y preparadas para amenazar el dominio español sobre el teatro marítimo de operaciones del Caribe. Perú, que poseía la escuadra más potente del subcontinente sudamericano en esa época, solo disponía de dos fragatas blindadas, la *Huáscar* y la *Independencia* —inferiores por lo demás a las seis de la Marina española de aquellos años, dos de ellas destinadas de manera permanente en Cuba—, y dos antiguos monitores de origen norteamericano, el *Oncota* y el *Catarva*, muy eficaces para la defensa de puertos y las acciones fluviales, pero escasamente operativos en mar abierto por su escaso francobordo. A lo largo de 1868 y los primeros meses de 1869, fueron reparados y modernizados en astilleros norteamericanos del río Misisipí. La comandancia de La Habana envió a la zona el vapor de guerra *Churruca*, al mando del capitán de navío Diego Méndez Casariego Arango, posteriormente nombrado comandante subinspector del arsenal de La Habana, cuyas labores de vigilancia e información consiguieron demorar la salida de los citados monitores e impidieron el envío de nuevas expediciones armadas desde esa zona. Finalmente, en marzo de 1869, los dos monitores viajaron remolcados desde el puerto norteamericano de Cayo Hueso hasta Saint Thomas, isla de soberanía danesa en el archipiélago de las Vírgenes, que posteriormente, en 1917, serían adquiridas por Estados Unidos. siempre bajo la estrecha vigilancia de la Marina española, por si decidían acercarse a las costas cubanas. La flota peruana la completaban cuatro vapores de guerra de mediano porte comprados en Norteamérica y una corbeta. En cuanto a Chile, su flota se reducía a tres corbetas y unos pocos vapores, carentes todos ellos de blindaje. El resto de las repúblicas sudamericanas que apoyaron abiertamente a la insurgencia cubana (Colombia, México, Venezuela, Ecuador y Bolivia) apenas poseían marinas de guerra operativas en aquella época.

No obstante esta superioridad española en el mar, las unidades navales de estos países sudamericanos sí supusieron, durante aquellos años, un relativo peligro del tipo *fleet in being* (flota en potencia), con las que podían intentarse ataques limitados, pero rápidos, certeros e imprevistos, contra las costas cubanas y disputar, aunque de manera muy limitada y localizada, el dominio del mar a la Marina española. Así pues, esta, para evitarlas o contrarrestarlas, se vio obligada a realizar, con la ayuda de los cónsules españoles de la zona y de una eficaz red de informadores secretos, continuas misiones de vigilancia y patrulla por toda la cuenca caribeña.

Durante esos años también se mantuvo latente otra amenaza en potencia, posiblemente la más importante y peligrosa. Tal amenaza provenía de los ya pujantes Estados Unidos de Norteamérica, deseosos desde hacía mucho de hacerse con la soberanía de Cuba y Puerto Rico, bien por la vía de la compra

—que intentaron en varias ocasiones—, bien por la de la intervención militar. El gobierno estadounidense mantendría una actitud de relativa «neutralidad oficial» ante el conflicto cubano de aquellos años, ambivalencia que permitía construir para la Marina española una treintena de cañoneros destinados a la defensa de Cuba —así como colaborar con agentes españoles en algunas operaciones contra buques filibusteros que se preparaban en puertos norteamericanos, como indicamos anteriormente— y al propio tiempo conceder permiso a la denominada «Junta Central Republicana de Cuba y Puerto Rico» para establecerse en territorio norteamericano —concretamente en Nueva York—, operar abiertamente desde allí y, veladamente, organizar desde puertos norteamericanos hasta una veintena de expediciones navales con armamento y combatientes. Doce de ellas partieron de Nueva York, tres de Cayo Hueso y otras tres desde Jacksonville (Florida) y New London (New Hampshire). En tales expediciones participaron sucesivamente hasta 25 buques que enarbolaban la bandera norteamericana, inaugurando así un proceder que, un siglo después, se repetiría en las acciones de Bahía Cochinos durante los primeros años del régimen de Fidel Castro.

Por otra parte, y argumentando que España no había declarado el «Estado de Guerra» en la isla de Cuba, el gobierno norteamericano se negó a reconocer a los buques españoles de guerra el «derecho de visita», es decir, el derecho de detener en la mar e inspeccionar a los barcos mercantes norteamericanos «fuera de las aguas de los puertos de Cuba y de sus tres millas inmediatas». Washington solo aceptó su ejercicio cuando sus buques fueran «sorprendidos en flagrante delito contra la Nación, en el momento preciso de hallarse desembarcando armas o municiones de guerra». Y a esta negativa norteamericana a aceptar que sus buques mercantes fueran inspeccionados en las aguas próximas a Cuba ni aun en el caso de que transportaran armas y municiones (14), se unía, lógicamente, la oposición a que cualquiera de sus tripulantes con nacionalidad norteamericana fuera detenido y sometido a la justicia militar española, postura que incumplía el tratado hispano-norteamericano de 1795 y las Ordenanzas de Corso de 1801 (15).

Esta discrepancia interpretativa entre ambos países terminaría desencadenando varios incidentes durante esos años, sobre todo tras la entrada en vigor, en marzo de 1869, de un polémico decreto del capitán general de Cuba Domingo Dulce Garay, que daba instrucciones concretas para la detención, en aguas españolas o en los mares próximos de las islas de Cuba y Puerto Rico, de buques sospechosos de transportar «gentes, armas, municiones, etcétera, en

(14) Los estadounidenses se justificaban con el increíble argumento de que su destino final no era Cuba, sino México u otras repúblicas sudamericanas, y que su proximidad a la costa cubana se debía, generalmente, a «problemas de corrientes marinas y de seguridad en la navegación».

(15) El artículo 7 del citado tratado disponía que, en los casos de aprehensión o arresto de súbditos de uno de los países por las autoridades del otro, «se procedería únicamente por orden y autoridad de la justicia y según los trámites ordinarios seguidos en semejantes casos».

auxilio de la insurrección». En este decreto, de 24 de marzo de 1869, se indicaba claramente que, en caso de que se comprobara que un buque transportaba cargamento de guerra, dicho buque «sería considerado como pirata y quedaba bajo las Ordenanzas de la Armada, siendo fusilados sus ocupantes».

Las protestas de los gobiernos de Estados Unidos y Gran Bretaña fueron inmediatas, sobre todo tras las primeras detenciones de ciudadanos de ambos países que participaban en expediciones sospechosas de transportar efectos de guerra para los insurgentes. Tal fue el caso de la goleta norteamericana *Seiba* y del vapor *Hornet* (también norteamericano), o de las goletas británicas *La Nave* y *John Grey*, de Nassau. El gobierno español terminaría aviniéndose a derogar el polémico decreto, que sustituyó por otro menos tajante, emitido ya por el nuevo capitán general de la isla, Antonio Caballero Fernández de Rodas, el 7 de julio de 1869. La nueva regulación disponía que solo podrían ser detenidos «los buques que transportaran provisiones de guerra (armas, pólvora, etcétera.)», y juzgados como piratas «los hombres que fueran armados», y que los buques que no llevaran bandera o resultasen sospechosos serían conducidos a puerto para ser debidamente identificados.

Pero, paralelamente a esta conciliadora y bienintencionada concesión, el gobierno español continuaría ejerciendo su «derecho de visita» de los buques sospechosos, así como protestando ante el gobierno norteamericano y denunciando ante sus tribunales a los buques de bandera estadounidense que, violando la Ley de Neutralidad, continuaban realizando desembarcos clandestinos en las costas cubanas. En esta contravención incurrieron el vapor *George B. Upton*, denunciado junio de 1870 por el diplomático español Mauricio López Robert; el de la misma clase *Hornet*, que perseguido por varios cañoneros españoles, se refugió en octubre de 1871 en Puerto Príncipe, donde fue protegido por la cañonera norteamericana *Congress*; o el conocido vapor *Virginius*, también protegido, en el puerto de Aspinwall (actual Colón, Panamá), por la corbeta norteamericana *Canadaigua* y el cañonero *Kansas*, los cuales, a comienzos de 1873, impidieron que el vapor de guerra español *Pizarro*, que le seguía el rastro desde varios meses atrás, lo detuviera. Las protestas y denuncias españolas no conseguirían gran cosa porque, a pesar de que los tribunales norteamericanos, bien que muy esporádicamente, juzgaron a algunos de los tripulantes implicados y resolvieron, concretamente en el caso del vapor *Hornet*, que «el vapor no tenía derecho a utilizar el pabellón norteamericano», poco después de esta resolución judicial el vapor, rebautizado con el nombre de Cuba, se convertiría en el primer buque de guerra de la denominada «Marina cubana».

Mr. Pool y P. Lee, comandantes de la Escuadra Norteamericana del Atlántico Norte, nos ofrecen otro ejemplo de este tira y afloja de reclamaciones y contrarreclamaciones. Dichos contralmirantes, en junio de 1870 y febrero de 1871, respectivamente, protestaron ante los correspondientes comandantes generales del apostadero de La Habana (contralmirantes Malcampo y Rigada) por los reconocimientos y registros de buques mercantes norteamericanos en aguas próximas a Cuba, a los que calificaron de «ilegales y vejatorios».

COMANDANCIA
GENERAL DE MARINA
DEL
APOSTADERO DE LA HABANA

San Marino

Señor Sr.

Amperina. Con fecha 20 del actual
Copias de ce me dirigió el contraalmirante
Munroquim. El Sr. de la Es-
del Comba al cuadra de los Estados
Munroquim. Unidos, en las aguas del
para Mr. For. Atlántico del Norte y
y de la Costa el cual marcho su in-
pase dada paja en la fragata
"Serrin". La comunicacion
que en copia acompaño
a V.E. marcada con el
número 1. a la cual he con-
testado con en los térmi-
nos que expresa la copia
n.º 2.
Y tengo la honra de
darse a V.E. para su
debido conocimiento.
D.N.S.

Informe al Almirantazgo del contraalmirante Manuel de la Rigada (mayo de 1871), sobre el contencioso surgido con los comandantes de la Escuadra Norteamericana del Atlántico Norte por el «derecho de reconocimiento y registro de buques mercantes norteamericanos en aguas de Cuba» (Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués).

Concretamente protestaron, en la primera ocasión, por el reconocimiento del bergantín *Mary C. Comery* e insistieron en su negativa a reconocer aguas jurisdiccionales fuera de las tradicionales tres millas costeras. Malcampo y Rigada contestaron en ambas ocasiones que en todo momento los buques de guerra españoles «reconocen y respetan las leyes internacionales y que se han dado instrucciones a los cruceros que no visiten barcos extranjeros fuera de la zona territorial española [las seis millas aprobadas por España en 1830] y en el momento que algún buque entre en sus aguas, aunque lo haga obligado por cuestiones climáticas o de seguridad de su navegación, quedan sometidos a la legislación que en ellas rija». En cuanto a los buques que llevaran armas a otros países, les indicaban que debían hacerlo «fuera de las seis millas de la costa, pues en otro caso serán aprehendidos», e insistían en que, «de ser hallados por un crucero dentro de esa zona, serán detenidos y conducidos a puerto, sujetándolos a juicio en uso de nuestro legal derecho». Este particular lo justificaron en el hecho de que se habían repetido varios casos de buques que supuestamente venían «con cargamentos de armas en apariencia despachados legalmente» para México u otros países y que habían terminado descargando sus armas en la costa cubana. La respuesta de los mandos navales españoles incluía una serie de recomendaciones y recordatorios al gobierno norteamericano, como que debería emprender las acciones pertinentes «para impedir que su pabellón sirva para encubrir a los perpetradores de tan criminales atentados, como había ocurrido con varios buques con bandera americana y bien despachados, que llevaban la bodega llena de materiales de guerra, armas y víveres para favorecer a los rebeldes de Cuba (...) como ocurrió con el vapor *Hornet*, que arboló bandera cubana incluso en un puerto norteamericano y fue declarado libre y que volviese a salir con armas con bandera norteamericana y desembarcar una expedición filibustera». Finalmente, terminaban preguntando a sus colegas norteamericanos si su gobierno, en la pasada Guerra de Secesión —en la que tampoco se había reconocido el «derecho de beligerancia» a los Estados Confederados del Sur y, sin embargo, aplicaron su derecho a reconocer y detener a cuantos buques sospechosos navegaban por aguas del Atlántico (desde luego mucho más allá de las tres millas costeras) y a juzgar por piratería a los tripulantes de los buques filibusteros—, habría aceptado que naciones neutrales hubiesen adoptado una actitud semejante.

Dentro de esta peligrosa dinámica de continuas reclamaciones y amenazas mutuas, la Marina norteamericana, aunque aún insuficientemente preparada para enfrentarse a la española con posibilidades reales de éxito (16), continuó ejerciendo acciones de presión sobre las autoridades de Cuba durante los años siguientes. Tan así fue que, durante la crisis del vapor *Virginus* (oct.-dic. 1873), llegó a adoptar una actitud abiertamente amenazante y a enviar a aguas cubanas alguna unidad naval. Y así, el *sloop* USS *Wyoming*, en noviembre de

(16) Para entonces únicamente disponía de ocho monitores blindados y unas pocas y anticuadas fragatas, corbetas, vapores y cañoneros sin ningún tipo de blindaje, casi todas ellas unidades veteranas de la Guerra de Secesión (1861-1865).

FROM HAVANA.
 CAPTURE OF THE VIRGINIUS.
 ALL ON BOARD MADE PRISONERS,
 TO BE TRIED FOR PIRACY.

New York, Nov. 6.

A dispatch from Havana, dated the 5th, says the steamer *Virgilius* was captured, with all on board, by the Spanish gunboat *Tornado*, near Jamaica, on the 31st of October. She had 170 passengers and crew, who, with the vessel and cargo, have been brought to Santiago de Cuba. Proceedings will be immediately commenced against the prisoners.

The *Tornado*, which had been searching for the *Virgilius* since her attempted landing on the south coast of the island, caught sight of her at 2:30 P. M. on the 31st and gave chase. The *Virgilius* put on all steam and made for Jamaica, hoping to find a refuge in British waters.

In her flight she threw overboard several boxes and used a portion of the cargo for fuel. The *Tornado* caught up with her at ten P. M., near the Jamaica coast, and she surrendered with all on board, not one escaping. Among the prisoners captured are the well known insurgent chief *Hambetta*, who was reported killed a few days ago, a brother of *Céspedes*, a son of *Quesada*, *Señor Jesus de Sol*, and other important prisoners.

The prisoners have all been brought before a competent tribunal at Santiago, and are now being tried as pirates. There is great rejoicing in Havana over the news. The streets and houses are decorated with national colors, and subscriptions are being raised for a testimonial to the officers and crew of the *Tornado*.

¡VIVA LA MARINA ESPAÑOLA! ¡VIVA LA INTEGRIDAD DEL TERRITORIO PATRIO!

Acabamos de recibir una *Gaceta extraordinaria* en que se publica el siguiente parte, casi igual al que más arriba han visto nuestros lectores.—Dice así:

“Según telegrama recibido del Comandante General de la 1ª División, el vapor *Tornado* avistó á las dos y media de la tarde del día 31 de Octubre último al vapor *Virgilius*, alcanzándole á las 10 de la noche hácia las costas de Jamaica. En él han sido hechos prisioneros *Hambetta*, un hermano de *Céspedes*, un hijo de *Quesada*, *Jesus del Sol* y hasta 167, contándose entre ellos algunos de importancia. Los caballos los ocharon al agua en la huida, empleando parte del cargamento en alimentar los fogones.

El Tribunal competente juzga á los prisioneros plantas.

Lo que de órden de S. E. se publica para general conocimiento.—El Brigadier Jefe de E. M., *Pedro de Zea*.”

Noticias de la prensa cubano-española (*Diario de la Marina de La Habana*) y norteamericana sobre el apresamiento del vapor filibustero *Virgilius*, ambas del 6 de noviembre de 1873.

1873, incluso amenazó con bombardear Santiago de Cuba (17), amenaza que no pasó de bravata, por lo que el contencioso —que pudor haber desencadena-

(17) No obstante, de haberlo intentado habría sido rápidamente anulado por las defensas artilleras de la plaza y por las unidades navales españolas fondeadas en su bahía, muy superiores en tonelaje y armamento.

MINISTERIO DE ESTADO.

SECCION

Hecho al despacho en 18 de Mayo de 1874, de la Legacion de España en Washington

Relacion de los monitores que completamente armados y torpedados deben quedar en Cayo Hueso, por ahora, segun ordenes del Ministerio de Marina de Washington

Dictador	2 cañones	1750 toneladas
Canonicus.	2 "	550 "
Saugus.	2 "	550 "
Manhattan	2 "	550 "
Texas	2 "	550 "

Los cañones de estos monitores son todos de 15 pulgadas y su proyectil sólido pesa 300 libras

Las torpedos de estos buques deben a su vez ser de 15 pulgadas, o de 10 pulgadas

Washington 26 Mayo 1874 - Don Polo de Bernabé

La copia conforme

Informe del Ministerio de Estado al Almirantazgo sobre las noticias enviadas desde la embajada española en Washington de los monitores blindados norteamericanos enviados a Cayo Hueso en mayo de 1874 (Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués).

do entre ambos países un grave conflicto de incalculables consecuencias— se solventó, afortunadamente, por la vía diplomática. Pocos meses después, en abril de 1874, y a pesar de que el asunto del *Virginus* parecía resuelto con la devolución de los prisioneros sobrevivientes y del propio vapor a las autoridades norteamericanas, la marina de este país prosiguió con sus acciones intimidatorias, como cuando ordenó a todas sus unidades en el extranjero regresar a sus bases, a lo que siguieron unas maniobras y ejercicios de «práctica de disparos de torpedos y de desembarcos de fuerzas en la costa», y la concentración, en Cayo Hueso, a apenas ocho horas de navegación de las costas cubanas, de todas sus unidades blindadas disponibles: un monitor de 1.750 toneladas, el *Dictador*, y otros cinco de 550 toneladas, *Canonicus*, *Langus*, *Mahopac*, *Manhattan* y *Ajax*, todos ellos armados con cañones de 15 pulgadas, que disparaban proyectiles de 500 libras, y con unas tripulaciones que en conjunto sumaban unos 1.000 hombres.

Pero el gobierno norteamericano, paciente e inteligentemente, supo esperar a que la relación de fuerzas se invirtiese. Durante las dos décadas inmediatamente posteriores a la guerra civil norteamericana, entre 1865 y 1885, la US Navy, aún obsoleta, no habría podido afrontar con éxito un conflicto naval serio con una potencia europea de la época —incluida España, que estaba considerada la quinta potencia naval del mundo, tras Gran Bretaña, Francia, el imperio austrohúngaro e Italia—. Pero, precisamente como consecuencia del conflicto del *Virginus*, que puso en evidencia sus carencias, advirtiendo que el país no disponía de una flota de combate verdaderamente operativa en alta mar, el gobierno norteamericano diseñó en los años siguientes unos planes navales en consecuencia que, ya a mediados de la década de los ochenta, le permitieron disponer de dos potentes cruceros acorazados en el bienio 1887-1888, que se multiplicaron por cuatro apenas dos años después, en 1890-1891. Ya en la última década del siglo XIX, la Marina norteamericana daría, finalmente, el paso de gigante que necesitaba para poder apoyar y sostener su política de gran potencia internacional, consiguiendo, en los últimos años del siglo, una potente flota de combate formada por seis acorazados, los grandes *battleships* de la época, y 18 cruceros, potencia que triplicaba a la de la Marina de Guerra española de la época. Así pues, cuando, diez años después, las dos naciones volvieron a entrar en conflicto, la suerte, por tanto, estaba echada.

Divisiones de cruceros para la vigilancia del litoral cubano e instrucciones de actuación

En enero de 1869, nada nada más hacerse cargo de la comandancia general del apostadero de La Habana, el contralmirante Malcampo —influido por su anterior experiencia en Filipinas— comprendió que, además de las grandes «unidades de batalla» de que disponía (dos fragatas acorazadas o protegidas, seis de casco de madera y dos grandes vapores de guerra para la defensa de



Cañoneros destinados a la Marina de Guerra española en su fase de construcción en astilleros norteamericanos.

las islas frente a posibles «flotas de combate» enemigas), para proteger eficazmente el complejo litoral cubano lo que necesitaba de veras era una fuerza ligera de vapor suficientemente numerosa.

Para ello utilizó todas las unidades de las fuerzas sutiles del apostadero disponibles (una corbeta, diez vapores de guerra de 2.^a y 3.^a clase, seis goletas y bergantines-goletas, tres trasportes de guerra y tres pequeños cañoneros de menos de 200 toneladas de desplazamiento), a las que durante los cuatro años ulteriores (1869-1872) se fueron uniendo una treintena de nuevos cañoneros, todos ellos con casco de madera, máquinas de vapor que les proporcionaban una fuerza de 40 caballos nominales y 137 indicados, y un cañón Parrot de 13 cm a proa y sobre una plataforma giratoria. Construidos en diferentes astilleros norteamericanos (18) entre mayo de 1869 y enero de 1870, habían sido diseñados por el prestigioso ingeniero norteamericano John Ericsson — a quien el gobierno español galardonaría con la encomienda de Isabel la Católica— y todos ellos se amoldaban perfectamente a las cuatro condiciones impuestas por el contralmirante Malcampo, pues eran capaces: 1, «de alojar cómodamente una dotación de 40 hombres, con un mes de víveres, agua y

(18) C&R. Poillon de Brooklyn, Nueva York, Thomas Stack de Williamsburg, y Caharles Mallory, Hill & Grinel y Georges Greeman & CS, de Mystic Conneticut.

géneros de consumo»; 2, «de llevar y manejar marinera y fácilmente un cañón rayado de a 100 del sistema Parrot, montado a proa del buque»; 3, «de no exceder del calado máximo de un y medio metros en estado de navegar con todo el carbón, víveres, aguada y cargas a bordo», y 4, «de andar diez millas marinas sostenidas, comprobando este andar por distancias medidas».

Generalmente, los buques de mayor calado (vapores de guerra y corbetas) se ocupaban de los cruceros de vigilancia en alta mar y en la zona exterior a los cayos costeros, así como del transporte de tropas y correos entre los diferentes puertos de la isla, mientras que los cañoneros y algunas goletas, por su menor calado, se encargaban de la vigilancia y de las acciones por el interior de los cayos, esteros y desembocaduras de ríos navegables.

La primera división de este cuño, que se puso al mando del capitán de navío Miguel Manjón Gil de Atienza, comandante del vapor *Ciudad de Cádiz*, se organizó en junio de 1869 con el encargo de vigilar la costa noreste de la isla, desde Punta Maisí a Nuevitas. En años posteriores se le fueron añadiendo tres divisiones más, todas ellas mandadas por capitanes de navío. La 1.^a y la 2.^a se emplearon en la vigilancia del litoral norte de la isla, desde la punta del Cajón y el cabo San Antonio, al oeste, hasta la Punta Maisí, al este, mientras que la 3.^a y la 4.^a encargaban del litoral sur, donde realizaban patrullas frecuentes frente a las costas de Haití-Santo Domingo y las Bahamas, cruceros entre Racon-Cay y Bagged Island y escalas en Nassau, cuyo puerto incluso llegaría a ser bloqueado por unidades españolas en varias ocasiones. La 3.^a división controlaba desde el cabo San Antonio hasta Ensenada o Bahía Cochinos, y la 4.^a, con su base central en el puerto de Manzanillo, vigilaba desde Bahía Cochinos hasta Cabo Cruz. La misión principal de estas divisiones de cruceros era cooperar en la vigilancia y control de los diferentes sectores o «zonas marítimas» de la costa asignada, que tenían por límite exterior «una extensión de seis millas de la costa o cayos que las circunvalan pertenecientes al territorio». Su objetivo fundamental era «impedir que se desembarquen auxilios para la insurrección y que los enemigos exteriores comuniquen con los interiores» y, para mejor ejecutar sus funciones, la comandancia general de Marina de La Habana emitió unas «Instrucciones», en junio de 1869. Ampliadas y complementadas en septiembre de 1874, en ellas se detallaba, en 13 apartados principales más dos adicionales, el protocolo a seguir en la localización, detención, visita, reconocimiento y apresamiento, si procedía, de «toda embarcación que no venga bien despachada o no lleve los requisitos que exigen las Ordenanzas y leyes de derecho marítimo Internacional»; los controles de los buques de pesca; los reconocimientos de «puertos, calas y demás fondeaderos no habilitados del litoral»; los períodos de permanencia en la mar; las luces y señales que se debían utilizar; los abastecimientos de leña y carbón; los reconocimientos de cayos y rancherías; las prevenciones y cuidados que se debían observar en los reconocimientos de buques sospechosos, así como los servicios a prestar a las fuerzas del Ejército. En este último punto, se indicaba claramente que, «cuando las Autoridades militares soliciten algún servicio, se prestará, pero para ello no se distraerán los buques de su principal

Comandancia Genl de Marina
del Apostadero
Instrucciones para los cruceros

Siendo varias las instrucciones que se han dictado para los cruceros desde Junio del año 69, fecha en que se estableció la División al mando del Comandante del Vapor "Ciudad de Cádiz" para vigilar la costa desde Punta Nave a Puertitas y conviniendo al mejor servicio que las cuatro Divisiones de Cañoneros y demás buques que crucen sobre las costas de esta Isla tengan las mismas instrucciones pues que prestan idéntico servicio, he tenido por conveniente

Primera página de las «Instrucciones para los cruceros» emitidas por la comandancia general de Marina del apostadero de La Habana en el mes de junio de 1869, que posteriormente se ampliaron y complementaron en septiembre de 1874 (Archivo-Museo Don Alvaro de Bazán, El Viso del Marqués).

cometido que es de guardar las Costas cuya custodia está encomendada a la Marina. En todo caso será indispensable que dichas Autoridades manifiesten la clase de comisión o servicio que se quiere, para que las de marina puedan obrar con conocimiento de causa y destinar el buque o buques que sean necesarios, pues solo a éstas compete designarlos».

Fuentes

Fuentes directas

ARCHIVO-MUSEO D. ÁLVARO DE BAZÁN, EL VISO DEL MARQUÉS: Ultramar, sección Expediciones, diferentes expedientes y legajos del período 1868-1878, sobre disposiciones de la Comandancia General de Cuba, instrucciones a la División de Cruceros, contencioso con los contralmirantes norteamericanos Pool y P. Lee, recuperación del vapor mercante español *Comanditario*, apresamiento de los vapores *Florida*, *Hornet* y *Virginus*, apresamiento de diferentes cabecillas insurgentes (general Domingo Goicurúa, hermanos Diego Alonso y Gaspar Agüero, Cavada y Osorio), seguimiento de monitores peruanos y otros documentos de interés de la citada comandancia correspondientes a ese período.

Fuentes impresas

Diferentes periódicos de la época (1868-1878), españoles (*El Imparcial*, *La Correspondencia Militar*, *La Ilustración Española y Americana*...), cubanos (*Diario de la Marina de La Habana*, *La Quincena* y *La Bandera Española*) y estadounidenses (*The New York Times*, *Los Angeles Daily Herald*, *Chicago Daily Tribune*...)

Bibliografía

- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1868-1898*, t. II. Ministerio de Defensa, Madrid, 1995.
- BRADFORD, Richard H.: *The Virginus Affair*. Colorado Associated University Press, 1980.
- CENTRO SUPERIOR DE ESTUDIOS PARA LA DEFENSA NACIONAL: «La presencia militar española en Cuba (1868-1895)», en Monografías del CESEDEN. Ministerio de Defensa, Madrid, 1995.
- ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID: Estados Generales de la Armada. Años 1861 a 1880.
- GÁLVEZ AGUILERA, Milagros: *Expediciones navales en la Guerra de los Diez Años, 1868-1878*. Ediciones Verde Olivo, La Habana, 2000.
- : *La Marina de Guerra mambisa*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2004.
- DOMINGO ACEBRÓN, M.^a Dolores: «Las expediciones a Cuba: apoyo a la insurrección cependista, 1868-1878», en *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 18. Ediciones Complutenses (CSIC), 1992.
- : *El tráfico de armas durante la Guerra de los Diez Años (1868-1878)*. Biblioteca Universitaria, 2006.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Los Apostaderos y Estaciones Navales españolas en Ultramar*. E.N. Bazán, C.M., S.A., 1998, 297 pp.
- LEÓN, René: *El apresamiento del Virginus y sus consecuencias*. Tampa, 2001.
- MARTÍNEZ NAVAS, Isabel: *El gobierno de las Islas de Ultramar: consejos, juntas y comisiones consultivas en el siglo XIX*. Universidad de La Rioja, Editorial Dykinson, S.L., Madrid, 2007.
- NARANJO OROVIO, Consuelo, y otros: *Historia de las Antillas*. Vol. I: *Historia de Cuba*. Ediciones Doce Calles, S.L., CSIC, Madrid, 2009.
- ORTEGA PEREIRA, Ovidio: *El Real Arsenal de La Habana*. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1998.

MANUEL ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS

- RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española*. Editorial Naval, Madrid, 1970.
- ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, Manuel: «La Marina ante la I República (I). Organización interna, personal de la Armada, Ministerio, Departamentos Marítimos, Comandancias Generales, unidades navales y escuadras en el año 1873», en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 89, 2005.
- : «La Intervención española en Santo Domingo de 1861-1865», en *Revista de Historia Militar*, núm. 102. Año LI, 2007.
- : «La participación de la Marina de Guerra española en la Campaña de Santo Domingo de 1861-1865» en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 117. Año XXX, 2012.
- : «Principales acciones navales de la Guerra de los Diez Años de Cuba (1868-1878)» (en prensa).
- : «La Crisis del *Virginius* y sus consecuencias posteriores» (en preparación).
- : *La Marina de Guerra española del Sexenio Democrático (1868-1874)* (en preparación).
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2008.
- VILA MIRANDA, Carlos: *España y la Armada en las guerras de Cuba*. Fundación Alvar-gonzález, Gijón, 1998.

APUNTES BIOGRÁFICOS DE DOS ILUSTRES MARINOS RIOJANOS DE LA FAMILIA MARRÓN (S. XVIII)

Carmen MARTÍNEZ MARTÍN
Doctora en Geografía e Historia

EN el curso de mis últimas investigaciones, he tenido la suerte de tropezarme incidentalmente con noticias e informaciones diversas sobre Juan Norberto e Ignacio Marrón Gómez de Helgueta, dos marinos dieciochescos. El hecho de que ambos fueran unos desconocidos en la bibliografía me llevó, primero a reunir y, luego, a completar la documentación encontrada, con la finalidad de ofrecer una semblanza de los marinos en cuestión, aunque sin ánimo de ser exhaustiva y dejando abierto este campo de estudio a futuros investigadores (*). El interés del trabajo se centrará en dibujar el ambiente profesional en que vivieron ambos guardiamarinas, inmersos en la vida social del siglo XVIII, cuando el estamento militar ocupaba un lugar privilegiado en la sociedad. Uno y otro fueron testigos de importantes acontecimientos de la historia de España, pues Juan Norberto vivió durante los reinados de Fernando VI y Carlos III, y su hermano Ignacio, veintidós años más joven y fallecido en 1820, prestó servicio en la Armada bajo Carlos IV y participó en los sucesos bélicos derivados de la ocupación francesa y del posterior regreso de Fernando VII.

Por otra parte, al pertenecer los protagonistas de estas líneas al linaje Marrón, he considerado relevante ofrecer información sobre sus vínculos familiares en la Rioja, pues el apellido Marrón aparece extendido por 24 pueblos alorriojanos, con más de veintiuna sucesiones ininterrumpidas. Ya en el siglo XVIII dio paso a la casa solar de Cellorigo, trasladada a la villa de Tricio en 1696, a la que pertenecían nuestros biografiados, para quienes los asuntos familiares relativos al mayorazgo constituyeron uno de los ejes que orientaron su vida (1).

(*) Como suele ocurrir, las informaciones que aquí se reúnen proceden de diferentes archivos, sobre todo de los pertenecientes al Ministerio de Defensa, pero también han sido revisados archivos nacionales del Ministerio de Cultura, así como otros provinciales y eclesiásticos, como se irá anotando en su momento.

(1) Altable, Anguciana, Baños de Rioja, Briones, Casalareina, Castallares de la Rioja, Cellorigo, Cuzcurrita del Río Tiron, Foncea Fonzaletche, Galbarruli, Herramelluri, Haro, Logroño, Najera, Ollauri, Ochanduri, Rodezno, Sajazarra, San Vicente de la Sonsierra, Tormantos, Treviana, Tricio, Villaseca.

Raíces riojanas del apellido Marrón

La familia Marrón perteneció a un antiquísimo linaje oriundo de Ampuero (Cantabria), de donde se extendió por la Montaña santanderina para pasar más tarde a la Rioja. Todo apunta a que los primeros vástagos riojanos del tronco aparecen en el siglo XIII, asentados en Cellerigo, donde pudieron fundar la casa-torre. A principios del siglo XV, el apellido Marrón queda incorporado a los Doce Linajes sorianos, que obtienen privilegio real de hidalguía en 1463 y la concesión aneja de escudo de armas hacia 1570 (2).



Escudo en la casa del Mayorazgo de Tricio (llamada «Casa del Mayorazgo», sita en la calle Oscar Saenz de Santamaría). Cuelga de la fachada principal. Sus tres 1.º cuarteles simbolizan el apellido Marrón, y el 4.º, el apellido Prado. Este lleva un águila y un león rodeado de esta inscripción tomada del Evangelio: ET SI OPORTUERIT ME MORI TECUM NON TE NEGABO (aunque tenga que morir contigo, no te negaré). En la parte superior sobresale un brazo guerrero empuñando una espada con la frase «Pro fides et verita» (por la fe y la verdad). Rodeando los cuatro cuarteles se lee la inscripción «Armas y blasones de los señores Marrones».

Como solía ser frecuente entre la población española de la época, en el siglo XVI los miembros de este linaje obtenían sus ingresos de las actividades agrícolas. Ocupados en labrar o arrendar sus tierras, su patrimonio se fue incrementando con nuevas propiedades. Este progreso de la vida familiar culmina con la fundación, el 30 de diciembre de 1638, del mayorazgo de los Marrones. El fundador, Pedro García Marrón, hijo de un labrador hidalgo de Cellerigo, era un cura y beneficiado de esta población que firmaba como «el bachiller Marrón» y había nacido en 1570. Desde entonces, esta rama familiar se desenvolverá en torno a este mayorazgo de Cellerigo, donde poseía una casa-torre de la que hoy, reformada, aún quedan vestigios en el centro del pueblo.

A través del mayorazgo, Pedro García Marrón transmite, aparte de las heredades de pan llevar, huertas y viñas, las casas que poseía en Cellerigo, asegurando así continuidad a sus bienes. Además de este vínculo de mayorazgo, el bachiller Marrón, con propiedades heredadas de sus padres y abuelo, forma fuera de Cellerigo nuevos mayorazgos y crea otros dos vínculos. Dos de ellos eran los princi-

(2) Comienza como García Marrón y pierde el García de forma radical, aunque algunas generaciones lo mantienen en su forma original.

pales que pertenecieron al sucesor oficial del mayorazgo de la casa solar de Cellorigo que pasó a Tricio. También dejó estipulado en su testamento un aniversario, cargas de misas y otras mandas, entre ellas destinar a perpetuidad 150 reales al año para dotar a quien «sirva de sacristán en la iglesia y haga oficio de maestro de niños que los enseñe a leer y escribir». Hasta 13 maestros sacristanes se beneficiaron de esta obra pía, el último de los cuales fue nombrado en 1833, expresión de un interés por la educación y vida eclesiástica que se transmitirá a los numerosos descendientes que se inclinaron por esta carrera.

Además, por otra obra pía creó una beca de estudios de la que disfrutaron destacados miembros de su familia. El libro de la fundación, que se custodia en el archivo familiar de Tricio bajo el título «Obras Pías de Cellorigo», informa de quiénes fueron los descendientes que hasta 1835, año en que los mayorazgos quedaron abolidos definitivamente en España, disfrutaron de la beca (3). Gran parte de estos 29 beneficiarios eran de Cellorigo, pero pueden hallarse también en otros pueblos cercanos (Foncea, Cuzcurrita, Ollauri, Tricio y Anguiano). De esta manera se eleva el nivel social y cultural de gran parte de los descendientes directos de los patronos (hijos, nietos) o de los pertenecientes a sus ramas colaterales (hermano, sobrino o primo), de forma que, en el curso de los siglos XVIII y XIX, once de ellos profesarían como sacerdotes y quince alcanzarían el generalato o la oficialidad en el Ejército. Entre estos becarios hallamos a los dos miembros del linaje Marrón que estamos anali-



Armas de la familia Marrón en su casa de Tricio (La Rioja). Sita en la plazuela de las Huertas, cuelgan de la fachada principal, de piedra sillar. Allí fueron trasladadas desde Cellorigo en 1925. Se añadió entonces la piedra de abajo, al parecer un tótem quizá traído de América. El 1.º cuartel se compone de un castillo de oro acompañada de cuatro flores de lis de azur, una en cada cantón; el 2.º, de tres corazones con dos águilas, y el de abajo, de un león con cinco aspas circundándolo, propio del apellido Marrón.

(3) El estudio inédito de Ciriaco López de Silanes recoge la relación completa de los beneficiados, sacados de las «Obras Pías de Cellorigo» del Archivo de Tricio. Comienza con Juan García Marrón, sobrino del fundador (1638), natural de Foncea, y se cierra con Pablo de Rozas, natural de Cuzcurrita, primo del sexto padrón.



Escudo de cinco cuarteles: los tres primeros son un águila, un león y un castillo con dos reyes de armas a la puerta, portando una lanza y tocados con morrión (apellido Gómez Helgueta). En los dos restantes cuarteles, con dos leones flanqueando un árbol y cinco estrellas (apellido Ibáñez).

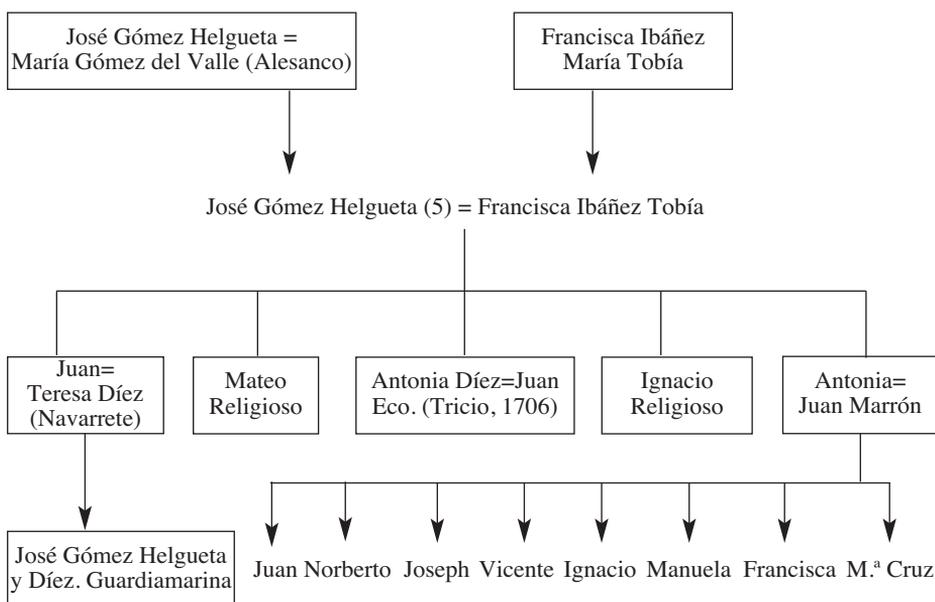
Salcedo (1728), hereda el mayorazgo su hijo Juan Marrón y Prado, padre de nuestros biografiados, que lo poseerá hasta 1749, año de su fallecimiento. Natural de Tricio y bautizado en la parroquia de San Miguel en enero de 1705, contrajo matrimonio (3 sept. 1725) en su lugar de origen con Antonia Gómez de Helgueta Ibáñez (4), procedente de una estirpe hidalga vinculada a la referida población, con destacados descendientes en la vida social y religiosa del siglo XVIII (véase árbol familiar adjunto).

zando —Juan Norberto, que fue becado hacia 1742, e Ignacio Marrón, que lo sería tres años después— y a sus hermanos.

El primer heredero del mayorazgo sería Juan Marrón Salcedo de Cellorigo (1657-1728), abuelo de nuestros biografiados. Casado en 1696 con Ana María del Prado y Borricón, era natural de Tricio y pertenecía a una familia ilustre que, procedente de León, en el siglo XV fijó su residencia en la villa riojana. Corolario del traslado fue la fundación de una nueva casa solariega, en la que la familia vivió desde ese año y en cuya fachada colgaron los escudos de su apellido, dando así inicio a una etapa floreciente para el linaje. En la casa del mayorazgo se conservan dos escudos de armas labrados: uno, más pequeño, que ostenta las armas completas del apellido, y otro, de mayor tamaño, que incorpora las armas de otros apellidos, como se podrá apreciar.

A la muerte de Juan Marrón

(4) Lo escribiremos siempre con hache, aunque en la documentación puede aparecer sin ella.



Árbol familiar del apellido Gómez Helgueta.

La rama de su abuelo procedía de la villa de Alesanco. Casado con Francisca Ibarra en Tricio (1692) (6), dos de sus tíos eran sacerdotes: Mateo, canónigo racionero de la catedral de Toledo, e Ignacio Gómez Helgueta, doctor graduado en la Universidad de Alcalá de Henares, donde llegó a colegial mayor. Luego se convertiría en canónigo de Burgos, maestrescuela y canónigo de la Iglesia de Toledo, vicario general del arzobispado toledano por decisión del infante-cardenal que ocupaba dicha sede, abogado de los Reales Consejos y oficial de la Santa Inquisición.

Sus padres, Juan Manuel Marrón Prado y Antonia Gómez Helgueta, vivieron en la casa solariega a la que antes nos referimos y engendraron siete hijos, todos ellos —excepto el segundo— nacidos en Tricio. Entre ellos figuran las personalidades más ilustres del apellido Marrón en la villa (véase el árbol genealógico adjunto).

Dejando aparte a los dos guardiamarinas, que serán objeto de especial atención más tarde, dos de sus hermanos optaron por la vida eclesiástica: José y Vicente Marrón y Gómez de Helgueta, de quienes dice su madre en 1753 que estaban estudiando filosofía en la Universidad de Toledo (7). El primero

(5) Casados en Tricio (15 jun. 1692).

(6) Recogido por López Silanes.

(7) Archivo Provincial de Logroño, Catastro de Ensenada, caja 573, f. 447.

fue bautizado en Cellorigo (1736) (8). Bachiller de leyes en Toledo, colegial en la mayor de Santa Cruz de Valladolid, ofició de canónigo de la catedral de Lugo hasta 1792, pasando desde entonces a canónigo penitenciario de Burgos y prior de su cabildo catedralicio. Se licenció y doctoró en Teología por la Universidad de Irache (Navarra), la primera de la Comunidad Foral. Arcediano de Burgos en 1799, fue enterrado en la capilla de San Gregorio de la catedral burgalesa. Por su parte, su hermano Vicente se graduaba en leyes en 1758, y llegó a canónigo doctoral de la catedral de Osma (9). En cuanto a las tres hermanas, Manuela casó en Cuzcurita con Juan Antonio García de Abianzo; María Cruz, en 1757, con Joseph Fernández Santacruz, para fijar su residencia en Anguiano, y la última de ellas, Francisca Borja, fue colegiala del Colegio de la Enseñanza de Tudela y llegó a profesar como monja agustina en el convento de Miranda de Ebro (Burgos).

Juan Norberto Marrón y su larga estancia en América (10)

Nacido en Tricio, fue bautizado el 16 de junio de 1727. Ingresó en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz (11), para lo cual, como todos los aspirantes, debió acreditar su condición de «hijodalgo notorio» (12).

En cuanto a su vida profesional, comenzó a servir el 25 de enero de 1745, a los quince años. Su petición de ingreso fue acompañada de la certificación de la partida de bautismo, expedida por el cura de parroquia de la villa de Tricio. En la fecha de su ingreso había en la academia de Cádiz 240 cadetes (13). Hasta su traslado a la Isla de León, la academia gaditana careció de cuartel propio, así que en esas tempranas fechas los cadetes se alojaban en casas de vecinos o pensiones seguramente ubicadas por el centro de Cádiz, pues la academia se hallaba próxima a la actual sede del ayuntamiento.

Por la documentación conservada sabemos que, en 1750, era brigadier de guardiamarinas en el puerto gaditano. Hallándose en esta situación, por carta

(8) BLANCO, p. 446.

(9) LÓPEZ SILANES, p. 71.

(10) Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), expediente personal, núm. 864.

(11) La creación de la Real Compañía de Guardias Marinas se debe a José Patiño. Establecida en Cádiz, para el ingreso en ella se exigían pruebas de nobleza y tener una edad comprendida entre los catorce y los dieciocho años. En 1776 se extendió el sistema a Ferrol y Cartagena.

(12) La documentación que aportó al efecto, y que confirmó su hidalguía por ambas líneas, paterna y materna, está archivada en su expediente personal de la Real Armada, pero también hay un resumen de ella en el catálogo de pruebas de caballeros aspirantes de Dalmiro de la Válgoma. Museo Naval (MN), exp. 1382 (solicitud de ingreso); VÁLGOMA, exp. 864.

(13) Con posterioridad (1769), la capitalidad del departamento de Marina se trasladó a San Fernando (entonces, Villa de la Real Isla León), y al año siguiente se fundaron sendos colegios de guardiamarinas en Ferrol y Cartagena.

de 16 de noviembre de 1750 se le ordena embarcar rumbo a Buenos Aires (14), a fin de integrarse en la empresa demarcadora encargada de fijar sobre el terreno, junto con los portugueses, la raya fronteriza estipulada en el tratado de límites, llamado de Madrid, suscrito el 1 de enero de 1750 por España y Portugal (15). La empresa iba al mando de Gaspar Munive, más tarde marqués de Valdelirios, y sus participantes embarcaron en Cádiz, el 13 de noviembre de 1751, en la fragata *Jasón*, capitaneada por Juan de Echevarría. La frontera correspondiente al sector del Río de la Plata quedó al cargo de tres partidas demarcadoras, formada cada una de ellas por un comisario principal, representante de su nación e investido de la máxima autoridad, acompañado de un astrónomo y un geógrafo, en prevención de muerte o enfermedad de alguno de los comisarios (16). La misión que tenían era precisar sobre el terreno los accidentes geográficos que recogía el tratado madrileño. Juan Marrón fue asignado a la segunda partida, en calidad de astrónomo, mientras que el puesto de comisario principal se reservó al peruano Francisco de Arguedas, quien pasará más tarde a la Secretaría de Hacienda en Madrid.

De la elección de los miembros, la organización de las partidas y el viaje de los demarcadores a América se ocupó el secretario de Estado José de Carvajal y Lancaster, plenipotenciario en el referido tratado junto al signatario portugués, el vizconde Silva Telles. Los seleccionados eran jóvenes en los inicios de su carrera, entre veintrés y veintisiete años, a quienes se recompensó con 10 pesos en ayuda de costa, desde su embarque hasta su regreso de la misión, y con un ascenso. En la elección de los participantes, en su mayoría procedentes de la Academia de Guardias Marinas de Cádiz, fue determinante su preparación técnica *ad hoc*: «Es preciso que se presenten ante los portugueses con un equipaje correspondiente al honor de su comisión y de V.M. a cuyo efecto soy del parecer que para ayuda de costos mande V.M. entregarles por una vez en Madrid, o en Cádiz, a cada uno de los primeros 40 pesos fuertes, a los segundos 30 y a los terceros a 20» (17).

Embarcan convoyados por los navíos de guerra *Dragón* y *América*, al mando de don Pedro Esturado, que se separaron de la *Jasón* el 19 de noviembre. Al día siguiente, pasadas las islas Canarias (a 20° S), se reúne en cubierta a los oficiales de marina para abrir los pliegos que, de acuerdo con el real decreto del 6 de octubre de 1751, contenían sus ascensos a oficial. A Juan

(14) La orden se acompañaba de la advertencia de que, desde ese día, dejaría de cobrar su sueldo por España. Archivo General de Simancas (AGS), Secretaria de Marina, leg. 7376, exp. 32.

(15) Dos expediciones de límites fueron enviadas a América: esta que mencionamos y otra para fijar la frontera en la parte norte del Brasil, en las cuencas de los ríos Orinoco y Amazonas.

(16) Instituto Geográfico Militar (1938), p. 46. Copia de real orden dirigida al gobernador de Buenos Aires. Buen Retiro, 24 de agosto de 1751.

(17) AGS, Estado, leg. 7403, exp. 23. Informe-borrador de la Secretaría de Estado.

Marrón le correspondió el de alférez de fragata con un adelanto en su carrera (18), y el 1 diciembre de 1752, el de teniente de fragata.

Después de setenta y dos días de navegación, el 27 de enero de 1752 la *Jasón* llegó a Montevideo, principal puerto o apostadero de la Marina española en el Río de la Plata, como es sabido, y cuyo gobernador era don José Joaquín Viana. Allí permaneció la expedición diecisiete días aguardando al práctico, que debía auxiliarles en la difícil navegación hasta Buenos Aires, a 40 leguas de Montevideo. Embarcan nuevamente el 14 de febrero de 1752, y tres días y medio después llegan a las doce y media a su destino. Tenía entonces Juan Norberto Marrón veinticinco años. Permaneció durante diez en tierras americanas, y no regresaría a España hasta los treinta y cinco años.

En Buenos Aires fueron recibidos por el gobernador, José de Andonaegui, el obispo, dos diputados del cabildo secular y demás sujetos de distinción, mientras la población les tributaba una clamorosa acogida. Los que más se esmeraron fueron los jesuitas, el vicerrector de cuyo Colegio de Buenos Aires esperaba en un coche a los miembros de su congregación, que debían agilizar la resolución de la frontera —esta atravesaba las misiones guaraníes que regentaba la Compañía de Jesús—. La mayoría de los demarcadores quedaron en Buenos Aires para ser instruidos acerca de las observaciones e investigaciones que deberían realizar.

Su misión era recorrer el terreno y, de mutuo acuerdo con los portugueses, ir levantando hito a hito la raya fronteriza donde se colocarían los mojones o piedras labradas. A su vez, estaban encargados de cartografiar el territorio reconocido. Las instrucciones para la expedición disponían que los geógrafos formasen diariamente de común acuerdo un mapa que debía incluir el país por donde pasara la raya hasta donde alcanzase la vista, y todo aquello de lo que hubiese noticias fidedignas. Ello implicaba situar los lugares en sus precisas coordenadas geográficas: «... cotidianamente a la hora de mediodía tomen los geógrafos y astrónomos de ambas naciones la altura del Sol, y apunten la variación de la aguja, y de noche cuando el tiempo y demás circunstancias lo permitan, hagan las observaciones astronómicas para determinar las longitudes y situación de las tierras» (art. 27 de las instrucciones).

A comienzos de septiembre de 1752, los comisarios de la primera partida se pusieron en marcha, pero unos meses más tarde debieron interrumpir los trabajos, ante la negativa de los indios a que la raya fronteriza atravesase sus pueblos. La oposición de los indios devendría en alzamiento, lo que desataría las llamadas «guerras guaraníes», que suspendieron las labores demarcadoras durante dos años. En agosto de 1756, las comisiones reanudan los trabajos, para lo que debieron esperar a los miembros de la segunda partida.

(18) Juan Marrón y otros oficiales igualmente agraciados enviaron desde Buenos Aires al ministro José de Carvajal cartas de gratitud por el ascenso. Marrón lo haría a fines de abril de 1752.

La finalidad de esta partida era hacer efectivo sobre el terreno lo dispuesto en los artículos 4-10 del tratado de Madrid, correspondientes a la delimitación de las fronteras entre las gobernaciones de Paraguay y Buenos Aires y el Brasil portugués. La partida estaba compuesta por Francisco de Agreda, principal comisario del lado español; el alférez de navío Francisco Millau, en calidad de segundo comisario, así como el marino Juan Norberto. Les acompañaban fray Francisco Pereyra, de la Observancia de San Francisco, en calidad de capellán; Juan José de Pando, capitán de infantería del presidio de Buenos Aires, comandante de la tropa de escolta, y José Dubois, cirujano de los Reales Ejércitos. Completaban la partida dos cabos de escuadra, 25 soldados y un tambor, 14 sirvientes y criados, y 70 indios remeros y prácticos del país.

Del lado portugués, fueron el coronel ingeniero de artillería José Fernández Pinto Alpoim, como primer comisario; el capitán de granaderos del mismo regimiento Antonio da Veiga Andrade, segundo comisario —en calidad de astrónomo y cosmógrafo—; el teniente de granaderos del mismo regimiento José Fernández Pinto Alpoim, comandante de la escolta; el alférez Manuel Pacheco de Christo, geógrafo; el capitán de aventureros Antonio Rodríguez, práctico de la navegación de canoas; como capellán, el padre José Gómez Claro, clérigo secular, y como cirujano, Bartolomé da Sylva. El personal auxiliar lo componían un sargento, dos cabos de escuadra, 22 soldados y un tambor, 19 sirvientes y criados, y 70 indios remeros.

El 6 de enero de 1759 la expedición parte desde San Nicolás para pasar al pueblo de San Javier, lugar de reunión con los comisarios portugueses. Comienza así una larga peripecia que se prolongaría hasta el 15 de febrero de 1760. En el curso de ese año largo, los comisarios se afanaron en abrir caminos en la selva, soportaron el asedio de feroces insectos y padecieron tórridos calores. Durmiendo en tiendas de campaña, alimentándose con lo poco acomodable en las canoas, navegaron por ríos menores, hasta entonces desconocidos, de la cuenca alta del río Uruguay y parte del curso medio del Paraná, tramos con poco calado y numerosos arrecifes, transportando a duras penas los instrumentos de medición. Seguramente Marrón presencié el espectáculo de las cataratas del Iguazú, ya que en los días de su reconocimiento aparece su firma en el diario de la expedición. No obstante, por otras fuentes sabemos que cayó enfermo y estuvo postrado durante algunas semanas, por lo que al comienzo de su recorrido lo sustituyó el marino Atanasio Varanda. Igualmente confirma su presencia en aquellos parajes el borrador de mediciones astronómicas que dejó en su calidad de astrónomo (19).

Al regreso, los demarcadores estuvieron ocupados hasta finales de marzo en sacar los planos y poner en limpio el diario del viaje. El diario, que

(19) MN, Ms. 125, «Prontuario de las observaciones de Latitud, longitud, termómetro, Barómetro y Variación de la Aguja con las mediadas de lo ancho que tienen los Ríos Principales, los Saltos del Uruguay é Iguazú con algunas notas particulares que ocurrieron en toda la serie del tiempo que duro la Segunda Partida hasta su vuelta al Pueblo de San Nicolás (1759)». Firma, Juan Norberto Marrón.

comprende unos catorce meses y abarca del 1 de febrero de 1759 al 8 de abril del año siguiente, va firmado y rubricado por los comisarios de esta partida. De Marrón dice el comisario principal, Francisco Arguedas, que trabajó con honrosa exactitud, pese a su salud quebradiza. A él le confió el comisario Valdelirios los trabajos cartográficos, de lo que deja constancia en la certificación de méritos de este marino, de quien escribe que «cumplió su cometido exactamente, a pesar de su delicada salud, y a quien se le debe el plano que se levantó porque el astrónomo de los portugueses sólo llevó este nombre, no obstante de que con su delicada salud tubiese (*sic*) que vencer las navegaciones de los arriesgados caudalosos» (20).

Efectivamente, su nombre, junto al otros comisarios, está en la cartela del *Mapa geográfico, levantado por las partidas españolas destinadas a la América Meridional por el Río de la Plata*, de 1751, que se conserva en el madrileño Servicio Geográfico del Ejército (21). E igualmente contribuyó a levantar otros planos porque, como se sabe, los demarcadores se ocuparon asimismo de cartografiar los litorales del Río de la Plata. Consta que estuvo, en compañía de otros marinos, levantado los planos del litoral de Castillos Grandes (hoy costa de Uruguay) a fines de 1752. En unión de Juan de Echevarría fue a asegurar la longitud y latitud del cabo de Santa María y el puerto de Maldonado (22). Y, acabada la comisión, esperando para ser embarcado en Buenos Aires, Valdelirios le envió expresamente a levantar los planos de la costa norte del Río de la Plata, la ensenada de Barragán y el puerto de Montevideo (23).

Las tareas de los demarcadores terminan con la noticia del tratado de Anulación de 12 de febrero de 1761, en virtud del cual debieron regresar a la Península y demoler las «casas ó fortalezas, que en consideración al tratado anterior se huvieren hecho ó levantado por una u otra parte» (24), medidas que coinciden con la entronización de Carlos III, quien dio un giro a la política exterior firmando en Versalles, el 15 de agosto de 1761, el tercer Pacto de Familia.

El marqués de Valdelirios y los restantes miembros de la expedición cesaban en su misión. Los comisarios quedaban libres, así que regresaron a Buenos Aires para embarcar hacia España. De esta manera, después de diez años en América, el 30 de abril de 1762 los demarcadores Francisco Arguedas, Atanasio Varanda y Juan Manuel Marrón regresan en el navío *San Pedro*, alias *El Prudente*, de la Compañía Real de Buenos Aires, un navío de registro

(20) AGS, Marina, leg. 22-1. Certificación de méritos de Juan Marrón por el marqués de Valdelirios. Buenos Aires, 17 de abril de 1761.

(21) Servicio Geográfico del Ejército (SGE), ARG 9/7, 153,3 x 87,6 cm. Publicado en *Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar*, t. VII, Buenos Aires, 1992, mapa 19. Reproducido en MARTÍNEZ MARTÍN, Carmen: *La frontera luso-hispana en el Río de la Plata (1494-1777)*. *Diario de la 2.ª Partida de Demarcación de Límites (1750)*. CD-rom, 2011.

(22) AGS, Marina 22/1. Informe de Valdelirios. Buenos Aires, 20 de abril de 1761,.

(23) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 4738. Carta de Valdelirios a Juan de Echevarría. Buenos Aires, 18 de septiembre de 1760.

(24) *Ibidem*, núm. 337. Copia manuscrita.

con cargamento de tabaco negro torcido, lanas de vicuña, cueros, y metales enviados (plata labrada, alhajas de oro, y estaño). Una vez embarcados en Buenos Aires, navegan por la bahía de Barragán, donde se aprovisionan de víveres, y salen para Cádiz a principios de mayo. Quedaban para el próximo navío el marqués de Valdelirios, Manuel Flores, los demás comisarios, los cirujanos y el resto de los miembros de la expedición.

Durante la travesía de regreso, la expedición fondea en la salida del Río de la Plata para seguir realizando tareas cartográficas. Así se recoge en el informe que redactó Atanasio de Varanda en *Derrota, y relación de la navegación, que de vuelta del Río de la Plata...*, que va acompañado de cinco cartas geográficas en cuyo levantamiento, informa, colaboraron otros demarcadores, citando así a Juan Marrón (25). El 9 de septiembre llegan a Cádiz. Marrón, lo mismo que los demás comisarios, recibió licencia de seis meses por real orden de 19 de octubre de 1761. Luego fue destinado al departamento del Ferrol (26). En esos años de estancia de América ascendió a teniente de fragata (12 de abril de 1760) y teniente de navío (12 de abril de 1762).

Inmerso en asuntos familiares hasta su fallecimiento

Cuando regresó de América se volcó en los asuntos familiares, abandonados durante su larga estancia en el Río de la Plata. Como quiera que el tiempo invertido en su resolución excedió de los seis meses de licencia concedidos, se justificó alegando haber padecido una grave enfermedad que le incapacitó para trabajar (27). Además, tenía pendiente de resolver la apurada situación económica de su hermana Manuela Marrón, viuda con cinco niños de los que se hizo tutor y curador y la administración de cuya hacienda asumió (28). En su destino de Ferrol solicitó licencia para liquidar algunas cuentas, de resultados del fallecimiento de su padre y de otros parientes (29), petición que reitera en varias ocasiones (30). Sobre todo debía hacer el reparto de la herencia por el mayor de sus hermanos y heredero del mayorazgo familiar, condición que mantuvo hasta su fallecimiento. Entonces era un gran hacendado que poseía propiedades y bienes raíces en diversos pueblos de la Rioja (31).

(25) MN, Ms. 728.

(26) AGMAB. leg. 620/738. exp. 789. Avisa de haber mandado Ferrol al teniente de navío Ignacio Mendizábal y al de fragata Juan Marrón. Carta de Julián de Arriaga al marqués de la Victoria. Madrid, 27 de enero de 1762,

(27) AGS, Marina, leg. 24, exp. 125.

(28) *Ibidem*, leg. 26, exp. 328. Carta de Marrón a Arriaga.

(29) *Ibidem*, leg. 35. Carta de Marrón sin fecha ni firma.

(30) *Ibidem*, leg. 24. Petición de licencia presentando los motivos para pasar a sus casas. Ferrol, 2 de febrero de 1763. El 9 diciembre de ese mismo año reitera la petición, ahora por cuatro meses.

(31) En Cellerigo, Foncea, Altable, Fonzaleche, Cuzcurrita, Tirgo, Galbárruli, Castilseco y Tricio. Y era además legítimo poseedor de los vínculos y mayorazgo de Cuzcurrita y de los de Prado y Canales de Tricio, con tierras en Arenzana de Abajo y Nájera.

Juan Norberto Marrón pidió el retiro en la clase de reformado invocando las fatigas de la mar; así lo recoge el informe remitido: «Al padecer siempre que se embarca de un grueso humor herpético en la cara, y frecuentes ataques de gota, producido uno y otro por aires marinos» (32). Hállase en el departamento de Ferrol cuando, por despacho dado en El Pardo el 3 de marzo de 1766, el monarca le concede la reforma solicitada con las dos tercias partes del sueldo de que gozaba, en atención a sus méritos y servicios y ante su imposibilidad de soportar las fatigas del mar por causa de la indisposición que padecía. Quedó retirado con permiso para residir en la villa de Tricio, su pueblo natal (33), lo que sería comunicado unos días después a Julián de Arriaga, secretario de Marina e Indias, y demás autoridades implicadas de la Real Armada.

Transcurridos siete años de su regreso de América, pide licencia para contraer matrimonio con Mónica Bañuelos e Ibáñez, natural de Briones. Como requerían las ordenanzas, el escribano del pueblo hubo de presentar la fe de bautismo de la interesada, la cual, expedida el 5 de julio de 1769, certifica que era hija de Francisco Bañuelos Ontiveros, difunto vecino de Briones, y de Teresa Bernarda Ibáñez, natural del Ciego. Quedaba así acreditada su nobleza, así como la de sus antecesores y su hermano, pese a que sus familiares ignoraban dónde se encontraba la ejecutoria de hidalguía. Tras el compromiso, recibió la dote de 90.000 reales de vellón, que se entregaron en efectivo, en calidad de depósito, al corregidor de la villa para que por su parte los trasladara a los cónyuges una vez verificado el matrimonio. La solicitud señalada y demás papeles relativos al casamiento fueron remitidos por Julián de Arriaga al Consejo, que accedió a lo solicitado. Se casó en 1767, para residir desde entonces en Tricio, donde falleció sin descendencia el 22 de marzo de 1789 (34), a los sesenta y dos años. Heredó el mayorazgo familiar y los vínculos del apellido su hermano Ignacio Marrón, que comunicó el fallecimiento del testador al bailío fray Antonio Valdés y Bazán.

Ignacio Marrón

Como antes se dijo, Ignacio era veintidós años menor que Juan Norberto. Su extensa carrera profesional al servicio del rey, que se prolongó durante treinta y seis años (35), se inicia con su ingreso en la academia militar de Barcelona, donde estudió durante tres. Con dieciocho era cadete de infantería

(32) AGMAB, Cuerpo General, 620/693. Carta sin firma al bailío Julián de Arriaga. Madrid, 22 de febrero de 1766.

(33) Archivo General Militar de Segovia (AGMSE), exp. de Juan Norberto Marrón sobre la petición de casamiento. Se completa con la documentación del AGMAB. Carta de Arriaga al conde de Vegaflorida, comandante del departamento de Cádiz. Madrid, 11 de marzo de 1766.

(34) Archivo parroquial de Tricio, partida de defunción, libro IV, ff. 134-135.

(35) AGMAB, expediente personal 620/695.

en Burgos, situación que se prolongó veintidós meses, pero casi dos años después lo hallamos en el regimiento de Asturias como graduado de teniente. En el ejército, en los años 1775 y 1776, bajo las órdenes del capitán marqués de Casa Cagigal y luego del capitán general de Galicia, Félix de O'Neilli, pasó las quintas en las provincias de Soria y Lugo.

Siguiendo los pasos de su hermano, solicitó su paso a la Armada ya en sus tiempos de teniente en el regimiento de Asturias, para lo que propuso ser examinado del tratado de matemáticas de la Academia de Barcelona. La certificación de estudios fue remitida a la corte, donde se aceptó su traslado a la Marina, en calidad de alférez de navío y teniente de la 4.^a compañía del batallón de Marina, a principios de 1777, a condición de pasar al departamento de Ferrol (36). Incorporado a la Marina en los regimientos del Príncipe y Valladolid, recibe orden de presentarse ante el director general de la Armada, y luego embarca en el navío *Magnánimo* para navegar al corso por la costa cantábrica. Durante los quince años siguientes, entre 1777 y 1792, fue acumulando ascensos en la carrera, pasando de alférez de navío, sucesivamente, a teniente de fragata, teniente de navío y capitán de fragata. Será esta una etapa muy intensa, jalonada de importantes logros profesionales y también sociales, como la obtención del hábito de caballero de Santiago en 1786 (37).

En América (1777-1782)

En enero de 1777 embarcaba en Cádiz con su regimiento rumbo a Veracruz. Tras diecisiete días de navegación, se abrió el pliego de instrucciones, por el que debe pasar al servicio de Juan Bautista Bonet, comandante general de Marina en el apostadero de La Habana, con quien colaboraría desde entonces hasta 1783 y del que sería nombrado ayudante a los ocho meses de su llegada a Cuba.

Recordemos que América se convirtió en teatro de operaciones de la Guerra de los Siete Años (1759-1763), y que en ese marco se produce la toma inglesa de La Habana en 1762. Acabada la contienda por la paz de París de 1763, el rey de Inglaterra cedía a España la capital de la capitania general de Cuba a cambio de la Florida española, con el fuerte de San Agustín y Panzocola, mientras la Luisiana francesa, que el país galo no podía mantener como colonia aislada, pasó a España. De esta manera, Gran Bretaña se convertía en la primera potencia marítima del mundo y afirmaba el dominio británico en Norteamérica, pues Nueva Francia, al norte de las colonias inglesas, dejó de

(36) *Ibidem*, cédula real. El Pardo, 28 de febrero de 1777.

(37) Para lograrlo remitió instancia al rey solicitando el hábito de alguna de las órdenes militares, siendo agraciado con el de la de Santiago el 31 de octubre del año referido. En la solicitud de ingreso señalaba los diecisiete años que llevaba al servicio de la real persona en el Ejército y la Armada. AHN, OM Santiago, exp. 4937.

existir para siempre y el poderío francés en el mar Caribe se resintió considerablemente.

Firmado el tercer Pacto de Familia (1761), España respalda a Francia en la Guerra de la Independencia de las colonias norteamericanas. El gobernador de la Luisiana, Bernardo de Gálvez, decide aprovechar las circunstancias para, mediante un audaz golpe de mano, recuperar el territorio cedido en Florida. Y así, en la batalla del fuerte de Charlotte se apoderó de Mobila (hoy Mobile, Alabama) en 1780.

Pero, un año después, una contraofensiva británica destroza la coordinada defensa española y recupera la plaza. Así las cosas, Gálvez envía desde la capitanía general de Cuba fuerzas adicionales. Ignacio Marrón, a bordo del navío *San Gabriel*, acudió desde su destino en La Habana a la citada toma de Mobila como ayudante del general Bonet, bloqueando la entrada a la plaza hasta la rendición de esta. También impidió que fuera a pique la embarcación *Corazón de Jesús*, en la que había embarcado el gobernador Gálvez para llevar víveres y medicinas a aquella expedición (38). La reconquista de la Florida para la corona de España culminaría ese mismo año en la batalla de Panzacola, donde las fuerzas británicas de la Florida occidental se habían refugiado tras la caída de Mobila, y la soberanía española sobre la península quedaría confirmada en el tratado de Versalles (1783).

Marrón aducirá sus cinco años en La Habana como ayudante cuando se queje de la postergación que ha sufrido en siete promociones. Entre otros méritos de este período subraya que fue dos meses y tres días en la balandra *Rosario*, en la escuadra y convoy que alcanzó Veracruz para «llevar pliegos de contra señas al capitán de navío don Joaquín Cañaverál que se hallaba al mando de la escuadra de jabeques en el puerto de Veracruz». También colaboró con el general Aristizábal, comandante del convoy que se formó en el puerto de La Habana para la toma de Panzacola, «cuya misma comisión ejecutó para la división del mando del Excmo. Sr. Gavriel Ariztizabal, que salió a esperar un comboy (*sic*) en Jamaica», comisionado en las Antillas para asegurar el envío de caudales a España. Y en el navío *Guerrero*, del mando de don Francisco Xavier Morales, Marrón navegó de La Habana a Cádiz en conserva del *Arrogante* y el *Gallardo*, que regresaban a la Península cargados de caudales.

En el litoral español y en Argel (1782-1793)

Durante el reinado de Carlos III, España, buscando la amistad con Francia, en junio de 1779 rompe relaciones con la monarquía británica y decide recuperar por la fuerza de las armas la plaza de Gibraltar.

En tales circunstancias, la plaza fue bloqueada por tierra y mar, siguiendo un plan de ataque marítimo ideado por el marino Antonio Barceló y Pont de la

(38) AGMAB, carta al bailío Antonio Valdés. Aranjuez, 28 de abril de 1792.

Terra (39) y el ingeniero francés D'Arçon. El ataque se articuló en torno a las llamadas «baterías flotantes», barcos de gran espesor y convenientemente preparados para resistir el fuego de las balas rojas inglesas (40). La flota de ayuda formada en Cádiz iba mandada por Luis de Córdoba, y en ella se integró Marrón, como agregado, a su regreso a Europa. Al frente del ejército estaba el duque de Crillon, reconquistador de Menorca, que fue quien instaló las mencionadas baterías flotantes.

El ataque se inicia el 13 de septiembre de 1782. Dispuestas las baterías flotantes en dos líneas, rompen el fuego a las 10.25, al tiempo que lo hacían los buques de la escuadra, las cañoneras, las bombarderas y las baterías de tierra. Pero sobre ellos se abatió una lluvia de balas rojas que, en contra de lo previsto, siembran la devastación entre las fuerzas españolas, que en aquella trágica noche perdieron 1.200 hombres, pese a los esfuerzos denodados por salvar de las llamas a la tripulación. Ignacio Marrón, a bordo de la falúa de Juan Bautista Bonet, participó en el socorro. Tras el fracaso, y a pesar de la pérdida de las baterías y de las numerosas bajas (41), en noviembre de 1782 Barceló ordena a sus buques atacar nuevamente a todos los navíos ingleses que arriben al Peñón, para lo que manda construir más lanchas cañoneras y bombarderas. No obstante, otra desafortunada racha de circunstancias adversas impide definitivamente rendir la plaza de Gibraltar, con lo que Marrón, embarcado en el navío *Terrible* como ayudante del señor Bonet, pasó a desarmar a Cartagena en mayo de 1783. En abril de aquel año asciende a teniente de fragata.

En el mismo navío acudió con el teniente general Antonio Barceló a las expediciones de Argel, organizadas para conquistar la plaza norteafricana y así poner fin al incesante acoso a que la piratería berberisca sometía los puertos de Cataluña y Andalucía (42). En la primera tentativa, de 1783, Barceló organizó una escuadra en Cartagena con el *Terrible* como navío insignia, fuerza a la que auxiliaban unas lanchas cañoneras diseñadas por el mismo Barceló, y a la que se unen dos fragatas de la Orden de Malta para conformar un contingente que sumaba un total de 14.500 hombres y 1.250 cañones. La escuadra salió de Cartagena el 1 de julio de 1783, para llegar frente a Argel el día 26. Allí esperó para abrir fuego hasta el 1 de agosto, día en que inicia un bombardeo de la ciudad y su puerto que se prolonga hasta el 10. El enemigo sufrió un severo castigo, con el puerto y numerosas casas de la localidad destrozados, mientras que del lado español se contaron pocas bajas, sobre todo por la ayuda de las lanchas cañoneras. Marrón participaría, a bordo de una de ellas, en seis de los ataques a la plaza. Su expediente reza que, debido a su desempeño en los ataques a Argel a bordo de las lanchas, mereció una

(39) MARTÍNEZ-VALVERDE, pp. 31-36. Este autor revisa el empleo de las embarcaciones menores, como las cañoneras, en los ataques marítimos de Gibraltar y Argel en que se vio inmerso Ignacio Marrón.

(40) CASTRO, pp. 521-523.

(41) MARTÍNEZ-HIDALGO, t. IV, pp. 786-805.

(42) CONDEMINAS MASCARÓ, p. 198.

orden a los tres departamentos (Cádiz, Cartagena y Ferrol) para se le propusiese en la primera promoción.

Además, el general Barceló le nombró su ayudante para la siguiente campaña, de 1784, pues los recalcitrantes argelinos seguían asaltando puertos del Mediterráneo. Marrón, a bordo del buque insignia, el *Rayo*, se incorpora a la nueva campaña, concebida a modo de cruzada con la aportación de la Armada de Nápoles y de la Orden de Malta. Bajo la advocación de la Virgen del Carmen, la fuerza expedicionaria zarpa de Cartagena el 28 de junio de 1784 y alcanza Argel el 10 de julio. Esta vez los sitiados, aleccionados por la campaña del año anterior, se habían fortalecido con una línea de embarcaciones menores artilladas, desde las que bombardean a la escuadra española hasta el 21 de julio. En esta ocasión, Marrón intervino en nueve ataques a la plaza, que sirvieron para que fuera promovido a teniente de navío el 22 de diciembre de 1784, con una orden del rey para que no se le embarcara, ni se le removiera del departamento de Cartagena, porque estaba nombrado ayudante mayor de Barceló para la siguiente expedición a Argel.

Tras esta campaña, Ignacio Marrón obtuvo licencia cuatrimestral para visitar su casa en la Rioja; pero, según oficio del médico, en el camino de regreso al departamento de Cartagena contrajo una enfermedad peligrosa, sin encontrarse plenamente restablecido, en Burgos se vio precisado a no continuar viaje. El médico de la referida ciudad, a petición del interesado, exponía que «ha experimentado suma debilidad, con postración de fuerzas, con inflamación a las piernas que le imposibilitan por ahora continuar su viaje» (43). Así las cosas, pide una prórroga de licencia por otros dos meses.

En abril de 1785 pasó a Mallorca en la fragata *Pilar* y después a Mahón, a fin de integrarse en la expedición que ese año reunió el general Barceló para emprender la tercera campaña contra la costa de África, que no tuvo efecto porque Argel firmó la paz con España el del 14 de junio de 1786. De resultados de ello Marrón quedó encargado del desarme y entrega al Ejército de las lanchas, pertrechos y municiones.

Estuvo en el departamento de Cartagena entre enero de 1786 y mayo de 1787, pero a petición de Tomás Muñoz, ingeniero de Marina, acudió a Cádiz para reconstruir las murallas de la parte sur de la ciudad, en estado lastimoso. La obra, consistente en formar con cajones una escollera o playa artificial delante de la muralla previo allanamiento del fondo, tardaría cuatro años en rematarse —su ejecución se prolongaría hasta 1792— y acarreó cuantiosos dispendios.

Durante su estancia en Cádiz, Marrón solicita licencia de cuatro meses para pasar a la Rioja a ver Juan Norberto, que agonizaba víctima de un cáncer, petición que es aceptada. Tras la muerte de su hermano mayor, pide nueva prórroga de otros cuatro meses para ocuparse de los trámites de testamentaría y partición de bienes. Luego pasaría a Cádiz, donde volvería a solicitar permiso para trasladarse a la Rioja por cuatro meses, con el sueldo para pagar los

(43) AGMAB, exp. personal. Carta de Juan Alonso, médico titular de la ciudad de Burgos, de 6 de enero de 1784, que acompaña la solicitud de prórroga por Ignacio Marrón.

gastos de su viaje donde arreglar los bienes de su casa. Ascendió a graduado de capitán de fragata el 22 de abril de ese año (44).

En guerra contra la Francia revolucionaria (1793-1803)

Carlos IV subió al trono el 13 de diciembre de 1788, a la muerte de su padre, debiendo afrontar los sucesos revolucionarios de 1789 en la vecina Francia, que cambiarían radicalmente la política española. El proceso y ejecución de Luis XVI, guillotinado en enero de 1793, provoca que una coalición de potencias europeas declare la guerra a la Francia revolucionaria. Declarada la llamada Guerra de la Convención, España busca la alianza con Gran Bretaña, sancionada por el tratado de Aranjuez, cuyas cláusulas obligaron a emprender una carrera armamentística para pertrechar los buques.

Ante la petición de ayuda de los realistas franceses sitiados en Tolón, fuerzas aliadas anglohispanas acuden en auxilio de los sublevados a favor del rey Luis XVII, que se encontraba preso en París (45). Los realistas entregaron la plaza al almirante británico Samuel Hood, quien respondió al auxilio solicitado al cruzar en esos momentos con su escuadra frente a las costas de Francia. Hood recabó por su parte el auxilio del general de la Real Armada Federico Gravina, quien, al mando de las fuerzas aliadas de marina y tierra desembarcadas, a su vez contaba con la ayuda de la escuadra del general Juan de Lángara. Entretanto, Ignacio Marrón, desde Cartagena, acudió en julio de 1793 con una división de lanchas de fuerza a tomar el mando de las de esta clase inmersas en la campaña del Rosellón.

Los aliados lograron durante cierto tiempo mantener este jirón realista en el corazón de la Francia revolucionaria. No obstante, el empuje arrollador de una fuerza enemiga muy superior se tradujo en sangrientos enfrentamientos, sobre todo cuando el joven Napoleón Bonaparte asumió el mando de la artillería. Marrón permaneció en el enclave sitiado desde mediados de 1793 hasta el abandono de la plaza. Acudió con ocho lanchas de fuerza a las órdenes de Juan de Lángara, y permaneció «hasta su abandono en continuo fuego, particularmente los días y noches de lluvias, sin que se verificase acción con el ejército en que no tuvieran parte las lanchas, singularmente el 15 de octubre que libertó con ella el Regimiento Luis XVII sobre cabo Brün» (46).

En el curso de este sitio, es particularmente reseñable su participación en el combate del 30 de noviembre, en el que intervino un destacamento de 37

(44) *Ibíd.*, Solicitud, Cádiz, 23 de septiembre de 1788 y 8 de febrero de 1792. Y solicitud del departamento de Cádiz al secretario don Antonio Valdés. Isla León, 17 de febrero de 1792. Respuesta, Aranjuez, 17 de abril de 1792.

(45) Tolón era un lugar privilegiado de la costa meridional francesa, en la confluencia de tres bahías casi cerradas por una península. Sus excelentes condiciones como puerto aseguraban el dominio efectivo del litoral sur de Francia, por donde salían y llegaban la mayoría de las expediciones militares y coloniales francesas hacia África

(46) *Ibíd.*, carta de Ignacio Marrón. Madrid, 14 de mayo de 1803.

cazadores de Marina. El enemigo lanzó un ataque en dos direcciones, con fuerzas muy superiores apoyadas por dos cañones. Los cazadores recibieron el pronto auxilio de granaderos de Mallorca y de fuerzas de la Marina, y ello hizo posible su retirada a pesar de lo comprometido de su posición, pues se habían aproximado demasiado al enemigo (47). A todo esto, una columna enemiga que se dirigía por la playa fue rodeando el fuerte de Malbousquet, con la mira puesta en atacar el campamento inmediato. En Malbousquet estaban acantonados 2.000 hombres, los cuales se salvaron de caer prisioneros gracias a la intervención de las lanchas de fuerza, que se vieron obligadas a atracar hasta varar —el fuerte estaba situado entre las dos primeras bahías que cierra el puerto—, y de las tropas enviadas para cubrir la retirada de las diferentes columnas.

La plaza de Tolón se rindió a Napoleón el 22 de diciembre de 1793. Los refugiados habían sido evacuados precipitadamente el 18 y 19 anteriores, tarea a la que también contribuyó nuestro protagonista (48). En atención a tales méritos en la defensa y desalojo de las fuerzas españolas de Tolón, el 1 de febrero de 1794 obtuvo en propiedad el empleo de capitán de fragata con grado de capitán de navío.

El otro conflicto en que se vio inmerso fue la toma de la plaza de Rosas por los franceses, episodio perteneciente a la llamada Guerra de los Pirineos, del Rosellón o de la Convención, librada de 1793 a 1795 (49). De mayo de 1794 al 2 de febrero de 1796, durante el sitio de la plaza, Marrón sirvió en el navío *San Antonio* como segundo comandante. Los buques de Gravina defendían la ciudadela para sostener las operaciones del ejército y mantener la comunicación entre la playa y el castillo de la Trinidad, en la punta que cierra la bahía interior del golfo de Rosas, lo que se logró durante diecinueve días merced a la acción de las lanchas de fuerza. Según recoge su expediente,

(47) MARTÍNEZ-VALVERDE, pp. 164-186.

(48) Entre ellos iba una monja ursulina a la que, junto a una hermana de la congregación, Marrón acogió con vistas a su traslado a España. Con este objeto solicitó licencia de cuarenta días para acompañar a su destino a las dos religiosas, que estaban instaladas en su casa de Madrid manteniéndose a sus expensas. Avala su petición señalando que el mismo arzobispo de Toledo consideraba la conveniencia de conducir a la Rioja a la religiosas, cuyas habilidades como costureras, bordadoras y patronistas subraya en su informe, donde, entre otras muchas cualidades, también ensalza su pacífico carácter. Todo ello le llevó a considerar la conveniencia de establecer una casa de educandas en algún pueblo de la Rioja. Carta al bailío frey Antonio Valdés Bazán. Cartagena, 8 de marzo de 1794.

(49) El conflicto fue el resultado de la falta de aceptación de Carlos IV hacia la Francia revolucionaria, rechazo que se agravó con la ejecución de Luis XVI. Declarada la guerra en marzo de 1793, un imparable ejército republicano avanza avasalladoramente desde la vecina Francia ocupando Figueras, Rosas, Irún, San Sebastián, Bilbao, Vitoria y llegando hasta Miranda de Ebro, plazas que España no recuperaría hasta la paz de Basilea (22 de julio de 1795). Durante estos tres años de campaña en el Rosellón se atravesaron situaciones tan críticas que momentos hubo en que llegó a temerse la caída de Gerona, a cuyas intermediaciones se asomaron los ejércitos republicanos.

«... con el temporal de primeros de año, sobre todo el temporal de la noche del 6 de enero de 1795, que duró unos cinco días, estuvo para perderse toda la escuadra habiendo faltado todos los cables al *Triunfante* y al *Dámaso*, aquel varó en la costa, y este se cruzó para la proa del *San Antonio* desarbolándole del Bauprés y seguidamente de los tres palos que cayeron a un tiempo dentro. (...) el exmo. sr. Gravina remite una lancha, calmado el tiempo se armaron bandolas y regresan a Cartagena el 19 de enero de 1795.

»Habilitado, el navío volvió a salir en mayo del mismo año a reunirse con la escuadra de Mahón con la que hizo el crucero sobre Rosas hasta que se retiró a Cartagena. A los 19 días volvió a salir al mando de Domingo Perler con cinco navíos más a llevar a Barcelona prisioneros franceses y traer los militares y prisioneros de los cuatro reinos de Andalucía».

No obstante, a Marrón le aquejaba una grave dolencia desde su participación en la defensa de Tolón (50). Así pues, en febrero de 1796 desembarcó de la escuadra del teniente Joseph Mazarredo y a fines de abril obtuvo licencia para curarse en Madrid y restablecerse en la Rioja, como confirma el pasaporte expedido por Pedro Benito Sánchez y Varela y Ulloa, secretario de Estado y del Despacho de Marina de España e Indias, por el que se le da licencia *ad hoc* de cuatro meses (51).

Pero los trajines del viaje, a causa del deplorable estado en que las incasantes lluvias han dejado los caminos, hacen que a la altura de Burgos se resienta y se vea imposibilitado de proseguir. Incluso solicita dos meses más para asegurar su curación antes de entrar en el departamento. En Madrid permaneció hasta mayo, fecha en que solicitó dos meses de prórroga de la licencia por, con sueldo entero en el tiempo de diez meses que tuvo licencia y prórroga, para hacer frente a los gastos (52). En Cartagena fue operado del tumor, en febrero de 1798, por Manuel Rújula, médico militar asentado en aquella plaza, circunstancia que también certifica José Quesada, cirujano de cámara, quien señala que padecía enfermedades por un tumor enquistado en la parte posterior izquierda de la cabeza que, aunque operado, se había reproducido (53).

En el departamento de Cartagena fue nombrado por real orden segundo comandante principal de matrículas. A partir de 1802 solicitará licencia en sucesivas ocasiones, en julio del referido año desde Madrid y luego desde

(50) La noche del 29 de noviembre de 1793, tras apuntar el mortero de la lancha de su mando —Marrón se hallaba al frente de las lanchas de fuerza—, el violento retroceso de aquel le arrojó a proa por encima de él. El empujón le produjo una contusión en el hueso occipital que degeneraría en tumor.

(51) Fechado en Aranjuez el 29 de marzo de 1796.

(52) *Ibidem*, carta Ignacio Marrón. Burgos, 25 de septiembre de 1796; Madrid, 20 de mayo de 1797, y Cartagena, 17 de junio de 1797, pide que le devuelvan el sueldo completo en el tiempo que ha estado restableciendo su salud. Solicitud de Ignacio Marrón. Cartagena, 16 de junio de 1797. Enviada con oficio de Francisco de Borja al Excmo. Sr. Juan de Lángara.

(53) *Ibidem*, carta firmada y rubricada por José Quesada (Madrid, 13 de mayo de 1803) y Manuel Rújula (Cartagena, 7 de mayo de 1803).

Tricio, siempre con objeto de trasladarse a la Rioja para atender sus bienes. Argumentaba que había consumido su tiempo en Madrid, sin haber podido ir a la Rioja, donde tenía sus propiedades en manos de administradores, y sin parientes en los pueblos. En marzo escribía que había dejado abandonada su casa, con notorio perjuicio de sus intereses, y que «el mismo deseo de servir al rey y a la patria» le habían hecho sordo «a los justos clamores de la sangre, apasionados que deseaban mi retiro para asegurar la posesión de los vínculos en mi línea, que ya consiste en mí solamente» (54).

Retiro en Tricio (1803-1820)

Concluida la fase más radical de la Revolución, Godoy firmó la primera alianza hispanofrancesa: el tratado de San Ildefonso (18 de agosto de 1796), lo que de rechazo enfrentaba a España con Gran Bretaña, principal adversario de la Francia revolucionaria y tradicional rival de la monarquía hispana por la hegemonía marítima. Como se recordará, tras la caída de Godoy y el destronamiento de Carlos IV comenzó una convulsa etapa de enfrentamientos entre las tropas francesas y la población civil, sobre todo tras la represión brutal de los franceses en Madrid el 2 de mayo de 1808.

De esos años sabemos que, el 14 de mayo de 1803, los quebrantos de salud mueven a Ignacio Marrón a pedir desde Madrid que, con el sueldo íntegro de capitán de fragata, se le permita retirarse a la provincia de La Rioja, su patria, merced que Carlos IV le concederá por real orden de 29 del mismo mes y año. Ya en su retiro riojano, y a una edad avanzada —como sucedió con su hermano—, obtuvo licencia para casar en Anguiano (el 11 de agosto de 1805) con su sobrina M.^a Antonia Santa Cruz Marrón (55). La novia debía acreditar su hidalguía por ambas líneas, según los requisitos del reglamento del Monte Pío Militar. Las reales pragmáticas incluían la fe de bautismo de ambos contrayentes. Asimismo fue comunicado al consejo de la Orden Militar de Santiago, dada su condición de caballero de ella desde 1786, como consta por carta de este último (56).

Para todo ello, presentó expediente el procurador síndico general de la villa de Anguiano, de donde era natural la novia. Entre los documentos del legajo figura una certificación de José Benito Gómez, cura párroco de San Andrés en la mencionada villa, que incluye un interrogatorio para acreditar sus vínculos familiares. Así, sabemos que era soltera, que tenía veinticinco años y que sus padres eran José Antonio Santacruz y Maceta, natural de

(54) *Ibidem*, carta al príncipe de la Paz. Tricio, 26 de noviembre de 1802 y 12 de marzo de 1803.

(55) Archivo Parroquial, libro de casamientos IV, f. 318.

(56) AHN, OM-Casamiento, Santiago, apénd. 180. Francisco Diz, caballero pensionista de la Real Orden de Carlos III, coronel de Infantería del Consejo de S.M. y Secretario en el Supremo de la Guerra, certifica la acreditación recogida en los reglamentos. Madrid, 27 de mayo de 1805. El expediente militar se encuentra en AGMSE.

Lumbreras —ya fallecido—, y María Cruz Marrón Gómez Helgueta, natural de Tricio y hermana del interesado (57).

Como mandaban las Ordenanzas —su padre era de estado noble en Lumbrera y en la villa de Anguiano—, defiende la hidalguía de su padre por haber sido regidor en 1774 y, cinco años más tarde, alcalde de la villa y de la Santa Hermandad. Aduce asimismo su ascendencia noble por tres generaciones: sus abuelos paternos, Joseph Santacruz, natural de Lumbreras, y María Nicolaza de Maceta y Albiz, natural de Haro, vecinos que fueron de Lumbreras. El bisabuelo Francisco Fernández Santacruz, casado con María Rodríguez de Olivares. Además, presentó ejecutoria de hidalguía, librada por la Chancillería de Valladolid, e incluso consignó la pertenencia de su abuelo a los Doce Linajes de Soria, así como que este, por su nobleza, había sido nombrado diputado del Reino.

Por otra parte, con la renuncia del monarca en Bayona y el destronamiento de Fernando VII, surgieron juntas locales, primero, y enseguida las provinciales, que recogieron la autoridad del pueblo en armas. En el caso de la Rioja, en 1808 se alzó una «Junta e Comisión de Armamento e Insurrección general», con sede en Soto de Cameros y, por tanto, independiente de las Juntas de Soria y Burgos. Ante los atropellos que se generaron, a través de una documentación aún poco precisa, esta Junta quedó sustituida por la denominada «Junta de la Rioja», según real orden dada el 14 de diciembre de 1809 en el Alcázar de Sevilla, donde se instaló la Junta Central tras haberse visto obligada a retirarse de Madrid. La presidencia de este órgano recayó en el coronel retirado don Ignacio Marrón, caballero de la Orden de Santiago y residente en Tricio, que quedaba así al mando de las partidas guerrilleras. A él correspondía todo lo relativo al armamento, ofensa y defensa. Por el momento se desconoce si se llevó a efecto la citada orden (58).

Nuevos acontecimientos sobrevendrán en los años siguientes: mientras la Junta Central se ve obligada a ejercer la regencia desde Cádiz, José I llegó al apogeo de su reinado entre 1810 y 1811, lo que no parecía asegurar el dominio bonapartista. No obstante, debilitadas las fuerzas de ocupación, el monarca foráneo dejó definitivamente la capital en 1813, dando paso al golpe de Estado de Fernando VII en mayo de 1814, que restaurará el absolutismo en España hasta 1820.

De esos años apenas se han encontrado noticias ciertas de Ignacio Marrón. Entre los papeles de su expediente personal del AGMAB hay una carta mandada por Ignacio Marrón (Madrid, 27 de febrero de 1815), ya restaurado Fernando VII en el trono, en la que manifiesta su incondicional adhesión al monarca tras haber estado prisionero. En ella expone que, tras su retiro de la Real Armada, quedó al cuidado de su mujer e hijos y «solo pensó en sacrificarlo todo cuando se trata de la defensa de la Patria y de la conservación de

(57) AGMAB, solicitud de Ignacio Marrón. Cartagena, 16 de junio de 1797. Enviada con oficio de Francisco de Borja al Excmo. Sr. Juan de Lángara.

(58) AHN, Estado 82, F, N. 364, cit. por GARCÍA PRADO, pp. 400-403.

los sagrados derechos de S.M., y termina solicitando el donativo que le adeuda por los sueldos que tiene devengados y no le han sido satisfecho[s] desde el año de 1807 hasta fin del años 1814 que ascienden a más de cuatro mil ducados».

Pero los sueldos devengados desde 1807 hasta fines de 1814 no fueron abonados (59). Sobre el particular hay un oficio que advierte al departamento de Cartagena de la falta de noticias de Ignacio Marrón entre junio de 1808 y diciembre de 1813, por lo que se instaba a este a aclarar su conducta durante el tiempo que ha podido «estar en país ocupado por los enemigos» y a acreditar «que ha permanecido en país libre» (60). Unos años después encontramos un oficio (20 mayo 1818) que acompaña la sentencia dada por el consejo de generales de Cartagena, cuyos miembros, después de haber examinado su conducta política y militar durante su permanencia entre los franceses en Tricio, le declaran por unanimidad «libre de cargo y buen servidor de Su Magestad, debiendo ser repuesto en su empleo y goce y pide en su nombre la consiguiente habilitación», en virtud de lo cual fue repuesto en su cargo de capitán de navío retirado en Tricio el 12 de setiembre de 1818.

Falleció en su pueblo natal el 12 de marzo de 1820, a los setenta y dos años. Fue enterrado en la parroquia de San Miguel (Tricio), al lado del Evangelio (61). A su viuda, Antolina Fernández Santacruz, se le concedió una pensión de 2.400 reales de vellón anuales que, con arreglo a la tarifa correspondiente sobre los fondos de Montepío Militar, le serían abonados por la tesorería de ejército de Castilla la Vieja en Logroño (62).

Del matrimonio nacieron dos hijos varones: Miguel (63) y José Gregorio Marrón y Fernández de Santa Cruz, ambos militares y defensores de la causa carlista, por la que lucharon durante siete años, el primero, como general, y el segundo, como brigadier. Terminada la guerra del norte, perseguidos por los liberales emigraron a Francia. En el curso de su exilio, que se prolongó durante de catorce años, el patrimonio familiar en la Rioja sufrió notables pérdidas como consecuencia de una pésima administración. Miguel heredó el mayorazgo, pero murió sin sucesión, mientras que su hermano dejó cuatro hijas; no obstante, la institución del mayorazgo quedó abolida en España en 1836.

(59) *Ibidem*, carta de Ignacio Marrón solicitando los atrasos. Madrid, 27 de febrero de 1815.

(60) *Ibidem*. Madrid, 15 de abril de 1815, y oficio de Palacio fechado dos días más tarde.

(61) GÓMEZ, p. 203.

(62) Según expediente consultado, desde el 8 de marzo de 1820, día posterior al del fallecimiento de su esposo. AGMAB, leg. 5300/104, 4. Madrid, 24 de septiembre de 1821.

(63) Nació en Tricio el 29 de septiembre de 1806 (libro IV de bautismo).

Bibliografía

- ARTOLA, M.: *La España de Fernando VII*. Espasa Calpe, Madrid, 1999.
- BLANCO, Amancio: «Personajes riojanos, dignatarios de la catedral de Burgos», en *Revista Berceo*, núm. 12, 1949.
- BLANCO NÚÑEZ, J.M.: «Nacimiento y desarrollo de la Real Armada (1717-1793)» en *La Armada española en el siglo XVIII*. Sílex, Madrid, 2013.
- CASTRO, Alfonso de: *Historia de Cádiz y su provincia*. Diputación provincial de Cádiz, 1985 (ed. facs.; ed. orig., Imprenta de la *Revista médica*, 1855).
- CONDEMINAS MASCARO, F.: *La Marina militar española. Desde los orígenes hasta 1898*. Aljaima, Málaga, 2000.
- FONTANA, J.: *La crisis del Antiguo Régimen, 1808-1833*. Crítica, Barcelona.
- GARCÍA PRADO, J.: «Apuntes para la historia de la Rioja», en *Revista Berceo*, núm. 4, 1947, pp. 397-406.
- GÓMEZ FRANCISCO, Javier: *Memoria biográfica de los varones ilustres de la Rioja*, Logroño, 1884.
- LÓPEZ DE SILANES, Ciriaco: «A la memoria de doña María Patrocinio Marrón. Historia y genealogía del ilustre linaje Marrón. XXV Aniversario de su ordenación sacerdotal» (inédito, 1971).
- : «La familia Marrón en la Historia de Soria y de España», en *Revista Celtiberia*, núm. 43. Centro de Estudios Sorianos, 1972, pp. 60-76.
- MADARIAGA SUAREZ, F.: *Apuntes históricos acerca de la Marina militar española*. Cádiz, 1866.
- MARCH Y LABORES, J.: *Historia de la Marina Real española desde el descubrimiento de América al combate de Trafalgar*. Madrid, 1856.
- MÁRTINEZ-HIDALGO Y TERÁN, J.M. (dir.): *Enciclopedia general del mar*, 9 vols. Garriga, Barcelona, 1992 (5.ª ed.).
- MARTÍNEZ MARTÍN, C.: *La frontera luso-hispana en el Río de la Plata (1494-1777)*. *Diario de la 2ª Partida de Demarcación de Límites, 1750* (CD-rom), 2011.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, C.: «La Real Armada y D. Federico Gravina en Tolón, en 1793», en *Revista General de Marina*. Madrid, 1967/08, pp. 164-186.
- : «Sobre las fuerzas navales sutiles españolas en los siglos XVIII y XIX», en *Revista de Historia Naval*, 1992, pp. 31-53.
- MONTERO SÁNCHEZ, A.: *Compendio de la historia de la Marina militar de España*. Madrid, 1900.
- VÁLGOMA, D.: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval: catálogo de pruebas de caballeros aspirantes...* Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1943.

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. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

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

Advertencias

- Evítase 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.

LA CARRERA Y EL INFORTUNADO NAUFRAGIO DEL NAVÍO DE GUERRA *CASTILLA* EN EL PUERTO DE VERACRUZ EL 30 DE NOVIEMBRE DE 1771 (*)

Rafal REICHERT
Doctor en Historia

EL presente trabajo surgió del interés en explicar los acontecimientos a que hubieron de enfrentarse el virrey Francisco de Paula Bucareli y Ursúa y las autoridades de Veracruz, después del infortunado naufragio en el puerto novohispano, el 30 de noviembre de 1771, del navío de guerra *Castilla* a causa de un fuerte temporal del norte. Con este fin se inició una búsqueda de información tanto sobre las características del navío y su historial al servicio en la Real Armada española como sobre el accidente y las decisiones que se tomaron tras el hundimiento. El trabajo se basa principalmente en fuentes primarias provenientes de los ramos Correspondencia de Virreyes, Correspondencia de Diversas Autoridades, Marina e Indiferente Virreinal del Archivo General de la Nación de México (en adelante AGN), complementadas con información adicional extraída del ramo Contratación del sevillano Archivo General de Indias (en adelante AGI) y de la bibliografía naval española.

La construcción del navío y su servicio en la Real Armada

Con 53 metros de eslora, 16 de manga y ocho de calado, el *Castilla* fue diseñado como navío de guerra de dos puentes, lo que le permitía portar 64 cañones. Para su construcción se empleó el sistema español de Antonio de Gaztañeta, empleado en los años veinte del siglo XVIII, cuya innovación más importante fue alargar los cascos de los buques.

Antes de Gaztañeta se mantenía el sistema de construcción naval utilizado para los grandes galeones, con una relación eslora-manga de dos y medio,

(*) «Este artículo forma parte del proyecto financiado por el PRODEP con clave: UNICACH-PTC-066/11230».

proporción que el constructor vasco prolongó hasta tres, lo que permitió aumentar el tamaño de los buques y reforzar su casco, si bien forzando su arqueo peligrosamente. Este hecho influyó en la reducción del calibre de los cañones montados a bordo, que debía ser menor de 24 libras (1).

En lo que se refiere al *Castilla*, se sabe que este navío fue construido en catorce meses en el astillero de Ferrol y botado a principios del año 1751 (2). Cabe mencionar que se trataba del tercer navío de línea que portaba este nombre en la Real Armada española. Su primer antecesor, construido en 1730, portaba 62 cañones y terminó su servicio seis años más tarde en La Habana, donde se desarmó y se aprovecharon sus maderas para la construcción de otras embarcaciones. El segundo fue botado en 1737. Portaba 60 cañones y naufragó en las Indias en 1751 (3).

Tras su botadura, en 1751, el *Castilla* fue enviado a su primera misión en América bajo el mando del capitán de navío Gutierre de Hevia y Valdés. Desde entonces hasta 1755 formó parte de la escuadra anclada en el puerto de La Habana, en unión del navío *Europa*, las fragatas *Aurora* y *Bizarra* y el paquebote *Diligente*. Las principales obligaciones de dicha fuerza eran combatir el corso y el comercio ilícito extranjero, además de repartir los situados en el Gran Caribe y proteger los barcos que se dirigían con caudales a la metrópoli (4).

Entre mayo de 1756 y marzo de 1757 el *Castilla* realizó misiones de patrullaje en el Atlántico. Además, durante ese tiempo participó en la escolta de tropas a Canarias y Ceuta. En abril de 1759 Pedro González de Castejón se convirtió en su comandante. Un año después, el buque se encontraba en la bahía de Cádiz cargado con los caudales provenientes de Nueva España. El 7 de septiembre de 1760, al mando del capitán Francisco María Espínola, zarpó de Cádiz rumbo a Cartagena de Indias, llevando a bordo al flamante virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda y Cárcamo (marqués de la Vega de Armijo). Tras casi dos meses de navegación, ancló por fin en el puerto cartaginense, donde permanecería inmovilizado prácticamente todo el año 1761, hasta que, a principios de octubre, fue enviado a La Habana tras ser sustituido en el puerto novogranadino por el navío *Neptuno*, en cumplimiento de la orden de que de las escuadras de los puertos cubano y cartaginense intercambiasen anualmente sendos navíos (5).

(1) MANERA REGUEYRA, Enrique: «La política naval española del rey Carlos III», en *Revista General de Marina*, agosto 1986, t. 211. Madrid, p. 192.

(2) VEGA BLASCO, Antonio de la: «La infraestructura naval del Siglo de las Luces», en *Revista de Historia Naval*, año XVIII, núm. 71. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2000, p. 39.

(3) El astillero constructor de este buque ha sido puesto en entredicho por varios autores. Véanse ANCA ALAMILLO, A.: «Un navío que nunca existió: el *Castilla* construido en Esteiro en 1751», en *Revista de Historia Naval*, núm. 118, 2012, pp. 111-119, y GARCÍA-TORRALBA, E.: «A propósito del navío *Castilla*», en *ibidem*, núm. 120, 2013, pp. 99-106. (*N. de la R.*)

(4) MARTÍNEZ-VALVERDE Y MARTÍNEZ, Carlos (dir.): *Enciclopedia general del mar*. Garriga, Madrid, 1957, p. 231.

(5) PARCERO TORRE, Celia M.^a: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*. Junta de Castilla y León, Valladolid, 1998, p. 63.

En junio de 1762, durante el ataque inglés a La Habana, el *Castilla* se hallaba con el navío *Vencedor* en la bahía de Campeche. Había zarpado de La Habana un mes antes del asalto para escoltar al puerto cubano al navío *Tridente* y a la fragata *Águila*, que llevaban los caudales desde Veracruz. Con la ocupación del puerto cubano, dichos barcos debieron pasar casi un año en aguas del golfo de México, entre los puertos de Campeche y Veracruz, para finalmente, en 1763, partir rumbo a Cádiz, adonde llegaron a principios de noviembre. Después, el *Castilla* fue enviado a La Carraca, y allí pasaría medio año sometido a varias obras y modificaciones. En 1765, en compañía de la urca *San Juan* y de tres fragatas mercantes, regresó al Caribe para incorporarse a la escuadra de Cartagena de Indias (6). Desde dicho puerto participó en acciones de vigilancia y en la lucha contra el comercio clandestino en las costas del virreinato novogranadino. En el verano de 1767, el navío varó en Cartagena sobre el bajo de La Sabanilla, por lo que se planteó la posibilidad de darlo de baja en el acto, o bien hacerlo en La Habana tras enviarlo a Veracruz con azogues. Sin embargo, el accidente no resultó a la postre tan grave como se presagiaba y, después de unos pequeños arreglos, en marzo de 1768 el buque realizó su nueva misión llevando el metálico a España y los situados para las islas de Barlovento y Nueva Orleans, los cuales se desembarcaron en La Habana (7). A principios del siguiente año el navío, esta vez bajo el mando del capitán de navío Juan Manuel Pérez de Alderete (marqués de Casinas), se encontraba nuevamente en Cádiz, para ser carenado. Puesto a flote en marzo de 1770, el *Castilla* puso proa, una vez más, a Veracruz, adonde llegó dos meses después (8).

Desde entonces, el buque ancló en dicho puerto, desde donde llevó a cabo misiones de transporte de situados; como en mayo de 1771, cuando se le envió a Santo Domingo para entregar a la caja real de esta ciudad 195.000 pesos, a cuenta de los ocho meses del situado correspondiente al año 1769 (9). Además de transportar el tabaco de La Habana, como ocurrió en febrero de 1771, cuando salió del puerto cubano con 121 cajones de diferentes calidades labrados en piedra de tabaco (10).

El infortunado naufragio del *Castilla*

A mediados de septiembre de 1771, las autoridades reales comenzaron a planear el viaje del *Castilla* a Cádiz. El marqués de Casinas, los oficiales reales de Veracruz y los comerciantes acordaron alquilar para la travesía el

(6) AGI, Contratación, vol. 1663.

(7) AGN, Indiferente Virreinal, caja 4917, exp. 45. Para el Real Erario, cargaba más de un millón y medio de pesos, y para los presidios, más de dos. Dentro de la cantidad para los situados se incluyeron 400 000 pesos para las rentas de tabaco en La Habana.

(8) AGI, Contratación, vol. 5514.

(9) AGN, Indiferente Virreinal, caja 4169, exp. 30.

(10) *Ibíd.*, caja 4194, exp. 40.

navío particular *San Nicolás de Bari*, propiedad de la Casa de Urtariz. Asimismo, se aceptó que los caudales y mercancías fuesen depositados en ambos buques (11), de manera que el 23 de septiembre se comenzaron a cargar en los navíos pertrechos, víveres, mercancías y remesas, operación que no concluiría hasta el 20 de noviembre. Al cerrar el registro, el *Castilla* llevaba:

- 2.391.988 pesos y 6 reales en plata acuñada para España,
- 6.848 pesos y 4,5 reales en plata acuñada para La Habana,
- 30.018 pesos en oro acuñado para España,
- 19 cajones de plata labrada para España,
- 885 zurrones y tercios de grana fina para España,
- 100 zurrones de cacao para el rey,
- 5 cajones de vainilla (uno de ellos para el rey),
- 1 baúl y 6 cajones de instrumentos astronómicos para la Real Academia de París,
- 5.849 planchas de cobre para el rey.

Por otra parte, en el *San Nicolás de Bari* se embarcaron:

- más de 1,3 millones de pesos en plata acuñada,
- 5.500 de oro acuñado,
- un poco de plata y oro labrados,
- más de 2.600 zurrones de grana,
- 2.848 pesos y 4,5 reales para La Habana (12).

Al parecer, los buques estaban preparados para partir hacia la metrópoli, cuando el 23 de noviembre Bernardo de Amat (el capitán de la maestranza del puerto de Veracruz) informó de que había problemas con el velamen del *Castilla*, ya que las lonas del trinquete y la gavia se encontraban muy maltratadas; además, señaló que al buque le faltaban el foque y un ancla, pues solo llevaba dos a bordo, y que varios cabos y cables adolecían de un grave desgaste. Por último, el funcionario observó que la balandra de resguardo *Belona* no se encontraba pertrechada con sus lonas del velamen (13). Así las cosas, se optó por suspender la partida de la escuadra hasta que se solventaran estas carencias.

En la noche del 30 de noviembre, mientras se hacían los arreglos, cayó sobre el puerto de Veracruz un fortísimo norte que hizo varar varias embarcaciones amarradas a las argollas del castillo de San Juan de Ulúa. Entre ellas se hallaba el *Castilla*, que siendo la primera en perder sus cuatro estachas, enseguida fue arrastrada al arrecife de los Hornos, donde naufragó. El teniente de navío Juan Félix de Tejada, quien se encontraba a bordo del buque cuando sucedieron los hechos, describió así el accidente:

(11) AGN, Marina, vol. 31, ff. 312r-314v.

(12) *Ibidem*, vol. 33, ff. 51 y 52.

(13) *Ibidem*, ff. 72r-73r.

«El Buque desde el mismo instante que le faltaron sus amarras, asegurando a Vuestra Excelencia que el furioso ímpetu del viento fijo por el Norte, lo expuso casi a zozobrar al tiempo de varar, en cuyo motivo se dispuso picar los palos, que se logró cayendo prontamente sobre la banda de babor en términos que apuntaban el costado apoyado en el fondo de arena, entre el bajo nombrado de la Alabandera y arrecife de los Hornos, única más favorable situación en esta Bahía que proporcionó salvar la tripulación, guarnición y da esperanzas de conseguirlo igualmente con la carga» (14).

En otra descripción, Tejada da más detalles sobre la maniobra de salvamento del navío:

«Se aceptó picar los palos mayor y mesana por hallarse el buque casi zozobrado y a cuatro minutos después el de trinquete necesitando ese solo la ayuda de hacha, pues a los primeros solo se les picó las jarcias y algunos pocos golpes de hacha a el mayor, que no necesitó más por lo tumbado del buque, y el del bauprés fue arrastrado por el de trinquete. Se siguió sacando la caña del timón, disponiendo las bombas de las que de dos solo se pudo hacer uso, arbolando un mastelero de juanete hasta que el buque llegó a tener en la bodega el mismo nivel del agua que la mar, y habiendo cortado las jarcias de sotavento, como a las nueve de la mañana. Pues a esta hora dejaron de servir los palos de apoyo y sostén por estar clavados en la arena, y a este tiempo no pudiendo resistir el navío por haber varado más hacia ellos por la proa, se dio fondo a un ancla, la única de a bordo. Después de varados para que sostuviese la cabeza y no fuese a más agua con la dirección como se inclinaba a un bajo de piedras que distaba de ella, como a un tiro de pistola» (15).

La relación del oficial real nos permite barruntar el heroico esfuerzo de la tripulación tras el accidente. A su vez, es un importante testimonio tanto histórico como arqueológico, ya que ofrece una secuencia completa de las sucesivas acciones de respuesta a un accidente marítimo desde el momento de desatarse el peligro: la pérdida del control del barco a causa del temporal, los fallidos intentos de salvarlo activando el ancla y cortando los mástiles, hasta, finalmente, concluir con la varada del *Castilla* en el arrecife de los Hornos.

A las 11.30 del 1 de diciembre de 1771, aprovechando que el viento amainaba, se celebró una junta a bordo del *Castilla*, en la que los oficiales del barco (el primer guardián, Sebastián Ponce; el segundo calafate, Juan Fernández; el segundo contramaestre, Francisco Rodríguez; el primero, Jaime Martínez; el segundo piloto, Baltasar Pardo, y los oficiales de guerra) decidieron abandonar el buque. Con el apoyo de las lanchas de este y de otra proveniente del castillo de San Juan de Ulúa se comenzó a evacuar a la gente de guerra,

(14) AGN, Correspondencia de Virreyes, serie II, vol. 19, ff. 199r-251r. Información sobre naufragios en Veracruz.

(15) *Ibidem*.

los marinos y el armamento ligero. Al parecer, entre las tres y las tres y media fueron trasladados al castillo los últimos hombres de mar y guerra. A bordo del *Castilla* solo quedaron Félix Tejada, un sargento y el alférez de navío don Joseph Ramírez, quienes, verificada la última inspección del buque, se trasladaron a tierra en una lancha. Según la relación de Tejada, durante la evacuación no hubo desgracias personales (16).

En los días siguientes comenzaron los trabajos de recuperación de la carga, pertrechos y utensilios del *Castilla*, efectuados por ocho lanchas pesqueras y un contingente de buzos. Las relaciones del marqués de Casinas, del gobernador y de los oficiales reales de Veracruz coincidieron en que para el 8 de diciembre solo quedaban dos barcos trabajando en el rescate. Asimismo, Casinas mencionó sus intentos por poner el *Castilla* a flote, para lo que obligó a inspeccionar el casco del buque. Sin embargo, el capitán de la maestranza, sus maestros y sus buzos le informaron de que ya no era posible salvar el navío (17), así que se continuó extrayendo pertrechos, jarcia, utensilios y carga, de la cual, hasta el 25 de diciembre, se habían recuperado 777 zurrone de grana, 96 de cacao, 4 cajas con vainilla, 1 baúl y 5 cajas con instrumentos astronómicos (18). La artillería, por falta de embarcaciones adecuadas, se dejó en el mar, con marcas que facilitarían su rescate cuando hubiese oportunidad de llevarlo a cabo (19).

Cabe señalar que, pasado el temporal, se procedió a evaluar los daños causados a los buques fondeados en San Juan de Ulúa. En este sentido, el 4 de diciembre de 1771, el capitán de la maestranza del puerto de Veracruz, Bernardo Amat, presentó un informe donde señalaba que

«el navío de guerra de Su Majestad *Castilla* se halla totalmente desfondeado (*sic*) de popa a proa, y todo recostado y enterrado en la arena por la banda de estribor en el arrecife de los Hornos. Se sacan todos los fragmentos que el tiempo y la diligencia permiten, y se han echado al agua los cañones de la segunda batería con sus guías para extraerlos en ocasión oportuna. Los buzos trabajan con el fin de subir la carga, cosa difícil por cubrir el mar los entrepuentes.

»El navío particular *San Nicolás de Bari*, que hace de almiranta, ha estado varado cerca de la isleta del Castillo de San Juan de Ulúa por la parte sureste, habiendo sido preciso a librarlo de su carga, con lo que se consiguió ponerlo a flote. Se ha lastimado el tajamar, serviola y gambotas de proa; ahora se está componiendo hasta que la Maestranza pueda reconocer si tiene más que reparar, y ponerle el mascarón que se lo arrancó el golpe de una urca.

»La urca *Peregrina* se soltó de sus amarras noroeste y ha estado también en bastante peligro, aunque se evitó su pérdida, y sólo durante la maniobra se perdió su bote auxiliar.

(16) *Ibidem*.

(17) *Ibidem*.

(18) AGN, Marina, vol. 33, ff. 112 y 116.

(19) AGN, Correspondencia de Virreyes, serie II, vol. 19, ff. 199r-251r.

»Las urcas *San Carlos* y *San Juan* (20) han padecido quebranto en sus costados al golpearse entre ellas, por haberle faltado su cabo noroeste a la segunda y se están ya reparando con la brevedad posible.

»La balandra de S. M. *Belona* recibió graves golpes de la muralla de las argollas del castillo y estuvo a punto de perderse. Hizo hasta 120 pulgadas de agua por hora, al presente hace sólo 80, y se está descargando con la mayor prontitud para descubrirle la quilla y reconocer si está en estado de servicio.

»Al navío particular, nombrado *Begoña*, le faltaron sus cabos noreste y un noroeste pero no tuvo otro quebranto» (21).

Según Bernardo Amat, a todos los buques mencionados, excepto al *Castilla*, se les proveyó de cabos y áncoras para reemplazar lo perdido durante el temporal del 30 de noviembre de 1771.

Acuerdos para que el *Begoña* reemplazara al *Castilla* en el viaje a La Habana

Desde las primeras noticias de que el *Castilla* había quedado inmovilizado, el virrey Bucareli, el marqués de Casinas, el gobernador y los oficiales reales de Veracruz buscaron la manera de reemplazar el buque y que no se retrasara demasiado la partida de la escuadra hacia La Habana y Cádiz. Sin embargo, el asunto se agravó cuando el segundo navío de dicho convoy, el *San Nicolás de Bari*, también se vio afectado por el temporal. Calculando que su reparación habría de llevar más de treinta días, ya que en el puerto faltaba madera adecuada para practicarla, el marqués de Casinas propuso que se adaptasen el navío *Begoña*, de 32 cañones, y la fragata *San Carlos*, de ocho, buques particulares que se hallaban en buenas condiciones de seguridad. Casinas mencionó que, una vez ejecutadas las obras necesarias para que cupiesen todos los pertrechos, el armamento y las municiones, así como los oficiales, la tropa y los marinos, los buques fuesen enviados a La Habana, donde caudales y cargamento se trasladarían a dos navíos de guerra de aquel apostadero naval (22). Así comenzaron los largos debates entre los oficiales, quienes buscaban una solución cómoda: que en poco tiempo se adaptaran el *Begoña* y la *San Carlos* para recibir el cargamento y la gente a su bordo. Además, después de que Bernardo Amat practicase una nueva inspección del *San Nicolás de Bari*, resultó que el buque no había sido tan afectado por el temporal como se había creído al principio; solo necesitaba unos trabajos en el tajamar y las gambotas de proa, trabajos que por otra parte ya estaban muy avanzados (23).

(20) Es interesante mencionar que en esas urcas se previó enviar al batallón de Flandes de regreso a España. AGN, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol. 23, ff. 12-16.

(21) AGN, Correspondencia de Virreyes, serie II, vol. 19, ff. 199r-251r.

(22) *Ibidem*.

(23) *Ibidem*.

Se estimó que, para arreglar y adaptar los navíos que hiciesen la travesía a La Habana, se necesitaban 800 pesos de a ocho reales, que se acordó pagar de acuerdo con el siguiente reparto: un tercio por parte de la Real Hacienda, y los restantes, por parte de la Junta de Comerciantes de Veracruz y de avería. En el caso del *Begoña*, se mandó habilitar espacios para la gente de guerra, hacer un cuarto con llave para depositar la plata, ampliar camarotes e instalar un nuevo fogón. En cuanto al *San Nicolás de Bari*, se recomendó reforzar el piso para las piezas de artillería pesada, así como aumentar los espacios para la tropa (24).

Mientras se intentaba llegar a un acuerdo sobre la remodelación de los barcos, hubo que decidir sobre la marcha cómo abonar el servicio a los pescadores que estaban descargando y trasladando el cargamento, tanto del *Castilla* como del *San Nicolás de Bari*, y dónde almacenar la mercancía descargada, que por falta de espacio en los almacenes reales estaban saturando el muelle del puerto. De inmediato, la Junta de Comerciantes se comprometió a pagar por el servicio prestado a los barcos pesqueros. Por su parte, el gobernador de Veracruz, para almacenar los bienes recuperados, alquiló la bodega de la Casa de Arteaga, cuyo arriendo se pagó por cuenta del Real Erario y de la avería (25).

Finalmente, en el informe que el marqués de Casinas, el gobernador y los oficiales reales de Veracruz presentaron el 18 de diciembre se aceptó que los navíos *Begoña* y *San Nicolás de Bari* salieran hacia La Habana para hacer el traslado de caudales y cargamentos. Además, en el mismo documento oficial se propuso la dotación de artillería para el *Begoña*, de 32 cañones, y el *San Nicolás de Bari*, de veinte. En el caso de este último buque, con lo recuperado del *Castilla* también se aumentaron sus provisiones de armamento y pólvora. Al terminar el informe, las autoridades señalaron lo aconsejable de que los barcos zarparan en febrero de 1772 (26).

Cabe señalar que, al mismo tiempo que se realizaban el rescate de bienes y los preparativos para nuevo viaje, se mandaron a La Habana correos de aviso sobre el accidente del *Castilla* y una orden del virrey Bucareli para que las autoridades del puerto cubano enviaran algunos barcos de guerra a auxiliar al puerto de Veracruz, que se había quedado sin fuerzas navales. El 27 de diciembre, el intendente de Marina y el comandante de escuadra de La Habana comunicaron que se habían enviado tres fragatas de guerra para socorrer al puerto novohispano. Casi un mes después, a finales de enero de 1772, las fragatas *Juno*, *Perla* y *Dorada* llegaban a Veracruz. Esta última se destinó inmediatamente al servicio de resguardo para el *Begoña* y el *San Nicolás de Bari* en su travesía a La Habana. Las dos restantes se quedaron en San Juan de Ulúa, donde fueron asignadas para llevar situados a las plazas militares de las islas caribeñas (27).

Finalmente, el 4 de marzo de 1772, tres meses después de la fecha prevista, arribaron al puerto de La Habana los buques *Begoña*, *San Nicolás* y *Dora-*

(24) *Ibíd.*

(25) *Ibíd.*

(26) *Ibíd.*

(27) AGN, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol. 23, ff. 12-16.

da, de los cuales, según palabras del marqués de la Torre, se descargaron inmediatamente los caudales y mercancías que transportaban, los cuales se trasladaron a los navíos de guerra *San Rafael* y *San Pedro de Alcántara*. Mes y medio después, dichos buques fondearon en la bahía de Cádiz, terminando así el incidente del transporte de los bienes recuperados del *Castilla* (28).

Conclusiones

Como resultado al accidente marítimo del navío de guerra *Castilla*, los funcionarios reales y los comerciantes del puerto veracruzano tuvieron que enfrentarse con una situación de emergencia que demandó la resolución de varios problemas administrativos y logísticos. Y así, hemos visto las diligencias de las autoridades para organizar el salvamento de la carga de dicho buque, las inspecciones de los oficiales de la maestranza para evaluar los daños y las medidas adoptadas para el almacenamiento de la carga rescatada, así como las decisiones sobre el alquiler de otro navío para reemplazar al *Castilla*.

Es interesante y sorprendente a la vez que, después de la revisión de las fuentes primarias, en ninguna relación oficial sobre el rescate se mencionen datos de la recuperación de los caudales de plata y oro —solamente se presenta información sobre grana, cacao y vainilla—. Cabe la posibilidad de que las autoridades reales hayan ocultado los resultados del salvamento del metálico por algún motivo específico —quizá por razones de seguridad—. En cualquier caso, es innegable que cuando menos algo de los caudales recuperados llegó a España.

Una vez más vale la pena subrayar que la descripción detallada de la lucha de la tripulación por salvar el buque aporta valiosa información sobre los procesos de prevención y naufragio de un buque de vela durante un fuerte temporal. El acontecimiento descrito en este artículo puede ser útil para los estudios de historia y arqueología marítimas.

Con respecto al servicio del *Castilla*, es llamativo que las tareas del navío prácticamente se limitaran al transporte de caudales —tanto en la región del Gran Caribe (situados y rentas de tabaco) como hacia la metrópoli (caudales reales y de particulares)— y a la lucha contra el comercio clandestino. Se puede decir que, durante los veinte años de su servicio en la Real Armada española, el *Castilla* no participó en ningún combate naval, ni en aguas europeas ni en las americanas.

Finalmente, cabe señalar que en agosto de 2010 la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH llevó a cabo el trabajo de rescate arqueológico durante la ampliación de la marina Veramar, en el arrecife de los Hornos, en el cual se encontró material arqueológico y objetos de cerámica y vidrio datados como del siglo XVIII. Quizá proviniesen del *Castilla* (29).

(28) *Ibidem*.

(29) CARRILLO MÁRQUEZ, Laura: *Rescate arqueológico-subacuático Marina Veramar, informe técnico de actividades, 2010-2011*. Archivo Técnico de la Subdirección de Arqueología Subacuática, INAH-SAS, México, 2011.

⌘ **Anexo 1** Reparto de la gente de mar y guerra del navío *Castilla* en los buques *San Nicolás de Bari* y *Begoña*, según el informe que preparó el marqués de Casinas el 19 de diciembre de 1771.

Total de la gente de mar y guerra de Castilla												
Oficiales mayores	Oficiales de mar	Real Artillería de Mar	Sargentos	Cabos y tambores	Soldados	Artilleros de mar	Marineros	Grumetes	Pajes	Gente de despensa	Criados	Total
14	20	10	4	8	72	66	98	66	20	4	17	399
La gente de mar y guerra destinada al navío San Nicolás de Bari												
6	5	3	2	2	20	15	20	25	3	2	5	108
La gente de mar y guerra destinada al navío Begoña												
8	15	7	2	6	52	51	78	41	17	2	12	291

FUENTE: AGN, Indiferente Virreinal, caja 6331, exp. 57.

AUTÓGRAFOS DE MARINOS ESPAÑOLES PRESOS EN ANNAPOLIS (1898)

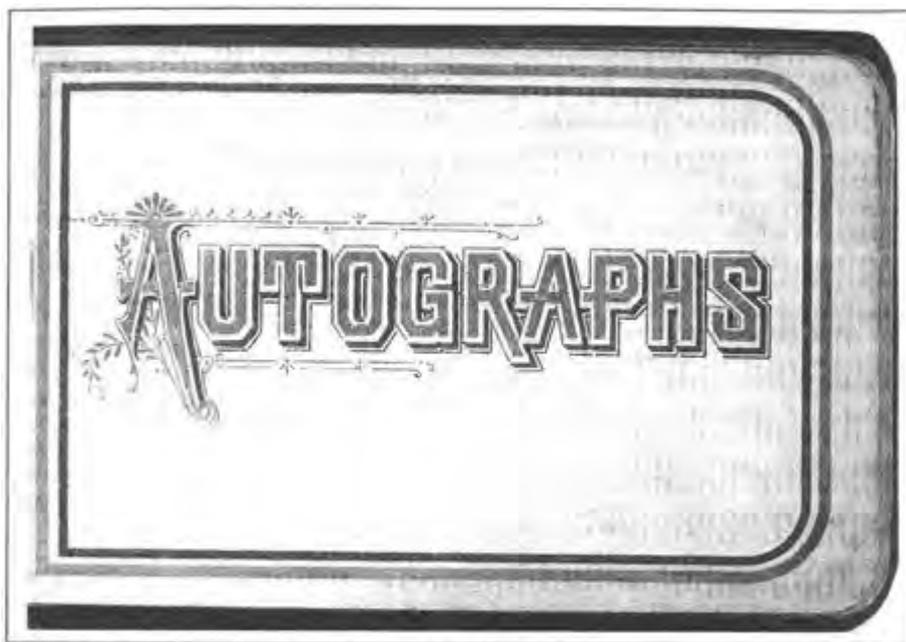
Antonio de la VEGA BLASCO
Capitán de Navío (R)

LA *Revista Iberoamericana de Heráldica*, órgano del Colegio Heráldico de España y de las Indias, publicó en su número 20, de 1 de noviembre de 2005, un artículo titulado «Una libreta de autógrafos». Firmado por Jaime Solivan de Acosta, en él figuran las firmas de 75 jefes y oficiales españoles presos en la Academia de Annapolis tras la batalla de Santiago de Cuba.

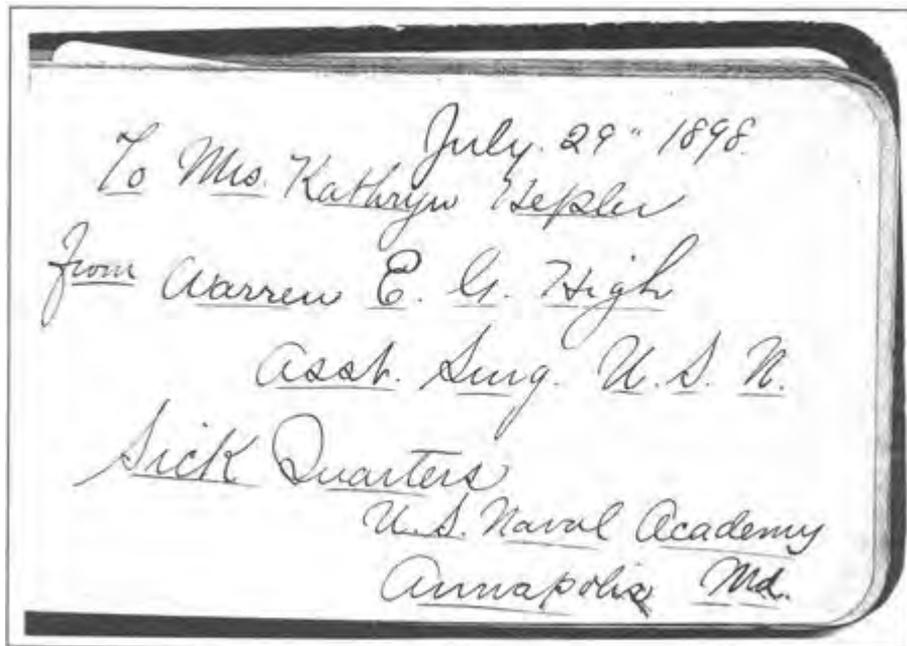
Además de las firmas, el trabajo ofrece un cuadro identificativo en el que constan los nombres de los prisioneros, su grado o cargo, el barco en que servían —en ocasiones— y, finalmente, su procedencia (el lugar de nacimiento en la mayoría de los casos). Dado su indudable interés grafológico, creemos procedente recoger todos esos documentos en la REVISTA, a fin de contribuir a su difusión entre los investigadores navales.

La libreta de autógrafos va precedida por una dedicatoria, fechada el 29 de julio de 1898, del cirujano auxiliar de la Marina estadounidense Warren E.G. High a la antepasada del autor del artículo Kathryn Hepler (de soltera Ludwing, casada con el farmacéutico John L. Hepler). En el cuadro identificativo hemos corregido los errores de transcripción en que incurrió el autor por una mala interpretación de ciertas firmas, y añadido el segundo apellido de cada uno de los marinos relacionados, el cual no aparecía en el original.

Por último, quisiéramos señalar que lo deseable sería que la información y documentos que hoy aportamos se completasen con fotografías de los oficiales presos en Annapolis, lo que permitiría identificarlos con mucha mayor precisión.



Facsimil de la portada.



Facsimil de la dedicatoria.

AUTÓGRAFOS DE MARINOS ESPAÑOLES PRESOS EN ANNAPOLIS (1898)

RELACIÓN DE OFICIALES

	<i>Nombre</i>	<i>Grado o cargo</i>	<i>Procedencia</i>
1	Alcal Rodríguez, D. Emilio	Teniente de navío	San Fernando (Cádiz)
2	Arancibia Lebario, D. José María	Alférez de navío del <i>Cristóbal Colón</i>	Bilbao (Vizcaya)
3	Armijo Segovia, D. Gerardo	Teniente de navío	Cádiz
4	Aznar Cabañas, D. Juan R.	Teniente de navío de 1. ^a clase	Madrid
5	Baleato Quirós, D. Federico	Capitán de Infantería de Marina	Ferrol (La Coruña)
6	Barreda Castañeda, D. José	Guardiamarina	San Fernando (Cádiz)
7	Bartolomé Lojo, D. Antonio	Guardiamarina del <i>Infanta</i> <i>M.^a Teresa</i>	Santiago
8	Benítez y Pérez, D. Cristóbal	Guardiamarina el <i>Vizcaya</i>	Málaga
9	Boado y Montes, D. Ángel	Capitán de Infantería de Marina	Ferrol (La Coruña)
10	Bonet Chapela, D. Emilio	Maq. mayor de 2. ^a , jefe de máquinas del acoraza- do <i>Cristóbal Colón</i>	San Fernando (Cádiz)
11	Bover Dotres, D. Juan B.	Guardiamarina	Jávea (Alicante)
12	Butrón Linares, D. Emilio Manuel	Teniente de navío	Cádiz
13	Butrón García, D. José	—	—
14	Calbo Pino, D. Francisco *	Alférez de navío	—
15	Calvar Sancho, D. Tomás	Teniente de navío del <i>Almirante Oquendo</i>	Ferrol (La Coruña)
16	Carlier Velázquez, D. Diego	Ten. de navío de 1. ^a , comandante del <i>Furor</i>	San Fernando (Cádiz)
17	Carrasco González Elipe, D. Ángel	Alférez de navío	Madrid
18	Castro y Arizcún, D. Luis de	—	—

* En los Estados Generales, Calvo.

ANTONIO DE LA VEGA BLASCO

19	Cavanilles Peón, D. José **	—	Villaviciosa (Asturias)
20	Cavanilles Sanz, D. Juan **	Contador de navío	Irún (Guipúzcoa)
21	Cervera Jácome, D. Ángel	Alférez de navío	Puerto Real (Cádiz)
22	Cervera y Topete, D. Pascual	Contralmirante	—
23	Chiqueri León, D. Joaquín	Alférez de navío del <i>Infanta María Teresa</i>	Málaga
24	Cierva Clavé, D. Enrique de la	Alférez de navío	Baides (Guadalajara)
25	Contreras Montes, D. Adolfo	Capitán de la fragata <i>Cristóbal Colón</i>	Jerez de la Frontera (Cádiz)
26	Cuenca Romero, D. Juan	Maq. mayor de 1. ^a , jefe de máquinas del <i>Furor</i>	Magdalena 88, Ferrol (La Coruña)
27	Díaz Moréu, D. Emilio	Capitán de navío, comandante del <i>Cristóbal Colón</i>	Madrid
28	Díaz y Escribano, D. Juan J.	Alférez de navío	Cádiz
29	Díez Santos, D. Narciso	Alférez de navío del <i>Almirante Oquendo</i>	Ferrol (La Coruña)
30	Quiroga Bárcena, D. Francisco J., conde de Villar de Fuentes	Teniente de navío de 1. ^a clase	Vigo (Pontevedra)
31	Espinosa León, D. Eugenio	Capitán de Infantería de Marina	San Fernando (Cádiz)
32	Eulate y Fery, D. Antonio	Capitán de navío, coman- dante del <i>Vizcaya</i>	Puerto Rico
33	Fossi y Gutiérrez, D. Ignacio	Guardiamarina	Cádiz
34	Fossi y Gutiérrez, D. Ramón	—	Cádiz
35	G. ^a de Quesada, D. Joaquín	—	Ferrol (La Coruña)
36	García Garrido, D. Carlos	Maquinista mayor de 2. ^a clase en el <i>Oquendo</i>	Cartagena
37	Gómez Lucas, D. Francisco J.	Teniente de navío del <i>María Teresa</i>	Cádiz

(**) En los Estados Generales, Cabanilles.

AUTÓGRAFOS DE MARINOS ESPAÑOLES PRESOS EN ANNAPOLIS (1898)

38	González Castañeda, D. Félix	Alférez de navío	San Fernando (Cádiz)
39	González-Llanos y Ales- són, D. Carlos	Teniente de navío de 1. ^a clase del <i>Cristóbal Colón</i>	Ferrol (La Coruña)
40	Goñi Sol, D. Antonio de	Teniente de navío del <i>Cristóbal Colón</i>	Jerez de la Frontera (Cádiz)
41	Gutiérrez y Colomer, D. Quirino	Guardiamarina	Santander
42	De Meer Rameau, D. Alfonso	Alférez de navío	Madrid
43	Hermida y Álvarez, D. Manuel	Capitán de la Artillería de la Armada	Granada
44	Jurado Calero, D. Antonio	1. ^{er} médico de la Armada	San Fernando (Cádiz)
45	Lengo Gargollo, D. Fernando	Teniente de navío del <i>Vizcaya</i>	Cádiz
46	López Cerón, D. Antonio	Teniente de navío	Cádiz
47	Manjón y Brandaris, D. Jesús María	Guardiamarina	Ferrol (La Coruña)
48	Manjón y Brandaris, D. Ramón	Alférez de navío del <i>Vizcaya</i>	Ferrol (La Coruña)
49	Marina y Bringas, D. Pablo	Teniente de navío de 1. ^a clase del <i>Cristóbal Colón</i>	Madrid
50	Marra-López Zulueta, D. Enrique	Teniente de navío del <i>Almirante Oquendo</i>	Málaga
51	Martínez y Martínez, D. Benito	Capellán 1. ^o de la Armada	Ribadeo (Lugo)
52	Mellado Quintero, D. José	Contador de fragata	San Fernando (Cádiz)
53	Milá Batle, D. Lorenzo	Teniente de navío	Barcelona
54	Moreno Millar, D. Alfonso	Alférez de navío	Cartagena
55	Muñoz-Delgado Garrido, D. Juan	Guardiamarina	Cartagena
56	Nardiz Uribarri, D. Alfredo	Alférez de navío	Bilbao (Vizcaya)
57	Obertin Doldan, D. Gerardo	Guardiamarina	Ferrol (La Coruña)
58	García de Paredes, D. Ángel	Teniente de navío	Cádiz

ANTONIO DE LA VEGA BLASCO

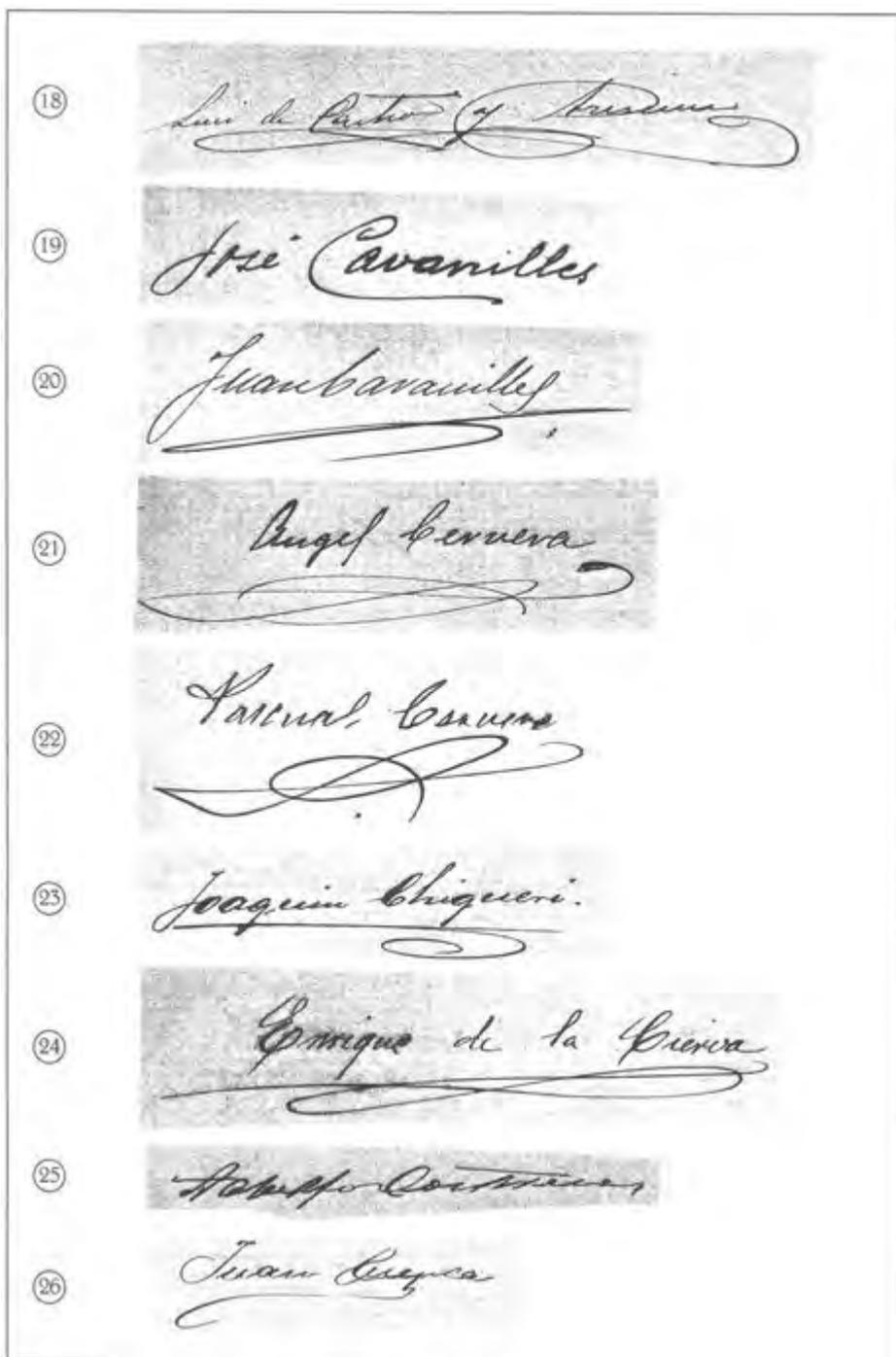
59	Paredes Chacón, D. José de	Capitán de navío de 1. ^a clase	Bilbao (Vizcaya)
60	Parra Peláez, D. Eduardo	2.º médico de la Armada	Málaga
61	Pazos y Gómez-Colón, D. José María de	Teniente de navío del <i>Vizcaya</i>	Ferrol (La Coruña)
62	Pérez Ojeda, D. Rafael	Teniente de navío	San Fernando (Cádiz)
63	Pascual del Pobil, D. Emilio	Alférez de navío	Alicante
64	Rey Doce, D. Román	Maquinista mayor de 1. ^a clase, jefe de máquinas del <i>Oquendo</i>	Ferrol (La Coruña)
65	Riera Senac, D. José	2.º capellán de la Armada	Murcia
66	Rodríguez Navarro, D. Ramón	Alférez de navío del <i>Teresa</i>	Valencia
67	Ruiz Berdejo Veyan, D. Luis	Teniente de navío	Jerez de la Frontera (Cádiz)
68	Sagrera Ciudad, D. Miguel	Alférez de navío	Madrid
69	Servert Vest, D. Víctor	Alférez de navío	Madrid
70	Sobrini Argüelles, D. Gerardo	Alférez de navío del <i>Vizcaya</i>	Falces (Navarra)
71	Suanzes y Calvo, D. Germán	Teniente de navío	Ferrol (La Coruña)
72	Torres López, D. Raimundo	Guardiamarina	Cartagena
73	Urdapilleta Carballeda, D. Eduardo	Contador de navío	Ferrol (La Coruña)
74	Vega Pozo, D. Mario de la	Guardiamarina del <i>Vizcaya</i>	Cárdenas (Cuba)
75	Velasco de la Peña, D. José	Guardiamarina	Ferrol (La Coruña)

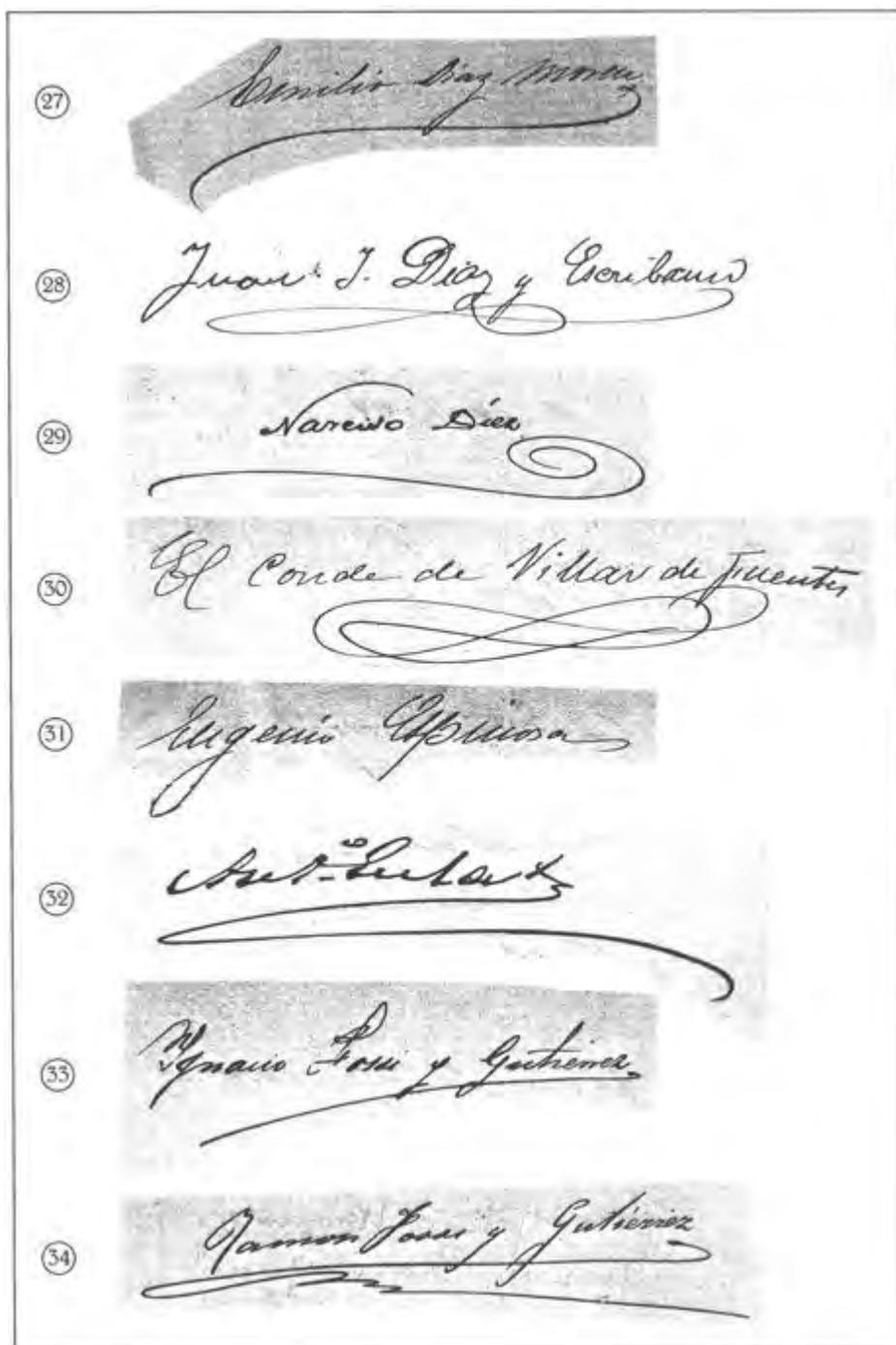
AUTÓGRAFOS DE MARINOS ESPAÑOLES PRESOS EN ANNAPOLIS (1898)

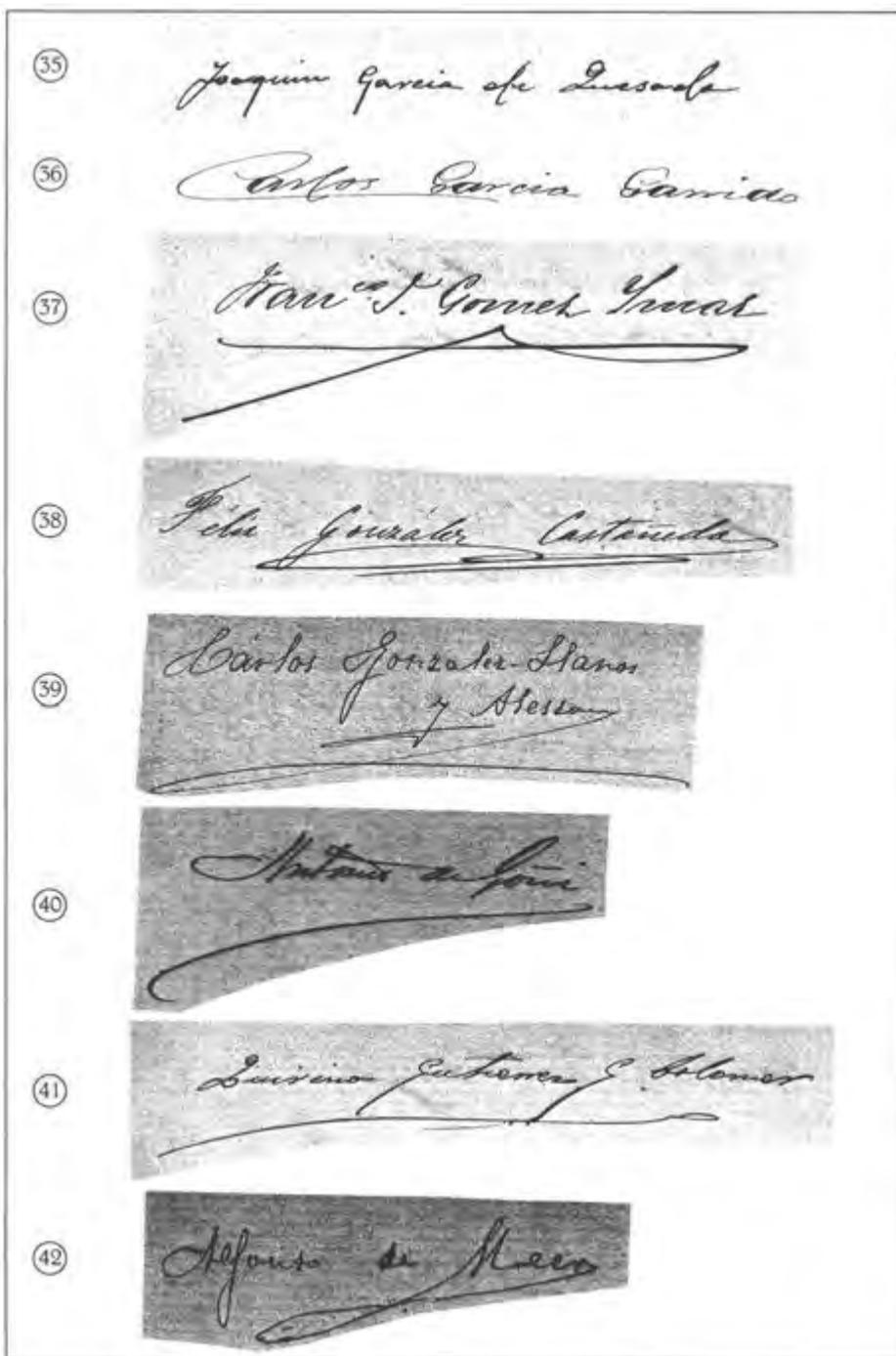
RELACIÓN DE AUTÓGRAFOS



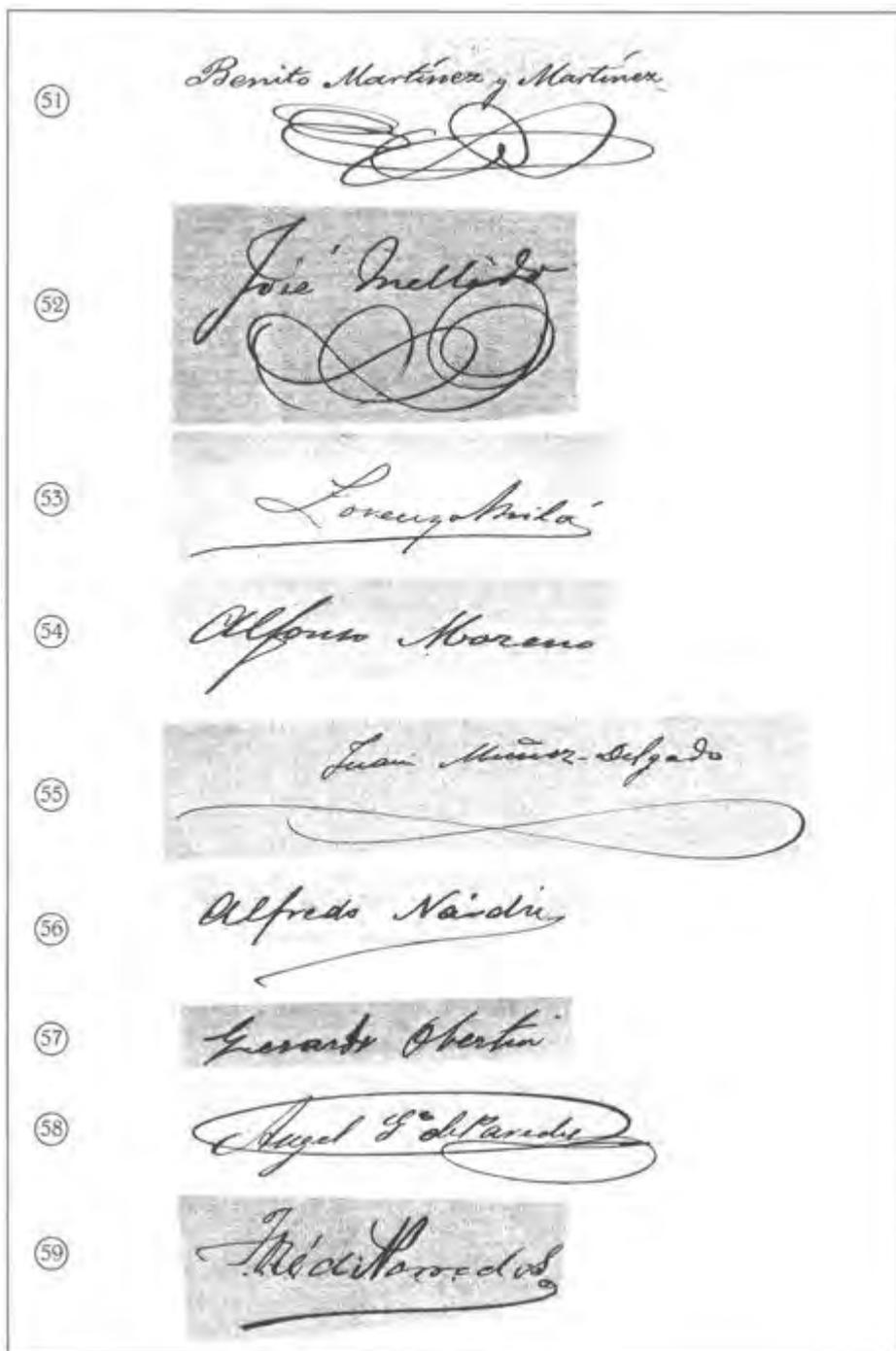














LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

La Escuela Naval Popular republicana

AL año largo de comenzada la guerra civil española de 1936-1939, iniciaba su andadura la Escuela Naval Popular, «un intento frustrado, una solución tardía» en palabras del general Cervera Pery (1). Aun así, su creación fue un imperativo para el gobierno republicano, ya que casi todos los centros navales de enseñanza estaban en la llamada zona nacional y la Marina republicana necesitaba acuciantemente resolver su dramática escasez de jefes y oficiales profesionales.

Este estado de cosas era el resultado del hecho de que la mayoría de la oficialidad de la Armada se había sumado a la sublevación militar del 18 de julio, y del generalizado fracaso de dicha sublevación en los buques de la Flota. Los fusilamientos, asesinatos y detenciones subsiguientes dejaron la plantilla de jefes y oficiales del Cuerpo General reducida a un tercio de los miembros que la integraban antes de la guerra. De resultas de ello, el mando de las unidades hubo de ser asumido por sus dotaciones.

Conscientes los dirigentes republicanos de la perentoriedad de restablecer la cadena de mando —el gobierno de los buques no podía seguir en manos de los comités establecidos a bordo, cuyos miembros carecían de la capacitación necesaria, imposible de improvisar, para conducir operaciones navales—, empiezan a madurar la idea de crear una escuela naval popular radicada en Cartagena, proyecto que nacía lleno de incertidumbre, especialmente por la falta de profesores competentes —los pocos existentes se necesitaban a bordo de los barcos— y por la heterogeneidad de los alumnos (2).

(1) *Cartagena Histórica*. Cuaderno monográfico núm. 12: «La Escuela Naval Popular de Cartagena (1938-1939). Un intento frustrado».

(2) De la magnitud de los impedimentos da cuenta el hecho de que ni siquiera un asunto tan secundario como la elección del uniforme de los cadetes se vio exento de controversia.

Con todo, la Escuela Naval Popular echó a andar en Cartagena el 20 de septiembre de 1937, como escuela única donde se impartían todas las especialidades (*Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* 226). Lo hizo en virtud de decreto del Ministerio de Defensa Nacional de 18 del mismo mes que ofrecemos a continuación a nuestros lectores:

«La organización de la Marina militar de la República no es, ni podrá ser en lo porvenir, otra que la actual, pues esta, en su esencia, se encuentra basada en doctrinas y prácticas que las principales naciones del mundo han considerado como las mejores y más adecuadas para que sus Armadas sean órganos vitales, eficientes en su utilización.

»Todas las Marinas poseen —y razón existe para ello— oficiales que se denominan patentados, así como otros auxiliares, que ejecuten funciones de esta naturaleza, con respecto a las misiones y cometidos desempeñados por aquellos. Mas los oficiales patentados no pueden improvisarse. Dado el conjunto de conocimientos que obligatoriamente deben poseer y el tiempo indispensable para adquirirlos, no cabe pensar en que el número que de oficiales se necesitan se forme tan aceleradamente como las circunstancias requieren. Pero, de otro lado, es evidente la necesidad de disponer de ellos para proveer a tal exigencia, y por orden ministerial de veintidós de marzo del corriente año se dispuso la creación de la Escuela Naval Popular. Centro que pronto será una realidad y que nutrirá los cuadros de la futura oficialidad patentada que todas las dependencias y Unidades de la Marina exigen, para tener debidamente atendidos sus servicios. Por ello es necesario procurar que el personal de los Cuerpos Auxiliares pueda desempeñar algunos destinos de carácter secundario, y como las plantillas actuales de los expresados Cuerpos no comprenden en su detalle tales cometidos, procede reformarlas de modo adecuado.

»Por las razones expuestas, de acuerdo con el Consejo de Ministros, y a propuesta del Ministro de Defensa Nacional,

»Vengo en decretar lo siguiente:

»Artículo Primero. Se crea la Escuela Naval Popular, compendio de las distintas Escuelas de la Marina, encargada de la enseñanza militar y técnica, en sus distintas ramas, y cuyo director será el jefe militar creado por decreto de ocho de octubre.

»Artículo segundo. La enseñanza a cargo de la Escuela Naval Popular se dividirá en cuatro grados: Primero, segundo, tercero y superior. Los grados primero, segundo y tercero abarcarán la enseñanza necesaria para obtener las diferentes graduaciones que comprende la Marina. En el grado superior la enseñanza se encaminará a la preparación y formación de oficiales patentados, para la dirección y técnica de la guerra (Estados Mayores), así como a la formación de oficiales patentados para la dirección y mando de la Marina en sus distintos aspectos científicos y especialidades.

»Artículo tercero. Los Cuerpos de Auxiliares Navales, Auxiliares de Artillería, Sanidad, Oficinas y Archivos, Radiotelegrafía y Electricidad y Torpedos tendrán en lo sucesivo las siguientes categorías y asimilaciones:

Jefe de Cuerpo, teniente coronel.
Jefe, comandante.
Oficial primero, capitán.
Oficial segundo, teniente.
Auxiliar, suboficial.

»Artículo cuarto. Los Cuerpos de auxiliares de Electricidad y auxiliares de Torpedos formarán, en lo sucesivo, un solo Cuerpo, con una sola escala, que se denominará Cuerpo de Auxiliares de Torpedos y Electricidad.

»Artículo quinto. Quedan reformadas las plantillas de los distintos Cuerpos Auxiliares de la Armada, como se indica en el anexo a este Decreto.

»Artículo sexto. A fin de desarrollar el presente Decreto, se autoriza al Ministro de Defensa Nacional para dictar las oportunas órdenes ministeriales.

»Artículo séptimo, El Gobierno dará en su día cuenta a las Cortes del presente Decreto.

»Dado en Valencia, a dieciocho de septiembre de mil novecientos treinta y siete.

MANUEL AZAÑA

El Ministro de Defensa Nacional,

INDALECIO PRIETO TUERO»

El «Famous Voyage» de Francis Drake alrededor del mundo (1577-1580)

Francis Drake, llamado «el Dragón» por los españoles, es el único navegante europeo no ibérico que en el siglo XVI dirigió una nave a través del Pacífico —para lo que se valió de las rutas ya trazadas por los expedicionarios españoles— y el primer británico que circunnavegó el globo —su expedición fue la segunda que dio la vuelta a la Tierra, precedida tan solo por la de Juan Sebastián Elcano.

Nacida en Tavistock (Devonshire) hacia 1543, esta controvertida figura histórica con apenas trece años ya era marinero en un barco mercante. Su carrera como navegante tomaría posteriormente unos derroteros bien distintos.

Y así, después de dedicarse al tráfico de esclavos, fascinado por la riqueza de las colonias españolas —que había conocido durante sus singladuras piráticas por el mar Caribe—, se entregaría al asalto y pillaje de galeones y ciudades en el golfo de Darién.

En su «Famous Voyage», como se llamó la expedición en la que completó la vuelta al mundo, participaron cuatro barcos: el *Pelican*, al mando de propio Drake, de 100 toneladas y que a la altura del estrecho del Magallanes cambió su nombre por el de *Golden Hind*; el *Elisabeth*, de 80 toneladas, y el *Mary Gold*, de treinta, acompañados por una urca (*storeship*) de 50 toneladas y una pinaza (*pinnace*) de quince de apoyo a la flota. La tripulación se componía de 166 hombres.

Con la ayuda de la reina Isabel, la flota zarpó el 15 de noviembre de 1577. A los pocos días, obligada por un fuerte temporal de mar y viento, regresó a puerto a reparar averías, para soltar de nuevo amarras el 13 de diciembre. La expedición puso al principio proa al sur, barajando la costa de África, para luego cruzar el Atlántico y navegar hacia la costa brasileña. A la altura de Cabo Verde captura la nave portuguesa *Santa María*. El 21 de agosto de 1578 cruza el estrecho de Magallanes navegando rumbo al norte, para barajar luego la costa chilena por el «Mar de Hocés», la ruta descubierta en 1525 por el explorador español Francisco Hocés.

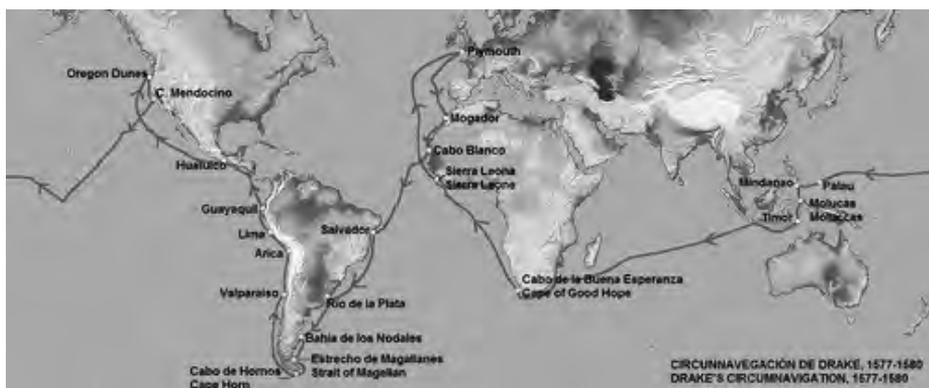
Durante la navegación, la expedición asaltó y desvalijó toda ciudad o barco que se encontró a su paso. En Valparaíso obtuvo un suculto botín, y en África se apoderó de un gran cargamento de plata, procedente de las minas de Potosí, que se esperaba embarcarse para España vía Panamá. Siguió su periplo asaltando el puerto de El Callao, y en la ciudad de Lima, su soldadesca saqueó palacios, iglesias y todo lo que encontró a su devastador paso. Luego abordaría en las costas mejicanas un galeón que venía de Manila con un cargamento de sedas, porcelanas, plata y oro. Y así, de asalto en asalto, en el verano de 1579 llegaron a las costas de California, descubiertas treinta y ocho años antes por la expedición de Rodríguez Cabrillo, tierras que Drake bautizó con el nombre de «Nova Albion».

En julio de 1579, navegando a la altura de cabo Mendocino, la expedición da comienzo a la travesía del Pacífico, que logrará completar en sesenta y ocho días. El rumbo que tomó fue el del suroeste, siguiendo los derroteros ya surcados por los exploradores españoles. Así, bordeando las islas de los Ladrones y la costa este de Filipinas, llegó a las islas Ternate y Tidore, de las Molucas, donde proclamó una efímera soberanía de Inglaterra.

El 12 de diciembre la flota iniciaba el regreso a Inglaterra por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Su viaje de circunvalación terminó en Plymouth el 26 de septiembre de 1580. Así pues, Drake completó la vuelta al mundo en dos años, nueve meses y diecisiete días. Como dijimos al comienzo, es el único navegante europeo que, sin ser oriundo de la península ibérica, navegó por este océano en el siglo XVI. La reina Isabel visitó personalmente el «Famous Voyage» para felicitar al exitoso comandante, en quien encontró un excelente instrumento para atacar a España, con la que formalmente no estaba

en guerra. Por supuesto, el Real Tesoro recibió su parte del botín, que multiplicó con creces el dinero que había aportado para la empresa. En recompensa por sus servicios a la Corona, el corsario —«sir» Francis a partir de ese momento— fue armado caballero.

España, asistida por la razón y el derecho, protestó ante la corte inglesa por las muchas violaciones y tropelías cometidas por la hueste de Drake en los territorios hispanos de ultramar pues, como dice el historiador norteamericano J.W. Robertson, «los españoles pueden con razón llamar a Drake dragón y pirata, ya que atacó sus ciudades y barcos, se apropió de sus tesoros y despreció las leyes del mar en tiempos de paz».



Mapa de la ruta de Francis Drake alrededor del mundo.

F. de la GUARDIA.

NOTICIAS GENERALES

Jornadas de Historia Naval. Blas de Lezo y la Armada española. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto CEU de Estudios de la Democracia, en colaboración con la Asociación Cultural Blas de Lezo y la Asociación Católica de Propagandistas, los días 11 y 12 de diciembre de 2014 tuvieron lugar en Madrid unas jornadas de historia naval con el tema general «La defensa del imperio español en tiempos de los Borbones: Blas de Lezo y la Armada española»

Las conferencias, agrupadas en tres sesiones, se desarrollaron en el salón de actos del Colegio Mayor Universitario San Pablo, en Madrid, en sesiones de mañana y tarde el día 11 y de mañana el 12. El programa se desglosó así:

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Jueves 11 de diciembre de 2014

Estuvieron presentes en la inauguración:

- Carlos Romero Caramelo, presidente de la Fundación Universitaria San Pablo-CEU;
- Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, almirante jefe del Estado Mayor de la Armada;
- Miguel Ángel Gimeno, presidente de la Asociación Blas de Lezo;
- Alfonso Bullón de Mendoza, director del Instituto CEU de Estudios Históricos;
- Luis Eugenio Togores, coordinador de las jornadas.

La conferencia inaugural, «La Armada española tras la Guerra de Sucesión», fue pronunciada por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Real Academia de la Historia.

- Primera sesión, «La Armada española en Europa y en el Mediterráneo»
 - Presidida por Agustín Guimerá, del Instituto de Historia del CSIC, con el tema «El estrecho de Gibraltar, teatro de operaciones de importancia mundial (1713-1808)»;
 - El ponente, Agustín R. Rodríguez González, doctor en Historia Contemporánea y correspondiente de la Real de la Historia, se hizo cargo del tema «Combates navales anglo-españoles en aguas europeas»
- Segunda sesión, «La Armada española y América»
 - Presidida por Manuel Bustos, catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Cádiz, quien desarrolló la conferencia que da título a esta segunda sesión;
 - José Antonio Crespo-Francés, coronel de Infantería e historiador militar, y Francisco Javier Membrillo Becerra, coronel de Caballería y asimismo historiador militar, se encargaron sucesivamente de las ponencias «Presentación digital del escenario de la contienda. Cartografía y evolución de la defensa de Cartagena de Indias» y «La batalla de Cartagena de Indias»

Viernes 12 de diciembre de 2014

La tercera sesión, «Blas de Lezo y los marinos españoles de la primera mitad del siglo XVIII», fue presidida por el historiador Pablo Victoria, que presentó la ponencia «Blas de Lezo». A continuación, José M.^a Blanco

Núñez, capitán de navío (R) y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval, disertó sobre «Marinos españoles en tiempos de Blas de Lezo».

Los lectores que lo deseen podrán obtener información más detallada dirigiéndose a

Colegio Mayor San Pablo CEU.
C/ Isaac Peral 58, Madrid
Telf.: 915 98 96 00
C/e: colegiomayor@cmusp.com
Jornadas de Historia Naval. Blas de Lezo.

Jornadas Jorge Juan 2015. Madrid (España)

Organizadas por la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, con la colaboración de la Fundación Jorge Juan, los días 14 y 21 de enero de 2015 se celebraron unas jornadas de historia con el título general «Jorge Juan 2015», donde se glosaron las aportaciones del insigne marino en los ámbitos de las ciencias matemáticas, fisicoquímicas y naturales, y su significado en la época de la Ilustración.

Las sesiones, que se desarrollaron en la sede de la Real de Ciencias, se ciñeron al siguiente programa:

Miércoles 14 de enero de 2015

- «Jorge Juan y Juan José Delhuyar, espías y científicos ilustrados», por Pascual Román Polo, catedrático de Química Inorgánica de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea;
- «Aportaciones matemáticas de Jorge Juan», por Gaspar Mora Martínez, catedrático de Análisis Matemático de la Universidad de Alicante;
- «En las tierras de la eterna primavera: la percepción del mundo natural americano en los escritos de Jorge Juan (1713-1773)», por Antonio I. González Bueno, catedrático de Farmacia y Tecnología Farmacéutica (Historia de la Farmacia y Legislación Farmacéutica) de la Universidad Complutense de Madrid.

Jueves 21 de enero de 2015

- «Jorge Juan, la Ciencia y la Armada», por Fernando Belizón Rodríguez, capitán de navío (R), exdirector de Real Instituto y Observatorio de la Armada.

- «Jorge Juan y la “militarización” de la ciencia en España durante la Ilustración», por Francisco Javier Puerto Sarmiento, catedrático de Farmacia y Tecnología Farmacéutica de la Universidad Complutense de Madrid. Numerario de la Real Academia de la Historia y de la Nacional de Farmacia.
- «El *Examen marítimo*, ciencia y barcos», por Julián Simón Calero, exdirector del departamento de motopropulsión y programas de lanzadores del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial.

En la siguiente dirección puede obtenerse más información:

Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales
Valverde 21, 28004 Madrid
Telf.: 917 014 230
Internet: www.rac.es

Curso de Historia Naval de España en la Universidad de Mayores de la Complutense. Madrid (España)

A petición de nuestros lectores, detallamos ahora el programa del curso «Historia Naval de España», que anunciábamos en el número pasado de esta revista. Como recordarán quienes nos siguen, se trata de un curso de divulgación que la Universidad de Mayores de la Universidad Complutense de Madrid está impartiendo en colaboración con el Instituto de Historia y Cultura Naval, en pro de difundir la historia naval de España y los principales hechos de su Armada. Las sesiones, que pueden ser seguidas por el gran público y se desarrollan todos los lunes, en horario de tarde, desde el 27 de octubre de 2014, se prolongarán hasta el 25 de mayo de 2015, completando un total de 23 períodos lectivos y dos visitas culturales.

Dividido en seis bloques, el curso se imparte en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid 28014) en función de este programa:

- Primer bloque, «Antecedentes históricos de la Armada española»

- *27 de octubre de 2014*

Tras la bienvenida y la presentación del curso, se desarrolló la primera conferencia: «La Marina de al-Ándalus. La Marina de Castilla», que pronunció Alejandro Klecker de Elizalde, licenciado en Ciencias Políticas de la Administración por la Universidad Complutense de Madrid (UCM) y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN).

• *3 de noviembre de 2014*

«La Marina de Aragón. La expansión catalano-aragonesa», por Pedro Giner Lara, capitán de navío (R), consejero del Órgano de Historia y Cultura Naval (OHCN).

— Segundo bloque, «La Marina de los Reyes Católicos y de los Austrias».

• *12 de noviembre de 2014*

«El Galeón y la Flota de Indias», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R), consejero del IHCN.

• *17 de noviembre de 2014*

«La galera. El combate naval de Lepanto», por Agustín Ramón Rodríguez González, doctor en Historia Contemporánea y correspondiente de la Real Academia de la Historia.

• *24 de noviembre de 2014*

«Las flotas de la Monarquía hispánica», por Magdalena de Pazzis Pi Corrales, profesora titular de la UCM.

• *1 de diciembre de 2014*

«La Gran Armada y la Contra-Armada», por Magdalena de Pazzis Pi Corrales.

— Tercer bloque, «La Marina borbónica. De la Guerra de Sucesión a Trafalgar».

• *10 de diciembre de 2014*

«La Real Armada en el siglo XVIII», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero del IHCN.

• *15 de diciembre de 2014*

«Viajes de exploración y expediciones científicas», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Contemporánea de la UCM.

• *12 de enero de 2015*

«El navío de línea. El combate naval de Trafalgar», por José M.^a Blanco Núñez.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

— Cuarto bloque: «La Marina en el siglo XIX».

• *19 de enero de 2015*

«La pérdida de las colonias», por José Cepeda Gómez, catedrático de Historia Moderna de la UCM.

• *26 de enero de 2015*

«La resurrección de la Marina en el siglo XIX», por José Cervera Pery, general auditor de la Defensa, asesor del IHCN.

• *2 de febrero de 2015*

«De la vela al vapor. La organización naval de los buques», por Marcelino González Fernández, capitán de navío (R), vicepresidente de la Real Liga Naval Española.

• *9 de febrero de 2015*

«La guerra del Pacífico y la vuelta al mundo de la fragata *Numancia*», por Enrique Martínez Ruiz.

• *16 de febrero de 2015*

Este día se dedicó a girar una visita al Museo Naval de la Armada en Madrid.

• *23 de febrero de 2015*

«El desastre de 1898 y sus consecuencias», por Ángel Luis Cervera Fantoni, consejero del IHCN.

— Quinto bloque, «La Marina del siglo XX».

• *2 de marzo de 2015*

«La reconstrucción de la Armada. Principales programas navales», por José M.^a Blanco Núñez.

• *9 de marzo de 2015*

«La creación del Arma Submarina», por Agustín Ramón Rodríguez González (CEU).

• *16 de marzo de 2015*

«El submarino», por el almirante José María Treviño Ruiz.

• *13 de abril de 2015*

«La Aeronáutica Naval y las campañas de Marruecos (Alhucemas, 1925)», por Luis Mollá Ayuso, capitán de navío.

• *20 de abril de 2015*

«La Marina española de 1931 a 1939», por José Cervera Pery y Luis Mollá Ayuso.

• *27 de abril de 2015*

Este día se dedicó a girar una visita al palacio de don Álvaro de Bazán, sede del Archivo General de Marina, que se emplaza en El Viso del Marqués (Ciudad Real).

— Sexto bloque, «La Armada de los siglos XX y XXI».

• *4 de mayo de 2015*

«Experiencia humanas extremas en naufragios y hundimientos», por Ángel Luis Cervera Fantoni, colaborador del IHCN.

• *11 de mayo de 2015*

«La presencia norteamericana. Convenios y acuerdos», por Enrique Pérez Ramírez, vicealmirante, presidente del Tribunal Marítimo Central.

• *18 de mayo de 2015*

«La Armada y las organizaciones internacionales de defensa y seguridad», por comandante de Infantería de Marina David Rodríguez Ricall.

• *25 de mayo de 2015*

«La Armada en nuestros días», por el capitán de navío Alfonso Pérez de Nanclares.

Quienes deseen ampliar esta información habrán de dirigirse a

Universidad para Mayores

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Facultad de Geografía e Historia
Universidad Complutense de Madrid
28040 Madrid.
Telef.: 913 946 070
C/e: umayores@ucm.es

«Historia del Arma Submarina». I Jornadas de Historia Marítima, Madrid (España)

Como contribución al centenario de la creación del Arma Submarina española, los días 10, 11 y 12 de marzo de 2015 el Instituto de Historia y Cultura Naval organizó en Madrid las I Jornadas de Historia Marítima, bajo el tema general «Historia del Arma Submarina».

Las sesiones se desarrollaron en horario de tarde según el programa que sigue:

10 de marzo de 2015

- Tras la apertura de las jornadas, oficiada por el contralmirante José Antonio González Carrión, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, se impartió la primera conferencia, «Precursores del Arma Submarina española: la tecnología, Cosme García y Narciso Monturiol». La pronunció R. Rodríguez González, doctor en Historia Contemporánea y correspondiente de la Real Academia de la Historia.

11 de marzo de 2015

- «Isaac Peral y su submarino», por Marcelino González Fernández, capitán de navío (R), vicepresidente de la Liga Naval Española;
- «Creación del Arma Submarina», por Carlos Martínez-Merello Díaz de Miranda, contralmirante, del CIS del EMACON.

12 de marzo de 2015

- «Evolución de los submarinos españoles después de Peral», por el almirante José M.^a Treviño Ruiz, colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «Bautismo de fuego y la Guerra Civil española», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R) y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Los lectores interesados en recibir información adicional deberán dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 28014 Madrid (España)
Telf.: 913 795 050.
C/e: ihcn@fn.mde.es

P.D. Está previsto que, entre el 5 y el 12 de marzo de 2015, se imparta otro ciclo de estas conferencias sobre el Arma Submarina, esta vez en la sala de exposiciones en Cartagena de Caja Murcia.

«España y el Pacífico», curso para profesores de la Comunidad de Madrid. Madrid (España)

Organizado por la Dirección General de Mejora de Calidad de la Enseñanza de la Consejería de Educación, Juventud y Deporte de la Comunidad de Madrid, con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 21, 23 y 28 de abril y 5, 7, 12 y 14 de mayo de 2015 se impartirá el curso «España y el Pacífico. De Núñez de Balboa a la construcción del canal de Panamá», dirigido a catedráticos y profesores de enseñanza secundaria.

El curso constará de 14 conferencias que, a razón de dos diarias, se impartirán en sesiones de tarde en el IES Isabel la Católica, centro colaborador del evento.

Exponemos a continuación el programa y los ponentes previstos:

Día 21 de abril de 2015

- Presentación del curso;
- «La búsqueda de un paso», por Mariano Cuesta Domingo, doctor en Historia por la Universidad Complutense de Madrid;
- «El descubrimiento del Pacífico: Vasco Núñez de Balboa», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN).

Día 23 de abril de 2015

- «Las Molucas, Magallanes y Elcano. Sus consecuencias», por José Manuel Sevilla López, vicealmirante ingeniero, consejero del IHCN;
- «El viaje de Legazpi y Urdaneta a Filipinas. El tornaviaje», por José Manuel Sevilla López.

Día 28 de abril de 2015

- «El Galeón de Manila», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R), consejero del IHCN;

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

- «Las primeras expediciones en la costa occidental americana, siglo XVI», por José Manuel Sevilla López.

Día 5 de mayo de 2015

- «El Lago Español. Las exploraciones durante el siglo XVII», por José Manuel Sevilla López;
- «Las expediciones durante la Ilustración, siglo XVIII», por José Manuel Sevilla López.

Día 7 de mayo de 2015

- «La Armada en Filipinas», por Pedro Giner Lara, capitán de navío (R), consejero del Órgano de Historia y Cultura Naval;
- «La expedición Malaspina», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero del IHCN.

Día 12 de mayo de 2015

- «El siglo XIX. Últimos viajes y exploraciones», por José M.^a Blanco Núñez;
- «El 98 y la pérdida de Filipinas y otros archipiélagos», por Pedro Giner Lara.

Día 14 de mayo de 2015

- «La construcción del canal de Panamá», por Manuel Maestro López, periodista y escritor, presidente del Círculo Letras del Mar;
- «Los planes actuales para el canal de Panamá», por Manuel Maestro López.

Aquellos de nuestros lectores interesados en ampliar esta información, podrán hacerlo dirigiéndose a

Instituto Isabel la Católica
Alfonso XII 3, 28014 Madrid
Telf.: 915 277 878
www.iesisabellacatolica.es
C/e: ies.isabellacatolica.madrid@educa.madrid.org
Curso de Profesores de la Comunidad de Madrid (2015)

DOCUMENTO

Representación de ingreso en la Marina como meritorio

El documento que ofrecemos a nuestros lectores es una representación (hoy decimos «instancia») que eleva a S.M. Fernando VII doña María Dolores Sorela, viuda del comisario de guerra graduado de Marina don Celestino Rebollo, solicitando el ingreso de su hijo como meritorio en el Cuerpo del Ministerio de Marina del Departamento de Cádiz. Esta petición se hace basándose en los méritos reconocidos adquiridos en el servicio por el difunto marido de la solicitante.

El documento contiene, aunque de pasada, una referencia a la epidemia que en 1800 asoló la ciudad de Cádiz, de amargo recuerdo para la escuadra y las fuerzas sutiles de aquel puerto.

Además de su curiosidad administrativa, por lo que tiene de «instancia de parte», y de recoger en una página la instancia original y el recurso presentado meses después, el documento nos muestra la existencia y posibilidad del ingreso como meritorio, a pesar de lo establecido en el reglamento vigente.

(Archivo particular de don José Antonio Ocampo Aneiros.
Transcripción de Ana Berenguer)



Señor.
D. M. de los Dolores de las, legiti-
ma mujer que fué del Sr. Juan
Comodoro de quera que, teniéndome
qu' celebré de bulto, el Sr. P.
de V. E. ha presentado, que habien-
do firmado antes que se celebrase
monstrando el consentimiento de ambos
de las partes por el Sr. P. de
V. E. se han de celebrar en el año anterior
de la bula que celebré de bulto
de la admisión de mi hijo de los
de la bula de bulto, cuando
se haga el arreglo de un
clase, quedando sin efecto la
gracia del año que para la edad
competente de la admisión le
faltaba y Sr. P. de V. E. podrá bien
dignarse, si le pareciere
de tra en tra bula arreglo
además de los seis meses trans-
curridos, no entendiéndose en efec-
to su ingreso. Como Sr. P. de V. E.
al terminar en favor de la
promoción, ^{se podrá hacer} en
consideración los reconocidos
y nada comunes servicios

de los señores de los Dolores de las,
legítima mujer que fué del Sr. Juan
Comodoro de quera que, teniéndome
qu' celebré de bulto, el Sr. P.
de V. E. ha presentado, que habien-
do firmado antes que se celebrase
monstrando el consentimiento de ambos
de las partes por el Sr. P. de
V. E. se han de celebrar en el año anterior
de la bula que celebré de bulto
de la admisión de mi hijo de los
de la bula de bulto, cuando
se haga el arreglo de un
clase, quedando sin efecto la
gracia del año que para la edad
competente de la admisión le
faltaba y Sr. P. de V. E. podrá bien
dignarse, si le pareciere
de tra en tra bula arreglo
además de los seis meses trans-
curridos, no entendiéndose en efec-
to su ingreso. Como Sr. P. de V. E.
al terminar en favor de la
promoción, ^{se podrá hacer} en
consideración los reconocidos
y nada comunes servicios



de sus difamaciones, así también
 la ~~prueba~~ purificada idónea
 de su hijo — **Suplica**
 al Sr. encarcela y sumisión,
 que así en obsequio de las necesidades
 que padece, como en comunicacion
 de su Real clemencia, se
 digno resolver que al referido
 su hijo don Feliciano Rebelo
 se le admira? todo luego
 de memoria del Sr. de Elvira,
 serio del sup. de la obra,
 en lo cual no cabe perjuicio.
 S. Per. de marzo 1760.

Tenor.

Al Sr. A. P. del Ill.

para pedirlos. haviendo el sereno
 de volar en primer y segundo
 sus intenciones particulares y las de su familia
 por la falta otorgada de libertades,
 como verdaderamente manifestaron al Sr. Ill.
 el Comandante general que fue de la
 ciudad suuadra don Juan José de la Cruz
 y el Sr. Comandante en jefe de esta plaza
 don Juan de la Cruz; meritos,
 que se digno V. Ill. resolver con respecto
 en real orden de 20 de febrero de 1760, y
 que con igualdad de méritos otorgados
 para su promoción, se promoviera y pro-
 moviera a don Feliciano Rebelo.
 Lo que repugna no tiene lugar
 ni en un individuo al que queda
 indistinto, y como en el Sr. de la Cruz
 se le otorga en su hijo don Feliciano,
 de que otro se le otorga a él de
 su hijo V. Ill. tomante una vez en consi-
 deracion, por lo que se Real ordeno de 10
 de mayo de 1760, y por tanto, con fiada
 en la paternidad benevolencia de V. Ill.
 no obsta en el Sr. de la Cruz, y en su hijo,
 se digno resolver que se admita a don
 Feliciano Rebelo la gracia de eleracion
 del cuerpo de eleracion de marines
 en el deponimiento, con dispensa de
 una quinquena para la edad en que
 pueden por el Sr. Comandante de la plaza
 admitirse los hijos del cuerpo de tiempo;
 y a use por compania la dispensa que
 corresponde a don Feliciano Rebelo,
 la dispensa de la Real orden de 10
 de mayo de 1760, que son,
 para el servicio de guerra que ha

Señor

Dña. María Dolores Sorela, legítima mujer que fue del difunto comisario de guerra graduado de Marina don Celestino Rebollo a los R. P. de V.M. hace presente que habiéndose dignado acceder a su solicitud, mandado al intendente general de Marina concedido por Real Orden de 17 de noviembre del año anterior a su hijo don Celestino Rebollo se le admita de meritorio del Cuerpo de Ministerio, cuando se haga el arreglo de esta clase, quedaría sin efecto la gracia del año que para la edad competente a su admisión le faltaba y V.M. tuvo a bien dispensarle, si demorándose de día en día dicho arreglo además de los seis meses transcurridos, no tuviese antes efecto su ingreso, y como V.M. al determinar en favor de la promovente se servirá tener en consideración los recomendables y nada comunes servicios de su difunto marido, así, también la justificada idoneidad y aptitud de su hijo. Suplica a V.M. encarecida y sumisamente que así en alivio de las necesidades que padece, como en consideración de su Real clemencia, se digne resolver que al referido su hijo don Celestino Rebollo se le admita desde luego de meritorio del Cuerpo del Ministerio del Departamento de Cádiz en lo cual no cabe perjuicio. San Fernando de marzo de 1830.

Señor

A L.R.P. de V.M.

Señor

Doña María Dolores Sorela, legítima mujer que fue del difunto comisario de guerra, graduado de Marina don Celestino Rebollo a los reales pies de vuestra majestad, con la más alta consideración expone los servicios que, por más de 33 años rindió su expresado marido en el Cuerpo del Ministerio, señalándose entre ellos por distinguidos los que hizo siendo contralor [interventor] del Hospital Militar, de la Segunda Aguada de Cádiz en la epidemia de 1800, en la habilitación de otro provisional en el puente de Zuazo de esta Isla, con motivo de lo ocurrido en 1804; y en el Ministerio de la escuadra y fuerzas sutiles de aquel puerto durante el tiempo de su ejercicio. Si bien en el uno de estos destinos resalta su actividad y celo incansable en favor la humanidad doliente, en el otro se presenta singular y sin ejemplo en su clase, por los considerables suministros de víveres y efectos navales que, bajo su única garantía y responsabilidad, se facilitaron al fiado en la plaza de Cádiz para socorro y urgentes atenciones del departamento, arsenal y buques armados, en la lamentable época en que se hallaba exhausta la hacienda y consiguientemente sin numerario la tesorería.

Los jefes de los Cuerpos de Guerra y Ministerio pueden hablar de sus apuros en aquellos días y de los vigorosos esfuerzos que hizo Rebollo para redimirlos, hasta tocar el extremo de balancear su opinión y comprometer sus intereses particulares y los de su

familia por la falta absoluta de libramientos, como reiteradamente manifestaron a V.M. el comandante general que fue de la citada escuadra don Juan José Martínez, y el Intendente entonces de ese Departamento don Ramón Roldán; méritos que se dignó V.M. declarar recomendables en Real Orden de 26 de junio de 1815, y que, con oportunidad, hubieran obtenido justa recompensa, si desgraciada y prematuramente no hubiera fallecido.

La que representa no puede Señor mirar con indiferencia el que queden ilusorios, máxime cuando le parecen recompensables en su hijo don Celestino de edad de trece años, según la adjunta fe de bautismo n° 1°, porque habiendo tenido a bien V.M. tomarlos una vez en consideración no cree sea su Real ánimo dejarlos en el olvido; y por tanto, confiada en la paternal benevolencia de V.M. no vacila en suplicarle sumisamente, se digne conceder a su referido hijo don Celestino Rebollo la gracia de meritorio del Cuerpo del Ministerio de Marina en este Departamento, con dispensa del año que le falta para la edad sin que puedan por el Reglamento vigente ser admitidos los hijos del expresado Cuerpo; y a este fin acompaña los documentos que corresponden números 2° y 3° que son la certificación de la Real Patente de grado de comisario de guerra que obtuvo su difunto marido, con más, otra del Real Colegio de esta ciudad en que consta la idoneidad de su hijo; omitiendo la de hallarse éste en estado de soltero, por no ser compatible otro con sus cortos años.

~~Esta gracia~~ Así lo espera merecer la promovente de la innata piedad y clemencia de V.M. ~~a cuyo singular favor le quedará sumamente agradecida.~~ San Fernando 14 de octubre de 1829

Señor

A L.R.P. de V.M.

María Dolores Sorela

(firma)

RECENSIONES

FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro; MOSQUERA GÓMEZ, José María, y BUDIÑO CARLÉS, José Manuel: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*. Instituto de Historia y Cultura Naval-Fundación Alvargonzález, Gijón, 2014, 949 págs., ilustraciones en blanco y negro.

El poder o herramienta naval es un factor estratégico de primer orden para otorgar superioridad o evitar o contrarrestar situaciones de inferioridad. Tradicionalmente, integraban este poder dos elementos: los barcos y los hombres que componían sus dotaciones. Hoy hay que añadirles un tercer y determinante elemento: la tecnología, cuyas innovaciones se han sucedido y acumulado a un ritmo vertiginoso en los dos siglos anteriores. Este acelerón tecnológico, que aún no ha echado el freno, induce a pensar que el poder naval, y su estrecha interrelación con los intereses nacionales, tanto políticos como militares, no perderá importancia o proyección en el futuro.

Pues bien: en la obra que recensionamos, de todos estos hitos tecnológicos que han cambiado notablemente la fisonomía del buque de guerra, encontrará el lector ejemplos perfectamente agrupados y clasificados. Y es que en *Buques de la Armada española. Historiales* se condensan horas de esfuerzo investigador de estos tres enamorados de la Armada, que continúan y culminan un proyecto que se inició con el listado de las promociones del Cuerpo General, otro meritorio exponente de su sinérgica y apasionada entrega al estudio de la Marina española. Y de esta minuciosa, exhaustiva y tenaz tarea ha resultado un retablo que comprende todas las épocas de nuestra Armada, expresivo del tránsito de la vela al vapor y de esta a la propulsión mecánica, y reflejo del perfeccionamiento de los sistemas y estrategias, así como del desarrollo de la energía nuclear.

Para afrontar el ingente recorrido cronológico de esta modélica obra, que arranca en 1700 —año en que se unifican todas las flotas españolas— y llega hasta nuestros días, los autores han buceado en las «hojas de servicios» de todos los buques que han surcado aguas bajo el pabellón de la Armada, de los que se traza una semblanza que se abre con la alegría de la primera singladura y se cierra con la triste ceremonia del desguace. A golpe de órdenes de operaciones y de las necesidades estratégicas o tácticas irá escribiéndose la historia peculiar de cada uno y forjándose su carácter propio e inconfundible. También hay un lugar en la obra para las dotaciones, pues si los buques, como se ha dicho, son como organismos vivos, quienes componen sus tripulaciones debe ser la sangre que hace latir su corazón acompasadamente.

Todo ello se muestra en este libro de fascinante lectura que, al ser un fiel reflejo de la historia naval, es también un espejo de la historia patria.

ESLAVA GALÁN, Juan: *La Primera Guerra Mundial contada para escépticos*. Editorial Planeta, Barcelona, 2014, 348 págs., álbum de ilustraciones sepia y color.

El centenario del inicio de la primera guerra mundial, que se conmemoró el año pasado, fue saludado por el mundo editorial con un aluvión de obras de toda índole centradas en el conflicto. En este *boom* se inscribe *La Primera Guerra Mundial contada para escépticos*, que aporta a la bibliografía reciente sobre la Gran Guerra un enfoque más divulgativo que academicista.

No era previsible que sobre Europa, que vivía una época de progreso y bienestar material nunca conocido hasta entonces y cuyo futuro se aventuraba feliz, se abatiera tamaño cataclismo. Pero los disparos de un terrorista serbio en Sarajevo, con el asesinato del heredero del imperio austrohúngaro y de su esposa, fueron el detonante que hizo estallar una guerra a escala mundial sin precedentes. Modernas naciones industriales de primer rango, junto a pequeños Estados incorporados al conflicto por imperativos geográficos o estratégicos, recurrieron por primera vez en la historia a una movilización total de su población que, durante cuatro devastadores años, concentró todas las energías nacionales en el esfuerzo bélico. Juan Eslava Galán, multifacético escritor de innegable personalidad, que ya nos ha dejado muestras de su erudición histórica y talento divulgativo en títulos anteriores (*Historia de España contada para escépticos*, *Una historia de la Guerra Civil que no va a gustar a nadie*, o *Historia del mundo contada para escépticos*), nos ofrece ahora una versión desenfadada y sutilmente irónica —en la medida de lo posible— de aquella catástrofe, en la que tanta sangre se derramó y sobre la que tanta tinta ha corrido en las imprentas.

Del conjunto de la obra nos gustaría resaltar la parte dedicada a los preámbulos del conflicto, en la que con gran habilidad narrativa se desmenuza el intrincado cruce de declaraciones de guerra entre los Estados directamente implicados en la conflagración —a la que arrastraron, en razón del juego de las alianzas, a una plétora de países—, narración que se entrecruza con eventuales observaciones que ponen de manifiesto la fina percepción del autor. Pero, como no podía ser menos, queremos centrarnos en los episodios navales de la contienda, que, numerosos y de distinto signo, ocupan un lugar destacado en la hoja de ruta de la obra: el hundimiento del trasatlántico británico *Lusitania* —que provocaría la entrada de Estados Unidos en la guerra—, el combate naval de Jutlandia, la actuación de los submarinos alemanes del tipo U y de los *Dreadnought* británicos... De todos estos aspectos y vicisitudes de la Gran Guerra en el mar, Eslava, sin menoscabo de la fidelidad, sabe dibujar jugosas estampas que se permite sazonar con divertidas y oportunas ocurrencias y agudas observaciones.

Sorprende igualmente la riqueza testimonial que aportan las fotografías y postales de la época, a todo color y con una reproducción gráfica impecable. No es por tanto de extrañar que el libro haya conocido en poco tiempo varias ediciones y que se haya colocado a la cabeza de la listas de ventas, éxito

editorial más que merecido. En suma, un libro de valor incuestionable, con el que el lector se deleitará mientras aprende.

RUSSELL, Jeffrey Burton: *El mito de la Tierra Plana*. Stella Maris, Barcelona, 2014, 264 páginas.

De Colón y su gesta descubridora parecía saberse todo —o casi todo—, a juzgar por la ingente cantidad de ensayos, documentos y biografías dedicadas al ilustre navegante, obras en algunos casos muy pormenorizadas en su intento de descubrir al hombre y evocar su circunstancia. Se diría que nada nuevo podía escribirse sobre el particular. Pero hete aquí que en este libro del profesor Russell —notable medievalista norteamericano— se suscita una cuestión novedosa e insólita sobre el Descubrimiento: la de si verdaderamente fue este hecho lo que demostró que la Tierra era redonda y no plana, y más aún, si es veraz la casi unánime creencia en que los contemporáneos de don Cristóbal pensaban que era plana.

Para esclarecer tan enigmático asunto, la obra comienza con una exposición sobre los conocimientos geográficos de que se disponía en la Edad Media, y luego de evaluar lo que Colón y sus contemporáneos creían de cierto sobre el asunto, centra su análisis en cómo el error de la Tierra Plana, que empezó a difundirse entre 1820 y 1830, fue cobrando aliento hasta persistir ya bien entrado el siglo XIX, convirtiéndose en una «bola de nieve» de escandalosas proporciones.

Sustentándose en unas firmes bases historiográficas, fruto de un extraordinario esfuerzo investigador, el autor pone en evidencia la escandalosa manipulación a que los autores modernos han sometido la figura del Almirante, además de aclarar conceptos, pormenorizar teorías y, sobre todo, fijar en sus justos términos esta pertinaz polémica.

Pero quizá lo más interesante para el lector no erudito sea la reproducción del diario de a bordo del primer viaje de Cristóbal Colón (del que se ofrece la relación compendiada de fray Bartolomé de Las Casas), que comprende desde el 3 de agosto de 1492 hasta el 15 de enero del siguiente año. La narración, en el lenguaje de la época, es de una riqueza expositiva tan admirable que sumerge de lleno al lector en la dinámica de aquella grandiosa expedición, que ensanchó los horizontes —los geográficos y los mentales— de la humanidad europea y abrogó el mito de una Tierra plana.

GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón; CASTROVIEJO VICENTE, Cristino, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Los dreadnoughts clase España*. Editorial Real del Catorce, Madrid, 2012, 264 págs., ilustraciones.

La irrupción de los acorazados *Dreadnought* en los escenarios navales de la primera guerra mundial marcó un punto de inflexión en la gran contienda.

RECENSIONES

No era para menos. Sus cañones de hasta 305 mm, instalados en cinco torres giratorias, otorgaban una notable potencia de fuego a estos colosos, a los que revestía un blindaje que, según datos contrastados, oscilaba entre los 350 mm de la torre de mando y los 280 mm de la línea de flotación, y que, gracias a sus dos grupos de turbinas con 18 calderas que movían cuatro hélices, podían desarrollar hasta 21 nudos de velocidad.

España, aunque afortunadamente no participase en aquella gran conflagración —si bien no dejó de sentir sus consecuencias—, no fue ajena al fenómeno de los *Dreadnought* y, consciente de su carácter de arma decisiva, proyectó la construcción de tres de estas unidades, que integrarían la conocida como serie «España», nacida al amparo de la famosa Ley Maura-Ferrándiz, fundamental en el proceso renovador de la herramienta naval española.

El trío coautor de este libro, José Ramón García Martínez, Cristino Castroviejo Vicente y Alejandro Anca Alamillo, bien conocido por anteriores y solventes aportaciones a nuestra problemática naval, analiza minuciosa y concienzudamente el proceso renovador en que entró nuestra Armada de la mano de estos buques, cuya construcción evidencia un cambio de mentalidad en los responsables de la política naval española, muy mediatizada hasta entonces por las secuelas del 98.

Nacimiento y gestación del proyecto, evaluación crítica de este, historiales, personal y organización de los buques y especificaciones técnicas de la serie engranan el contenido de la obra, producto de una fecunda colaboración entre los autores de la que ha resultado un libro útil, pormenorizado e instructivo.

J.C.P.

