

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIII

2015

Núm. 130

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIII

2015

Núm. 130



CONSEJO RECTOR:

*Vicepresidente
y Director:*

César Goday Buján, 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; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de navío, Departamento de Historia; Juan de la Herrán Vidaurrázaga, coronel de Intendencia, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

*Redacción, Difusión y
Distribución:*

Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración:

Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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



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

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 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>
NOTA EDITORIAL	7
<i>La lucha anticorsaria en el litoral murciano durante el reinado de Felipe III (1598-1621)</i> , por Francisco Velasco Hernández	9
<i>Construcción, desguace y naufragios de galeones en Manila</i> , por Antoni Picazo i Muntaner	31
<i>La importancia estratégica del Río de la Plata y Colonia del Sacramento en la Historia</i> , por Daniel Torena Gómez	45
<i>Bernia y de la Puente, dos Ingenieros de Marina olvidados del siglo XVIII</i> , por José María Sánchez Carrión	65
<i>El uniforme del capitán de navío D. José Manuel de Goicoa y Labart, último comandante de la Mercedes</i> , por Manuel González de Canales Moyano	81
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	97
La historia vivida: <i>El Galeón de Manila sigue vivo</i> . Noticias generales.	
Documento: <i>Patente de contralmirante de la Armada de Juan Bautista Topete Carballo</i>	105
Recensiones:	109

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Francisco Velasco Hernández es catedrático de Historia y doctor en Historia Moderna por la Universidad de Murcia. Ha publicado varios libros de Historia desde 1989: *Comercio y actividad portuaria en Cartagena (1570-1620)*; *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia: Cartagena, 1540-1676* (2001); *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental* (2005); y *La Palma, cinco siglos de Historia* (2011). También una treintena de artículos en diferentes revistas científicas y universitarias (desde *Hispania* hasta *Investigaciones Históricas*). Ha participado asimismo en unos quince congresos nacionales e internacionales desde 1984 (*Congreso Internacional «Ciudad y Mar en la Edad Moderna»*) hasta el último en noviembre de 2014 (*El Greco... y los otros. La contribución de los extranjeros de la Monarquía Hispánica, 1500-1700*).

Antoni Picazo i Muntaner es licenciado en Historia por la Universidad de las islas Baleares. Se doctoró en 1998 con la tesis «El Espacio Imaginario. La geografía fantástica y la colonización de América del Norte». También es licenciado en Geografía por la UIB (1997). Post-grado (2010) de «Educación superior». Es autor de los libros *Mallorquines en la colonización de Texas, L'espai imaginari i la conquesta d'Amèrica del Nord, La fiscalitat al municipi d'Artà, Els xuetes de Mallorca: grups de poder i criptojudaisme al segle XVII, Artà, 1931-1939, Urbanisme i classes socials a Mallorca, 1578-1818, La cultura de la Il·lustració a Mallorca, Cooperació y colaboración en la primera Edad Global, Capitanes de Manila...*, entre otras. Ha formado parte de equipos de investigación financiados por el MEC, MICIN, EUROCORES-ESF. Ha participado en numerosos congresos y publicado artículos en revistas nacionales e internacionales, en Perú, Costa Rica, Venezuela, México, EEUU, Australia, Portugal, Francia, Brasil... En la actualidad imparte clases como profesor asociado en la UIB.

Daniel Torena Gómez es máster en Historia americana y en Historia y Museología militar; profesor del Centro de Altos Estudios Nacionales del Ministerio de Defensa nacional del Uruguay; director y asesor de museos y archivos históricos oficiales y miembro asesor en temas de historia y museología de otras instituciones uruguayas. El profesor Torena Gómez ha dictado conferencias en Universidades y Academias del Uruguay, Argentina y Brasil. Es autor de publicaciones académicas en Uruguay, Brasil y España.

José María Sánchez Carrión, cartagenero nacido en Portmán, se licenció como ingeniero naval en la Escuela Técnica de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica de Madrid en 1969. En el año 2009 en la misma universidad obtuvo su Doctorado *cum laudem* por su Tesis «*Los Ingenieros de Marina motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827)*». Desde 1990 ha publicado casi una cuarentena de artículos en la *Revista Ingeniería Naval* y REVISTA DE HISTORIA NAVAL; ha participado en diversos congresos entre los que destacan: II y III Congres d'història Marítima de Catalunya, Barcelona 2005 y 2007, International Congress on Technology of the ships of Trafalgar: an Homage to their designers and constructors, Madrid 2005, Congreso Homenaje de la Real Academia de Ingeniería a Jorge Juan, Cádiz 2010, LX Congreso de Ingeniería Naval, Cádiz 2011, XIII Congrés d'història de Barcelona, Barcelona 2013, Congreso Jorge Juan y Ferrol, Ferrol 2013. En septiembre de 2013 se ha publicado su primera obra *De carpinteros a Ingenieros de Marina. Un salto tecnológico y profesional de la mano de Francisco Gautier*, que ha sido presentado en la Facultat de Nàutica de Barcelona, en el Real Club de Regatas de Santander y en el Salón de actos del Cuartel General de la Armada con invitación conjunta del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y el Decano del Colegio de Ingenieros Navales y cuya obra fue presentada por el Vicealmirante Director de Construcciones Navales.

Manuel González de Canales Moyano es especialista en Tecnología de las Comunicaciones e Informática por la Escuela de Informática de la Armada (Madrid) y por la Escuela de Transmisiones (Vigo). Colaborador en el libro *Uniformes de la Armada: Tres siglos de Historia*

(1700-2000), Volumen I y III (en prensa). Colabora asimismo con la Fundación Museo Naval en un estudio de los «Uniformes y vestidos de la dotación de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* cuando fue hundido en 1804». Es coautor del libro *Uniformes de la Armada: Tres siglos de Historia (1700-2000)* Volumen II. *Cuerpo General y guardias marinas* con Fernando González de Canales López-Obrero. Autor del *Manual del marinero* y colaborador de la *Revista General de Marina*. Ha publicado en ella numerosas misceláneas. Manuel González de Canales fue comisario de la Exposición Uniformes del Cuerpo General y Guardiamarinas, EXPONAV Ferrol 2015.

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

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

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

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

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

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

NOTA EDITORIAL

EL 1 de junio de 1565 Andrés de Urdaneta iniciaba en Manila el viaje de regreso a Acapulco a través del Pacífico. Navegó hacia el norte en busca de una corriente favorable que le permitió llegar a su destino el 8 de octubre de 1565. El descubrimiento de esta ruta, el tornaviaje, dio lugar al establecimiento de una de las líneas marítimas regulares más largas e importantes de la historia, que permitió el establecimiento de intercambios comerciales, culturales y religiosos entre Asia y América. Esta línea regular es conocida como Galeón de Manila y funcionó durante dos siglos y medio (1565 a 1815). Este año se cumple el 450.º aniversario del inicio y el 200.º del final de esta importante ruta, lo que ha dado lugar a la realización de distintos eventos conmemorativos. El presente número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL se hace eco de este destacado hito histórico con un interesante artículo sobre la «Construcción, desguace y naufragios de galeones en Manila», y la sección La Historia vivida que recupera unas páginas del libro *Filipinas. Ataque de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII*, de Fernando Blumentritt.

A finales del siglo XVI se produjo un aumento de la actividad corsaria berberisca sobre la costa levantina, a la que Felipe III hubo de hacer frente mediante la organización de diversas expediciones de las escuadras de galeras y la propia autodefensa en algunas de las localidades que estaban siendo hostigadas por los corsarios argelinos. Este asunto también es tratado en este número en un artículo que analiza «La lucha anticorsaria en el litoral murciano durante el reinado de Felipe III».

Por otro lado, informamos a nuestros lectores de la publicación de un nuevo cuaderno monográfico con las conferencias impartidas en las XLIX Jornadas de Historia Marítima sobre la destacada contribución de España a la independencia de Estados Unidos, y recordar que del 27 al 29 de octubre, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, se realizarán las LI Jornadas de Historia Marítima dedicadas a «La Marina de la Corona de Aragón».

N. del E.

En el número 128 de esta REVISTA DE HISTORIA NAVAL se ha deslizado una errata en el artículo *La carrera y el infortunado naufragio del navío de guerra Castilla en el Puerto de Veracruz el 30 de noviembre de 1771*, del doctor Rafal Reichert (pág. 79, línea 2ª), al tomar el nombre Francisco de Paula Bucareli por el de su hermano el virrey Antonio María, error que lamentamos y del que nos hacemos cargo, pues no es atribuible a su autor. Advertimos a nuestros lectores que este error ha sido corregido en el mismo número de la REVISTA disponible en Internet, en la página web del Ministerio de Defensa de España, <http://publicaciones.defensa.gob.es/inicio/revista/numeros>

LA LUCHA ANTICORSARIA EN EL LITORAL MURCIANO DURANTE EL REINADO DE FELIPE III (1598-1621)

Francisco VELASCO HERNÁNDEZ
Doctor en Historia Moderna

Resumen

Durante el reinado de Felipe III, el litoral del reino de Murcia sufrió una tremenda presión por parte del corso berberisco, que se tradujo no solo en diferentes asaltos a las poblaciones costeras, sino también en el abordaje y captura de muchas de las embarcaciones mercantes que circulaban entre los puertos de Alicante y Cartagena.

Como respuesta a ello, se organizaron diversas expediciones anticorsarias por parte de las escuadras de galeras estacionadas en Cartagena (de España, Génova, Nápoles, Sicilia, etc.), que consiguieron capturar algunas de estas naves argelinas. Hubo también una actividad defensiva paralela, aunque más modesta, por parte del Concejo y vecinos de Cartagena, que en pequeñas fragatas y barcas consiguieron capturar algunos bergantines corsarios. Si bien, en este último caso, se produjeron un sinnúmero de problemas en el reparto de las presas, provocado en muchos casos por la codicia de las autoridades o por la interferencia de algunas instituciones.

Palabras clave: corso berberisco, captura de naves, presas, Felipe III.

LOS años comprendidos entre 1598 y 1621 fueron en su mayor parte un período de sosiego y relajación bélica, en los que la diplomacia y la actividad de las cancillerías sustituyó al viejo estruendo de las armas. Se puso fin así a una larga etapa de actividad militar, desarrollada durante los reinados de Carlos I y Felipe II, y en la cual se afirmó la hegemonía española en Europa Occidental. Es lo que los historiadores llaman *pax hispanica* de Felipe III, una especie de breve paréntesis o pausa en la oleada de conflictos que azotaron a Europa durante los siglos XVI y XVII.

Pero esta paz era contradictoria o incompleta, pues la actividad bélica, aunque de forma intermitente, se mantenía imperturbable en la frontera marítima con el Islam. Es más, en esos momentos se vivía la «segunda edad de oro» del corsarismo argelino, que puso en jaque constante a las poblaciones costeras e impidió seriamente la navegación en el Mediterráneo occidental y en el área del Estrecho, constituyendo un serio problema que, lejos de resolverse, empeoró con los años.

La presión del corso berberisco en el litoral murciano (1598-1621)

Cuando Felipe III accede al trono, en 1598, el litoral murciano sufría un acoso constante del corsarismo argelino, que había arreciado desde la década de 1580, sobre todo cuando cobró protagonismo entre los miembros de la taifa de arráeces de Argel Murat Raís, conocido por los cristianos con el nombre de Morato Arráez (1). Este intrépido personaje fue el responsable de las campañas más devastadoras sufridas por las costas del reino de Murcia entre 1585 y 1605. Está documentada su participación directa en algunas algaradas como la de 1585 contra Mazarrón, el desembarco de 1587 en Portmán (Cartagena) y otras muchas acciones en 1594, 1595, 1596, 1599, 1600 y 1601 (2). De hecho, la persistencia de los ataques de Morato sobre el litoral del Sureste llegaron a provocar que el Rey Felipe II ordenase en 1595 su persecución desde Cartagena con las galeras de España, persecución que no tuvo el éxito esperado.

En 1601 y 1602 organizó dos campañas terroríficas contra las costas del sureste español. En la de 1601 una escuadra de cinco galeotas «gruesas», auxiliada por seis bergantines, se adueñó totalmente del espacio litoral situado entre los cabos de Gata y La Nao, bloqueando y desabasteciendo los puertos de Alicante y Cartagena y sembrando el terror en los pequeños pueblos pesqueros de su ámbito. Esta escuadra había partido de Argel a finales de septiembre y se trasladó a la isla de Santa Pola, que se convirtió en su guarida durante cuarenta días. Desde esta isla atrapó varias embarcaciones, además de saquear el pueblo de Callosa, donde tomaron cautivos 34 cristianos viejos, entre ellos 11 niños y algunas mujeres (3).

Posteriormente se trasladaron a la isla Grosa con la intención de tomar el caserío de El Algar (Cartagena), pero el mal tiempo se lo impidió, al igual que

(1) WOLF, John B.: *The Barbary Coast. Algiers under the Turks, 1500 to 1830*, Nueva York, 1979, pp. 181-182; BONO, Salvatore: *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milán, 1997, pp. 30-31, y GOSSE, Phillip: *Los corsarios berberiscos*, Madrid, 1973, pp. 59-60.

(2) FERRÁNDIZ ARAUJO, Carlos: *El milagro de Almazarrón en el contexto del corsarismo mediterráneo*, Cartagena, 1995; GRANDAL LÓPEZ, Alfonso: «Un ejemplo de incursión corsaria por la costa murciana: el desembarco de Morato Arráez en Portmán en octubre de 1587», en *Cuadernos del Estero*, núm. 11-12 (1996-1997), pp. 168-175, y Archivo Municipal de Cartagena (AMC), Cabildos de 5-1-1594, 4-11-1595, 3-11-1599, 29-7-1600 y 15-9-1601.

(3) REQUENA AMORAGA, Francisco: *El corso turco-berberisco en la gobernación de Orihuela (siglos XVI- XVII)*. Elche, 2001, pp. 245-246.

su plan de atacar Carboneras, en la costa almeriense. En los meses siguientes pivotaron entre ambas islas y la costa de Almería, atrapando todo lo que les salía a su paso y desembarcando en diversos momentos en los términos de Orihuela y Lorca (4). En uno de esos desembarcos, escalaron la torre del Pinet, mataron a uno de sus guardas y capturaron a sus tres compañeros y a aquellas personas que se habían refugiado en su interior. Además, en las semanas siguientes atraparon varias naves cargadas con trigo y otros navíos y barcas (5). La pesadilla acabó a mediados de diciembre, cuando las galeotas se retiraron con su copioso botín rumbo a Argel.

La de 1602 no fue menos terrible. El día 11 de agosto apareció Morato Arráez con nueve galeotas frente al cabo de Cope. Venía persiguiendo a tres saetías (dos francesas y una catalana). Ante el acoso de los corsarios, las tripulaciones de las saetías decidieron abandonar sus naves y ponerse a salvo en tierra. Rápidamente la noticia llegó a Lorca y esta acordó enviar la infantería de la ciudad, escoltada por la caballería, para defender la torre de Cope (6).

La hueste lorquina llegó al amanecer del día 12 a las inmediaciones de Cope, sin avistar a los enemigos. Pero dos de sus capitanes, Juan Felices Quiñones y Luis Felices de Ureta, se adelantaron con alguna gente, llegando hasta los muros de la torre. Fue en ese momento cuando aparecieron más de mil moros y los forzaron a encerrarse dentro de ella, la cual escalaron con dos entenas, obligándoles a rendirse, tras una breve lucha en la que murieron seis personas.

Nada pudo hacer el resto de la tropa lorquina, dada su inferioridad y escasez de armamento, para salvar a los 60 desgraciados que habían quedado atrapados en la torre de Cope. Los argelinos, una vez trasladados los presos a las galeotas, se ensañaron con la torre, a la que incendiaron y robaron la artillería y demás pertrechos militares. Estos hechos pusieron en alarma toda la costa, desde Águilas hasta Cartagena. Y aunque se trató de negociar el rescate en el puerto de Escombreras, finalmente las conversaciones no dieron buen resultado y las galeotas se trasladaron hacia las costas de Alicante con su generoso botín. Fue una de las razias más trágicas sufridas por el litoral murciano en los siglos XVI y XVII (7).

Con la muerte de este corsario en 1605 no disminuyó la presión del corso berberisco sobre el litoral murciano, aunque sí se produjeron cambios sustanciales en cuanto a las embarcaciones, pues fueron siendo sustituidas poco a poco las viejas galeotas por navíos de alto bordo. En efecto, el establecimiento del pirata holandés Simón Danser en Argel en el año 1606 tuvo una trascendencia insospechada. Él y otros corsarios ingleses y holandeses, como John Ward, Henry Mainwaring, Salomo de Veenboer y Jan Janszoon, introdujeron en las regencias argelina y tunecina el arte de construir y gobernar naves

(4) AGS, GA, leg. 599, núm. 219.

(5) REQUENA AMORAGA: *op. cit.*, pp. 246-247.

(6) AML, Ac. Cap. 1602-1603, f. 43.

(7) Los sucesos de esta terrible algarada han sido estudiados en: VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: «La razzia del corsario Morato Arráez en la costa murciana en agosto de 1602», en *Murgetana*, núm. 125, 2011, pp. 83-102.

atlánticas, aquellas que la documentación de la época denominaba «navíos redondos o gruesos», y que constituían auténticas fortalezas flotantes, casi invencibles (8). También adoptarán un nuevo estilo pirático en el que las incursiones tierra adentro fueron sustituidas por el robo estricto de embarcaciones mercantes, que les proporcionaban botines mucho más sustanciosos que las razias de antaño (9).

Estas escuadras de navíos redondos pusieron su punto de mira sobre Alicante y Cartagena, cuyos puertos desarrollaban en ese momento un próspero comercio, con una intensa circulación de embarcaciones mercantes por sus costas (10). Desde entonces, no hubo un solo año en el que estos navíos piratas no hicieran acto de presencia en ellas, abordando todo lo que por ellas navegaba, hasta el punto que en muchas ocasiones quedaron bloqueados y desabastecidos ambos puertos (11). Incluso se atrevieron a atacar y vencer en 1617 a un convoy militar organizado por la proveeduría de Cartagena con siete navíos, una saetía y 14 compañías de infantería española a bordo. Fue lo que hemos convenido en llamarle «el desastre de cabo de Palos», que se saldó con más de 380 muertos, unos 250 soldados capturados, una nave quemada y destruida y otra apresada por el enemigo. Por parte corsaria los daños fueron mucho menores: tan solo perdieron uno de sus 15 navíos (12).

La acción anticorsaria de las galeras al servicio de Felipe III

La presencia de escuadrillas de galeras en el litoral murciano puede rastrearse desde finales de la Edad Media. Es conocida la participación de estas, utilizando el puerto cartagenero como base, en la toma de Málaga, Vera y otras localidades del valle del Almanzora durante la guerra de Granada. También su intervención en las expediciones militares a Italia entre los años 1495 y 1503 y en la conquista de Mazalquivir, Orán, Bugía y Argel en la costa africana (entre 1505 y 1510). La situación geoestratégica de Cartagena y su magnífica ensenada, capaz de albergar una flota entera a refugio de los vien-

(8) BAK, Greg: *Barbary Pirate: The Life and Crimes of John Ward, the Most Infamous Privateer of His Times*, Stroud, 2006, pp. 65-68, y EARLE, Peter: *The Pirate Wars*, Nueva York, 2005, p. 28.

(9) TINNISWOOD, Adrian: *Pirates of Barbary: corsairs, conquests, and captivity in the seventeenth-century Mediterranean*. New Cork, 2010, pp. 25-27.

(10) Sobre la prosperidad comercial de los puertos de Alicante y Cartagena en esa época, véase: VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: «El auge económico de Cartagena y la revitalización del Sureste español en los siglos XVI y XVII», en *Hispania*, LXV/2, núm. 220, 2005, pp. 485-514.

(11) VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: «Corsarios y piratas ingleses y holandeses en el Sureste español durante el reinado de Felipe III (1598-1621)», en *Investigaciones Históricas*, núm. 32, 2012, pp. 95-116.

(12) «Un ejemplo de combate entre navíos al servicio del rey y escuadras de piratas: el fatídico encuentro de Cabo de Palos en 1617», en *Cartagena Histórica*, núm. 38, 2011, pp. 18-37.

tos, la convertían en una base fundamental para las campañas navales de la Corona en el Mediterráneo.

El aumento espectacular de la actividad corsaria tras el establecimiento de los hermanos Barbarroja en Argel obligó a Carlos I a concertar asientos con diferentes armadores particulares para la constitución de escuadras de galeras destinadas a defender la costa española, especialmente la de Granada, la más peligrosa de todas dada la cercanía a África y la presencia en su territorio de una importante población morisca. Surgió así la «Escuadra de galeras de la guarda de Granada» que, como señala Pardo Molero, comenzó a llamársele desde 1527 Galeras de Castilla o simplemente Galeras de España (13). Algunos de estos asentistas, que ejercieron a su vez el cargo de capitán general de sus respectivas escuadras, fueron Rodrigo de Portuondo (entre 1523 y 1529), Álvaro de Bazán, padre (entre 1530 y 1535) y Bernardino de Mendoza (entre 1539 y 1552) (14).

El peligro de la costa granadina también se extendía a Cartagena, de ahí que el emperador Carlos I mandase en febrero de 1524 que se instalaran unas galeras en su puerto, además de fortificar la ciudad y acantonar en ella una guarnición de 40 o 50 lanceros (15). Aunque esta es la primera mención expresa que conocemos sobre una escuadrilla de galeras asentada en Cartagena, es muy posible que su estancia en el puerto cartagenero pudiera darse de forma alterna en las décadas de 1530 y 1540. De hecho, en diciembre de 1531, por ejemplo, su Concejo ordenaba a algunos oficiales que inspeccionaran el lugar donde habían de invernar las galeras al año siguiente (16).

De todas formas, la escuadra de galeras de España pivotó sin una residencia fija entre los puertos andaluces de Gibraltar y Málaga y los levantinos de Cartagena, Denia o Vinaroz —incluso en algunos catalanes y mallorquines— antes de su establecimiento definitivo en el Puerto de Santa María en la década de 1580, tras la anexión de Portugal (17).

En cualquier caso, el paso de las galeras desde Málaga a Cartagena y de Cartagena hacia los puertos valencianos llevó aparejado importantes «limpias» de embarcaciones corsarias. Aunque en la costa de Cartagena las naves corsarias navegaban con más cuidado, y en algunos casos mandaban espías por delante (18), no pudieron evitar verse sorprendidas en algunas

(13) PARDO MOLERO, Juan Francisco: *La defensa del Imperio: Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*. Madrid, 2001, p. 211.

(14) THOMPSON, I.A.A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona, 1981, p. 202.

(15) Archivo Municipal de Murcia (AMM), caja 3, núm. 107.

(16) AMC, Ac. Cap. 1528-1537, cab. 1-XII-1531.

(17) GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española en el siglo XVII*. Barcelona, 2001, p. 33.

(18) Los corsarios argelinos sabían que Cartagena era uno de los principales fondeaderos de las galeras, por eso enviaban con antelación espías para descubrirlas. Recuérdese cómo Dragut envió varios en su campaña de 1550 y lo mismo debió hacer Euldj Alí en 1561. También en 1560 y 1562 fueron atrapados dos espías en Mazarrón enviados para informarse del número de galeras estacionadas en Cartagena. AMC, Ac. Cap. 30-03-1560 y 24-03-1562.

ocasiones por las galeras estacionadas en su puerto. Este fue el caso de la galeota capturada el 19 de mayo de 1567 en la isla Grosa, con 80 turcos, y «grand despojo de ropa, armas e otras cosas, cuyo valor se calculó en más de ocho mill ducados» (19); o los dos bergantines que fueron obligados a embarrancar en una cala de cabo de Palos perseguidos por la escuadra de galeras de España al mando de Sancho de Leiva y que dio como resultado la captura de 24 corsarios (20).

A comienzos de la década de 1580 el rey Felipe II oficializó la internada permanente de una banda de galeras en el puerto de Cartagena. La orden fue emitida en octubre de 1581, y en virtud de la cual una banda de estas pasaría desde el Puerto de Santa María a internar a Cartagena con un oficial proveedor (21). Aunque la intención del monarca era buena, y de alguna forma daba satisfacción a un viejo anhelo de la ciudad, la realidad posterior vino a demostrar la imposibilidad de cumplir lo acordado, pues a las estrecheces económicas casi perennes de la monarquía se sumaron las guerras con ingleses y holandeses, por lo que la orden real quedó solo en palabras. De hecho, las escuadras de galeras fueron reducidas de forma drástica en las décadas siguientes (las 35 galeras del escuadrón español a finales de 1580 quedaron en solo siete en 1604) y las pocas que sobrevivieron malvivían repartidas entre algunos puertos, como Santa María —la mayor parte de ellos—, Málaga o Cartagena (22).

Pero aunque no residiesen de forma permanente, el puerto de Cartagena era una estación de paso para las escuadras al servicio del Rey español (de España, Sicilia, Nápoles o Génova) o aliadas (Florencia o Malta), que recalaban en él con objeto de aprovisionarse —en Cartagena residía la Proveeduría de Armadas y Fronteras—, carenar o internar en las épocas de mal tiempo. Su estancia en el puerto era sinónimo de tranquilidad para los vecinos y el Concejo aprovechaba el momento para quitar las costosas guardas de las atalayas del litoral.

Cuadro 1. PRESENCIA EN CARTAGENA DE GALERAS AL SERVICIO DE FELIPE III O ALIADAS (*)

<i>Año</i>	<i>Escuadra</i>	<i>Núm. galeras</i>
1598	Escuadra de España	4 galeras
1598	Escuadra de Génova	8 galeras
1603	Escuadra de Sicilia	12 galeras
1604	Escuadra de España	4 galeras

(19) AMC, caja 98, núm. 37.

(20) *Ibidem*, Ac. Cap. 1571-1572, cab. 21 y 31-VII-1571.

(21) AGS, GyM, leg. 178, f. 214.

(22) Thompson señala que durante el invierno de 1595-1596 perecieron de hambre y frío más de mil de sus tripulantes, que llevaban cinco años sin cobrar, y las galeras, que necesitaban reparaciones y andaban escasas de víveres y municiones, no podían salir de puerto ni enfrentarse al enemigo. THOMPSON: *op. cit.*, pp. 219-221.

LA LUCHA ANTICORSARIA EN EL LITORAL MURCIANO DURANTE EL REINADO DE...

1608	Escuadra de España	3 galeras
1611	Escuadra duque Florencia	6 galeras
1611	Escuadra de España	6 galeras
1612	Escuadra de España	
1613	Escuadra de Malta	
1613	Escuadra de España	3 galeras
1614	Escuadra de Génova	
1615	Escuadra de España	8 galeras
1616	Escuadra de Nápoles	
1616	Escuadra de Génova	
1618	Escuadra de Nápoles	2 galeras
1618	Escuadra de España	
1619	Escuadra de Denia (duque de Lerma)	

(*) Es incompleta, pues existen huecos documentales entre septiembre de 1605 y diciembre de 1610; agosto de 1612 y octubre de 1613; agosto de 1616 y enero de 1618; y mayo de 1620 y marzo de 1621.

Estas escuadras de galeras aprovechaban también la ocasión para salir en persecución de aquellas embarcaciones corsarias que eran divisadas en las proximidades de Cartagena o en algún punto del litoral murciano. Precisamente estando fondeadas en este puerto las seis galeras de la escuadra de España, recibieron en octubre de 1591 el aviso de que tres galeotas argelinas habían sido descubiertas en la isla de Santa Pola. Sin demora alguna, las galeras partieron de Cartagena y consiguieron capturar a dos de ellas (de 12 bancos) y sesenta y dos de sus tripulantes. Incluso continuaron la persecución de otras tres en dirección a la isla de Formentera, sin que sepamos el resultado final de la misma (23).

Otras veces la presa se producía en el camino hacia Cartagena, como sucedió a mediados de julio de 1598 cuando las ocho galeras de la escuadra de Génova atraparon en la isla de Santa Pola (actual Tabarca) tres galeotas pequeñas que allí fondeaban. Esta armada, dirigida por el almirante Doria, llevaba a bordo 451 soldados (de los que 200 eran españoles), 537 hombres de cabo y 2.349 remeros. Al parecer, su misión era esperar a 10 compañías españolas para trasladarlas a Italia (24).

Normalmente solían salir desde el puerto cartagenero, una vez que se conocía la presencia cercana de naves enemigas. Pero en alguna ocasión, como en diciembre de 1601, sus mandos se negaron a hacerlo. En este caso fue el conde de Buendía, que se encontraba al frente de 10 galeras, el que rehusó el ofrecimiento hecho por el Concejo de Cartagena de una tropa de 400 soldados para ir tras cinco galeotas argelinas que estaban haciendo estragos en las costas del Sureste. Esas galeotas, junto a otros seis bergantines, formaban

(23) AGS, GyM, leg. 326, núm. 192.

(24) *Ibidem*, leg. 517, núm. 199.

parte de la escuadra de Morato Arráez, que se cebó durante ese año y el siguiente con el litoral murciano (25). El cabildo cartagenero, muy molesto con el desplante del conde de Buendía, escribió al padre fray Gaspar de Córdoba, confesor del Rey, informándole de ello para que lo hiciera extensivo al monarca (26).

Pero lo normal es que hubiera colaboración entre el Concejo y los cabos y capitanes generales de las galeras: el 26 de noviembre de 1604, por ejemplo, la ciudad aportó una fragata armada para ir descubriendo por delante las calas y surgideros de la costa a la escuadra de galeras de España en su persecución de tres galeotas berberiscas (27).

Las galeotas corsarias «gruesas» (aquellas de más de 20 bancos) eran con diferencia las embarcaciones más dañinas en el litoral, por eso se les perseguía a la menor ocasión en que aparecían las escuadras de galeras cristianas. En junio de 1608 escribía desde Almería al Rey el capitán general de la escuadra española comunicándole que había salido en busca de dos galeotas (de 22 y 23 bancos), que suponía estaban despalmado en las islas Habibas, y que tenían previsto asaltar la costa murciana, por lo que salía a perseguirlas hasta Cartagena y a la isla Grosa, «su ladronera» (28). Tres años después, en 30 de noviembre de 1611, otras dos galeotas gruesas, que habían sido descubiertas en Águilas, fueron asediadas por las seis galeras de España que se encontraban fondeadas en el puerto de Cartagena, sin que sepamos su desenlace final (29).

El 20 de noviembre de 1613 Cartagena acogió con júbilo la llegada del príncipe Enmanuel Filiberto, hijo de duque de Saboya, y capitán general de las galeras de España. Su llegada no pudo ser más oportuna pues el 2 de diciembre envió tres de sus galeras a cargo del capitán Jorquera a dar caza a una saetía corsaria que había capturado una embarcación mercante catalana. Las tres galeras partieron a media noche y al amanecer se presentaron por sorpresa en la isla Grosa donde apresaron la nave berberisca, con 24 turcos a bordo, cuatro ingleses renegados y un español, natural de Córdoba, que se sospechaba era también renegado (30). Apenas un mes después, volvieron a salir de nuevo cuatro de sus galeras en persecución de dos saetías corsarias, consiguiendo tomar una y embarrancar otra. La mayor parte de sus tripulantes —unos 70 hombres— saltaron a tierra, por lo que se organizó una rápida expedición para buscarlos en el campo y atraparlos (31).

La estancia de las otras escuadras aliadas, como la de Génova, también coadyuvaba en la lucha anticorsaria. Así, el 21 de febrero de 1615 el cabildo

(25) VELASCO HERNÁNDEZ: «La razzia del corsario Morato Arráez...», pp. 83-102.

(26) AMC, Ac. Cap. 1598-1602, cab. 11-XII-1601.

(27) *Ibidem*, 1601-1605, cab. 26-XI-1604.

(28) AGS, GyM, leg. 711.

(29) AGS, GyM, leg. 759. El concejo cartagenero aportó una barca armada para que fuese por delante reconociendo las calas y fondeaderos de la costa de poniente. AMC, Ac. Cap. 1610-1612, cab. 30-XI-1611.

(30) AGS, GyM, leg. 783.

(31) AMC, Ac. Cap. 1613-1614, cab. 28 y 29-XII-1613.

cartagenero decidía escribir al duque de Tursi, capitán general de ella, agradeciéndole la labor que había llevado a cabo el capitán Nicolao Reina con una de las galeras genovesas, con la cual había apresado dos saetías de moros y otras embarcaciones enemigas que hacían mucho daño en la costa (32).

La última acción anticorsaria llevada a cabo en las costas murcianas durante el reinado de Felipe III, en este caso por las galeras de Nápoles, se produjo el 28 de marzo de 1618. Dos días antes había llegado al puerto de Cartagena, al frente de esa escuadra, Octavio de Aragón, y fue avisado de la escapada heroica de un navío de Saint-Malo que fue perseguido por otro de corsarios hasta la misma boca de la ensenada cartagenera. De madrugada partió con dos galeras en su búsqueda y lo halló no muy lejos de allí. El navío corsario, de los denominados «gruesos», tipo urca o polacra, era de 170 toneladas y portaba 11 piezas de artillería y una dotación de 100 hombres (88 turcos y 12 cristianos). La lucha fue sin cuartel entre las dos embarcaciones y se prolongó a lo largo de cuatro horas. Finalmente el barco fue rendido, arrojando una cifra de 30 muertos; los 70 restantes fueron apresados. De la gente de las galeras murieron cuatro soldados y otros dieciséis fueron heridos, cuatro de ellos de mucha gravedad. El barco corsario fue remolcado hasta el interior del puerto y permaneció custodiado a la espera de la decisión del Consejo de Guerra (33).

La actividad anticorsaria de las milicias concejiles y particulares

Más modesta, pero también muy efectiva, fue la lucha anticorsaria llevada a cabo por las milicias cartageneras o por los propios pescadores de la ciudad. Cartagena representa en este sentido un caso casi único en el Mediterráneo hispánico, con la salvedad hecha del pueblo alicantino de Villajoyosa (34) y, sobre todo, de los corsarios mallorquines, que alcanzaron gran protagonismo en la segunda mitad siglo XVII (35). Muy diferente fue el gran apoyo que la Corona aportó a los armadores vizcaínos y gallegos para ejercitar la guerra corsaria contra ingleses, franceses y holandeses en el Mar del Norte en esa misma centuria (36).

En Cartagena existía una larga tradición corsaria que se remontaba a los tiempos de Alfonso X el Sabio y que continuó estimulada por monarcas posteriores con diversos privilegios, entre ellos la concesión del famoso quinto real

(32) *Ibidem*, 1615-1616, cab. 21-II-1615.

(33) AGS, GyM, leg. 834, y AMC, Ac. Cap. 1618, cab. 28-III-1618.

(34) REQUENA AMORAGA, Francisco: *La defensa de las costas valencianas en la época de los Austrias*. Alicante, 1997, pp. 44-46.

(35) LÓPEZ NADAL, Gonçal: *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània Occidental, 1652-1698: un comerç forçat*. Barcelona, 1986.

(36) OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Editorial Naval, Madrid, 1992.

a los que lo practicaban (37). La existencia además en su puerto de un buen número de pequeñas y medianas embarcaciones de pesca, tipo bergantín, fragata, falucho o jabeque, posibilitaba la organización de expediciones de réplica a la ofensiva argelina. En esta organización el protagonismo lo asumía por entero el Concejo, aunque podía autorizar en determinadas ocasiones a personas particulares para llevar a cabo «cabalgadas» en el mar.

Pocos fueron los años en los que no se ejecutó alguna de estas misiones de guardacosta, si bien el número de combates victoriosos, con la captura consiguiente de la nave o naves corsarias y sus tripulantes, no fue muy grande, ya que generalmente los piratas, una vez sorprendidos, se daban inmediatamente a la fuga trasladándose hacia otros espacios litorales. Además, el Concejo no solía autorizar la persecución de los corsarios más allá de la isla Grosa o Torrevieja en la parte norte, o de cabo Cope y Águilas en la parte sur, aunque en algunas ocasiones avanzaron hasta Santa Pola o Alicante y hasta el límite con Andalucía.

Ya en mayo de 1598 el Concejo acordó que salieran cuatro barcas al mando del capitán Nicolás Bienvenud en busca de una pequeña galeota que había cautivado a varios pastores y pescadores en la marina de Lorca. La expedición no tuvo el éxito esperado, pues cuando llegaron a la zona el bergantín corsario se había marchado (38).

Estas pequeñas naves corsarias eran muy escurridizas y solían colocar vigías en puntos elevados de la costa para descubrir con antelación tanto las embarcaciones mercantes —que luego intentaban atrapar— como los barcos armados que venían en su persecución. Su tamaño oscilaba de ocho a trece bancos, con una sola vela latina y dos remeros por banco, que eran a su vez los propios soldados. Se fabricaban, según Haedo, en Sargel, a 20 leguas a poniente de Argel, un lugar donde existía buena madera para su construcción, y sus calafates eran moriscos procedentes de los reinos de Valencia y Granada. Pero no solo los construían, sino que también los marineaban, lo cual suponía un peligro añadido pues estos eran muy prácticos y conocedores de las costas españolas (39).

Es evidente que las milicias cartageneras solo se atrevían con ellos y no con las galeotas gruesas, las cuales podían llevar una dotación de más de 200 tiradores, además de varios cañones de pequeño calibre. Contra ellas se empleaban las galeras del Rey, que solían reforzarse con un número de infantería variable (una o dos compañías de 200 soldados locales), dependiendo del número de galeotas que fuesen.

(37) El corso cartagenero fue especialmente intenso en el siglo xv, sobre todo a mediados del mismo. En 1448, el concejo valenciano señalaba que «en la costa hay naves corsarias que atacan a la gente y especialmente a la gente de esta ciudad, hasta tal punto que nadie quiere navegar, ni comerciar; una vez el ataque se ha realizado, la mayor parte se refugian en Cartagena». GUIRAL-HADZIOSSIF, Jacqueline: *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo xv (1410-1525)*. Valencia, 1989, p. 142.

(38) AMC, Ac. Cap. 1598-1601, cab. 5-V-1598.

(39) HAEDO, Diego de: *Topographia e historia general de Argel*. Valladolid, 1612, f. 18v.

En febrero de 1600 merodeaban por la costa cartagenera tres bergantines que intentaron abordar una saetía francesa, a la que no pudieron tomar dado su pequeño tamaño y a que esta embarcación tenía cerca el puerto de Cartagena, donde se refugió. Dos de esos bergantines fondearon en una de las calas cercanas al cabo Tiñoso y allí capturaron a varios guardas de esa atalaya y algunos rebaños de ovejas. Harto de estos asaltos, el Concejo decidió en su cabildo de 27 de febrero armar cinco barcas y una fragata con la milicia de la ciudad, y al mando del capitán Nicolás Garrí dispuso la persecución de los corsarios. Se les dotó, aparte de las armas necesarias (arcabuces, mosquetes y espadas), de 400 balas de plomo, una arroba de pólvora y otra de cuerda, además de varios quintales de bizcocho, vino, vinagre y ajos para su provisión. Con todo ello, la pequeña escuadrilla partió en su búsqueda y los halló en el término de Lorca, donde habían hecho alafia o rescate de algunos de los cautivados. Allí fueron sorprendidos por la tropa cartagenera, que consiguió atrapar a uno de los bergantines y a sus tripulantes (40). La presa, como ocurrió con muchas de ellas, dado el gran valor que solían alcanzar en las subastas, provocó una polémica con el joven marqués de los Vélez, como después veremos.

Cuadro 2. CABALGADAS MARÍTIMAS DE LAS MILICIAS DE CARTAGENA (1598-1622)

<i>Fecha</i>	<i>Fuerza cartagenera</i>	<i>Lugar</i>	<i>Fuerza corsaria</i>	<i>Resultado</i>
5-1598	4 barcas	Costa de Lorca	1 galeota	Fallida
2-1600	1 fragata y 5 barcas	Marina de Lorca	2 bergantines	Toma 1 bergatín
2-1601	1 fragata y 4 barcas	Cala del Barco	1 bergantín	Fallida
2-1603	1 fragatas y 4 barcas	Isla Grosa	1 bergantín	Fallida
7-1605	2 bergant. y 2 barcas	Isla de Colomos	1 galeota	Fallida
9-1605	2 fragatas y 2 barcas	Costa levante	1 galeota	Fallida
3-1608	4 barcas	Costa levante	1 bergantín	¿?
6-1609	3 barcas	Isla Santa Pola	2 bergantines	Toma 1 bergantín
1-1611	3 barcas	Cala Hornillo	1 bergantín	Toma 1 bergantín
8-1614	3 fragatas	La Manga	1 fragata	Fallida
7-1615	2 fragatas	Cabo Tiñoso	1 fragata	Fallida
1-1616	3 barcas	Cabo Cope	1 bergantín	Toma 1 bergantín
7-1617	¿?	¿?	¿?	Toma 1 bergantín
6-1618	2 fragatas	La Azohía	1 fragata	Toma 1 fragata
2-1622	3 barcas	Cabo Cope	1 fragata	Fallida

Después de esta «cabalgada», hubo otras cuatro entre 1601 y 1605 pero sin resultado satisfactorio, pues no se consiguió capturar los bergantines corsarios. En este caso, las pequeñas galeotas argelinas aparecieron en la cala del Barco, isla Grosa, isla de Colomos y en la costa de levante. Como vemos, estas expediciones tenían cierto grado de dificultad y, sobre todo, exigían una

(40) AMC, Ac. Cap. 1598-1601, cab. 27-II-1600 y 3 y 7-III-1600.

gran celeridad a la hora de actuar, pues se perdían horas preciosas desde que llegaba el aviso del guarda de la costa y la salida definitiva de la expedición de castigo. En esas horas, los corsarios tenían tiempo suficiente para esconderse en otro lugar apartado y, llegado el caso, enterrar en una fosa el bergantín y sus aparejos, de manera que no podían ser descubiertos (41).

Pero en junio de 1609 la expedición organizada desde Cartagena sí tuvo éxito. El día 31 de mayo tuvo conocimiento el Concejo de dos bergantines corsarios que se hallaban en cabo de Palos, donde habían cautivado a dos pastores. Estos mismos bergantines habían conseguido en los días pasados tomar una barca de pescadores y asaltar una saetía en la costa de Lorca y otros daños que las fuentes omiten. De madrugada partieron con la máxima celeridad tres barcas armadas de Cartagena, y viendo que los corsarios no estaban en el cabo de Palos continuaron hasta la isla Grosa, donde hallaron «señales frescas de auer estado en ella los moros». Decidieron continuar la expedición hasta la isla de Santa Pola y al amanecer descubrieron a los dos bergantines, los cuales se pusieron en huida, comenzando una persecución de más de 15 millas hasta que alcanzaron a uno de ellos, con el que pelearon cuerpo a cuerpo hasta reducirlo. En la refriega murieron varios moros y fueron capturados otros dieciséis y dos cristianos cautivos (42). Curiosamente estos dos bergantines habían desembarcado gente la noche anterior a una legua de Alicante y las guardas de esa ciudad los habían descubierto. La salida de las milicias tras ellos sorprendió a cuatro de los corsarios, pero el resto consiguió embarcar de nuevo (43).

En enero de 1611 se produjo la «cabalgada» más polémica de todas. El origen de esta tuvo lugar el 31 de diciembre, cuando en el último cabildo del año el capitán y regidor Nicolás Bienvendud informó sobre una carta que el también regidor de Lorca, Martín Leonés, le había enviado avisándole de la presencia de un pequeño bergantín corsario de 11 bancos, que había cautivado tres cristianos en esa costa. Le proponía el capitular lorquino que saliese tras él con tropas de Cartagena y algunos barcos armados. Vista la carta en el Concejo cartagenero, se acordó que «atento la buena hermandad y correspondencia que siempre han tenido esta ciudad y la de Lorca, y porque esta uaya siempre en aumento y se conserue...», que el propio capitán se pusiese al frente de un bergantín y dos barcas armadas y fuese en busca de la embarcación enemiga. El día 1 de enero partió la expedición hacia Cala Blanca, donde había sido divisado el bergantín la primera vez, pero lo hallaron en la cala del Hornillo (en el actual Águilas) y allí lo atacaron al abordaje, resultando heridos un sargento y tres soldados cristianos, mientras que por parte musulmana murieron dos personas (44). En el acto fueron liberados cinco cristianos

(41) *Ibidem* n. 39.

(42) AMC, *Borrador de correspondencia al rey y otras autoridades*, carta 136.

(43) Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Consejo de Aragón, leg. 604.

(44) RUIZ IBÁÑEZ, José Javier, y MONTOJO MONTOJO, Vicente: *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (Comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*. Murcia, 1998, p. 129.

presos por los corsarios y debió capturarse a algunos de estos, si bien la mayoría de ellos saltaron a tierra, donde fueron detenidos por las tropas de Lorca (ocho de ellos) y Vera (otros nueve) (45).

El capitán Bienvenud regresó a Cartagena y fue recibido con salvas y honores, al tiempo que el Concejo se encargó de escribir al Rey y demás autoridades del reino de Murcia relatando la hazaña del militar cartagenero y solicitando que se le honrase por ello. También se nombró escribano para que tomase cuenta del reparto de la presa. Hasta aquí lo acostumbrado. Sin embargo, no tardaron en aparecer los primeros desacuerdos y algunos obstáculos con los que nadie contaba. El primero que se opuso al reparto fue el propio alcalde mayor de la ciudad, probablemente aleccionado por el corregidor de Murcia. Unos días después se tuvo también conocimiento que el Concejo de Vera había escrito al Rey para que desautorizase esa presa, pues según ellos «no fue en buena guerra» ya que el bergantín estaba haciendo alafía «y se le tenía asegurada la mar y tierra» (46). La protesta de Vera paralizó por el momento el reparto final de la presa y provocó un pleito que no sería resuelto hasta final de ese año, como se verá más adelante.

Es evidente que todos estos inconvenientes desalentaban a los capitanes cartageneros, pues no veían compensado el riesgo que asumían al enfrentarse con los corsarios en el mar y no obtener de ello mucho premio, sino todo tipo de trabas y complicaciones. Quizá por ello no se organizaran muchas «cabalgadas» en los años siguientes. En todo caso, las preparadas en agosto de 1614 y julio de 1615 no depararon ningún éxito, a pesar de que se trasladaron varias fragatas armadas a La Manga del Mar Menor y cabo Tiñoso (47).

Mucho más intrépida fue la «cabalgada» de 7 de enero de 1616, pues no fue llevada a cabo por la milicia y capitanes de Cartagena sino por algunos pescadores que se encontraban faenando en Cope. Precisamente ellos eran los más perjudicados por la actividad corsaria de los argelinos, pues en su desplazamiento diario a las almadrabas de Cope, Mazarrón, La Azohía y cabo de Palos eran sorprendidos con facilidad y en muchos casos apresados. Estaba reciente la muerte y cautiverio de varios de ellos, apenas hacía un mes, cuando apareció de nuevo un bergantín berberisco, que un día antes había tomado una barca de un vecino. Se encontraban allí en ese momento tres laúdes cartageneros y sus tripulantes decidieron juntarse en dos barcas reforzadas y lanzarse en persecución del pequeño barco corsario, al que alcanzaron a media legua mar adentro. Después de pelear con gran valor, lo rindieron con 16 moros a bordo, de los cuales uno era el arráz o capitán, muy diestro en esta

(45) AMC, Ac. Cap. 1610-1612, cab. 31-XII-1610, 4-I-1611 y 11-I-1611.

(46) AGS, GyM, leg. 755.

(47) La primera de las cabalgadas se organizó para buscar un bergantín de 12 bancos que había intentado atrapar un laúd de Alicante y la segunda para abordar a otro que había apresado una barca cargada de cebada. AMC, Ac. Cap. 1613-1614, cab. 26-VIII-1614 y Ac. Cap. 1615-1616, cab. 21-VII-1615.

costa, y otro un turco, que se crió cristiano y vivió varios años en Cartagena, y que escapó a Berbería, donde renegó (48).

Lo curioso de este caso es que los pescadores, lejos de ser honrados y premiados, como se merecían, fueron detenidos poco después de llegar a la ciudad por el corregidor Antonio de Quiñones Pimentel, el cual no solo los envió a la cárcel sino que además les arrebató estos nuevos esclavos arguyendo que habían realizado la cabalgada sin licencia de él y que por tanto le pertenecían. Dicho esto, marchó con los moros apresados a Murcia y dejó a los pescadores a buen recaudo. Como vemos, el abuso de poder fue enorme, de ahí que el Concejo de Cartagena saliera rápidamente en defensa de esos pobres vecinos, escribiendo al Rey en su Consejo de Guerra (49) e iniciando un proceso que no concluiría hasta tres meses después, como más adelante veremos.

La última cabalgada de este reinado, de la que tenemos información precisa, tuvo lugar en junio de 1618. Pero antes se produjo otra allá por el mes de julio de 1617, en la que un vecino llamado Diego Monzón, al frente de una pequeña tropa tomó un bergantín de moros. La pérdida de las actas capitulares de 1617 nos impide conocer los detalles de la misma, pero la declaración de uno de sus tripulantes un mes después —por un asunto diferente— nos confirma que esta se llevó a cabo con éxito, sin que sepamos las naves de Cartagena que participaron en ella ni el número de enemigos apresados (50).

Las circunstancias de la cabalgada de 1618 son más propias de un relato de ficción que de la realidad misma de estas acciones contracorsarias. Sorprendentemente, el 19 de junio, se presentó ante el Concejo, acompañado por un vecino, un moro de un bergantín corsario que merodeaba por La Azohía, a poco más de dos leguas de la ciudad. El moro, llamado Hamete Bençialí, declaró que había salido el 5 de junio de Argel en una embarcación de siete bancos, a cuyo mando iba Braén Arráez, y que, tras permanecer en Sargel diez días, habían puesto rumbo hacia el cabo de Palos y de allí a Cope, aunque decidieron fondear primero en cala Aguilar, a poniente de Cartagena. El capitán de la nave le mandó subir a una montaña próxima para que descubriese gente para cautivar, pero el moro, que había decidido convertirse en cristiano, se escapó hacia el interior del campo, donde se topó con dos muchachos y un anciano leñadores a los que confesó que quería ser cristiano. Estos lo trajeron ante el Concejo y allí el moro se prestó a señalar el lugar donde se encontraban sus compañeros (51).

Rápidamente se organizó la expedición marítima, mandada por el capitán Juan de Sepúlveda. Debía partir bien temprano con dos fragatas armadas en busca del bergantín, pero no tardaron en surgir inconvenientes como en otras

(48) AMC, *Borrador de correspondencia al rey y otras autoridades*, carta 304.

(49) AMC, Ac. Cap. 1615-1616, cab. 12 y 17-I-1616.

(50) AGS, GyM, leg. 822.

(51) *Ibidem*, leg. 834.

ocasiones, aunque esta vez no institucionales, sino provocados por otro capitán, Luis García, que se puso al frente de una de las fragatas sin ser nombrado para ello. Como vemos, los celos entre los capitanes de las compañías locales eran muy comunes, aparte del lógico interés económico, pues la captura del bergantín podía reportar un pingüe beneficio. Finalmente la hueste cartagenera salió al amanecer del día 20, bastante temprano, pues el moro huido había declarado que sus compañeros le esperarían hasta primeras horas de la mañana.

Pero no fueron dos fragatas, sino solo una, ya que, según declaró el capitán Sepúlveda, no pudo esperar más tiempo a la otra. Con ella llegó en primer lugar a la playa del Portús y allí no lo halló. Continuó hasta cabo Tiñoso donde lo encontró por la tarde, iniciando una persecución que no finalizó hasta las diez de la noche, cuando le alcanzaron a cuatro leguas mar adentro. Según el propio capitán, lo abordaron «de solo a solo, peleando y rindiéndolo», pero según el proveedor de armadas de Cartagena, lo tomaron sin ningún tipo de lucha. Además del bergantín, capturaron 13 personas que iban en su interior y más tarde se apresó a su capitán, que había quedado en tierra buscando al moro que había puesto de guardia en la montaña (52). Esta vez no hubo ningún tipo de controversia institucional, incluso el Rey se apresuró a conceder a los que habían participado en la cabalgada el quinto real, para que fuese repartido entre todos ellos.

El problema de las presas y su reparto

Como hemos podido ver, no hubo prácticamente ninguna «cabalgada» que no provocara un sinnúmero de polémicas, abusos de poder por parte de las autoridades e intentos de sacar beneficio particular de las presas, aunque no se hubiera participado directamente en ellas. Hemos de tener en cuenta que un esclavo joven, en buen estado físico, como se supone que debían estar esos corsarios, alcanzaba un valor medio en el mercado de unos 150 ducados, toda una pequeña fortuna de entonces (53). Por ello debemos entender la insistencia, por un lado, del adelantado del reino, del corregidor y de otras autoridades militares en traer a los esclavos a Murcia, Mula o Vélez-Blanco, so pretexto de tomarles declaración, y el miedo del Concejo de Cartagena, por otro, de que una vez salidos los berberiscos de la ciudad ya no retornasen y se apropiasen de ellos las citadas autoridades.

La fuerza moral y legal del Concejo cartagenero para defender a sus vecinos de esos abusos y arbitrariedades se la daba el fuero otorgado a la ciudad en 1241 por el Rey Fernando III el Santo, el llamado Fuero de Córdoba, que fue ampliado en enero de 1246 con la regulación de las presas hechas en

(52) AMC, Ac. Cap. 1618, cab. 19 y 23-VI-1618.

(53) VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: «El tráfico de esclavos en Cartagena en la encrucijada de los siglos XVI al XVII», en *Cartagena Histórica*, núm. 9, 2004, pp. 40-48.

curso, la posesión de las salinas y otras mercedes (54). La fiscalidad regia sobre las capturas realizadas en el mar gravaba de forma variable y oscilaba entre cinco maravedíes para las barcas de 10 a 20 remos hasta el 30 por 100 en el caso de navíos grandes. Era el llamado quinto real, que en otro privilegio posterior los monarcas castellanos acabaron también concediendo a los vecinos de la ciudad; privilegio que no se ha conservado, pero al que se agarraba siempre el Concejo para justificar la pertenencia a los vecinos de Cartagena de los esclavos capturados en las expediciones anticorsarias.

La primera cabalgada con éxito de este período, la protagonizada por el capitán Nicolás Garri a comienzos de marzo de 1600, ya tuvo una controversia inicial con el joven marqués de los Vélez. Luis Fajardo Requesens, cuarto marqués, había alcanzado la mayoría de edad en 1594 y desde ese momento se empeñó en recuperar el control de los cargos y oficios hereditarios de su casa, que habían sido ejercidos durante su niñez por los corregidores del reino, lo que se tradujo en constantes enfrentamientos con los corregidores y principales cabildos murcianos (55). Uno de los puntos conflictivos fue precisamente la concesión de patentes de curso y las expediciones predatorias a Berbería (56).

Aprovechando las competencias jurisdiccionales que tenía en ese aspecto, nada más conocer la cabalgada hecha por el capitán Nicolás Garri, escribió al Concejo de Cartagena ordenando que se le enviaran los esclavos y renegados tomados en el bergantín para tomarles declaración. El Concejo le respondió el 18 de marzo señalándole que:

«en aquestos esclavos, ni en los que se tomó en el vergantín, la çibdad no tiene parte ninguna por ser de los vecinos las cavalgadas, conforme al privilegio questa çibdad tiene dello, y así de presente están a cargo del capitán y la justicia para hacer repartimiento entre las personas a quien toca y por estar como están heridos los esclavos no se an vendido... que con dificultad se pueden poner en camino, y si corre algún riesgo la brevedad, y Su S^a fuere servido [que] acá se les tome alguna declaración por la justicia, se hará con todo secreto, y si todavía Su S^a gustare se lleven enviándolos a pedir a la justicia y capitán, se le enviarán estando sanos los que aquí están, porque el renegado tiene el Santo Oficio en Murcia, y enviando Su S^a persona que se los lleve de confianza, a quien se le entreguen, con palabra de Su S^a que los bolverán, para que se haga el repartimiento entre los vecinos que se hallaron en ello» (57).

(54) AMC, armario 1, cajón 2, núm. 10, y armario 1, cajón 1, núm. 1.

(55) LOMAS CORTÉS, Manuel: «El marqués de los Vélez y el desarme de los moriscos de Murcia (1601-1605)», en *Manuscrits*, núm. 28, 2010, p. 46; y RUIZ IBÁÑEZ, José Javier: *Las dos caras de Jano. Monarquía, ciudad e individuo. Murcia, 1588-1648*, Murcia, 1995, pp. 265-267.

(56) RUIZ IBÁÑEZ, José Javier, y MONTOJO MONTOJO: *op. cit. (Comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*. Murcia, 1998, pp. 135-144.

(57) AMC Ac. Cap. 1598-1601, cab. 18-III-1600.

No debió gustarle mucho la respuesta del Concejo de Cartagena, por lo que volvió a insistir con dos cartas, leídas en cabildo el día 5 de abril. Ordenaba de nuevo no solo que se le remitieran los esclavos sino también todo el proceso y los autos que se habían hecho, e incluso que se hicieran en adelante los repartimientos de los esclavos capturados en donde él estuviese. Viendo el cariz que tomaba la cuestión y de lo complicado que resultaba para los vecinos ir a Mula o Vélez-Blanco —a 14 y 19 leguas de Cartagena respectivamente—, donde residía el marqués, a cobrar el valor de los esclavos, el Concejo decidió contestarle con una nueva carta suplicándole que no variara la costumbre que sus antepasados habían tenido de dejar libertad en esta cuestión a la justicia de Cartagena, pues de lo contrario sería más el perjuicio a los vecinos que el beneficio y «no habrá ninguno que salga a correr los rebatos, ni armar por la mar, y será causa que con más libertad los enemigos puedan hacer daño». Decidió también enviar a dos comisionados para entrevistarse con el marqués y suavizar las diferencias.

Al final se llegó al acuerdo de que los esclavos serían enviados en adelante al marqués, cada vez que este lo solicitara, para tomarles declaración, a cambio no exigiría que el repartimiento se llevara a cabo donde él residiese sino en Cartagena, como siempre se había hecho, aunque el Concejo debía remitirle una copia de los autos para que él los aprobase, y comprometerse a informarle con puntualidad de la gente y navíos que salían en cada una de las cabalgadas (58). Era una muestra más de la recuperación de su autoridad y jurisdicción sobre los cabildos locales del reino.

Otra cabalgada con mucha polémica fue la llevada a cabo por el capitán Nicolás Bienvenida el primero de enero de 1611. Como señalamos más arriba, una carta enviada por el regidor lorquino Martín Leonés al capitán cartagenero informándole de un bergantín corsario apostado en la cala del Hornillo dio pie a la intervención de este a bordo de tres barcas armadas. La pequeña embarcación enemiga fue sorprendida haciendo aguada en esa cala y sus tripulantes fueron capturados tras dura lucha. El capitán Bienvenida regresó a Cartagena, aunque los moros se quedaron retenidos en Lorca (ocho de ellos) y Vera (los otros nueve). Sin embargo, lo que se suponía había sido una gran victoria, pronto se convirtió en un enorme embrollo, con intervención de diferentes instituciones: los Concejos de Vera y Cartagena, el consejo de Guerra y el teniente de adelantado de Murcia.

El problema surgió una vez que la ciudad de Vera decidió escribir al Rey, en su Consejo de Guerra, protestando porque, según ellos, «no fue en buena guerra» ya que el bergantín estaba haciendo alafia o rescate «y se le tenía asegurada la mar y tierra» (59). La carta de Vera paralizó de inmediato el reparto de la presa e inició un proceso de investigación por parte de los delegados del Rey para clarificar los hechos.

(58) *Ibidem*, cab. 15-IV-1600.

(59) AGS, GyM, leg. 755.

En este sentido, el 26 de marzo de ese año el Rey contestó confirmando la autoridad y competencia del marqués de los Vélez en este asunto, y en su nombre, como lugarteniente en el cargo de adelantado y capitán mayor, la de su tío Luis Fajardo de la Cueva, el famoso capitán general de la Armada del Mar Océano (60). Luis Fajardo mandó publicar un bando en la plaza pública de Cartagena conminando a todos aquellos que habían intervenido en la cabalgada a que declararan ante él. El capitán Nicolás Bienvenida se sintió agraviado y solicitó amparo al Concejo, pidiéndole que interviniera ante dicho adelantado para que se declarara que la presa «fue de buena guerra, peleando con las armas en la mano, con las cuales fue rendido el dicho bergantín y moros, habiendo muertos y heridos de una parte y de otra; y que esta ciudad nunca entendió ni fue sabedora de la tal alafia, porque la que dicen trataban fue en el reino de Granada un día después...» (61). El cabildo cartagenero le renovó una vez más su apoyo, sabedor de que todo se había hecho en la estricta legalidad, y apoderó a dos de sus regidores para que defendieran esta causa ante cualquier tribunal o autoridad, ya fuese ante el citado Luis Fajardo, ante los representantes legales de los moros cautivados o ante algunos particulares que pretendían lucrarse con la presa.

Pero los días pasaron y no se recibía resolución alguna, a pesar de, como señalaba el cabildo de 25 de junio, haber habido sentencia favorable al Concejo de Cartagena en la que se declaraba que fue «de buena guerra»; visto lo cual se decidió enviarle copia al consejo de Guerra sobre la citada sentencia para que finalmente resolviese. Pero en este punto se produjo la oposición del propio alcalde mayor, que decía tener información de los secretarios de ese consejo de que el Rey no dictaminaría hasta que fuese juzgado el caso en última instancia. Este hecho provocó una agria polémica entre los regidores y el alcalde mayor, con acusaciones mutuas y amenazas, que elevó al máximo la tensión entre ambas partes.

Después de esto, las fuentes documentales enmudecen y solo una carta enviada por el Concejo de Cartagena al Rey el 11 de noviembre de 1611 nos confirma que el dictamen final del adelantado Fajardo fue favorable al capitán Bienvenida y que la presa fue declarada de buena guerra, estando además «todas las partes contentas, pues no han apelado de ella». Se pedía además que se le diesen las gracias al citado capitán, como se solía hacer en semejantes ocasiones, y que a pesar de que el Concejo lo solicitó tras conocerse el éxito de la cabalgada, no se hizo entonces por la interferencia de la ciudad de Vera (62). Con ello podemos deducir que finalmente a la presa se le dio visos de legalidad y que los corsarios apresados y el bergantín fueron vendidos en pública almoneda, con lo que todos los que intervinieron pudieron obtener su recompensa y el Concejo consiguió recuperar el dinero gastado en la expedición.

(60) AMM., caja 28, núm. 28.

(61) AMC, Ac. Cap. 1610-1612, cab. 2-V-1611.

(62) AGS, GyM, leg. 759, y AMC, *Borrador de correspondencia al rey y otras autoridades*, carta 226.

Otra de las presas que causó una fuerte controversia fue la llevada a cabo por un grupo de pescadores en enero de 1616 en la cala de Cope, en el término de Lorca. El protagonista de la misma fue esta vez el corregidor Antonio de Quiñones Pimentel, que había sustituido como lugarteniente de adelantado a don Luis Fajardo, fallecido en 1615. El 12 de enero se presentaban algunos de estos pescadores ante el Concejo solicitando, que como era costumbre, se les eximiera del quinto real. El Concejo accedió a ello y dio cuenta de esto al corregidor, como era preceptivo. Pero el corregidor respondió viniendo en persona a Cartagena y mandó detener a los pescadores, al tiempo que les requisó a los moros y se los llevó a Murcia, diciendo «questa presa es suya y le pertenece, porque para yr a buscar los moros no le pidieron licencia». Indignado el Concejo, escribió rápidamente al Rey, el 17 de enero, relatando la actuación del corregidor y su abuso de poder, y justificando que era imposible que los pescadores pudieran ir en ese momento —que requería tanta celeridad— a pedirle licencia a Murcia, distante más de 20 leguas de donde ellos estaban (63).

Pero con una rapidez inusual en estos casos, el Rey contestó con una carta de 18 de febrero dando la razón en todo al Concejo de Cartagena y castigando el abuso de poder del corregidor con 300 ducados a repartir entre los pescadores. Y no solo eso, también daba las gracias a esos vecinos, y para alentar que otros también participaran en esa lucha anticorsaria pedía al Concejo que determinara qué persona fue la que movió al resto de sus compañeros a atacar al bergantín enemigo (64).

El Concejo acordó comisionar a un regidor para que se desplazara a Murcia a darle cuenta al corregidor del contenido de la cédula real, pero a partir de entonces se dio un hecho que solo cabe calificarlo de surrealista: el corregidor se negó a recibir al comisionado de Cartagena y a un escribano, cosa que ambos notificaron al Concejo el 4 de marzo; este les ordeno que lo volvieran a intentar y que si se negaba levantaran acta de ello y que otros escribanos de Murcia también lo hicieran, y si aún persistía, que se volvieran a Cartagena «sin bolber a hablar al señor corregidor, pues su merced no resibio la carta y recado desta ciudad con la cortesía que a esta ciudad se le debe» (65).

Llegado a la ciudad el comisionado Valcárcel, relató ante el Concejo todo lo ocurrido en Murcia y este decidió escribir al Rey y al consejo de Guerra para informarle de ello, pero el alcalde mayor se negó a firmar el acuerdo y amenazó con castigar a los regidores. En vista de eso, los capitulares le requirieron mediante escribano a que leyese la cédula que había mandado al Rey, por lo que este no tuvo más remedio que leerla y acatar lo que el monarca ordenaba en ella. Entretanto el alcalde mayor, aparte de informar del mandato regio al corregidor, intentó limar asperezas entre ambas partes y lo único que

(63) AMC, *Borrador...*, carta 304.

(64) AMC, Ac. Cap. 1615-1616, cab. 1-III-1616.

(65) *Ibíd.*, cab. 4-III-1616.

consiguió fue que el propio corregidor le relevara en el cargo, hecho que fue muy protestado por el Concejo de Cartagena, que sospechaba que ese motivo no obedecía a «otra causa que por haber acudido al cumplimiento de lo que Su Magd tiene mandado por una real cédula emanada de su real Consejo de Guerra». En las semanas siguientes la tensión fue creciendo cada vez más, incluso el corregidor se trasladó a Cartagena para presidir varias reuniones del Concejo. En una de ellas se solicitó fianzas para el alcalde mayor, que estaba siendo sometido a un juicio de residencia sobre su actuación en la ciudad, y por el cual acabaría siendo condenado a prisión por el citado corregidor.

Todas estas demoras no libraron al corregidor de que finalmente, en el cabildo extraordinario de 25 de abril de ese año, acatara ante el Concejo de Cartagena la orden real, con entrega al alcaide de la cárcel de los 16 moros esclavos, más el valor de la fragata, jarcias y demás aparejos, incluyendo asimismo los 300 ducados a los que había sido condenado. En cuanto al alcalde mayor, la carta remitida al consejo de Guerra por parte de Cartagena surtió efecto y el Rey envió a un juez para investigar el caso, que una vez más comprobó el abuso de poder del corregidor Quiñones, liberó al alcalde mayor y lo restituyó en su puesto. El citado corregidor no permaneció mucho tiempo en su cargo, una vez descubiertas sus constantes arbitrariedades. Y por lo que se refiere a los pescadores, estos consideraron que ninguno se había singularizado a la hora de tomar la decisión de atacar al bergantín, por lo que convinieron repartir los 300 ducados entre todos ellos. Acababa de esta manera una de las actuaciones más desafortunadas llevadas a cabo por un corregidor en el reino de Murcia (66).

Como hemos podido ver, el gran valor que alcanzaban estas presas despertaba la codicia de todos, de ahí que su reparto debía hacerse de forma muy escrupulosa. Primero se estipulaba el orden jerárquico de los que habían participado en ellas, empezando por el capitán, en el caso de las cabalgadas locales, o por el capitán general en lo tocante a las galeras. También se tenía en cuenta la participación de armadores particulares —si los había— y la del Concejo, que en este último caso se limitaba a recuperar del montante de la presa lo que había gastado en abastos de comida, municiones y otros pertrechos. A partir de ahí, se establecía una escala en porcentajes de lo que cada uno debía de cobrar.

Por ejemplo, en el caso de una galera real —o escuadra de galeras— el reparto proporcional que se hacía de la presa capturada, tal y como nos lo manifiesta la Junta de Guerra de España en un comunicado de 3 de octubre de 1643, era de la siguiente manera:

«la forma de repartir las presas en las galeras es sacar la décima del general de la mar y de lo que queda se hacen cinco quintos: dos tocan a la Real Hacienda, uno al general de las galeras, uno a los capitanes y oficiales del sueldo y el último se reparte entre toda la gente de guerra y cabo» (67).

(66) AMC, Ac. Cap. 1615-1616, cab. 25-IV, 20-V y 4-VI-1616.

(67) AGS, GyM, leg. 3.215.

Pero como existían también otras variables, caso de las presas procedentes de cabalgadas organizadas por los Concejos litorales o por los propios vecinos e incluso las conseguidas de naves corsarias naufragadas en la costa, el Rey decidió regular esta situación un tanto confusa. De ahí que la pragmática de 27 de agosto de 1600 fuera dirigida a organizar en lo sucesivo el reparto de forma clara. Por lo pronto, todos los turcos o moros que diesen en tierra con sus navíos, ya fuese por una tormenta o por cualquier hecho fortuito, pertenecían al Rey y quedaban en condición de esclavos. Las personas que los atrapasen no tendrían con respecto a ellos otros derechos que el de cobrar 10 ducados por cada uno de los esclavos capturados, dinero que se les tenía que abonar de la consignación destinada a las galeras de España. Si bien, en el caso de que los moros o turcos capturados lo fuesen tras pelea, bien en tierra o en el mar, y una vez entregados en nombre del Rey a las justicias del lugar, se les pagaría por cada uno de ellos a quienes los apresasen 30 ducados por individuo, excepto por el arráz de la embarcación, por el cual habrían de abonarse 100 (68).

De todas formas, en el caso de Cartagena el asunto estaba claro, pues los vecinos tenían concedida la exclusividad de las presas por privilegios de los reyes castellanos medievales, de ahí que el Concejo los guardara con celo y saliese rápidamente en defensa de ellos ante cualquier autoridad que quisiera transgredirlos. El procedimiento era bien conocido: una vez traída la presa a Cartagena (esclavos, embarcación, armas y aparejos), se ponía bajo salvaguardia de la justicia y se nombraba un depositario. Posteriormente se convocaba una subasta pública en la que eran expuestos los esclavos y se pujaba por ellos, al igual que por la embarcación y demás pertrechos. Del dinero obtenido se separaba una parte para pagar los gastos de la cabalgada —que previamente había adelantado el Concejo de sus propios— y también en algunas ocasiones, sobre todo en las presas más importantes, se detraía una «joya» o premio para el capitán, quien por su valentía y arrojo había destacado en la lucha (normalmente un esclavo); una vez hecho esto, se procedía al reparto de la misma de forma proporcional al número de personas que hubieran intervenido y a su condición y edad (a los más jóvenes se les solía pagar algo menos).

Normalmente había buenos postores, por lo que el beneficio estaba asegurado en dinero, pero en caso contrario podría recurrirse al reparto en especie de los mismos esclavos, que posteriormente también podían ser vendidos por sus nuevos dueños. Con todo, los vecinos tenían asegurado como mínimo por parte del Rey 30 ducados por corsario capturado y 100 ducados por el arráz o capitán, pues eran muy necesarios como remeros en las galeras, tal como hemos señalado más arriba.

(68) VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental*. Cartagena, 2005, pp. 124.125.

Conclusiones

Como hemos podido ver a lo largo de estas páginas, la intensa presión corsaria sufrida por el litoral murciano a lo largo del reinado de Felipe III convirtió su espacio marítimo en un foco de fricción permanente donde era muy peligroso subsistir o desarrollar un tráfico marítimo normal. Las poblaciones costeras se replegaron tras sus murallas y baluartes y se requirió la estancia permanente de las escuadras de galeras del Rey para «limpiar» sus mares de embarcaciones enemigas.

Estas escuadras, con más trabajo del que podían abarcar, se movieron, sin un puerto fijo, entre las principales ensenadas del Mediterráneo hispánico, si bien en el de Cartagena recalaron con relativa frecuencia. Su estancia en el puerto cartagenero facilitó la organización de algunas expediciones anticorsarias, que en algunos casos tuvieron un feliz éxito, con el apresamiento de diversas galeotas y bergantines berberiscos. En el período que aquí hemos estudiado fueron capturadas tres galeotas, cinco saetías y una polacra. Una cifra ridícula si la comparamos con el número enorme de aprehensiones que pudieron llevar a cabo las escuadras corsarias, tanto de galeras y galeotas, como de barcos «gruesos» o de alto bordo.

También se ejercitó cierta actividad contracorsaria en el mar por parte de los vecinos de Cartagena. Sus acciones militares, más modestas pero no menos eficaces, fueron dirigidas contra los bergantines o pequeñas galeotas argelinas, que infestaron durante este período el litoral. Bajo el mando de un capitán designado por el Concejo, partieron en más de quince ocasiones a la búsqueda de embarcaciones enemigas y en seis de ellas lograron su objetivo, apresando un total de cinco bergantines y una fragata. Es en este sentido uno de los escasísimos ejemplos de anticorso marítimo llevado a cabo por una ciudad española en el Mediterráneo de Felipe III.

Pero mientras que el reparto de las presas conseguidas por las galeras estaba claramente definido y regulado por órdenes reales, en el caso de las obtenidas en las «cabalgadas» de los vecinos de Cartagena hubo un sinfín de problemas provocados por la interferencia de las diversas autoridades, que o bien querían sacar beneficio particular en ellas (dado el alto valor que alcanzaban los esclavos subastados), o bien trataban de hacer valer su poder personal y jurisdiccional ante el Concejo de Cartagena.

De todas formas, el monarca o, en su defecto, el consejo de Guerra siempre dictaminaron en favor de los vecinos de Cartagena, a los que amparaban algunos privilegios concedidos por Fernando III en lo relativo al corso, y que se mantuvieron indemnes a lo largo de los siglos, pese a las arbitrariedades y abusos de poder de las algunas autoridades e instituciones.

CONSTRUCCIÓN, DESGUACE Y NAUFRAGIOS DE GALEONES EN MANILA (1)

Antoni PICAZO I MUNTANER
Doctor en Historia

Resumen

La presencia española en las islas Filipinas siempre necesitó un elemento clave: las naves. Una de ellas fue el galeón, pero las autoridades de las islas siempre se enfrentaron a un problema, la escasez de navíos y viajes. La respuesta a estas necesidades pasó por un debate interno. ¿Cabía construir los galeones en Manila o bien comprarlos en reinos circunvecinos como Siam? En este sentido nunca hubo una directriz única, puesto que se construyeron galeones en Manila con un alto coste, pero también se adquirieron en otras zonas a un precio mucho más bajo. A la adquisición de naves se le debe sumar el problema añadido de su mantenimiento y constante reparación. Esa precariedad de medios se reflejó en tres situaciones. Unos, de gran calidad, sufrieron reparaciones constantes muy costosas; otros, de factura precaria, tuvieron que ser desguazados; y finalmente, hubo algunos que naufragaron.

Palabras clave: Galeón de Manila, construcción, desguace, naufragio.

Introducción

EXISTE una abundante, y valiosa, bibliografía sobre la dinámica comercial, política y social de la presencia hispana en las islas Filipinas. Los estudios sobre la actividad mercantil del galeón han sido más que numerosos, así como los que se centran en la investigación de la vida política. En cambio, los análisis (a nuestro entender, claves) de la construc

(1) Este artículo forma parte del proyecto «Ruta Global: Análisis histórico experimental con base de datos y geovisualización espacio-temporal del comercio marítimo internacional, 1717-1850 (GlobalNet)», financiado dentro del Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación, núm. de referencia HAR 2011-27694.

ción de galeones en Manila han sido más bien escasos. Solo algunos artículos, o pequeñas partes de libros y actas de congresos, dedican páginas a uno de los pilares básicos que sustentaron la relación entre Manila y Acapulco. Con este estudio pretendemos realizar una aproximación a la dinámica constructiva que se realizó en las islas. Dinámica que pasó, como veremos, por dos elementos clave. Cierto que muchos galeones y pataches se construyeron en la América hispana, pero también es cierto que el comercio y el apoyo financiero, el situado, de las islas necesitaba de más navíos con que realizar el viaje. Por eso se perfilaron dos posibilidades, que aquí intentaremos analizar, para la dotación de las naves suficientes. Una fue la construcción directa de galeones en el puerto de Cavite, aprovechando la madera de las islas; la otra fue la de adquirir en los mercados asiáticos las naves, con todo su bastimento, por cuanto eran de una calidad mayor y de unos precios mucho más atractivos.

Entre los autores que han profundizado en la historia de la construcción de galeones y la importancia que esta actividad supuso para la historia de las Filipinas hispánicas cabría citar, en primer lugar, y por una cuestión de proximidad temática la obra de Consuelo Varela sobre la microhistoria de un galeón, que veremos a continuación. Consuelo Varela profundizó de una forma tremendamente hábil y certera, no solo en la construcción del *Santo Niño*, sino también en su pequeña carrera transpacífica, cargada de problemas legales derivados de un exceso de carga. Marcelino González también ha contribuido recientemente a una clara exposición de los barcos que participaron en la carrera transpacífica, detallando desde su tipología hasta la capacidad de carga y construcción en los astilleros americanos. En este último sentido, pero desde el Caribe, Otero también ha trabajado sobre los aspectos netamente técnicos. También desde este último apartado, pero aplicado a todo el conjunto de la monarquía hispánica, sobresale la tesis doctoral de Manuel Jorge Parada «El galeón como producto resultante de la confluencia de las dos tipologías de construcción naval europea: la mediterránea y la atlántica». José Miguel Herrera ha analizado cómo y de qué forma se estructura y organizaba un galeón en el Pacífico mediante el estudio del *San Damián*, por cierto una nave que no era adecuada dada su carga y tipología, pues no fue fabricada para cruzar el Pacífico. Los pertrechos de los galeones, y demás naves, fueron estudiados, aunque básicamente durante el siglo XVIII, por German L. Andrade, pasando revista desde la construcción a la dotación artillera de las naves. Centrado también en un único navío, de la carrera transpacífica, hallamos la obra de Jesús García del Valle sobre el galeón *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*. Una de las grandes obras que estudia y se adentran no solo en la problemática de la construcción, sino que incluye apartados muy importantes para el control y dominio de los mares como era desde la política forestal, pasando por la fabricación de artillería, el personal de a bordo, el velamen, los aparejos, etc., se halla en la obra de David Goodmān, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*.

La fábrica de galeones en las islas Filipinas

La construcción en las islas

La presencia española en las islas Filipinas estuvo supeditada a dos factores básicos que fueron clave para su supervivencia. En primer lugar su dependencia crónica de Nueva España para todos los resortes de su administración (desde el situado a hombres y armas). En segundo lugar solo el comercio con los otros reinos de Asia-Pacífico, especialmente del mar de China, podía motivar a la colonización y explotación económica del territorio. Pero para ambos principios se necesitaba un elemento clave: las naves. Una de ellas, ya mítica en la historiografía, fue el galeón, aunque también cabe explicar que en los viajes transpacíficos también se utilizaron otros tipos de barcos, como el patache. El problema al que siempre se enfrentaron las islas fue la escasez de navíos y viajes. En muchas ocasiones las autoridades de Manila no podían esperar que Nueva España les facilitase las naves requeridas puesto que muchos comerciantes, y también oficiales de la administración, habían invertido grandes cantidades en la adquisición de productos asiáticos para su ulterior venta en los mercados de Acapulco. Por ello se les abría una serie de dudas que perdurarían durante todo el siglo XVII y buena parte del XVIII. ¿Cabía esperar que México enviara más naves o debían autoabastecerse ellos mismos? La respuesta afirmativa a la primera cuestión implicaba una gran lesión para los intereses mercantiles de las elites comerciales manilenses (2). La segunda abrió un debate en los círculos institucionales y comerciales de Manila. ¿Fabricar los galeones en Manila o adquirirlos en otros reinos como Siam o India? En este sentido podríamos afirmar que nunca hubo una directriz única pues siempre estuvo condicionado a las necesidades de las islas y liquidez de la caja real. Y cada uno de ellos tenía sus ventajas y sus inconvenientes. Veamos el primero de ellos, la construcción en las islas.

Según Consuelo Varela, el coste medio para la construcción de un galeón se acercaba a los 80.000 pesos, pero no todas las naves se situaban sobre esos costes, algunos superaron la media, como el caso del galeón *Santo Niño* y *Nuestra Señora de la Guía*. Se trató de un bajel sumamente grande, uno de los mayores que se construyeron en Filipinas, de ahí que también fuese uno de los más caros jamás confeccionados, con un coste final de 117.000 pesos. Efectivamente, el gobernador y capitán general de las Filipinas, Juan de Vargas (3), envió a Nueva España las certificaciones de los pagos efectuados para la cons-

(2) Archivo General de Indias (AGI), Filipinas 14, R.3, N.38, «Carta de Fausto Cruzat y Góngora, gobernador de Filipinas, sobre haber hallado sólo dos galeones y uno muy maltratado por lo que emprendió la fábrica de un galeón que ha quedado concluido y lleva el nombre de *Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Javier* y *Santa Rosa*. Remite relación del costo y pondera la labor de Tomás de Hendaya al que se debería aumentar su encomienda».

(3) AGI, Filipinas 11, R.1, N.35, «Carta de Juan de Vargas Hurtado, gobernador de Filipinas, dando cuenta de estar fabricando un galeón en la ribera de Cavite y necesitar otro más. Suplica que se aumente el situado para ayudar a estos gastos».



Mapa 2: AGI, MP-Filipinas, 146. Mapa de la bahía de Manila y ensenada de Subic, zona productora de madera adecuada para la instalación de un astillero y botadero y para la construcción de navíos.

trucción del *Santo Niño*, por la cantidad referida aunque matizó que se incluía la jarcia, el velamen y los demás géneros (4). Las partidas más costosas, no todas evidentemente, de dicha construcción fueron:

Fabrica del galeón	57.465 pesos
Corte de madera	20.059 pesos
Aparejo	7.399 pesos
Clavazón	24.408 pesos
Pagas y raciones	3.623 pesos

Los costes de la fábrica de algunos galeones evidencian la complejidad, la carencia de técnicos especialistas y el alto coste que suponía su construcción en Filipinas. Carencia y dificultades que no solo se hallaban en la falta de técnicos formados, que afectaba directamente a las proporciones de la arbola-

(4) AGI, Filipinas 25 R.1, N.6, «Carta de la Audiencia de Manila sobre las cuentas del galeón *Santo Niño*, 1684».

dura, sino que también se extendían a la precariedad de los materiales y aparejos, la mayoría de ellos no adecuados. Si el *Santo Niño* tuvo un coste muy elevado, el galeón *San José* fue de los más económicos, destinándose a su construcción la suma de 63.285 pesos (5). El *San José* se construyó en 1693 pero tuvo una vida muy corta puesto que al año siguiente se perdió, naufragando en los bajos de Luban, en el sureste de las islas. El pago de las diferentes partidas que realizó la administración evidencia qué sectores de todo el navío eran más caros. Sin duda la madera era la partida más alta, con 18.140 pesos, y el proceso de trabajarla en el puerto de Cavite el segundo en importancia, con 10.877 pesos. El material para dotar la nave también fueron partidas de gastos muy importantes, el hierro 6.682 pesos, el velamen y demás material, 7.590 pesos. Otro de los grandes costes de la construcción naval en Filipinas fueron los jornales de los que participaron en todas las actividades, desde los pagos por comida (básicamente arroz) de los indios de repartimiento a los trabajos realizados por diferentes especialistas, como los calafates o los aserradores que trabajaban en el astillero.

La compra en otros reinos

Además de la construcción propiamente dicha de galeones en las Filipinas, existió un mercado más amplio de navíos mucho mejor dotados, de menor coste y con unas maderas mucho más adecuadas para la navegación en el Pacífico. De todos estos mercados hubo algunos que sobresalieron y que a lo largo del XVII Manila acudió hasta ellos para abastecerse, tanto para la construcción de barcos como para la adquisición de algunos de sus materiales imprescindibles para la navegación, como sería el caso de las anclas. Estos cuatro grandes mercados serían la costa de Coromandel, en la India; los astilleros de Bengala; Siam y el reino de Camboya. Por lo que se refiere a los productos que se compraron en las costas de la India cabría distinguir dos grupos: los estratégicos, como el salitre y las anclas (fue común tanto en el siglo XVII como XVIII la compra de este material en la zona de Coromandel y Bengala). En esta vertiente oriental de la India en los siglos XVII y XVIII

(5) AGI, Filipinas 15, R.1, N.44, «Construcción del galeón *San José*, 1693». En AGI, Filipinas, 456,N.14 se puede consultar el «Duplicado de carta de Juan de Arechederra, obispo de Nueva Segovia, gobernador de Filipinas, sobre la fábrica de un galeón en el puerto de Bagatao, provincia de Albay, con la constancia del estado que al presente tiene el galeón nombrado la *Santísima Trinidad* que se está construyendo en Bagatao, con expresión de los codos de quilla, manga y puntal de que se compone. Manila, 19 de junio de 1749». Ciertamente, en 1748 se realizó un expediente sobre las medidas del galeón *Santísima Trinidad*. Estas fueron 66 codos de quilla, 23 codos y 4 puntos de manga, 11 codos y 6 puntos de puntal medida esta desde la cara alta hasta la cara baja de la escotilla mayor. En el entrepuente 3 codos de la cubierta hasta el bao. En el alargamiento 2 codos y 12 puntos al puntal, medida desde la superficie de la primera cubierta hasta la cara baja de los baos de la segunda. Sin embargo, una nota suplementaria realiza algunas modificaciones: se tuvo que corregir a 16 codos desde la cara alta de la quilla hasta el canto bajo del jugo, y no de los 15 codos y 5 puntos previstos inicialmente.



Figura 3: AGI, MP-Ingenios, 318. Plano del galeón *Nuestra Señora de la Mar*, de la Armada del general marqués del Vado, que naufragó en el golfo de la Bermuda.

también se promovieron la fabricación de barcos a costa de la real caja de Manila. Ciertamente, lo mismo las autoridades de Filipinas como los principales agentes comerciales de las islas mandaron construir navíos en Bengala y Cochín por cuanto eran de una factura mucho mejor que los realizados en Manila y, en especial, mucho más económicos, portando además una muy buena jarcia y una tripulación de la tierra muy experta. En cuanto a la zona de Siam hallamos cómo, además de las autoridades, grupos de mercaderes invirtieron en la compra de navíos facturados en Siam (6). Comercio que se había restablecido a partir de 1748 tras la llegada del navío *San Francisco Javier* a cargo del capitán Bartolomé de Olivera. Tras esta llegada, el marqués de Ovando, gobernador de Filipinas, envió dos comisionados para la construcción de un navío, capaz de cargar 3.000 piezas, emitiendo 100 acciones a 300 pesos por individuo. Muchos comerciantes adquirieron varias acciones, como por ejemplo el caso de Lorenzo de Novia que adquirió cuatro de ellas. En cuanto a Camboya (7) a principios del XVII ya se conocía la buena calidad de sus maderas y el bajo coste que suponía la fabricación de navíos en sus astille-

(6) AGI, Contratación 5665, n. 4, f. 37r.

(7) AGI, Filipinas 8, R.1, N.19, «Carta de Juan Niño de Távora, gobernador de Filipinas, dando cuenta de la llegada del galeón que se fabricaba en Camboya».

ros, pero sobre todo la gran producción que tenían de anclas de hierro a unos precios muy atractivos. Fue por este motivo que a finales del siglo XVII el gobernador Diego de Salcedo daba cuenta a las autoridades de Nueva España de las dificultades que tenían los galeones de las islas, escasez de marineros y pilotos, la inexistencia de maestros de fábricas..., y cómo había despachado en 1666 una nave a Camboya para la compra de hierro y anclas, con un coste total de 2.000 pesos (8).

Mantenimiento y desguace de galeones en Filipinas

Pero los trabajos de construcción de galeones en Manila no solo eran caros, su mantenimiento prácticamente era mucho mayor que el de su construcción. El galeón *Santo Cristo*, por ejemplo, fue carenado en dos ocasiones. La primera en 1690 que ascendió a la respetable suma de 41.373 pesos; la segunda en 1692 y costó 30.902 pesos (9). Por su parte en la misma época, en 1689, también se reparaba el galeón *Santo Niño*, que importó 51.723 pesos y ya, como veremos más adelante, presentaba señales inequívocas de ser una nave muy precaria y mal fabricada. También en el siglo XVIII la carga del carenado también era sumamente cara, así en 1700 se aderezó el galeón *Nuestra Señora del Rosario*, con un coste de 47.802 pesos, y al año siguiente se tornó a carenar, reduciendo en esta ocasión los gastos a 29.533 pesos (10). Los importes, de reparar y carenar los galeones *Santo Cristo* y *Santo Niño*, fueron los siguientes:

<i>Reparación y gasto</i>	Santo Cristo	Santo Niño
Corte maderas	10.991 pesos	16.564 pesos
Clavazón	11.248 pesos	13.964 pesos
Jornales aserradores	2.096 pesos	3.211 pesos
Jornales calafates	3.834 pesos	2.412 pesos
Otros jornales	258 pesos	171 pesos
Indios de repartimiento	1.623 pesos	3.138 pesos
Regular la maestranza	11.320 pesos	12.260 pesos

El caso del galeón *Santo Niño* y *Nuestra Señora de la Guía* es uno de los ejemplos que más bien ilustran las carencias que tuvieron las islas Filipinas para la construcción de naves óptimas para la carrera transpacífica. Dicho

(8) AGI, Filipinas 9, R.3, N.49, «Carta de Diego Salcedo, gobernador de Filipinas, dando cuenta de la llegada del galeón *San José*, 1667».

(9) AGI, Filipinas 16, R.1, N.2, «Carta de Fausto Cruzat y Góngora, gobernador de Filipinas dando cuenta de que el galeón *Santo Cristo de Burgos* volvió de arribada el 18 de diciembre de 1692, entrando en la ensenada de Naga donde quedó para carenar y proseguir viaje».

(10) AGI, Filipinas 127, N.3, «Carta de Domingo de Zabalburu, gobernador de Filipinas, dando cuenta de lo que ha costado el carenado del galeón que despachó a Nueva España en 1702».

buque se demostraría, rápidamente, que era muy ruinoso, que poseía una madera que no era la adecuada para la fabricación de barcos (se sacó de Pampanga, Bay y Balagán) (11) y tuvo una construcción, cuyo encargado fue Juan Suárez, absolutamente desastrosa.

Todas estas circunstancias posibilitaron que, a los pocos años, se tuviera que desmantelar por completo, aunque se aprovechó toda su clavazón. Si comparamos el coste medio de la construcción de galeones, el que supuso el *Santo Niño y Nuestra Señora de la Guía* y el que alcanzaron otros galeones, como el *Santo Cristo* (65.000 pesos) y el *San José* (63.000 pesos) percibiremos rápidamente la sustanciosa diferencia económica que existió entre ellos. El estado del galeón *Santo Niño* era tan desastroso que a tenor de las palabras del piloto mayor Antonio Nieto, repararlo para un solo viaje ya ascendía a la suma de unos 40.000 pesos, puesto que las reparaciones debían realizarse con maderamen óptimo.

El desguace del *Santo Niño* (12) se realizó en 1692 puesto que, según las autoridades, «no puede hacer más viajes al estar quebrado y vencido por todas las maderas». De su desguace se pudieron salvar 21.000 arrobas de hierro. El galeón estaba quebrado por la quilla y por proa y la mayoría de maderas estaban podridas, especialmente los costados y las cubiertas. Para que una madera no se pudriera debían tenerse en cuenta algunos factores clave: los árboles deberían ser talados en invierno, cuando la savia apenas circula; la tala debe realizarse en cuarto menguante, cuando hay menor humedad; para evitar los hongos debía ser sumergida y después secada al sol; el proceso de secado debería durar entre uno y dos años y ventilarse adecuadamente. Y aquí tenemos una de las explicaciones del por qué se pudrieron la mayoría de maderas del barco. La tala de árboles se realizó entre el 17 de julio y el 22 de noviembre de 1683, en distintas zonas de las Filipinas. Entre noviembre y diciembre se trasladaron al astillero de Manila y en enero de 1684 empezaba su construcción. Por tanto, las maderas ni tuvieron tiempo de secarse adecuadamente ni de ventilarse.

Las conclusiones a que llegaron los técnicos, que además afirmaron que el barco había salido defectuoso de fábrica, con mala disposición de muchas de sus partes, y la cuaderna maestra también estaba en muy mal estado y fuera de sitio, por lo cual no quedaba más remedio que llevarlo al desguace. Algunos explicaron que dicho galeón se fabricó «en mala cuenta». El *Santo Niño* fue examinado, de proa a popa, y en todos los rincones por algunos de los técnicos, capitanes y carpinteros de Manila. Sus conclusiones también fueron las que se apuntó más arriba, aunque algunos de ellos lo matizaron mucho más. Todo estaba perdido y podrido, los durmientes, las varengas, la cubierta, los entremiches y los trancañiles. La popa estaba completamente quebrada, así como las juntas que hacían el pie de roda y el codaste con la quilla.

(11) Algunas de las maderas eran de buena calidad, como el molave, que se empleaba para las estructuras. Pero para estas también se usó el lauan, que era muy mala.

(12) AGI, Filipinas 15, R.1, N.3, «Desguace del galeón *Santo Niño*, 1692».

La conclusión general, aparte de la mala madera, es que la mayoría de daños del galeón se debían a defectos en su construcción. Juan de Garay, marino, también confirmó tales extremos, añadiendo que siempre «ha sido arriesgado navegar con él por sus defectos». De similar opinión era Julián Rodríguez, piloto, que afirmó que en el estado actual la nave corría mucho peligro, pero que siempre «había sido un navío tormentoso y trabajoso».

La escasez de navíos fue una constante en las Filipinas hispánicas. Además de la mala factura, las dificultades inherentes a su buena conservación y a la navegación del Pacífico, la piratería y todos los factores de la navegación misma posibilitaron una notable pérdida de galeones, como el *San Antonio* y el *San Telmo*, desmantelados en 1685 (13). Otro ejemplo de ello fue el galeón *San José*, adquirido en 1696 por el gobernador Fausto Cruzat que se tuvo que desmantelar por completo a los cinco años de su compra por cuanto, después de un examen riguroso de pilotos resultó que «se halló tener toda la sobrequilla podrida, como también otros palos, los más principales, sin tener otra cosa sana más que las cuadernas» (14). Incluso en el siglo XVIII la situación no mejoró; así en 1724 se tuvo que desguazar el galeón *Nuestra Señora de Begoña* por ser del todo inservible (15).

Pérdidas y naufragios

En varias ocasiones agentes al servicio de las primeras compañías globales, la holandesa VOC y de la inglesa EIC, escribieron a sus sedes respectivas que la incapacidad técnica (16) de los españoles para la construcción de navíos

(13) AGI, Filipinas 12, R.1, N.7, «Carta de Gabriel de Curucelaegui y Arriola, gobernador de Filipinas, dando cuenta de que de los 4 galeones que había, se excluyeron dos y que queda haciendo otro. Remite dos testimonios. Traslado de los autos sobre el mal estado del galeón *San Antonio*. Manila, 15 de mayo de 1685. - Traslado de la información sobre el estado del galeón *San Telmo*. Manila, 15 de mayo de 1685».

(14) AGI, Filipinas 124, N.3, «Testimonio de los autos y juntas de hacienda sobre el desguace del galeón *San José* por hallarse inútil para navegar. Manila, 13 de mayo de 1701».

(15) AGI, Filipinas 140, N.17, «Carta de [Toribio José Miguel de Cossío y Campa], marqués de Torrecampo, gobernador de Filipinas, dando cuenta de haber echado al través el galeón *Nuestra Señora de Begoña* y de haber aprovechado el hierro y demás materiales, Manila 3 de junio de 1724».

(16) Algunos autores ven en la incapacidad de innovación de las naves de la monarquía hispánica el inicio de la decadencia de la misma. VOERTMAN, R.F.: «The Sailing Ship Complex and the Decline of Iberian Maritime Enterprise: Some Neglected Factors in the Analysis of Cultural Change», en *American Journal of Economics and Sociology*, vol. 14, núm. 1, 1954, p. 79, «The technological conditions of maritime enterprise in the sixteenth and early seventeenth centuries, and the changes which occurred in these technological conditions are the points of focus of this discussion. Spain's power to expand and service her empire was held to limits in large measure by technological factors: (1) the deficiencies of ship design; (2) a very limited supply of trained seamen; (3) an outmoded concept of naval warfare. These limitations simplified the task of the foreign (principally Dutch, French, and British) contrabandist, privateer, and trader-colonizer in gaining footholds in the transoceanic enterprises, particularly the exploitation of trades and markets established by Spanish and Portuguese adventurers».

os era lo que estaba precipitando los cuantiosos naufragios y pérdidas que tenían. Discurso que también hemos hallado en la propia Corte General de la East India Company. Sin embargo, el análisis del número de viajes que se realizaron a lo largo del siglo XVII y las pérdidas de barcos nos muestran una situación bastante diferente. De los 320 viajes que se hicieron a lo largo de todo el siglo cubriendo el trayecto Manila-Acapulco y viceversa las pérdidas solo fueron de 28 naves, por tanto con un nivel de riesgo medio a lo largo del siglo bastante bajo, del 0,09, en las mismas líneas que la VOC y la EIC.

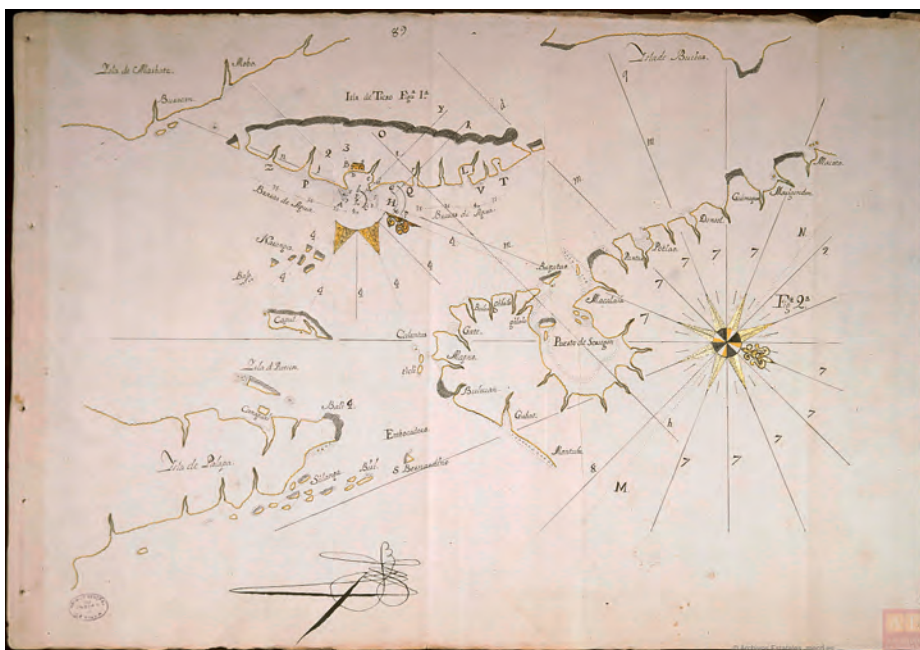
De todos estos percances en la navegación, la mayoría (un 50 por 100) fueron por naufragio (17), generalmente por colisionar con bajos no cartografiados (18); los demás porcentajes se reparten entre naves incendiadas, capturadas o perdidas sin que se tuviera información de la causa. Fueron, por ejemplo, los casos ocurridos en 1685 y 1686 respectivamente cuando los ingleses capturaron al galeón *San Nicolás* y al *Cisne*, que fueron trasladados a Londres, manteniendo una presión constante sobre la carrera transpacífica. En esa última etapa del siglo, las autoridades dieron la alarma por la entrada de cuatro barcos de piratas en el Pacífico, uno de ellos capturó a cuatro champanes, uno de las autoridades de Filipinas, dos de particulares de las islas y otro más de mercaderes chinos. La presión que realizaban estos piratas (19) —catalogados en la documentación como holandeses, ingleses y franceses—, no se limitó solo a la navegación, en ocasiones desembarcaron en las islas provocando saqueos, como en el caso de la provincia de Nueva Segovia, donde asaltaron diversos pueblos (20). En cuanto a las demás pérdidas, la gran mayoría de ellas se dieron en el propio puerto de Manila, las más por incendios a bordo, como el caso del galeón *Concepción*. Con cada naufragio la conexión de Manila con Acapulco se veía prácticamente cortada, de ahí la necesidad urgente de construir en las islas otras naves para restablecer la comunicación. El 23 de julio de

(17) En el siglo XVIII también se dieron numerosos naufragios, la mayoría de ellos localizados. Un ejemplo, AGI, Filipinas 333, L.13, f. 196r, «Real Cédula al gobernador de Filipinas, contestando sus cartas de 30 de junio y 9 de julio de 1731, en que daba cuenta de las providencias que dio tras la pérdida del galeón la *Sacra Familia* el 9 de noviembre de 1730 en la ensenada de San Carlos, provincia de Mindoro, de vuelta de Nueva España. Se aprueba la construcción de dos fragatas y compra de un patache para sustituir al galeón perdido 1734».

(18) AGI, Filipinas 150, N.30, «Carta de los oficiales reales de Filipinas: Pablo Francisco Rodríguez y Miguel Antonio de Santisteban dando cuenta de la pérdida del galeón *Nuestra Señora de Guía* en la ensenada del pueblo de Baco y bajos de Sapao en la provincia de Albay de tornaviaje de Nueva España, saliendo del puerto de Palapa donde había hecho invernada. Manila, 22 de junio de 1741».

(19) AGI, Filipinas 332, L.10, ff. 173v-175r, «Real Cédula a Fausto Cruzat y Góngora, gobernador de Filipinas, contestando su carta de 16 de junio de 1699 sobre la existencia de piratas europeos en aquellas costas, por lo que despachó en su busca dos galeotas armadas con 100 hombres cada una, pero no los encontraron. Se despacharon de nuevo las galeotas, con un patache, al cabo del Espíritu Santo para proteger la nao *Nuestra Señora del Rosario* que se esperaba de Nueva España. Se le agradecen las providencias dadas y se le advierte que en estos casos, aunque es la Real Hacienda la que debe mantener los mares navegables y seguros, persuada al Comercio de la ciudad a colaborar en los gastos».

(20) AGI, Filipinas, 12-4-1-N-60, «Información sobre piratas, 12 de agosto de 1696», f. 2.



Mapa 1: AGI, MP-Filipinas, 258. Mapa de la isla de Ticao (con el surgidero donde varó y se perdió el galeón Santo Cristo de Burgos), y de las costas e islas cercanas a la misma. Comprende la isla de Ticao y las costas de las islas de Masbate, Burias y S.E. de Luzón, islas de Naranjos, Capul, Puercos, parte de la Palapa, e islas de Lilanga, Biri y San Bernardino. Dos figuras: la 1ª contiene la descripción precedente; la 2ª reproduce, ampliados, los rumbos de la misma. Sondeo, especialmente en el surgidero de la isla de Ticao. Orientado: Rosa de los vientos parcial con media lis, en la figura 1ª; rosa con lis en la 2ª, el N al SE en ambas.

1726 el galeón *Santo Cristo de Burgos* (21) (el segundo en pocos años que llevaba el mismo nombre) naufragó, quedó varado y se perdió por completo en el surgidero de Ticao, lo que obligó a la rápida construcción de un patache, que en parte fue financiado por donativos de la oligarquía comercial de Manila, para continuar con la carrera transpacífica, vender los productos asiáticos almacenados en las islas y traer el situado de Nueva España. Patache que, mandado por Francisco Manuel Sánchez de Tagle, partió en 1727. Para las diligencias que formaron las autoridades de Manila sobre el naufragio del *Santo Cristo de Burgos*, su piloto mayor, Antonio Pérez Gil (22) realizó un magnífico mapa de la ensenada del siniestro y de sus alrededores (véase apéndice).

(21) AGI, Filipinas 141, N.15, «Carta de [Toribio José Miguel de Cossío y Campa], marqués de Torrecampo, gobernador de Filipinas, sobre el naufragio del *Santo Cristo de Burgos*».

(22) AGI, MP-Filipinas 258, «Mapa de la isla de Ticao (con el surgidero donde varó y se perdió el galeón *Santo Cristo de Burgos*), y de las costas e islas cercanas a la misma. Comprende

Pocos años después, en 1730, el galeón *Sacra Familia* que iba a cargo del general Jerónimo Montero se perdió en la ensenada de San Carlos de Pinamallayan, en la provincia de Mindoro como consecuencia de un gran temporal. Las autoridades actuaron con rapidez y de forma inmediata se construyó un nuevo navío de 500 toneladas, el *Nuestra Señora de Covadonga*, y además se adquirió un patache el *San Cristóbal* (23).

Bibliografía

Como ya hemos referido, la bibliografía es muy abundante, valga a modo de ejemplo una pequeña muestra de ella.

- ALONSO, L.: *El costo del imperio asiático: la formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800*. Universidade da Coruña, 2009.
- ALVA, Inmaculada: *La vida municipal en Manila, siglos XVI-XVII*. Universidad de Córdoba, 1997.
- ÁLVAREZ, L.A.: «Sobre la naturaleza de la fiscalidad imperial en las islas Filipinas: 1565-1804: lugares comunes y evidencias empíricas», en SÁNCHEZ, E; JAUREGUI, L. e IBARRA, A. (coords.): *Finanzas y políticas en el mundo iberoamericano. Del Antiguo Régimen a las naciones independientes*. UNAM México, 2001, pp. 77-114.
- ANDRADE, G.L.: *Un mar de intereses: la producción de pertrechos navales en la Nueva España, siglo XVIII*. I. Mora, México, 2006.
- BENÍTEZ, F.: *El Galeón del Pacífico: Acapulco-Manila, 1565-1815*. Gobierno del Estado de Guerrero, 1992.
- GARCÍA, M. Fernanda: *La intendencia de Filipinas*. Universidad de Granada, 1983.
- GARCÍA-ABÁSULO, Antonio: «Population Movement in the Spanish Pacific during the 17th century: Travellers from Spain to the Philippines», en *Revista Española del Pacífico*, núm.19/20. Madrid, 2006-2007, pp. 133-151. Del mismo autor, vid. la obra *España y el Pacífico*. Ministerio de Asuntos Exteriores Madrid, 1997, entre otros muchos de imposible cita.
- GARCÍA DEL VALLE, Jesús: *Retrato de un navío*. Bubok, 2012.
- GLETE, J.: *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*. Routledge, Londres, 2000.
- GONZÁLEZ, Marcelino: «Los barcos españoles en el Pacífico: siglos XVI-XVIII», en Francisco J. Montero, *El Océano Pacífico*. Fundación Ramón Areces, Madrid, 2014, pp. 87-99.
- HERRERA, José Miguel: «El galeón de Manila San Damián (1661-1662): estructuración y organización de un galeón en el Pacífico mexicano», en *Fòrum de Recerca*, núm. 17, pp. 151-163.
- HIDALGO, Patricio: *Encomienda, tributo y trabajo en Filipinas, 1570-1608*. Polifemo, Madrid, 1995.
- MARTÍNEZ, C., y ALFONSO, M.: «Los astilleros de la América colonial», en *Historia General de América Latina*, vol. III, t. I. Trotta, Madrid, 1999, pp. 279-304.
- OTERO LANA, E.: «Un avance en la construcción naval: las fragatas construidas en La Habana hacia 1600», en *Revista de Historia Naval*, núm. 34, 1991, pp. 87-94.
- SALES, O.: *El movimiento portuario de Acapulco*. Plaza y Valdés, 2000.

de la isla de Ticao y las costas de las islas de Masbate, Burias y S.E. de Luzón, islas de Naranjos, Capul, Puercos, parte de la Palapa, e islas de Lilanga, Biri y San Bernardino. Dos figuras: la 1ª contiene la descripción precedente; la 2ª reproduce, ampliados, los rumbos de la misma. Sondeo, especialmente en el surgidero de la isla de Ticao. Orientado: Rosa de los vientos parcial con media lis, en la figura 1ª; rosa con lis en la 2ª, el N al SE en ambas».

(23) AGI, Filipinas 177 N.3, «Carta de la Audiencia de Manila sobre pérdida de galeón *Sacra Familia*».

CONSTRUCCIÓN, DESGUACE Y NAUFRAGIOS DE GALEONES EN MANILA

- VALDÉS, Vera: *De las minas al mar: historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*. Fondo de Cultura Económica, México, 1987.
- VARELA, Consuelo: «Microhistoria de un galeón: el *Santo Niño* y *Nuestra Señora de la Guía* (1684-1689)», en BERNABÉU, S., y MARTÍNEZ, C. (coords.): *Un Océano de seda y plata: el universo económico del galeón de Manila*. CSIC, Madrid, 2013, pp. 229-246.
- YUSTE, C.: *El comercio de Nueva España con Filipinas*. INAH, México, 1984.

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

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDOZA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—*HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)*
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PREENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NOROCCIDENTALES*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO*
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III)*
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA*
- 65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828*
- 66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA EN FILIPINAS*
- 67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA*
- 68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA*
- 69.—XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII*

SUSCRIPCIONES:

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

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. Además,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL RÍO DE LA PLATA Y COLONIA DEL SACRAMENTO EN LA HISTORIA

Daniel TORENA GÓMEZ
Prof. Mag.

Resumen

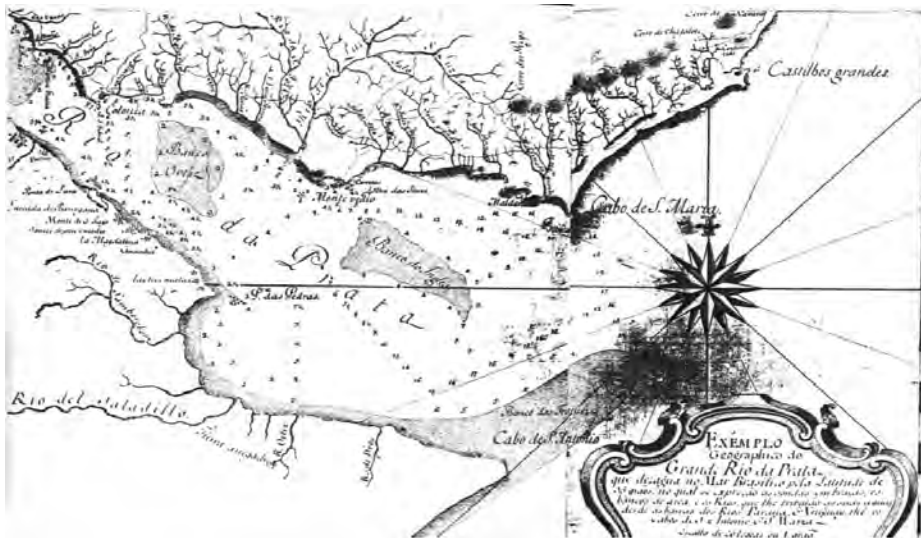
Este trabajo de investigación académica tiene como objetivo principal la trascendencia estratégica y geopolítica del Río de la Plata y Colonia del Sacramento en la historia de las relaciones internacionales, y al mismo tiempo, de un lugar que cuenta con un patrimonio histórico y cultural mayúsculo en las Américas.

Habiendo sido el Continente Americano uno de los espacios más disputados por las grandes potencias de Europa en la historia de los conflictos internacionales, es menester, para entendernos, echar una mirada retrospectiva a esta zona del planeta.

Palabras clave: Río de la Plata, colonia del Sacramento, Montevideo.

Introducción

A comienzos del s. XVI, Europa iba teniendo una conciencia más relevante de la geografía del Nuevo Mundo y, a pesar de la certeza que Américo Vespucio tenía en 1502 del nuevo continente, su gran estudio científico geográfico fue ignorado por algún tiempo. Se buscaba un canal para llegar a la ruta de la India y a «las islas de la especiería». El rey de Portugal, Manuel I, *el Afortunado* tuvo una visión geopolítica clara y envió una expedición al Río de la Plata con el propósito de encontrar un pasaje interoceánico. La Corte del Reino de Castilla y Aragón resuelve enviar a su piloto mayor (oficial superior de Marina de la Corte) Juan Díaz de Solís para realizar una expedición similar, pero había interpretaciones diferentes entre las coronas ibéricas sobre el Tratado de Tordesillas de 1494, que llevaron a españoles y portugueses a sufrir varios conflictos durante los s. XVI, XVII y XVIII.



Carta portuguesa de mediados del siglo XVIII, mandada hacer por el gobernador y capitán general de Río de Janeiro conde de Babadella, 1737.

De acuerdo al trabajo del historiador compatriota coronel Rolando Laguarda Trías, quién investigó en archivos históricos de Lisboa y Madrid, los portugueses partieron a finales de 1511 con dos carabelas al mando del capitán Diego Ribeiro. Su primera parada fue en la Bahía de Todos los Santos desembarcando Ribeiro y algunos marinos, que fueron eliminados por los indígenas que los atacaron. El mando recayó en el oficial y escribano real de la expedición Esteban Fores o Flores, quien continuó la navegación hacia el sur hasta encontrar, tras un largo viaje siguiendo la costa, una punta que denominó cabo del Buen Deseo, actual Punta del Este. Observando que las aguas cambiaban a medida que continuaba el viaje al oeste, llegará hasta la altura de la actual Colonia, siendo su descubridor, por lo que lleva su nombre Isla de Flores en el Río de la Plata, cercana a las costas de Canelones y al Montevideo actual. En viaje de regreso, llegó en el Caribe a la isla Española, actual isla de Santo Domingo, siendo apresado por los españoles, por lo que en el viaje de regreso a Portugal tomó el mando Juan de Lisboa, adonde llegó entre octubre y noviembre de 1512.

Cuando el 25 de septiembre de 1513, el capitán Vasco Nuñez de Balboa, del Reino de Castilla, descubre el Océano Pacífico, al que llamó Mar del Sur, pudo comprobarse la separación del Nuevo Mundo y Asia, creando un nuevo elemento de disputa entre las coronas de Castilla y Aragón y la de Portugal. Nuevamente los lusitanos tuvieron la iniciativa y en 1514 llega al Plata el piloto Juan de Lisboa, recorriéndolo entre la actual Punta del Este y Colonia, aunque hubo de regresar a la altura de Colonia por la gran fuerza de los vientos del sur.

Este viaje se ha publicado posteriormente en el libro *Nuevas Noticias de la Tierra del Brasil*, siendo contribuyentes a la publicación y lectura de los boletines de las expediciones al Nuevo Mundo los poderosos banqueros Fugger, que financiaban a los archiduques de la familia Habsburgo, quienes reinaron en el Sacro Imperio Romano-Germánico, y posteriormente en el Reino de España e Indias, como Carlos I de España y V de Alemania. Dirá este monarca, el más poderoso de Europa, que en su Imperio «jamás se puso el Sol».

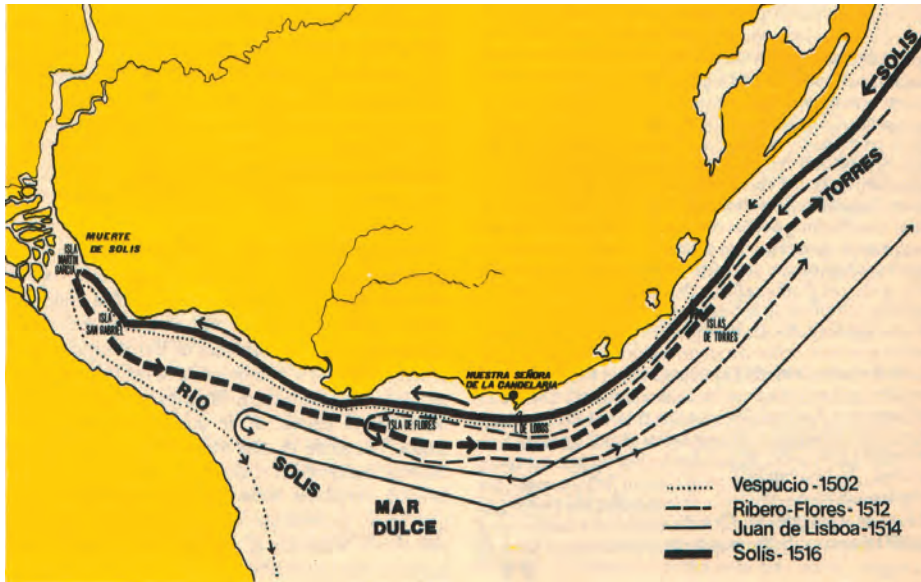
Carlos había heredado la Corona Imperial del Sacro Imperio Alemán y la Casa de Austria de su padre el Archiduque de Austria, Felipe el Hermoso de los Habsburgo o Augsburg y de su madre Juana *la Loca*, Reina de Castilla y de Aragón, hija de los Reyes Católicos, los Reinos de Castilla y Aragón.

El gran geógrafo y cartógrafo, humanista-renacentista Juan Schöner, apoyado por banqueros vinculados a las casas reinantes del Sacro-Imperio Romano-Germánico y de Austria, en 1515 diseña el Globo Terraqueo y pone un canal interoceánico en el continente americano a la altura del Río de la Plata, interpretando erróneamente el informe realizado del viaje de Juan de Lisboa.

El rey Fernando de Aragón, regente del Reino de Castilla y sus dominios en América, además de ser rey de Aragón, por estar su hija Juana la Loca con incapacidad mental desde 1507, al conocer las noticias de los viajes de los portugueses, convocó a la Junta de Burgos en 1508, asesorado por sus mejores cartógrafos y navegantes, al estar dicha Junta a cargo de Américo Vespucio y Juan de Solís. Por orden Real se resolvió crear los cargos técnicos y de organización y mando, nombrando Piloto Mayor del Reino, primero a Vespucio y luego a Solís. Poco después el rey Fernando firmó *Las Capitulaciones* con Solís en 1514 con la orden expresa de encontrar el cruce oceánico al Mar del Sur siguiendo los informes de Schöner.

Solís armó una pequeña escuadra de tres naves, con 60 hombres, y partió desde el Guadalquivir, España, el día 8 de octubre de 1515. Llegó a la costa del Brasil, a la altura del cabo San Roque donde puso proa al sur hasta la actual Punta del Este, a la que puso el nombre de cabo de Santa María. Pensando que había encontrado el canal interoceánico, se introdujo en el Plata, al que los indígenas guaraníes llamaban Paraná-Guazú, río ancho como mar, llamándolo Mar Dulce.

El 2 de febrero de 1516, ancló su pequeña flota en una bahía, a la que llamó Puerto de Nuestra Señora de la Candelaria, actual Maldonado. Luego siguió por la costa del río hasta una isla que llamó San Gabriel y otra a la que llamó Martín García, en homenaje al cocinero de la flota, que falleció y fue sepultado en la isla. Poco después Solís desembarca con seis oficiales reales en tierra firme, sobre la desembocadura del Arroyo de las Vacas no muy lejos del Río San Juan, en el actual Departamento de Colonia, donde fue atacado por los indios guaraníes, muriendo Solís y la mayoría de sus Oficiales; solo se salvó el grumete Francisco del Puerto, quien vivió entre las tribus indígenas. El mando de la flotilla fue tomado por el piloto Francisco de Torres, que regresó pasando por la Isla de Lobos, frente a las costas del Maldonado actual,



Carta de la expedición de Solís de 1516 piloto mayor del Reino de Castilla comparativa con los navegantes portugueses, Juan de Lisboa, Ribero-Flores y Américo Vesputio.

llevando pieles. Frente a la isla de Santa Catalina, Brasil, perdió una nave y continuando la ruta pasó por el Santos actual; luego cabo Frío y Pernambuco, donde dejaron a un tripulante llamado Juan Gómez; llevaban una mujer y al llegar a Sevilla, España, la vendieron como esclava doméstica por la alta suma de 7.500 maravedís. Otro tripulante de esta expedición, Alejo García, que había naufragado frente a Santa Catalina, salió ileso y vivirá grandes aventuras. Las dos naves restantes llegaron finalmente a España el 24 de octubre de 1516.

Alejo García, sobreviviente de la escuadra de Solís, se internó en tierras de la actual Santa Catalina, Brasil, mantuvo relaciones con los indígenas y estos le hablaron de una tierra donde había una «Sierra de Plata», que existía en el interior del continente gobernada por un rey blanco. Esta leyenda tenía una relación con la leyenda de «el Dorado», según la cual había un poderoso monarca revestido de oro, probablemente inspirada la leyenda en los tesoros de los Incas. La «Sierra de Plata» era el Cerro Potosí, en la Bolivia actual, que es una de las mayores minas de plata del mundo. Este marino aventurero, con compañeros cristianos, que habían tenido hijos de las mujeres indias, emprendió una expedición de cuatro o cinco hombres, algunos muy jóvenes, mestizos y algunos indígenas locales. Salieron de Santa Catalina en 1521, cruzaron las selvas del interior de Brasil, llegaron a los ríos Paraná y Paraguay y entraron en el territorio del Chaco, en el actual Paraguay. Continuaron el camino por el territorio de la actual Bolivia y finalmente llegaron a Potosí, donde encontra-

ron plata en abundancia. Con la ayuda de sus compañeros, utilizaron indios de la zona a los que obligaron a cargar pesados canastos, un verdadero tesoro; buscaron también oro sin éxito. Esta actitud provocó una reacción en los indígenas de la gran tribu de los Payaguás, quienes resolvieron terminar con ellos. Los guaraníes que sobrevivieron a la matanza regresaron a Santa Catalina, difundiendo la historia de las riquezas al norte del Mar Dulce (Río de la Plata); García murió en la expedición.

El Reino de Portugal, ante la noticia del viaje de Solís y de sus hallazgos en el sur de América resolvió enviar al experto piloto Cristóbal Jaques, de origen castellano, por temor a la expansión del Imperio español. En 1524 el emperador Carlos V es informado por su embajador en la Corte de Lisboa, Juan de Zúñiga, de los planes portugueses, luego de su entrevista con el piloto Jaques, quien en 1521 había viajado en una carabela rumbo al sur de Brasil, «hallando un río de agua dulce, maravilloso, de anchura de 14 leguas...». Los indígenas le dieron la noticia de un lugar de donde extraían oro, plata y cobre, que era una montaña que se extendía 300 leguas, indicando que él regresó a Portugal ante el temor de los ataques de los indios, cada vez más hostiles, y que ahora su intención era de servir a Castilla. Finalmente Jaques realizó viajes a las órdenes del rey Juan III. Por esas fechas, 1526, se temía el ataque de una flota francesa a las costas del Brasil. El rey le ordenó marchar con una pequeña escuadra para tomar las providencias necesarias ante un ataque de los franceses; a tales efectos, para marcar la presencia de los portugueses fundó dos factorías en la costa brasileña y continuó su viaje al sur de la isla de Santa Catalina, donde se encontró con sobrevivientes de la expedición de Solís, embarcando a Melchor Ramírez como intérprete con los indígenas. Navegó el Mar Dulce o Río de Solís, como le llamaban al Plata, y luego navegó por el Paraná, y no encontrando metales preciosos, regresó a Portugal en 1527.

En 1520 el gran navegante y explorador, Hernando de Magallanes llega al Plata el 10 de enero. Su contra maestre Francisco de Alba anotó la siguiente descripción: «hay una montaña hecha como un sombrero, a la cual le pusimos por nombre Monte Vidi», o sea, el actual Cerro de Montevideo. La flota de Magallanes fondeó en la desembocadura del arroyo San Pedro, Departamento de Colonia actual, allí mandó una nave a explorar la costa y navegó al noroeste por un río que los indígenas llamaban Uruay, actual Uruguay y desembarcó en una región de la actual Fray Bentos en la desembocadura de los arroyos Caracoles Grande y Chico, en la posición del actual canal de los Ingleses. El capitán Rodrigo Serrano, de la expedición enviada por Magallanes, fue el descubridor del río Uruguay y el primero en llegar a la altura del Uruguay con el río Negro, siendo Magallanes quien, luego, le dio la orden de seguir al sur del Atlántico. Será este gran capitán portugués, quien descubrirá el estrecho que lleva su nombre, el cruce interoceánico del Atlántico al Pacífico, al sur del continente americano y después de un azaroso y terrible viaje plagado de enfermedades y de miserias, como la falta de alimentos y agua, arribó a la pequeña isla de Mactan, en las Filipinas donde pereció a manos de los indígenas. Sus compañeros llegaron a las Molucas y en 1522 el piloto y

capitán Sebastián Elcano, su sucesor en el mando de la flota, llegó el domingo 7 de septiembre de 1522 a España, con la única nave que quedaba, la nave *Victoria*.

Tiempo después el navegante Sebastián Caboto obtuvo una capitulación de la Corona de Castilla y Aragón, la cual era un contrato con derechos y obligaciones que establecía la Corona a los expedicionarios que venían a las Indias, otorgado por la gracia de Su Majestad el Rey, como único soberano de España e Indias.

Partió Caboto en 1526 desde Canarias con tres naves y arribó a la costa del Brasil, continuando su navegación al sur a fines de febrero de 1527. Llegó al cabo de Santa María y al río de Solís, el Plata. El 6 de abril desembarcó en las cercanías del Arroyo Las Vacas, cerca de la Colonia actual, hizo construir un fuerte o fortín como base de pequeñas dimensiones, siendo el primer poblado hispánico en el Río de la Plata. Luego navegó por el río Paraná en busca de la famosa sierra de la Plata, fundando en esa región un fuerte, el Santi Spiritus, como base de operaciones, donde dejó treinta hombres bien armados para su defensa, dados los ataques de los indígenas. Luego de navegar el Paraná y posiblemente el Paraguay, regresó a España en 1530.

En 1534, S.M. Carlos I, rey de España e Indias y V de Alemania (1), el más poderoso de Europa y Señor de un gigantesco imperio colonial, firma la Capitulación a favor de Don Pedro de Mendoza, noble y caballero de armas, gentilhombre de cámara para explorar y poblar zonas del Plata. El rey le otorga la gracia Real del título de gobernador y capitán general de las tierras que conquiste en el Río de la Plata, cuando llegue a ellas. Mendoza había ofrecido a Carlos I que él ponía sus bienes para solventar los gastos de la empresa, por ser un hombre rico y perteneciente a una familia emparentada con los duques del Infantado y los marqueses de Santillana; era por derecho de sangre Caballero de la Real Orden de Santiago, la mayor Orden Real y Militar de España, y tenía una vasta experiencia de guerras en Italia, al servicio de la Corona. Arma una gran flota, que será la mayor que había partido para el Plata, con una nave capitana, la *Magdalena*, de más de 200 toneladas, bajo su mando y cinco naves auxiliares, galeones y carabelas. En 1536 arriba al Plata, el primer Adelantado (2) por orden del Rey, fondeando la flota frente a la isla de San

(1) Carlos V emperador de Sacro imperio Romano-Germánico, imperio de la Europa Medieval, que duró hasta 1806 cuando Napoleón I lo disolvió por razones estratégicas y geopolíticas de la Francia Imperial. Era una monarquía electiva, donde los príncipes seculares y eclesiales (arzobispos-cardenales) ejemplo el de Colonia, Alemania, elegían al emperador entre los príncipes de las dinastías reinantes dentro del Imperio, que abarcaba Alemania, Austria y norte de Italia, parte del Benelux actual y regiones de Eslovaquia, hasta Croacia.

(2) Título de Adelantado, era un título conferido por la Corona Española otorgado a grandes capitanes o caballeros, para garantizar la conquista y dominio del Rey en América. El título equivalía a gobernador y capitán general, con atribuciones políticas, militares y judiciales; era otorgado por lo general con carácter vitalicio y en algunos casos hereditario; por una vez fueron utilizados estos títulos de Adelantado, durante el s. XVI, principalmente en América del Sur y en particular en el Río de la Plata mayoritariamente.

Gabriel, a la vista de la Colonia actual, y después explora el río por la ruta de Solís y de Caboto cruzando a la costa de la actual Argentina, la que recorrió. Al llegar a la zona realiza el juramento formal de gobernador y capitán general en estas tierras de Su Majestad, ante escribano y oficiales de mayor rango. El 2 de febrero, Mendoza y su gente se trasladan a las orillas de la Boca del Riachuelo, arroyo cercano al Plata, donde desemboca y que le pareció un punto natural para establecer un puerto, en la orilla occidental del Río de la Plata. A continuación se procede a fundar el puerto y Fuerte Real de Nuestra Señora de Santa María del Buen Aire, actual ciudad de Buenos Aires. (Es su primera fundación, la segunda será en 1580, y por haber sido destruida la primera por los indios pampas apoyados por los guaraníes de la región en 1537, será abandonada por los españoles en 1541 definitivamente hasta la segunda fundación.)

Luego de la fundación de Santa María del Buen Aire, Mendoza y su capitanes recorrieron la región del Plata y del Paraná, pero ante las dificultades, las enfermedades y la falta de víveres, más los ataques constantes de los indígenas, Mendoza regresa muy enfermo a España, y muere en el viaje en medio del Atlántico el 21 de junio de 1537.

El 15 de agosto de 1537, el capitán Salazar de Espinosa que había sido enviado por el adelantado Don Pedro de Mendoza a llevar refuerzos al Fuerte de Corpus Christi, siguió recorriendo el río Paraguay llegando a la desembocadura cerca de la unión con el Pilcomayo, donde inició la construcción de un fuerte y sentó las bases de una población, a la que dio el nombre Nuestra Señora de la Asunción. Posteriormente el gran capitán Irala asume el mando como jefe de la Gobernación al despoblarse Buenos Aires en 1541, y el 16 de septiembre de ese año funda la ciudad de Nuestra Señora de la Asunción sobre el fuerte ya existente, la actual Asunción del Paraguay.

Luego de la malograda primera fundación de Buenos Aires, que tuvo que ser abandonada, la Corona aceptó el ofrecimiento del hidalgo Alvar Nuñez Cabeza de Vaca y le concede la Capitulación, nombrándolo «Adelantado del Río de la Plata y Gobernador» al mismo tiempo, llegando un 2 de noviembre de 1541 con una fuerza militar importante, 250 infantes y 26 a caballo y padres franciscanos para evangelizar a los indígenas; atravesó tierras y selvas por más de 2.000 kilómetros, recorrió y encontró las cataratas y el río Iguazú. Alvar Nuñez envió una expedición al sur, a recorrer el río Uruguay, llegando hasta el Salto Chico. Posteriormente se dirigen al sur y fundan sobre el río San Juan, el actual Departamento de Colonia (3) y en la zona de la actual estancia presidencial de Anchorena, un emplazamiento tipo fortín, para controlar la navegación próxima a las islas de San Gabriel y Martín García, en el Río de la Plata.

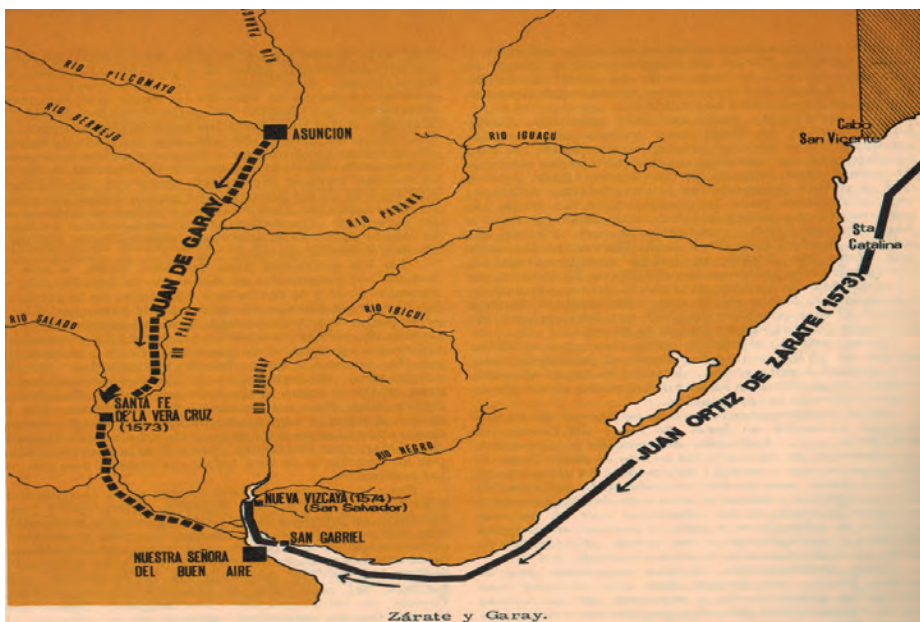
Ante las dificultades para establecer un poder permanente en este río por la Corona de España e Indias, el nuevo rey Felipe II, el mejor de la dinastía Habsburgo, que reinó entre los s. XVI y XVII, un Rey orgullosamente español,

(3) Departamento, jurisdicción territorial política-administrativa que se divide Uruguay actualmente.

profundamente católico y convencido de que tenía una misión de defensa de la fe cristiana y de afirmar el poder de España y de su Imperio, apoyó al rico hacendado Juan Ortiz de Zárate, que había sido compañero de armas del gran capitán Pizarro, nombrándolo adelantado del Río de la Plata por dos vidas, vitalicio y hereditario por una sola vez. Armó una flota con soldados de infantería y de caballería embarcados, artesanos, mujeres europeas, que escaseaban, y labradores; llevó más de 500 personas, una cifra importante para la época. En 1573, ancló la flota en la isla de San Gabriel, desembarcando gente y tomando posiciones cercanas sobre la actual ciudad de Colonia del Sacramento, estableciendo contactos con los guaraníes para adquisición de víveres. El 29 de diciembre de 1573, en una de las incursiones de los españoles en Tierra Firme, se produce un feroz combate con los indios charrúas, quienes mataron a 42 de los 44 soldados que formaban esa compañía militar expedicionaria. Los charrúas eran un pueblo indígena que habitaba la orilla oriental del Plata, actual territorio suroeste de Uruguay; eran guerreros muy fuertes y valientes en el combate. Luego del primer combate con los españoles, los charrúas se enfrentaron nuevamente en el combate de San Gabriel, el cual fue un desastre para los españoles, quienes tuvieron más de cien bajas, la mayor pérdida en combate para España en el Plata, hasta ese momento. Ante la terrible derrota militar de las armas hispánicas, el adelantado Ortiz de Zárate ordenó evacuar la isla de San Gabriel y, para mayor seguridad, la isla Martín García. Más tarde llega el auxilio del gran capitán Juan de Garay quién, en combate nuevamente contra los charrúas, los derrota en el combate del río San Salvador, donde mueren, luchando hasta la muerte, los caciques principales charrúas Zapicán, Abayubá y Tabobá, quienes demostraron su valentía, pese a la superioridad de las armas hispánicas.

Con los refuerzos recibidos y el ánimo levantado los sobrevivientes se marcharon hasta la desembocadura del río San Salvador, en el actual Departamento de Soriano. Allí el adelantado Juan Ortiz, el 30 de mayo de 1574, sobre los restos del fuerte que había dejado Caboto, con la ayuda militar de Garay, levanta y pone la Cruz fundacional de la Ciudad de San Salvador, con regidores y alcaldes (4), la cual fue en realidad una villa o pueblo por su tamaño. La Gobernación del Plata se llamó en ese momento jurídicamente de Nueva Vizcaya, poco después la ciudad de San Salvador; fue abandonada en 1577. La Gobernación del Plata, dejó de llamarse de Nueva Vizcaya y el adelantado Ortiz de Zárate legó su título a su hija, quién se casó con un caballero de la Real Audiencia de Lima, Perú, Don Juan Torres de Vera y Aragón. Dicho matrimonio tuvo un largo conflicto legal por sus posesiones y títulos, por lo cual la Corona nombró interinamente, y luego de derecho con el aval del

(4) Regidores y alcaldes, eran cargos del Cabildo o Gobierno Municipal, de las ciudades en la Colonia Española en Indias desde el s. XVI hasta comienzos del s. XIX, y tenían funciones judiciales, municipales, seguridad y orden dentro de los límites de la ciudad. Eran elegidos sus miembros por los vecinos del lugar, lo que suponía un gran honor ser «regidor» (miembro) o «alcalde» (juez) del Cabildo de la Ciudad.



Expedición del adelantado del Río de la Plata el hidalgo Ortiz de Zárate en 1573, reinado de Felipe II de España e Indias.

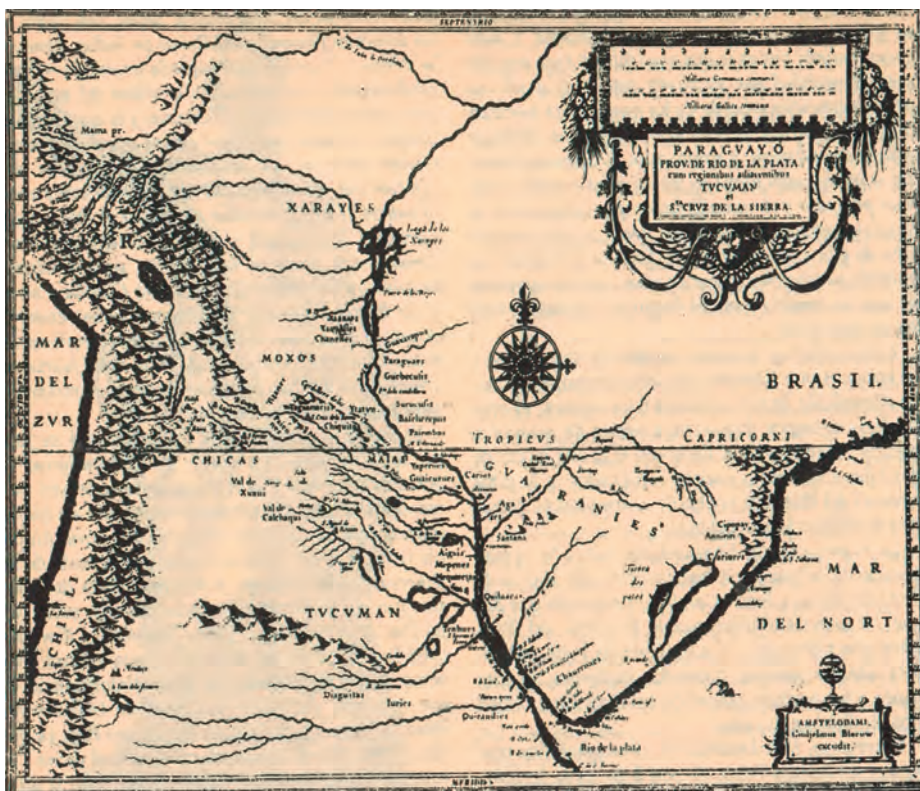
virrey del Perú, a Juan de Garay, muy buen militar y oficial de alto rango, de confianza, como teniente gobernador del Río de la Plata hasta 1583. Este funda nuevamente la actual ciudad de Buenos Aires el 11 de junio de 1580, cerca del Arroyo Riachuelo con el nombre de ciudad de la Santísima Trinidad, la cual con el tiempo será llamada nuevamente Ntra. Sra. Santa María de los Buenos Aires.

El Río de la Plata y la Colonia en el s. XVII

La llamada también «Banda de los Charrúas», actual territorio sur de Uruguay, había demostrado la importancia estratégica y geopolítica para el Imperio Español y para el Reino de Portugal (el cual estuvo bajo la misma dinastía de España entre 1580 y 1640). También para los grandes enemigos de España, los piratas y corsarios ingleses y holandeses, en ocasiones enviados por sus monarcas, como sir Francis Drake, quién exploró las costas del Atlántico Sur y del Río de la Plata apoyado por la reina Isabel I de Inglaterra, a finales del s. XVI. Los reyes posteriores a Felipe II, de los Habsburgo o Austrias, que era como se le llamaba en España a esta dinastía, no tenían la capacidad intelectual ni la firmeza de carácter, ni el sentido de responsabilidad

inquebrantable de Felipe II, salvo Felipe III, quien trató de reinar lo mejor que pudo sin llegar nunca a la altura de las necesidades del Imperio, delegando funciones de gobierno y militares en su poderoso lugarteniente, el conde-duque de Olivares, quién sostuvo guerras en Europa que desgastaron las ricas arcas de la Corona, como así también innumerables intrigas palaciegas, que culminaron con el fracaso del poderoso «Generalísimo del Reino». Luego de Olivares y con los siguientes reyes de esta familia reinante, España fue dejando de ser una potencia de primer orden, muy debilitada a fines del s. XVII, frente al poder de la nueva gran potencia militar y económica de la Francia de Luis XIV y al dominio de los mares que iba adquiriendo Inglaterra inexorablemente. El imperio Español en América sufrió profundamente esta situación de debilitamiento del poder de la metrópolis. Hubo algunos ejemplos de sacrificados y leales súbditos a la Corona en las Indias que trataron de cumplir con el máximo compromiso sus misiones tanto militares como civiles; es el caso de Hernando Arias de Saavedra, conocido como «Hernandarias», nombrado gobernador del Paraguay y del Río de la Plata por el rey Felipe III el 6 de noviembre de 1601. Hernandarias era criollo español nacido en América, había nacido en Asunción del Paraguay, fue el primer gobernador criollo del Plata y buscó siempre extender el dominio hispánico en la región. Tenía muy claro la importancia de la cuenca del Río de la Plata, en lo estratégico y en su futuro potencial económico. En 1607 cruza el río Uruguay entre los actuales Departamentos de Salto y Paysandú y se dirige al sur, llegando al río San Juan, en el actual Departamento de Colonia, pasando por los campos de la actual estancia presidencial de Anchorena y de allí siguió al este hasta encontrar un río el 13 de diciembre de 1607, al que denominó río de Santa Lucía, en homenaje a esta Santa, por ser su día, el lugar descripto por Hernandarias -que habla de su geografía, de los pequeños cerros o cerrillos, de la abundancia de la vegetación- en carta elevada al rey Felipe III el 2 de julio de 1608, de gran riqueza fluvial, límite de los Departamentos de Canelones y San José, es la zona de Parador Tajés actual. En 1609 Hernandarias eleva un informe al rey Felipe III, en el que le dice que la única forma de detener a los bandeirantes de San Pablo, Brasil, que amenazaban el dominio platense del Reino de Indias, «es poblándose aquella provincia» y así mantener el poder de España en la región. Tenía absolutamente clara la situación geopolítica, había que poblar y darle recursos permanentes a los futuros pobladores para asegurar la colonización del Plata y de la Banda Norte del río, el actual territorio de Uruguay. En busca de afirmar sus convicciones estratégicas, en 1611 teniendo claro Hernandarias la riqueza de las praderas de la Banda Oriental (Uruguay), desembarcó por primera vez ganado en la isla de Vizcaíno, en las bocas del río Negro, hecho que será fundamental en el proceso de la posterior colonización de la Banda Oriental, la cual será muy tardía y ya en el s. XVIII, la nueva Casa Real, de los Borbones le concederá la atención y la importancia que tenía para el Imperio de Indias.

En 1640, Portugal había proclamado su independencia de la Corona de España e Indias, luego de sesenta años de unión, siendo el caudillo de la auto-



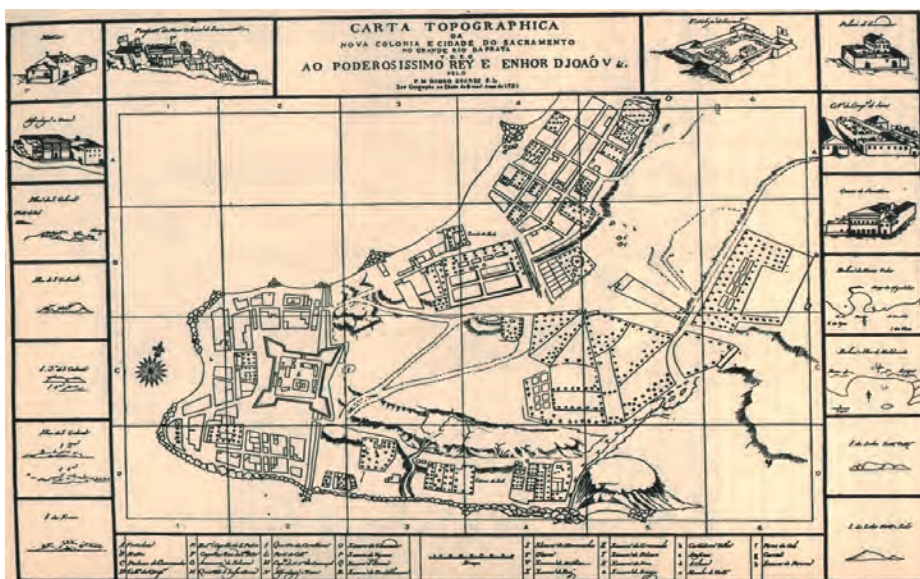
Mapa del geógrafo Guillermo Blaeuw de la cuenca del Río de la Plata a principios del siglo XVII.

nomía lusitana el duque de Braganza, quién fue proclamado rey de Portugal con el nombre de Juan IV, siendo reconocido por los reinos de Francia, Países Bajos y Suecia, quienes estaban en guerra con España, gobernada por el débil rey Felipe IV, de la declinante casa de Austria, entonces dinastía reinante. Con la ayuda financiera y militar de estas potencias enemigas de España lideradas por la Francia dirigida por el astuto y estratega político y militar, el ministro del Reino, cardenal y príncipe-duque (título nobiliario de la mayor jerarquía, con que fue premiado por el rey Luis XIII) de Richelieu, verdadero Regente, quien había transformado a Francia en una verdadera potencia. Luego del Tratado de los Pirineos, favorable a los intereses de Francia, Portugal buscó el apoyo de Inglaterra frente a España, consolidando su independencia en 1668. En 1661 el rey Carlos II de Inglaterra prometió ayudar a los portugueses, y contrajo matrimonio con una princesa portuguesa Doña Catalina, para sellar la alianza. En 1665 muere el rey Felipe IV, y hereda la Corona de España e Indias, el enfermizo Carlos II *El Hechizado*. Su madre Mariana de Austria gobernará y reinará realmente como Regente del Reino, quién debió enfrentar

numerosos conflictos y guerras, con derrotas para los ejércitos de España frente a Portugal y Francia, lo que culmina reconociendo la independencia de Portugal primero, y la cesión de plazas fuertes en Flandes a Francia, ya gobernada por la figura del orgulloso *Rey Sol*, Luis XIV, por el Tratado de la Paz de Aquisgrán en 1668. La debilidad de la Corona Española, que era indudable en Europa, trajo sus consecuencias en América, y fue aprovechada por ingleses y portugueses. El comercio entre España e Indias había sufrido una baja muy importante, de 60 a 70 navíos anuales, a solo 15, entre 1670 y 1680. Fue en ese momento crítico de la Historia de España e Indias, que el regente de Portugal, el Infante (Príncipe) Pedro *el Pacífico*, designó al maestre de campo (general de división, actualmente) Manuel Lobo, como gobernador de Río de Janeiro, con amplios poderes para que además realizara una expedición al sur, al Río de la Plata, y con instrucciones de que fundara una población en la margen izquierda donde debía además tomar y fortificar la isla de San Lobo. Las Instrucciones, fechadas en Lisboa el 18 de noviembre de 1678, constituyen un extenso documento de 36 capítulos. Lobo era un experimentado soldado de las guerras europeas llegando a ser comisario general de la caballería (general de Caballería) y luego maestre de campo (5) grado superior de general. El 8 de diciembre de 1679, partió del puerto de Santos, Brasil, con una flota que llevaba tres compañías de infantería, un escuadrón de caballería de corazas y artillería con 18 piezas. Además llevaba elementos de pertrechos para fortificaciones, un centenar de barricas de pólvora, 3.000 balas de hierro, con sus mechas y cartuchos, sacos de harina, mandioca, madera para tirantes, etcétera. Llevaban también tres religiosos, sesenta negros esclavos, muchos propiedad de Lobo, y algunos indios de servicio; solo iban ocho mujeres blancas en la expedición. Llegaron a la actual bahía de Maldonado el 31 de diciembre y luego de navegar por el Río de la Plata, llegan a la isla de San Gabriel, desde donde pasan a tierra firme el 21 de enero de 1680, fundando luego la ciudad de Colonia del Sacramento, la cual fue al principio un gran campamento militar con defensas provisionarias. Fue de gran importancia estratégica para Portugal el punto alcanzado por Lobo, en tierras muy fértiles, con clima templado y frente a la ciudad de Santa María de los Buenos Aires, sede de la Gobernación del Río de la Plata, del Imperio Español en Indias.

El territorio, según las autoridades del Almirantazgo y del Gobierno Colonial de las Indias de la Corona de España, ponía en sus mapas y cartas de navegación, al territorio de la Banda Oriental del actual Uruguay, en la jurisdicción de la Gobernación del Río de la Plata, por entender que la línea que marcaba el Tratado de Tordesillas estaba al oeste la línea fijada por la misma, opinión contraria a la de los portugueses, que sostenían, de acuerdo a dicho

(5) Título maestre de campo, rango militar creado por el rey-emperador Carlos I en 1534, era un general por debajo de los Capitanes Generales, que mandaba a un Tercio de Ejército; su grado era similar a los antiguos mariscales de campo de Castilla. Luego fue empleado el cargo en los s. XVI y s. XVII, en España, Portugal, Italia y regiones del Sacro Imperio Romano-Germánico.



Carta topográfica de la Nova Colonia do Sacramento 1751.

Tratado, que la línea debía medirse a 370 leguas desde la isla del cabo de San Antonio de Cabo Verde. España sostenía que debía ser desde la isla de San Nicolás, de acuerdo a su interpretación. Portugal se basaba además, en el mapa de Juan Texeira; si se hacía desde la isla de San Nicolás, la línea de demarcación pasaría a 19 leguas al este de Colonia del Sacramento, pero si se hacía desde la isla de San Antonio, como lo entendía Portugal, debía estar la línea a 13 leguas al oeste de Colonia o sea más de la mitad de la distancia entre Colonia y Buenos Aires, por el Río de la Plata, el cual separa ambas ciudades a solo 44 km de distancia.

Era, ya por lo tanto, un punto estratégico la ubicación de Colonia del Sacramento, que más que establecer un límite entre los imperios coloniales de España y Portugal, permitía controlar la entrada a la cuenca del Río de la Plata frente a la capital de la Gobernación del Plata, en Buenos Aires, permitiendo conocer los movimientos del puerto de Buenos Aires. Había un interés de la burguesía portuguesa en recuperar un espacio de acceso al comercio con Buenos Aires, de acuerdo al derecho de asiento, que se había suspendido por la supresión en España de dicho derecho de 1640, que le había permitido a Portugal introducir esclavos en las colonias españolas del Plata. Se pensaba introducir a través del puerto de Colonia del Sacramento mercaderías a Buenos Aires y al resto de la Gobernación, de azúcar, algodón y tabaco de plantaciones brasileñas y productos manufacturados de Portugal, a cambio de la plata del Alto-Perú, (Cerro Potosí) y en menor medida cueros, que en realidad podían sacar de Colonia.

La importancia económica de la región era trascendente en varios aspectos, desde Colonia del Sacramento se podía controlar fácilmente la zona más rica en tierras de una alta fertilidad del suroeste de la entonces Banda Oriental. Siendo esa región la que tiene las mejores tierras fértiles, que abarcan los actuales Departamentos de Colonia, Soriano, San José, parte de los Departamentos de Flores al sur, parte de Canelones y Florida en las costas sobre el río Santa Lucía, o sea la región entre el Río de la Plata al suroeste y su confluencia con el río Uruguay hasta la cuenca del río Santa Lucía, es decir el suroeste del Uruguay actual, que tiene las mejores tierras y aguadas del país. Y desde Colonia se podía controlar toda la región aumentando el poblamiento y al mismo tiempo los recursos económicos de tierras de las mejores para la agricultura: lechería, ganadería, vid, fruticultura, con grandes reservas de agua todo el año y un clima templado. Para los portugueses, además de la importancia estratégica de Colonia del Sacramento, estaba la enorme riqueza de las tierras que rodeaban a la misma, con enormes posibilidades económicas.

Enterado de la presencia de los portugueses en Colonia del Sacramento, el gobernador del Río de la Plata, maestre de campo José de Garro, envió desde Buenos Aires el 7 de febrero una misión para conocer los avances de los portugueses y sus instalaciones, desde la isla de San Gabriel; se supo que los portugueses estaban levantando instalaciones diversas. Garro dispuso una serie de medidas urgentes ante la nueva situación, pidió apoyo al virrey del Perú, convocó a las milicias locales para reforzar a las unidades del Ejército Colonial, pidió también apoyo de milicias a Tucumán y Paraguay, desde donde solicitó la ayuda de las Misiones, con indígenas. Luego de organizar fuerzas militares durante meses, armó un ejército de 480 soldados españoles al mando del maestre de campo Antonio de Vera y Mujica, más Milicias Coloniales de criollos de Corrientes y Santa Fe y Tucumán, además del gran apoyo del superior de las Misiones Jesuíticas del Río Uruguay, quien desde la Reducción del Yapeyú mandó 3.000 indígenas, la mitad a caballo, y los envió a Colonia del Sacramento.

Lobo ante las fuerzas enemigas superiores en número, pidió urgentemente más tropas y barcos de guerra, pero la ayuda enviada en una flota, desde puertos del Brasil, naufragó en la temible entrada del Río de la Plata, perdiéndose la mayor parte de las embarcaciones y transportes con fuerzas militares de infantería y artillería. Los españoles apoyados por criollos e indígenas atacaron con toda su fuerza, tomando por asalto a Colonia del Sacramento, a la que rebautizaron con el nombre de Fuerte del Rosario. El gobernador Lobo fue hecho prisionero y llevado a Buenos Aires, donde falleció el 7 de enero de 1683, sin saber el destino de Colonia. Las reclamaciones diplomáticas portuguesas lograron con el Tratado Provisional de Lisboa del 7 de mayo de 1681, la devolución de la plaza de Colonia del Sacramento, junto con la artillería y pertrechos capturados, de nuevo al Reino de Portugal. El gobernador Garro fue sancionado por sus acciones sin consulta a la Corona Española, y se prohibía al mismo tiempo todo comercio de Colonia del Sacramento con las colonias españolas de la zona. El acuerdo definitivo firmado por la mediación del

Papa Inocencio XI fue ratificado por España el 25 de mayo de 1681 y por Portugal el 13 de junio del mismo año.

El 12 de febrero de 1683, el comisionado español Herrera y Sotomayor hizo entrega formal de la Plaza de Colonia al gobernador de Río de Janeiro, maestre de campo, Francisco de Naper, rebautizando los portugueses la ciudad como la Nova Colonia do Santíssimo Sacramento, haciendo mejoras defensivas y con mayor extensión territorial.

El Río de la Plata y Colonia en el s. XVIII

Carlos II, *El Hechizado*, había estado enfermo durante 35 años de su vida razón por la que las potencias europeas esperaban qué pasaría con la Sucesión de la Corona de España e Indias. El equilibrio de poder en Europa estaba en juego ante la política imperialista y de búsqueda de consolidar a Francia como la gran potencia continental del *Rey Sol*, Luis XIV, (monarca que estableció el principio absolutista monárquico de «El Estado soy yo», decía) quién además quería establecer los límites de Francia con el Rin como frontera en el este con el Sacro Imperio Romano-Germánico, el cual estaba debilitado y chocaba abiertamente con el príncipe Guillermo de Orange, estatúder (Capitán General y regente-gobernador) de Holanda, su principal enemigo, que además los holandeses eran aliados desde 1688 del Reino de Inglaterra. También se oponía a Francia el vacilante emperador Leopoldo de Habsburgo, del Sacro Imperio, temeroso del poder ascendente de Francia. El Rey Luis XIV había transformado a Francia en la mayor potencia militar de Europa y con una fuerte economía con grandes reservas de oro. Portugal era un aliado total de Inglaterra.

El 1 de noviembre de 1700, fallece el rey Carlos II *El Hechizado*, dejando acéfala la Corona de España e Indias. Así, el nieto de Luis XIV el duque de Anjou que era su sobrino-nieto de aquel rey, tenía derecho a la Corona, porque el enfermizo Carlos II no había dejado descendientes directos. El rey Luis XIV proclamó a su nieto el príncipe Felipe, duque de Anjou, como rey de España e Indias el 16 de noviembre de 1700, con el nombre de Felipe V, luego fue proclamado solemnemente en el palacio de Versalles, el 24 del mismo mes y después de un viaje triunfal, el 18 de febrero de 1701, entró entre aclamaciones en la capital del Reino, Madrid.

El temor de las grandes potencias europeas a una unión de Francia y España bajo el control de la Casa Real de Borbón, provocó una alianza contra Francia, la cual había firmado a su vez una alianza con España, mediante el Pacto de Familia de la dinastía de los Borbones reinantes en ambos países. El emperador Leopoldo del Sacro-Imperio Romano-Germánico, se opuso y defendió a su nieto el archiduque Carlos de Austria como rey de España, por ser además descendiente lejano del último rey de España Carlos II, que era un Habsburgo. Se formó la Gran Alianza contra Francia y España: el Sacro-Imperio, Inglaterra, Holanda, luego se sumó Portugal y más tarde, Suecia y

Dinamarca. Inglaterra, a cambio de la ayuda portuguesa, apoyaría la soberanía de Portugal en Colonia del Sacramento y en las tierras circundantes a la misma, protegería el comercio y los barcos mercantes portugueses mediante el Tratado de Methuen. Se consolidaba el apoyo inglés a Portugal a cambio de permitir beneficios para los tejidos británicos, el uso de algunas bases navales en la costa de Brasil y permitir a través de Colonia del Sacramento el ingreso de contrabando inglés en las colonias hispanoamericanas, Buenos Aires, Asunción del Paraguay y el Alto-Perú.

La llamada Guerra de Sucesión de España duró largos años y fue de un gran desgaste para los contrincantes, terminando mediante un acuerdo diplomático por el cual el rey Luis XIV tuvo que conceder que los reinos de Francia y España no se unirían en una sola gran unidad política o en un gran Reino. Seguirían reinando los Borbones, pero sin la unión de ambas naciones, que de haberse unido, significaría volver a los tiempos de la Europa de Carlo-magno. Mediante el Tratado de Utrech de 1713, se llegó a la paz en Europa y Colonia del Sacramento quedaba bajo soberanía de Portugal, pero sin haber podido extender su dominio a tierras cercanas. La devolución a Portugal fue hecha efectiva en 1715, porque las fuerzas españolas, con apoyo de criollos venidos de Buenos Aires, la habían tomado para España por la fuerza.

El rey Felipe V, el primero de la dinastía Borbón actualmente reinante en España, tenía una visión estratégica y geopolítica muy clara de la importancia del Río de la Plata, y envió como gobernador a uno de sus más ejemplares generales, Bruno Mauricio de Zabala, Caballero de la Reales Ordenes Militares, por méritos de guerra. Este general recibió órdenes de vigilar a los portugueses de Colonia y de sus operaciones en el Plata. (Los españoles a fines del s. XVII habían puesto una guardia interina de vigilancia cercana a Colonia y Zabala puso una guardia militar permanente con el nombre Real de San Carlos muy cerca de Colonia del Sacramento con el fin de controlar los movimientos de los portugueses.) Poco después recibe nuevas órdenes urgentes de avanzar sobre la altura del Montevideo actual, porque los portugueses ya se habían establecido entre 1722-1723, el 22 de noviembre de 1723. El maestre de campo Manuel de Freytas Fonseca había fundado un asentamiento en Montevideo con miras de construir un fuerte. Zabala llega y desaloja a las fuerzas portuguesas, y habiendo llevado un ejército superior en número y una gran cantidad de indios tapes, misioneros de apoyo, tomó la posición en 1724. Había partido por tierra con su ejército justamente de la Guardia del Real de San Carlos, frente a Colonia del Sacramento, rumbo a Montevideo. A fines de diciembre de 1726, es fundada la Ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo por Zabala, fuerte que será un bastión militar de España en el Plata, por ser además un excelente puerto natural que llegará a ser la principal base naval de España, en el Atlántico Sur con jurisdicción sobre las islas Malvinas, y Patagonia hasta el canal de Beagle. Se establecerá en 1770 el Apostadero Naval de Montevideo y la Capitanía General de Puertos, con cuatro fragatas de guerra permanentes y una guarnición con unidades de artillería, infantería y caballería como defensa.

El Tratado de Madrid de 1750 estableció que España se quedara con Colonia del Sacramento, cediendo a Portugal las reducciones o misiones jesuíticas, llamadas Los Siete Pueblos de las Misiones. Pero en los hechos no se cumplió cabalmente el espíritu de este Tratado, que quedó en suspenso ante el inicio de la Guerra de los Siete Años, que tuvo lugar entre 1756 y 1763. España, aliada de Francia por el Pacto de Familia entre los Borbones reinantes en ambos Reinos, entró en guerra contra Inglaterra, Prusia, Hannover y Portugal, aliado de Inglaterra. El marqués de Pombal empezó a tener una gran influencia en el Reino de Portugal, y manejó la política exterior y sus acuerdos secretos con los ingleses, que fueron la pauta de su gestión de gobierno. Los ingleses tenían una idea cabal de la importancia estratégica del Río de la Plata y de la posición de Colonia del Sacramento frente a Buenos Aires, desde donde geopolíticamente se podía controlar el ingreso a los ríos interiores, Paraná y el Uruguay. En esta Guerra de los Siete Años se armó una flota anglo-portuguesa para actuar en el Río de la Plata, con el apoyo financiero de la City de Londres, por intermedio del primer duque de Newcastle, cabeza de la Compañía Británica de las Indias Orientales. Enviaron la flota integrada por el navío de línea *Lord Clive* de 64 cañones pesados, apoyado por una fragata la *Ambuscade* de 40 cañones y luego una fragata portuguesa *Nossa Sra. da Gloria* de 38 cañones, que se sumó en Rio de Janeiro rumbo al Plata, y estaba mandada por el muy experimentado capitán de navío Mac Namara.

La flota llegó a las cercanías de Colonia del Sacramento a principios de 1762 cuando ya había sido tomada por las fuerzas españolas al mando del general Pedro de Cevallos. Este experimentado gobernador del Río de la Plata, era un militar de carrera profesional ampliamente reconocido, (fue el primer español que cursó con honores, la Escuela Superior de Estado Mayor de Postdam, Prusia, creada por el ilustre rey Federico *el Grande*, maestro e innovador de la estrategia).

El valiente y muy capacitado capitán británico Mac Namara, el 6 de enero de 1762 inició el combate naval más importante en el Río de la Plata hasta ese momento, atacando después de las 6 de la mañana, con el navío insignia, el *Lord Clive*, con todos sus cañones, apoyado por las fragatas, las posiciones españolas en Colonia. Durante más de 6 horas fueron disparados constantemente casi 3.000 disparos de cañones de diversos calibres, un récord para la época. El general Cevallos, que estaba enfermo, se levantó y dirigió personalmente la contraofensiva, organizando su artillería cubierta por terraplenes de tierra y al mismo tiempo utilizó artillería móvil, que Federico de Prusia, empleaba con maestría en Europa. Cevallos por primera vez empleó la artillería móvil tirada por caballos contra barcos, dando en el blanco con tremenda precisión sobre la cubierta del *Lord Clive* y en menor medida sobre la fragata inglesa de apoyo. Mac. Namara al ver el incendio de su nave continuó con gran valor el combate, y cayendo al agua herido con su espada en la mano, prefirió morir con honor luchando hasta el fin. El resto de la escuadra se retiró y el *Lord Clive* se hundió frente a Colonia con una tremenda explosión, en medio de llamas. La victoria de Cevallos fue efímera; con gran habilidad



Limites del Tratado de Madrid (1750 y San Ildefonso (1777).

diplomática, Portugal, por intermedio de la firma del Tratado de París, logró que España devolviera la Colonia del Sacramento a Portugal en 1763.

A mediados del s. XVIII, Colonia del Sacramento tuvo un impulso muy grande en lo urbanístico, destacándose la gestión del gobernador Antonio de Vasconcellos, quien en homenaje al rey Juan V de Portugal, construye la hermosísima puerta de entrada de la ciudad, con el escudo de armas tallado en piedra, verdadera obra escultórica, que es parte de un conjunto armonioso de las murallas de la ciudad, las cuales se fueron construyendo bajo el modelo del gran ingeniero militar francés, maestro de las fortificaciones en Europa, y

que influyó en América, el marqués de Vauban. A la mejora total de la plaza-fuerte Vasconcellos añadió sustancialmente la de la Iglesia del Santísimo Sacramento en su arquitectura. Junto a las murallas y a las calles, son parte de un aporte valiosísimo al patrimonio arquitectónico de Colonia, que además creció notablemente tanto en su actividad comercial como en su actividad social y cultural, habiéndose presentado obras teatrales de Calderón de la Barca en 1730, mucho antes que en Montevideo, que era más bien un fuerte en ese momento, y rivalizó con Buenos Aires en la actividad cultural que se desarrolló en el campo de las artes.

El nuevo rey de España e Indias Carlos III, tal vez el mejor monarca de los Borbones hasta la actualidad en España y uno de los mejores de su Historia, estratega y con una visión geopolítica muy clara y poseedor de una cultura humanística, comprendía la gran importancia del Río de la Plata para España y Colonia del Sacramento era una pieza fundamental de esa estrategia. Por lo cual nombra al primer virrey del Río de la Plata, en 1776 al teniente general de los Reales Ejércitos Pedro de Cevallos con la misión de tomar Colonia y asegurar el poder de España en el Río de la Plata. El nuevo Virreinato del Río de la Plata estaba compuesto por las actuales repúblicas Argentina, Paraguay, Bolivia y Uruguay y parte del sur del Brasil actual, con un territorio de más de 5.000.000 de km², cuya capital fue Buenos Aires. Cevallos partió con una poderosísima fuerza militar, con 80 buques y 9.000 soldados de las tres armas, artillería, caballería e infantería, incluyendo el famoso Regimiento de Infantería de Saboya, de los mejores del Reino, bajo el mando de uno de los oficiales mejor formados del arma, el teniente coronel Antonio Olaguer Feliú. Luego de haber atacado con éxito Santa Catalina, envía su fuerza al sur y en 1777 toma definitivamente por la fuerza Colonia del Sacramento para España, lo cual fue refrendado por el Tratado de San Idelfonso de 1777.

Colonia del Sacramento a comienzos del s. XIX

La importancia estratégica de la ciudad continuó durante las invasiones inglesas, las fuerzas británicas tomaron por asalto la ciudad de Colonia el 5 de marzo de 1807, donde difundieron las ideas liberales en general y el liberalismo económico en particular, que ayudarán posteriormente a los criollos en su emancipación. El entonces capitán de blandengues (6) José Artigas, estuvo interinamente al mando de Colonia del Sacramento y he aquí que renuncia a su cargo militar español para sumarse a la revolución en el Plata iniciada el 25 de mayo de 1810, en Buenos Aires. Artigas parte de Colonia el 15 de febrero de 1811 a Buenos Aires y regresa por Soriano al territorio de la Banda Oriental, levantando en armas la campaña del territorio Oriental. En 1813 Colonia

(6) Blandengue: soldado de un Cuerpo de Caballería creado en el virreinato de Río de la Plata a finales del s. XVIII. Se destinaban en tiempos de paz a la custodia de la frontera.

del Sacramento es parte del territorio de la Provincia Oriental, la cual estaba bajo el liderazgo del General en Jefe de los Orientales Don José Artigas. En 1818, luego de cuarenta años, Portugal volvía a ocupar Colonia del Sacramento como había conquistado Montevideo un año antes. En 1817, durante la dominación luso-brasileña, fue parte del territorio de la Provincia Cisplatina del Reino de Portugal, Brasil y Algarves y luego del Estado Cisplatino del Imperio del Brasil, pasando definitivamente al soberano Estado Oriental del Uruguay el 2 de diciembre de 1828.

Conclusiones

En el siglo xx, se comenzó a tomar conciencia del Patrimonio Histórico y Cultural, siendo en Uruguay referentes los historiadores Horacio Arredondo y Juan Pivel Devoto y a partir de la década de 1960-70, grandes profesores de nuestra Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República, expertos en Historia del Arte y de la Arquitectura, sumaron esfuerzos a historiadores especializados en Historia de la Colonización Portuguesa, como el profesor Fernando Assunsão, llevaron adelante en los años setenta, un proceso de restauración de las murallas y de la puerta de Colonia del Sacramento, siendo culminada la primera parte de los trabajos con los grandes festejos de «Los 300 años de Colonia do Sacramento», en 1980. Fue declarada Monumento Histórico Nacional y Patrimonio Departamental de Colonia.

Las Naciones Unidas, por intermedio de la UNESCO, declararon en 1995 a Colonia del Sacramento Patrimonio de la Humanidad por su valor histórico patrimonial portugués de los s. xvii y s. xviii, colonial español del s. xviii, único en la región por la combinación de estilos artísticos y arquitectónicos ibéricos, como en ningún otro lugar de América.

Bibliografía

- ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN ARGENTINA. Sección Colonia-Buenos Aires-Argentina.
ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Sección Colonia-Montevideo-Uruguay.
Estudios arqueológicos e históricos de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación. Montevideo-Uruguay.
Estudios patrimoniales por la Comisión del Patrimonio de Colonia del Sacramento y por la Intendencia de Colonia. 2013 Colonia-Uruguay.
Copias de Documentos del «Archivo General de Indias», Cartografía, Madrid-España.
Copias de Archivos de Lisboa y Madrid, militares y navales, realizados por el historiador coronel Laguarda Trías en la década de 1930-40.
Historia de la Marinha do Brasil, Departamento de Documentación, Rio de Janeiro Brasil 1980-1995.
REYES ABADÍE: *Crónica General del Uruguay*, 1976, Ed. Banda Oriental. Montevideo.
Batallas Decisivas del Mundo Occidental. General J.E.C. FULLER, Ed. Barcelona-España, original en inglés EE.UU 1950-1945.
SIMÓN PEREIRA de Sá.: *Historia Topográfica da Nova Colonia do Sacramento do Rio da Plata*, escrita por orden do Governador e Capitao General do Ríó de Janeiro Gomes Freire de Andrade em 1737 e 1777. Ed. Arcano 1993. Porto Alegre, Brasil.

BERNIA Y DE LA PUENTE, DOS INGENIEROS DE MARINA OLVIDADOS DEL SIGLO XVIII

José María SÁNCHEZ CARRIÓN
Doctor Ingeniero Naval

Resumen

El autor quiere poner en valor el hecho de que en el desarrollo de un prototipo de un buque de guerra en el siglo XVIII, al igual que hoy, es un trabajo de aproximaciones sucesivas en las que intervienen muchas personas de distintas profesiones y capacitaciones profesionales.

Se analizan en concreto la larga gestación del navío de 74 cañones y su construcción en Cartagena como el *San Ildefonso* y el diseño del *Santa Ana*.

En la amplia documentación generada por el navío de 74 cañones un ingeniero, hasta ahora desconocido, aparece en una etapa inicial colaborando con Francisco Gautier y es precisamente Romero Fernández de Landa el que le reclama a su lado para terminar el diseño definitivo. Su nombre Manuel Bernia.

También este artículo saca a la luz las conocidas tensiones entre Romero Landa desde la Comandancia General de Ingenieros y Retamosa desde la Oficina de la Secretaría, la posible manipulación de los documentos y la denuncia en 1814 de Retamosa a Romero Landa, fallecido siete años antes, del robo de unos planos del archivo de la Comandancia. Retamosa además asegura que ese plano robado corresponde al diseño presentando por Romero para el navío de 74 cañones que fuera calculado y dibujado, años antes, por Gautier y Bernia.

Con relación al *Santa Ana* el trabajo evidencia documentalmente el reconocimiento de Romero Landa con Manuel de la Puente al que le llama «inventor del navío».

Palabras clave: navío *San Ildefonso*, Gautier, Romero Landa, navío *Santa Ana*, Bernia, Manuel de la Puente.

Antecedentes

A lo largo del siglo XVIII se construyó la mayor cantidad de buques de nuestra Armada y sin embargo conocemos bien poco sobre quienes los proyectaron si nos alejamos de los Pedro y su hijo Ciprián Austrán, Richard Rooth, Tomas Mullan, Eduard Bryant, Francisco Gautier, Joseph Romero de Landa o Julián Martín de Retamosa.

Otros proyectistas aparecen en algunos trabajos específicos como son los ingenieros Francisco Aufrán, Honorato Bouyón, Tomás Bryant, Fernando Casado de Torres, José Echegaray, Joseph Muller, Tomás Muñoz, Timoteo Traversi, Manuel Tsertevens o William Turner y algunos pocos más como es el constructor inglés David Howell. Sin embargo no he encontrado, aparte de mi tesis (1), como dice Enrique García-Torralba sorprendentemente inédita, ninguna mención relevante a Manuel Bernia (ayudante ingeniero en 1772 y tercero en el escalafón del Cuerpo), Manuel de la Puente (ingeniero extraordinario en 1776 y número 32 del escalafón) y Juan Hernández (ingeniero extraordinario en 1794 y número 138 del escalafón). Este pequeño trabajo quiere poner en valor la importantísima aportación de Bernia y Puente en la construcción de los mejores navíos de nuestra Real Armada en los últimos años del ya decadente siglo de oro, quedando en deuda con William Turner y Tomás Bryant que tuvieron una valiosísima intervención en el proceso de gestión del *San Ildefonso* y la consideración de que fueron objeto cuando González-Castejón les pide que critiquen, secretamente, el plano de Retamosa, personaje influyente en la Secretaría de Marina, diseñador de los mejores navíos de línea y que llegó a ser Comandante General del Cuerpo de Ingenieros de Marina al que de una u otra forma controló durante veintisiete años de los cincuenta y siete que existió.

La ejecución y desarrollo de un diseño

Las Ordenanzas de 1770 y 1772 que regulan el Cuerpo de Ingenieros de Marina estipulan y asignan al Ingeniero General (Francisco Gautier 1770-1782 y Romero Landa 1782-1805) las competencias sobre «los proyectos que forme para aumento del estado, alivio de mis vasallos, fomento del comercio y navegación mercante» y le hacen responsable de los planos de los buques, arsenales, edificios que se construyan las «obras de construcción, carenas, edificios, método de seguirlas, admisión de la maestranza y como debe emplearse en sus trabajos» (2).

Las Ordenanzas asignan como competencias exclusivas de la realización de los proyectos y planos al Ingeniero General cuando señalan que será el único que «formará el plano, dirigiéndomele por su mano», una vez aprobado este «hará sacar los gálibos» a quien encargue la obra. Es decir las Ordenanzas separaban claramente al ingeniero diseñador y al constructor al que hacen responsable de sacar los gálibos correspondientes.

Del plano constructivo se sacaban dos copias, una para enviarla a la Corte y la otra para depositarla en la Academia. No hay constancia del procedimien-

(1) «Los ingenieros de Marina motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827). Su organización, Academia y Realizaciones». UPM-ETSIN, 2009.

(2) Ordenanzas del Cuerpo de Ingenieros de Marina de 1772.

to de la firma de los planos hasta el 31 de diciembre de 1788. En dicha fecha Romero Fernández de Landa establece que le deben llegar los planos para su firma a través del Comandante y no directamente, «aunque traigan el sobreescrito p.a S.E [se refiere al Comandante del Cuerpo]» (3).

Es relativamente fácil distinguir el plano original de los copiados, ya que estos se solían hacer solo con tinta negra, mientras que en los originales se usaba rojo, verde y negro.

Ingenieros proyectistas

Cuando se habla de constructores del siglo XVIII se habla de los navíos de Gaztañeta, Autrán, Juan (Junta de Constructores), Gautier, Romero y Retamosa, sin embargo sabemos positivamente que muchos ingenieros dibujaron y calcularon buques y que algunos fueron construidos.

Cuando la hija de Tomás Muñoz entrega a la Secretaría de Marina la biblioteca de su padre, Ingeniero General exiliado en Francia, se inventariaron más de 400 planos y en el legado entregado por los herederos de Julián de Retamosa se enumeran casi 80 planos distintos que guardaba en su casa. Muchos de estos planos se han perdido pero hemos de suponer que serían anteproyectos o planos realizados por los ingenieros para ascender.

Las Ordenanzas señalan que para ascender en clase de ingeniero era necesario dibujar un plano. Está demostrado que no fue aplicado a rajatabla sino que existía una cierta flexibilidad a la hora de exigirlo. Lo cual no quita que, en ocasiones Romero excluyera de la lista de ascensos a los que no lo habían realizado (4).

Si consideramos el número total de ingenieros y los ascensos que gozaron en su carrera podemos pensar en que se realizaron casi un millar de proyectos incluyendo sus planos correspondientes. Estos proyectos podrían ser de todo tipo de buques, máquinas u obras hidráulicas. Hay que reconocer que desconocemos la extensión y detalle de estos proyectos, que en muchos casos no serían más sustanciados que lo que hoy se entiende proyecto final de carrera, pero en otros debían ser proyectos completos, especiales o singulares que merecían ser guardados y trasladados como lo hicieron muchas veces desde 1770.

En los informes personales reservados conservados en el AGMAB en varios de legajos 3415, 3411, 3409/9, 3409/8 o 3408/45 se encuentran expresiones de Romero tales como: «tiene inventiva», «genio en la inventiva», «don para la invención» u otros semejantes cuyo exacto contexto no era fácil descifrar. Comparando informes se puede concluir que «inventar» es «proyectar y diseñar». Un Ingeniero de Marina que «cultiva el genio de la invención» al que se añade «ha presentado plano de fragata» significa clara y llanamente

(3) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Particulares, leg. 3435, anotaciones de 1788.

(4) *Ibidem*, leg. 3515. Propuesta de ascensos donde se excluyen a los que no han dibujado ningún plano. Fecha 15.04.1788.

que esa fragata es de un diseño original que aporta innovaciones y mejoras a las existentes, tanto en la forma como en las dimensiones.

Pero no todos los buques fueron firmados por el Ingeniero General ya que se encargó la realización y construcción de buques puenteándolo. Como ejemplos diremos:

- 1774 se manda que Romero construya un navío semejante al *San Genaro* (5);
- 1782 se ordena construir la fragata *Santa Casilda* a Traversi (6);
- 1793 se manda la construcción en La Habana del inacabado *Real Familia* de 112 cañones con planos de Retamosa (7).

Salvo documentación contraria, la historia ha ido adjudicando la paternidad de los navíos y fragatas de nuestra Real Armada al Ingeniero General; aunque en esos casos, como ahora, existía un grupo de profesionales, ingenieros, constructores o delineadores trabajando en ellos y algunos de forma muy especial. De dos de estos ingenieros, aquellos que D. Benito Pérez Galdós los llamaba los desconocidos y olvidados actores de la historia, trata este trabajo para poner en valor la importante participación que tuvieron Manuel Bernia en el *San Ildefonso* y Manuel de la Puente en el *Santa Ana*.

La historia que se cuenta tiene, por ahora, visos de ser fiel reflejo de lo que sucedió con sus intrigas, robos, mentiras y denuncias que se señalan; pero como dijo Popper: «En ciencia toda verdad es provisional porque nunca se puede demostrar de manera definitiva».

Cómo nació el nuevo navío de 74 cañones en 1782

Debemos analizar la situación política del momento y lo iniciamos en la firma del Tratado secreto entre España y Francia en Aranjuez el 12 de abril de 1779 en el que se establecieron una serie de compensaciones y ayudas a España por el apoyo a Francia en su guerra con Inglaterra por la independencia de las colonias norteamericanas. El 23 de junio de ese año se declara la guerra a Inglaterra en Londres y el 23 de enero de 1783 se firma su final. Entre ambas fechas se intentó sin conseguirse el control del Canal de la Mancha y el desembarco en Inglaterra en 1779, la segunda batalla en el cabo Santa María en 1780, la batalla de Pensacola y la invasión a Menorca en 1781 y la batalla del cabo Espartel el 20 de octubre de 1782. Para Larrie D. Ferreiro (8), de los cinco combates importantes tres fueron ganados por la Armada combinada hispanofrancesa (Pensacola, Santa María y Menorca). La derrota de cabo

(5) AHN, Estado, leg. 3228.4. Carta de Arriaga 08.07.1774.

(6) MNM, Ms. 1320, p. 10 y JUAN-GARCÍA, José María de: *José Romero Fernández de Landa*.

(7) AGMAB, Cuerpo General, Asuntos Personales, leg 620/1010. Carta 10.06.1793.

(8) FERREIRO, LARRIE: *French shipbuilding in Spain and the attempt to create a unified Bourbon fleet, 1765-1805*. Naval History Symposium, Annapolis, 2013.

Espartel, según Ferreiro, fue debida a la falta de forrado de cobre de los buques de la armada combinada.

El 6 de marzo de 1782 es aceptada, por fin, la dimisión de Gautier como ingeniero general, momento en que llega a la Comandancia General de Cuerpo Romero Landa aunque de forma interina. Su nombramiento efectivo será en 1786, con Valdés como Secretario de Marina. Está claro que González-Castejón no tenía prisa en ascender al que había sido un colaborador leal de Gautier. Los rumores cortesanos interpretaban que esta demora en el nombramiento era debida a la desconfianza que le inspiraba al nuevo secretario, así como por su delicado estado de salud.

Es precisamente en este año de 1782 donde aparece la documentación para construir un nuevo navío de 74 cañones que después sería el *San Ildefonso*. Los Archivos del Museo Naval guardan una serie de manuscritos en los que hemos podido reconstruir más o menos la historia documental de su gestación desde 1782 a 1784 y de las muchas de las personas que intervienen.

Sería bueno en este momento analizar la visión que la Armada española tenía de los buques ingleses y cómo veía la Royal Navy a los barcos españoles. Nuestra marina lleva años viendo a los ingleses como mejores constructores y mejores marinos, y, por el contrario, los ingleses seguían viendo nuestros barcos mejor construidos que los suyos. En efecto, los que capturaban les daban unos magníficos resultados, pero al mismo tiempo los consideraban mal equipados.

Muchos años después Horatio Nelson, dijo en 1793 «The dons know how to make ships but no how to make men». Y la Comisión Barham concluyó en 1806 (es importante resaltar que se acabó después de la batalla de Trafalgar) que: «British warships were inferior to those of France, Spain and Sweden» (9) y culpa al gobierno de no establecer un adecuado plan de formación a los constructores para subsanar el «little knowledge of the science and theory of naval architecture» (10).

Esta divagación, al parecer, viene motivada precisamente porque la Real Armada fue incapaz de consumir brillantemente su victoria en el cabo Espartel, ya que entre los días 19 y 20 de octubre 1782 no pudo apresar a la escuadra inglesa en su huida, a pesar de que la nuestra disponía un mayor número de efectivos y fuerza.

Y si los ingleses culpan a la falta de formación de sus constructores de la supremacía española sobre la suya, los marinos españoles culpan de sus derrotas a los fallos constructivos de sus buques. Parece que los constructores con dos caras como Jano son siempre responsables.

El fiasco que supuso el que la escuadra combinada compuesta de 35 navíos españoles y 14 franceses al mando de Luis de Córdova fuese incapaz de alcanzar a la escuadra de Howe quien, después de repostar en Gibraltar, deja

(9) COLES HARDWARD, E.: *The contribution of British Defence Departaments to Technical Education and Instruction from about 1700* (tesis doctoral). Manchester, 1984.

(10) *Ibíd.*, p. 205

atrás a los españoles y regresa a Inglaterra, desata una cadena de acontecimientos en busca de los responsables de las: «continuas sensibles experiencias que se han tocado en la presente Guerra con la Gran Bretaña de la inferior vela de los más, ó casi todos nuestros Navíos demostrada en los diferentes encuentros con los enemigos, á quienes a pesar del infatigable desvelo de los que los mandan jamás se ha podido alcanzar» y lo achacan al mal diseño de los buques ya que «tienen la enorme pesadez de sus Cuerpos que és tan contraria ála velocidad...» (11).

Por su parte, José María de Juan-García que estudia minuciosamente la gestación de los navíos «Ildefonsinos» parte de un borrador de cartas, fechadas el mismo día que los comentarios anteriores, para ser enviadas al Director General de la Armada y a los tres Capitanes Generales de los Departamentos, a los que se les adjunta un documento al que se piden comentarios. El mismo de Juan-García reconoce que el documento no va firmado, tiene tachaduras y notas al margen, lo que da a entender que es una minuta y no un «auténtico documento». No obstante el índice del manuscrito Ms. 1945 (MNM) adjudica este al capitán de navío (12) Julián de Retamosa, anotación que le parece a Juan-García «interesante reflexión», pero que analiza y resume las ideas expuestas concluyendo «Se trata, como vemos, de un documento técnico» (13).

Al contrario que la Comisión Barham, culpabiliza al Gobierno de la falta de preparación técnica y en arquitectura naval de sus constructores porque: «not having formed any plan for their instruction so as furnish them with an opportunity of obtaining it», nuestra Real Armada, en su informe omite cualquier comentario o crítica a aspectos que pudieran imputar a las más altas instancias de la Corona por su cicatería en la dotación de fondos para la Marina. Aspectos referidos al estado de buque como plataforma, a las tripulaciones y a sus mandos. No menciona que a los buques y jarcias les falta un buen mantenimiento, los cascos hacía varios años no se habían carenado, por lo que no estaban limpios ni forrados con cobre. La artillería que montaban era en algunos casos escasa y en otros el porte de los cañones inferior al requerido. La Armada en aquellos años seguía discutiendo cómo conseguir la excelencia, diríamos hoy, en la formación de sus oficiales en las tres Academias de Guardiamarinas; pero en todos los casos las tripulaciones seguían siendo no profesionales.

Y esta no es una opinión gratuita ya que el teniente general Antonio de Arce opina que la velocidad no solo depende de la figura del navío, sino también de la limpieza de sus cascos y de la pericia de sus pilotos: «siendo

(11) MNM, Ms. 1236, pp. 1-14., Ms. 1945, fechado en San Lorenzo 16.11.1782 y Ms. 203. Minuta resumen de la misma fecha.

(12) En noviembre de 1782 Retamosa era oficial cuarto y secretario del Rey con ejercicio de decretos de la Secretaría de Estado y de Marina y capitán de fragata graduado y no capitán de navío que no lo sería hasta 14 de enero de 1789. En diciembre de 1782 sería nombrado capitán de fragata efectivo.

(13) JUAN-GARCÍA, José María de: *op. cit.*

raro el que he visto que sepa su obligación» (14). El Comandante General de Ferrol achaca los malos resultados al lastre que llevan los buques, a la estiba de los pesos, a la falta de forrado del casco y a su limpieza «ya que el dilatado tiempo que se mantienen sin limpiar sus fondos, aziéndolos remiso la gruesa broza que crían» (15) y por último Mazarredo achaca el desastre a la falta de limpieza de los cascos, y a la mala estiba, y sentencia «navío que no se forre en cobre no vale nada».

Son muchos, veinticinco señala de Juan-García, los informes que se reciben desde los Departamentos y de ellos hemos seleccionado algunos referidos precisamente al diseño de los buques.

Además de las contestaciones, que se han adelantado, dadas en la Junta del día 28 de diciembre de 1782 (a la que excusa su asistencia, por indisposición, Romero) (16), destaca la de Luis de Cordova que defiende que el solo análisis de las nuevas pruebas aconseja variar el sistema de construcción (17), el intendente de Cádiz sugiere construirlos con los planos del «mejor navío que tengan nuestros enemigos» (18) y por último Fermín de Sesma, Díaz San Vicente, Lángara, Varanda y Ulloa, este con reservas, son partidarios de disminuir las dimensiones.

Las contestaciones de los Ingenieros son dispares:

- desde Ferrol Autrán, Clavijo, Fuster e Ybarguen que defienden recuperar seis pulgadas en la línea de flotación siguiendo, no obstante el sistema francés;
- Romero que propone mejorar el diseño del *San Juan Nepomuceno*;
- desde Cartagena tanto Travieso (Subinspector de Arsenales) como los ingenieros de Turner-Bryant insisten en las mismas consideraciones aunque Bryant hace hincapié en la diferencia de pesos entre la artillería que montan los ingleses y la que emplea nuestra Marina.

Con todo el único informe «técnicamente soportado», de los nueve presentados por los Ingenieros de Marina para solucionar el ridículo de nuestra Escuadra incapaz de atrapar a una inglesa en inferioridad de condiciones, fue el firmado por el Ingeniero en 2.^a Miguel de la Puente en Ferrol el 2 de diciembre de 1782 (19) y es el único localizado por el autor en el que emplea como soporte de sus opiniones los textos del *Examen Marítimo* de Jorge Juan con citas de los párrafos que se trata, y que resumimos:

(14) MNM, Ms. 1236, p. 18.

(15) *Ibidem*, pp. 14-17.

(16) *Ibidem*, p. 20.

(17) Larrie D. Ferreiro en su obra citada dice que Córdoba y Córdoba lo achaca a que los navíos españoles mayoritariamente no tenían forrados los cascos con cobre.

(18) MNM, Ms. 1945, p. 62.

(19) MNM, Ms. 1236, doc. 9.

- Critica a los marinos por su afán de establecer las tres dimensiones principales de un Navío para una triple mejora en economía, capacidad y marcha; «sin darse cuenta que con esas medidas se pueden hacer infinitos buques enteramente diferentes unos de otros».
- Señala meridiana y claramente que la velocidad de un buque no solo depende de la construcción sino también de lo que llama «la viciosa manufactura de ntras jarcias, y el peor modo de cortar las velas». E incluye para ilustración un análisis de velas, jarcias, cordelería y aparejos comparando la práctica usual con lo propuesto por Duhamel.
- Insiste en la limpieza del casco y valora la estiba y anclaje de los pesos al preguntar «¿cómo un buque anda una Campaña brillantemente, siendo en la siguiente uno de los más ò el más pesado?».
- Concluye que además de mantener los cascos limpios era «necesario tocar muchos puntos; la figura de la carena, la magnitud dela Arboladuras la calidad y peso de las jarcias, el de la Artillería y la disposición de la carga».

Y como ejemplo de lo anterior se refiere a su experiencia en Buenos Aires navegando en 1789 al corso con la fragata *Santa Margarita*, que a pesar de haber sido con anterioridad la «más velera» navegaba entonces menos que el navío *San Fernando* y fue apresada en 1780 por los ingleses y volvió a ser una de las más veleras de la escuadra británica de tal forma que: «ninguna Fragata de la Escuadra Francesa que se alla en la America del N. hà podido alcanzarla».

Muerto en 1783 González-Castejón es nombrado secretario de Marina Antonio Valdés, que ya lo era de Indias, motivo por el cual la influencia del cartagenero Julián de Retamosa empieza a hacerse notar en los asuntos de la Marina y tal vez por eso Romero sigue siendo ingeniero general en funciones. Retamosa, con el plano realizado en Cartagena y con las objeciones de Turner-Bryant presenta, no hay constancia documental hasta ahora, sin serle requerido un nuevo plano de un navío de 74 cañones.

Se realizan copias de los planos de Turner-Bryant y de Retamosa que son distribuidos por los Departamentos. Las Juntas de Ferrol y Cartagena se decantan por el primero, las de Cádiz no distinguen diferencias aunque Ulloa y Lángara ven ventajas también en el primero.

Por su parte Romero por iniciativa propia presenta un nuevo plano (tercera versión) de un navío con unas propiedades semejantes al *San Juan Nepomuceno*.

Unos días más tarde, el 26 de agosto de 1783, se le envían a Romero a Villalba los dos planos sin firmar y numerados como 1.º y 2.º que corresponden a los Turner-Bryant y Retamosa (diseños que para él eran desconocidos), procedimiento que encuentra, al menos, irregular por ocultación de información al ingeniero general en funciones y avanza por escrito el 4 de septiembre que «marcharé p.a mi destino sin mi familia, pasando por esa corte» (20).

Valdés, por desconfianza, o buscando imparcialidad, pide a Bryant y a Turner que realicen la crítica al diseño n.º 2 (Retamosa) que no aporta cálculos

(20) MNM, Ms. 1945, p.. 85. Carta de Romero a Valdés desde Villalba el 04.09.1783.

técnicos y la justificación de que los espesores que se señalan que están de acuerdo con las reducciones propuestas por los ingleses (Junta de Constructores de 1752) corregidas en función de las dimensiones principales del diseño (21).

La pareja Bryant (entonces ingeniero en Jefe y Comandante del Cuerpo) y Turner (Ayudante de construcción, ya que hasta 1789 no ingresaría en el Cuerpo como ingeniero ordinario) critican duramente el mencionado proyecto n.º 2 viendo en él un «cúmulo de imperfecciones y nulidades que lo componen» (22) y donde se añaden, según van desgranando técnicamente el informe con frases como las siguientes: «no hubiera caído en un tropiezo tan inconsequente», «se deduce, no solo la impericia del autor», «no se alcanza a comprender con qué fin el autor...», «no pudiera mirar semejante proposición, sin caracterizarla de ridícula», «es visible la implicación de sus conceptos, y que no llevan el menor apoyo, ni principio fundado» o «autor superficial...», «adulador» para acabar sentenciando que no tienen duda al afirmar que el plano es una copia de las líneas reducidas casi a escala del Navío *San Vicente*, tomando el puntal del *San Genero* sin otra razón que su propia voluntad.

A la vez que emiten este informe, Bryant elabora un nuevo plano en el que tiene en cuenta el número, tamaño y pesos que se exigen con la nueva Ordenanza de Artillería.

Con nuevas copias, sin firma, de este nuevo plano, junto con el realizado por Romero, se inicia una nueva ronda de consultas (23). De las contestaciones destacamos la preferencia de Mazarredo sobre el diseño de Romero, aunque le sugiere algunos ligeros retoques, pero concluye tajantemente: «que si S.M. me diese á escoger los navíos de una división de seis u ocho, cuyo mando se confiase haría elección de el *S.^a Lorenzo*, *Ángel de la Guarda*, *S.^a Juan Nepomuceno* y sus semejantes (...) y no me atrevería á semejante aserción con ningunos navíos del sistema de 1752» (24) (25).

Con estos comentarios, Romero, para conciliar su diseño con la Junta de Constructores del 1752 (26), manda llamar a Manuel Bernia, ingeniero ordinario, con quien finaliza el definitivo diseño con fecha 16 de febrero de 1784 con la satisfacción de sentirse vencedor frente a Retamosa, ya que el 12 de febrero el Secretario le había escrito: «el Rey no quiere, que precisamente V.S. adapte las variaciones, de, sobre su plano halla convenientes el Gefe de Escuadra [Retamosa] (...) sino que reflexiona y exponga lo q.^e le parezca más debido hacer» (27).

(21) *Ibidem*, p. 64.

(22) *Ibidem*, p. 65. Carta de Bryant a Valdés el 08.07.1783, el informe es del día anterior.

(23) MNM, Ms. 1290.

(24) MNM, Ms. 1945, p. 122. Carta de Mazarredo a Valdés el 11.2.1784.

(25) Es importante resaltar que los tres buques mencionados llevan la firma de Gautier y que fueron construidos en La Habana, Cartagena y Guarnizo.

(26) Tal vez por esta razón es por lo que algunos historiadores dicen que Romero vuelve al diseño de Jorge Juan y abandona el diseño Gautier.

(27) MN, Ms. 1945, p. 132. Carta de Valdés a Romero el 17.2.1784.

Romero firma su nuevo plano el 23 de febrero de 1784 y aprobado para su construcción en Cartagena el 18 de marzo (28), para lo cual es destinado a dicho Arsenal para dirigir la construcción de un navío de 74 cañones.

Navío *San Idelfonso*

Romero llega a Cartagena, con su plano aprobado del navío de 74 cañones, confirmado, aunque sigue interino, en su clase de Ingeniero General y con Bryant, confirmado así mismo Comandante del Cuerpo, realizan el presupuesto de dicho navío que la Junta de Constructores aprueba el 2 de junio con un total de 3.311.759 reales 24 maravedís. El 24 de agosto se recibe la orden de ejecución del navío que llevará el nombre de *San Ildefonso* y botado el 22 de enero de 1785. Romero realiza el proyecto constructivo al que llama «Trazamiento del plano del navío del Rey nombrado *San Yldefonso*. Del porte de 74 cañones del calibre 24, 18, 8 y 6 en medida del marco de Burgos. Cuya quilla se puso a principios de mayo de 1784 y se botó concluido del Todo en 22 de enero de 1785; calando en rosca a popa 19-2 a proa 13-5» (29).

De la gestación y desarrollo del proyecto tal como se ha contado en el punto anterior han aparecido una serie de ingenieros que con mayor o menor implicación participaron en el diseño. Por un lado están Aufrán, Clavijo, Fuster, Puente, Ybarguen quienes realizaron importantes comentarios técnicos en la etapa inicial del proyecto, después Bryant y Turner, quienes además de participar en la construcción, realizaron diseños y aportaron comentarios y por último está Bernia llamado expreso por Romero para finalizarlo y dibujarlo para su aprobación definitiva.

Además hemos encontrado otra referencia de participación de Echegaray que en su historial y refiriéndose a su etapa como delineador dice que ha dibujado bajo las órdenes de los tres Ingenieros Generales (Gautier, Romero y Muñoz) y con el primero «colaboró en los planos de un navío de 74 cañones que después llevaría el nombre de *San Idelfonso*» (30).

Es precisamente esta colaboración de Bernia en el diseño del *San Ildefonso* en la que queremos profundizar, enfatizando que fue el propio Romero como señala que reclamó: «... la presencia del Ingeniero Ordinario Manuel Bernia» (31) y lo hacemos además de esta orden de Romero en dos comentarios importantes:

1. El primero del propio Bernia, a la sazón Ingeniero en jefe y director del dique del Trocadero en Cádiz, escribe en una de sus cartas a la Secretaría de Marina en 1799 el: «haverse empleado en la ejecución del proyecto, Plano y Cálculo del Navío *S.^a Ildefonso*, de tan general

(28) JUAN-GARCÍA, José María de: *op. cit.*, p. 191.

(29) MNM, Ms. 1209.

(30) AGMAB, Asuntos Particulares, leg. 3408/71. Sin foliar.

(31) JUAN-GARCÍA, José María de: *op. cit.*, p. 191.

aceptación en la Armada, que mereció ser declarado entonces por modelo de los demás Buques de su clase que se mandaron construir posteriormente...»

2. El segundo corresponde al ya Comandante General de Ingenieros (nombre que sustituyó al de Ingeniero General cuando el Cuerpo pasó bajo la inspección del Director General de la Armada) Julián de Retamosa quien escribe el 21 de junio de 1814 acusando (32) a Mazarredo y a Romero de haber sacado de la Comandancia General del Cuerpo, aprovechando la muerte de González-Castejón, un plano dibujado por Gautier y Bernia del que después sería el *San Ildefonso*:

«En el año 1782 se le mandó trabajar un nuevo sistema de construcción Naval, y disponer los Planos correspondientes á las alteraciones q.^e el mismo propuso; cuya comisión y Trabajos fueron intermitidos p.^r q.^e aprovechándose el Yng.^o Gral D.ⁿ Manuel Romero (confunde el nombre con el de su hermano Ingeniero Director), unido con el otro Dn Jose Mazarredo, de la muerte del Marqués González de Castejon, presentaron a S.M. un Plano de un Navío q.e el Yngeniero Gautier dexó á su Ayudante Dn. Manuel Bernia, y q.^e denominado el S.ⁿ Ildefonso fue p.^r el que se construyeron todos los que tuvo la Armada hasta el año 1791» (la cursiva es actual) (33).

Este comentario coloca a Gautier en la génesis del *San Ildefonso* (34) lo que sería una revelación importante porque implicaría una mayor participación personal en el diseño de la que hasta ahora se ha señalado y enfatizar la oportunidad de su informe de 1781 cuando se inician las reflexiones sobre nuestro fracaso en la guerra hispano-francesa contra Inglaterra como consecuencia de la independencia de los territorios americanos.

El análisis de la génesis del diseño del *San Ildefonso* nos ha revelado que en el siglo XVIII la firma de un proyecto por un determinado diseñador no implica que sea la única persona involucrada, sino que en el proyecto trabajan y participan otros muchos ingenieros, algunos quedan en el olvido; pero lo más importante es entender que cuando Romero le dice a Valdés que quiere mejorar la escuela francesa significa que entrega un plano de su antecesor y

(32) Es difícil entender las razones que llevaron a Retamosa a contar en 1814 algo que supuestamente sucedió en 1782: ¿deseo de venganza por no haber sido nombrado Ingeniero General cuando Valdés une Marina a su Ministerio de Indias? ¿O es que desconfiaba que Romero pudiera realizar un plano estando recuperándose en Villalba? Lo que es claro es que desde su posición en el Ministerio y sus sustituciones a Romero Landa en sus ausencias, todo eso, le supuso una buena fuente de información confidencial.

(33) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3408/509. Carta fechada en el Puerto de Santa María el 21.06.1814.

(34) Sobre la gestación de los «ildefonsinos» y su evolución técnica se recomienda la lectura del punto 4.2 de la obra: *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII* de José María de JUAN-GARCÍA tantas veces citado en este artículo.

cuando se lo aceptan acude al colaborador que trabajó bajo las órdenes de Gautier.

Lo que queda evidenciado es que Gautier y Bernia realizaron una parte importante en el diseño previo del *San Ildefonso*.

Navío *Santa Ana*

Cuando se realiza una investigación en muchos casos no se encuentra lo que se busca, lo que produce frustración, y en otros se encuentran cosas que no se buscan, lo que produce una gran satisfacción, cuando el hallazgo aclara o da una nueva visión a aspectos asumidos por la colectividad científica. Esto es lo que sucedió cuando buscaba aspectos personales de los ingenieros de Marina, principalmente los legajos de «Asuntos Personales» del AGMAB referidos a los ingenieros.

Y así buscando aspectos personales de Manuel de la Puente localicé dos escritos de Romero Fernández de Landa que lo relacionaban con el diseño de la serie de navíos de tres puentes *Santa Ana*:

- a) Romero en el informe sobre ascensos que propone el 15 de abril de 1788 dice al hablar de Miguel de la Puente: «Se examinó en 22 de octubre de 1785 presentando Plano de Navío de tres puentes y otro de fragata. ambos calculados y delineados por él» (35).
- b) Por otra parte la minuta resumen preparada para la aprobación real de los respectivos ascensos dice textualmente «Presentó el proyecto hecho por el de los actuales Navíos de tres Puentes, *cuyo original fue el Santa Ana que es todo suyo*, y otro de fragatas» (la cursiva es actual) (36).
- c) En la lista oficial del Cuerpo de 1790 preparada por el propio Romero se anota al margen de Manuel de la Puente lo siguiente: «Por carta escrita al Ingeniero Gneral en 2 de dize de 1782 por este oficial dando su dictamen sobre la construcción se nota fue el autor del Plano de los Navíos de tres puentes *Santa Ana &*» (37).

Analizando las fechas de los documentos vemos que en 1785 Romero dice que en el examen de Puente entrega un plano de un navío de tres puentes, en 1788 Romero especifica el nombre del navío diseñado por Puente y sin embargo el mencionado navío fue construido en 1784 en Ferrol. Podría haber un error en las fechas pero el inciso c) al fijar la fecha de la carta de Romero en 1782 anticipa los hechos a la construcción del navío.

La historia nos descubre intrigas y luchas de poder que pueden tomar una mayor dimensión con el tiempo. Está demostrado que entre Romero y Reta-

(35) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Particulares, leg. 3415.

(36) *Ibíd*em, fecha 30.04.1788.

(37) *Ibíd*em, fecha 01.07.1790.

mosa no hubo una buena relación, más bien todo lo contrario y de ello hay muchas cartas custodiadas en los archivos históricos de Marina.

¿Podríamos pensar que ese comentario al margen de Puente, no fuera del propio Ingeniero General sino de la Oficina de órdenes de la Secretaría del Ministro para dejar constancia ante el Ministro y el propio Rey que Romero no era el diseñador del navío sino que lo era Puente? No hemos de olvidar que desde 1779 Retamosa estaba destinado en dicha oficina donde fue escalando puestos tanto políticos, cuerpo del Ministerio, como militares (Cuerpo General) y que en 1789 era capitán de navío ya «Oficial segundo y Secretario del Rey con ejercicio de decretos de la Secretaria de Estado y de Marina». La verdad es que el garabato al final de la nota se parece mucho al que usaría después Retamosa en su de etapa comandante principal del Cuerpo de Ingenieros de Marina.

Manuel Bernia

Desconocemos la fecha y lugar de nacimiento de Bernia pero sabemos que murió en Cádiz el 16 de octubre de 1800 y algunos aspectos de su vida y trayectoria profesional se encuentran resumidos en el siguiente cuadro:

Estudios	Se examinó de Ordenanza en la Academia de Guardiamarinas de Cartagena el 03.01.1789 hallándose impuesto en las clases y demostró conocimientos fuertes en los cálculos de arqueo, resistencia y estabilidad. Dibujó y diseñó un navío de 74 cañones.
Carrera (38)	Cuerpo y grado al ingresar: AI y AF: 1772 31 (39) IE y AN: 30.03.1776 IO y TN: 23.95.1778 I2 y CF: 31.01.1789 IJ y CN: 24.04.1792 Número del escalafón: 3
Matrimonio	Casado con María Loreto Leocadia Lagunez de Cariga el 24.01.1783
Observaciones	Fue Regidor de la Villa de Madrid en representación de su mujer. En los informes personales se le señala con una buena preparación técnica y mucha aptitud para la construcción naval y conocimientos en los otros Ramos de los Arsenales. Fue delineador y estuvo embarcado. Con genio inquieto tiene regular conducta.

(38) Datos correspondientes a la carrera profesional con indicación de clase y empleo y la fecha de su patente de nombramiento.

(39) Fecha de ingreso en el cuerpo.

Condecoraciones militares	No constan
Hoja de Servicios	Fue ayudante de Gautier y realizó los cálculos de un navío de 74 firmado por el propio Ingeniero General, años más tarde Julián de Retamosa acusó a Romero Landa de haber usado este plano para dibujar uno nuevo con el que se construiría el navío <i>San Ildefonso</i> . En 1797 fue traslado a Cádiz como Comandante de Trocadores para sustituir al en Segundo Antonio de Lerena. En su hoja de servicios de 1799 dice que diseñó el 1795 una fragata de porte 40 cañones y un bergantín de 22 cañones aprobados por S.M. el 3 de febrero de dicho año y mandados construir en el Arsenal de Ferrol por R.O. DE 18.10.1798

Miguel de la Puente

Desconocemos la fecha y lugar de nacimiento y defunción de Puente y sobre algunos aspectos de su vida y trayectoria profesional se encuentran resumidos en el siguiente cuadro:

Estudios	Se examinó de Ordenanza en la Academia Guardiamarinas de Ferrol, donde además estudió los cursos de Estudios de Matemáticas Sublimes. Dibujó y diseñó un navío y una fragata.
Carrera (40)	Cuerpo y grado al ingresar IE y AN: 30.03.1776 (41) IO y TN: 23.05.1778 I2 y CF: 21.12.1782 IJ y CN: 1788 ID y CN: 1793 Número del escalafón: 33
Matrimonio	Casado con Gertrudis de Aranguren el 24.01.1783
Observaciones	En los expedientes personales solo se encuentran expresiones como «muy adelantado en matemáticas», «aptitud en todos los ramos», «don de la invención», «extraordinaria inteligencia teórica en grado de sobresaliente», «acreditada superioridad y suficiencia en el desempeño de sus comisiones» o «ha desempeñado muchas y muy arduas comisiones del servicio con mucho acierto y es de lo mejor que hay en el cuerpo». Es uno de los oficiales que Romero Landa pone como ejemplo de esa ambivalencia de lo que debe ser un auténtico Ingeniero de Marina, es decir ingenieros facultativos y marinos militares. El 15.10.1783 Romero escribe a Valdés y le dice que es uno de los ingenieros que son capaces de encargarse de cualquier construcción y son al mismo tiempo marineros, pilotos y constructores y que mantiene, en dicha fecha, correspondencia con Mazarredo sobre algunos aspectos de la astronomía que deben aplicarse a la navegación.

(40) Véase n. 38.

(41) Véase n. 39.

Condecoraciones militares	No consta
Hoja de Servicios	<p>El propio Romero le señala como diseñador del <i>Santa Ana</i> y tuvo una participación técnica en los primeros pasos del navío de 74 cañones.</p> <p>EN 1779 navegó al corso en la fragata <i>Santa Catalina</i> en Buenos Aires.</p> <p>En 1782 Comandante interino de Ingenieros de La Carraca aparece como Capitán de Navío y sustituye en 1802 a Bouyón en la Comandancia de La Habana.</p> <p>En 1785 es propuesto por Romero para profesor de matemáticas de la Academia de Ingenieros.</p> <p>Reclamó el derecho de los ingenieros de Marina a cursar los Estudios Superiores de Matemáticas Sublimes y en el Curso de 1787 bajo la dirección de Cipriano Vimercarti lo realiza superándolo adecuadamente, sin embargo por haberse ordenado su embarque en la fragata <i>Juno</i> no pudo realizar los exámenes de enseñanza, aun cuando los realizó en la Corte, a su vuelta, en privado.</p> <p>Fue nombrado Comandante del Cuerpo en Ferrol, en 1794 en sustitución de Tomás Muñoz.</p> <p>Realizó varios planos sobre los puertos y muelles de Asturias.</p>

Y por carrera profesional de estos ingenieros se incluyen los dos siguientes:

<i>Clase de ingeniero</i>		<i>Empleo Cuerpo General</i>	
I	Ayudante	AF	Alférez de fragata
IE	Extraordinario	AN	Alférez de navío
IO	Ordinario	TF	Teniente de fragata
I2	en 2. ^a	TN	Teniente de navío
IJ	en Jefe	CF	Capitán de fragata
ID	Director	CN	Capitán de navío
IG	General	Br	Brigadier
		JE	Jefe de Escuadra
		TG	Teniente General
		CG	Capitán General



BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

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

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

Firma

EL UNIFORME DEL CAPITÁN DE NAVÍO D. JOSÉ MANUEL DE GOICOA Y LABART, ÚLTIMO COMANDANTE DE LA *MERCEDES*

Manuel GONZÁLEZ DE CANALES MOYANO
Capitán de Corbeta

Resumen

El 5 de octubre de 1804, la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* cubría la ruta del virreinato americano. Cuando navegaba en convoy en demanda del puerto de Cádiz, fue interceptada y hundida por una escuadra de cuatro fragatas inglesas en las proximidades del cabo Santa María. Al mando del buque iba el capitán de navío D. José Manuel de Goicoa y Labart. Recreando el acontecimiento, resulta difícil imaginarse a este personaje voceando órdenes entre los estruendos de los cañonazos si no es vistiéndolo con su uniforme. En este artículo se trata de precisar con detalle cómo era la vestimenta de nuestro personaje.

La Armada le prescribía un uniforme en consonancia con la moda y acorde con su noble condición. Este sería de uso normal y cotidiano, no solo durante el servicio sino también en la vida privada. Habría de tener la elegancia y la modernidad adecuadas.

Palabras clave: Uniformes, fragata *Mercedes*, combate Cabo Santa María.

A finales del s. XVIII regían los Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793. En ellas se distinguían dos uniformes básicos, uno grande y otro pequeño, para los oficiales del Cuerpo General. Cuando se promulgaron, pocos oficiales tenían la solvencia necesaria para adquirir y mantener todos los uniformes reglamentarios, por lo que reglamentos posteriores incluían en su mayor parte relajaciones únicamente sobre el uniforme más usado, el pequeño, relegando el resto. Este uniforme era utilizado para guardias y servicio diario. Coexistía con un uniforme de menor rango más pequeño denominado *ambilatero*, usado para guardias y servicios a bordo, pero que no estaba muy extendido entre los oficiales de mayor rango. Para los oficiales generales ni siquiera era reglamentario.

En la real orden (RO) de 9 de julio de 1802, tan solo dos años antes del hundimiento de la *Mercedes*, se reglamenta un nuevo uniforme pequeño. Sin embargo, conviene tener en consideración que la fragata procedía de América, en tiempos en los que la difusión de las órdenes escritas era lenta y el cumplimiento de la uniformidad se postergaba por la precaria economía de los impagados oficiales. Todo apunta, por tanto, a que el uniforme del capitán de navío de Goicoa y Labart fuera el correspondiente a las Ordenanzas del 1793. No obstante, no existen datos que puedan confirmar que no se hubiera cumplimentado la RO de 1802. En conclusión, suposiciones aparte, el uniforme que debía llevar era el reglamentario en esa fecha, el de 1802.

De las fuentes disponibles

La descripción básica del uniforme se encuentra en la RO citada; en ella se relacionan las prendas básicas de uniforme sin gran detalle. El mismo año se le añade el uso del plumero encarnado en el sombrero de galón (1). Con estas dos únicas disposiciones quedan por definir múltiples detalles, para lo cual es obligado recurrir a otras fuentes como las Ordenanzas de la Armada de 1793 y la similitud con uniformes equivalentes de las Armadas europeas contemporáneas conservados en los museos de Greenwich y el de los Inválidos de París.

También se puede analizar la ropa que vestía el personal civil de su mismo estatus social, dado que los uniformes siempre han sido una adaptación a la evolución de la moda de cada época histórica, en especial el pequeño, de uso diario. Nuevas formas de vestir, que no solo marcaban el corte del uniforme militar sino que añadían también el aire con el que este se vestía. Los modelos expuestos en el Museo del Traje de Madrid son de utilidad para situar el uniforme en su tiempo. Y, por último, como ocurre y ha ocurrido en toda época y, especialmente en la que tratamos, el uniforme era traje de todos los días, más allá del servicio, por lo que reflejaba y refleja la persona que lo viste identificándola con su condición de pertenecer a los Ejércitos —de Tierra o de Mar— y del estatus social, en especial el de los oficiales del Cuerpo General de la Armada.

De todas las fuentes consultadas, las más importantes son los estudios hechos por el doctor Alía Plana y los trabajos y publicaciones de los González de Canales (padre e hijo) a los cuales remito para completar la relación de fuentes.

Descripción general del uniforme de oficial de 1802

La única descripción del uniforme la contiene la RO de 9 de julio de 1802 como sigue:

(1) RO de 14 de agosto de 1802.

«El rey se ha servido en mandar que el uniforme pequeño para uso ordinario de la Armada en los Oficiales del Cuerpo General de ella conste de casaca azul como al presente, con buelta, collarín y solapa vuelta encarnada, que termine en punta por la parte superior, con el mismo galón de oro que actualmente usan por ambas caras de la solapa, y en el collarín y buelta; forro de la casaca encarnado; chaleco y pantalón blanco, con medias botas; botón de anclas; cinturón negro con chapa de metal amarillo y su ancla de relieve, sable corto y corbatín negro. Advirtiéndole que fuera de las ocasiones de servicio podrá usarse de calzón corto en lugar de pantalón, y el calzado regular con hebillas como las que anteriormente estaban adoptadas» (2).



Figura 1.

Como continuación de la anterior, en agosto del mismo año se comunica:

«Consequente con la Real Orden de 9 del pasado sobre el arreglo del nuevo uniforme pequeño para el uso ordinario que S.M. se dignó aprobar para los Oficiales del Cuerpo General de la Armada acompañó a V.E. los dibujos correspondientes, así para la chapa de metal amarillo que ha de ponerse en la cintura, como para el puño del sable corto a fin de que por ese medio haya en esto la uniformidad que conviene entre todos los individuos de la Armada. Al mismo tiempo ha resuelto S.M. que todos los Oficiales usen plumero encarnado en el sombrero como distintivo militar. Lo que de Real Orden comunico a V.E. para su inteligencia y cumplimiento» (3).

El Estado General de la Armada de 1806 definió a estos uniformes de la manera siguiente:

«Uniforme casaca, calzón y forro azul, divisa y chupa encarnada, galón de oro con flores de lis al canto; el pequeño casaca azul, buelta, cuello, forro y solapa suelta encarnada guarnecida por ambas caras así como la vuelta y el

(2) RO de 9 de julio de 1802. Ms. 625 y 1375, Museo Naval de Madrid.

(3) RO de 10 de agosto de 1802 Ms. 1375; Museo Naval de la Armada en Madrid.

cuello, con galón de oro angosto de barra y flores de lis, y botón de ancla y corona: chaleco y pantalón con media bota, corbatín y cinturón negro con chapa de metal, sable corto y plumero encarnado en el sombrero».

En la *Colección de 100 estampas que demuestran todas las nuevas divisas del Ejército en España, según el reglamento de este año 1805* se recogen ilustraciones de los diferentes uniformes del Ejército y de la Armada. En la figura 1 se recoge la correspondiente al Cuerpo General de la Armada. Esta lámina aporta una valiosa imagen general de cómo era el uniforme motivo del estudio.

Detalle de las prendas que constituyen el uniforme

La reglamentación sobre uniformes deja muchos cabos sueltos que demandan un estudio más detallado de las prendas que lo componen: casaca, chaleco, emblemas y divisas, camisa o camisola, sombrero, pantalón, calzado, corbatín o corbata, sable y cinturón.

La casaca, muy cerca del frac civil

La casaca del uniforme pequeño es funcional, pequeña y cómoda. Está muy cerca del frac civil del momento en confección y estilo, pero mantiene los signos del uniforme que le precede.

El cuerpo de la casaca es azul turquí, con forro interior encarnado (4). Está confeccionado con paño de lana azul. Su forro interior, de sarga de seda encarnada, se deja ver en cuello, solapas y puños y es de un género más suave (5).

Vestían todas las marinas casacas azules con el mismo corte, más color de las solapas era determinante para la distinción de los oficiales en el combate. El color de las solapas encarnado, frente al blanco inglés, es mejor elección, pues no hay color más sufrido que este para disimular donde la casaca más se ensucia (6). Además el encarnado tenía añadido de categoría, pues los tintes rojos encarecían las prendas, haciéndolas únicamente accesibles para personajes acomodados.

(4) La R.O. no especifica la tonalidad del azul. Sin embargo en los retratos de la época se aprecia un azul marino oscuro y en reglamentos posteriores de esta época señala el turquí para casaca y levitas.

(5) La legislación es todavía exhaustiva con la definición de los colores. Encontramos retratos en los que el encarnado tira a morado y en otros a rojo, a gusto del sastre y del personaje.

(6) El color rojo es propio español desde Felipe V. Aquella moda rococó en la que hombres y después mujeres vestían con zapatos de tacones estos forrados en tela. El color rojo estaba reservado a la casa real, convirtiéndose en un privilegio que el rey otorgaba.



Figura 2. Interpretación de la casaca de 1802.

La casaca es entallada hasta más arriba de la cintura. A partir de esta se abren los dos paños delanteros y continúan los traseros hasta el pliegue de la rodilla. Al frente se cierra, cruzada con siete botones y ribeteada por un galón en los bordes. Cuando se lleva abierta, sus solapas dejan ver el forro encarnado.

En la figura 2 se presentan las tres vistas, de frente, costado y detrás, con los cortes de los diferentes paños.

En los costados lleva dos bolsillos, cuyas solapas suelen tener tres puntas, con un ojal y botón por punta. Las mangas son largas y entalladas y finalizan en la bocamanga con una vuelta de 10/12 cm ribeteada con galón flor de lis, que deja ver el forro encarnado. El cuello alto y recto forrado en encarnado por ambas caras. Su altura es una altura del cuello de unos 11 centímetros (7).

(7) La altura del cuello es un elemento que permite determinar con facilidad la antigüedad de las casacas. A grandes rasgos desde de finales del s. XVIII este crecerá hasta llegar a su máxima altura en la guerra de independencia y posteriormente menguará hasta ser mínimo en las últimas casacas del s. XX.

El galón flor de lis, símbolo del oficial de la Armada

El galón flor de lis que recorre los bordes de la casaca es el símbolo más característico de la oficialidad. En esta casaca pequeña, de uso a bordo, es más estrecho que en las casacas grandes (8).



Figura 3. Detalle del galón flor de lis (9).

El galón es de hilo de oro, sobre lama también de oro, recorre ambas caras de las solapas, collarín y vueltas de las mangas (fig. 3). El galón se repite en el sombrero.

Chaleco, de uso cotidiano



Figura 4. TN José de Vargas Ponce. 1805.

Ningún personaje de la época se dejaría retratar sin la casaca. Sin embargo cuando el calor y la necesaria comodidad para el trabajo lo demandan, se prescinde de ella. Entonces el chaleco es el protagonista en el vestir. Hasta principios del s. XIX no era elegante que asomase de debajo de la casaca, si bien ahora, con las casacas pequeñas, se deja ver. La RO no aporta ninguna información aparte de su obligado color *blanco*. Queda, pues, a merced de la moda. En los retratos apenas se aprecia el cuello. Este sigue un patrón común: cuello alto recto abierto en «V», color blanco y cerrado por una única línea de botones. Sin embargo, en el retrato

(8) A partir de 1814 se encuentran casacas similares con galón ancho, consecuencia de la adopción de esta casaca para el uniforme grande.

(9) Reconstruido el galón según los restos de la casaca del pecio de la *Magdalena* hundida en Vivero en 1810 conservado en el Museo Naval de Ferrol.

del teniente de navío José Vargas Ponce, de Goya (fig. 4), y en el modelo de la colección de estampas (fig. 1), se observa cruzado por delante, con dos líneas de botones.

El chaleco se viste bien ceñido con los primeros botones abiertos, dejando ver la camisa y el corbatín. Para ello dispone de una o dos trabillas en la parte posterior: una a la altura de la cintura y otra opcional a media espalda. En el frente acostumbra llevar dos pequeños bolsillos con solapa.

Los delanteros son de sarga de lana blanca con un acabado de fieltro en el frente, cuello y hombreras. Por detrás son de género de menor calidad y en blanco.

Botones de la casaca y del chaleco

El botón reglamentario a partir de 1802 para todos los cuerpos de la Armada es un botón plano ligeramente convexo; lleva ancla, corona y orla de puntos al canto (10).



Figura 5. Botón de la casaca.

Botones de la casaca (11).

Este botón es de uso durante el principio del s. XIX. En el Museo Naval de Ferrol se conserva un botón de la época hallado en la cámara del comandante de la fragata *Magdalena*, hundida en Vivero en 1810 (fig. 5). El diámetro del botón es de aproximadamente 1,9 cm en la casaca y de 1,5 cm en el chaleco. Cierran la casaca dos filas de siete botones. En el chaleco, el número de botones es indeterminado.

Los botones pueden una única pieza de fundición, o bien contruidos de dos piezas. En este caso una lámina de latón con el ancla, corona y orla

(10) Museo Naval de la Armada en Madrid, Ms. 1758.

(11) De izquierda a derecha: botón de la casaca basado en las reconstrucciones de John T. Powel fabricadas siguiendo los botones hallados en pecios de buques españoles. Botón procedente del pecio de la *Magdalena* y reconstrucción de John T. Powel de un botón similar de hallazgos en Alabama y España.

mandrilada abraza por el borde a una segunda pieza a la que se suelda una gaza de alambre.

Un botón pequeño también sujeta la presilla del sombrero.

Emblemas y divisas

Completan el galón flor de lis las divisas formadas por los galones en la vuelta de las mangas, la escarapela en el sombrero y los distintivos de las órdenes militares.

La divisa de capitán de navío se regula en la RO de 1 de enero de 1785, donde se señala que estará formada por tres galones mosqueteros lisos de cinco hilos. El intervalo de un galón a otro será de un hilo. El capitán de navío no lleva alamares o charreteras.

La anchura del galón de cinco hilos equivale a 12 mm de ancho, siendo la separación entre galones de 2,4 mm. Los galones son de zuncho, rodeando toda la vuelta de la manga.

En la figura 6, el capitán de navío D. Martín Fernández de Navarrete viste el uniforme pequeño. Se pueden apreciar los galones de capitán de navío a continuación del galón flor de lis.

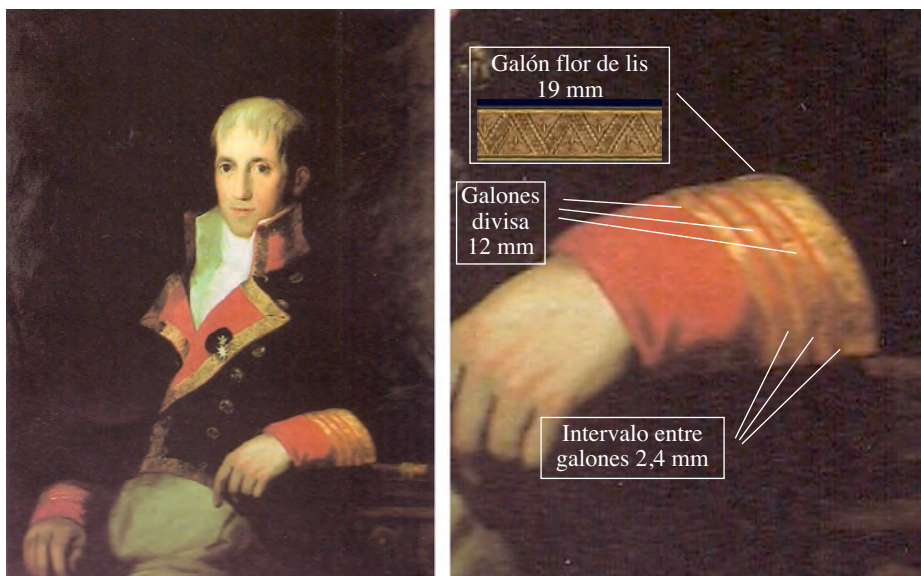


Figura 6.

Camisa o camisola

La camisa no está regulada, quedando a gusto del personaje, y siempre en consonancia con la moda. Es considerada ropa interior. Se usa sobre la piel debajo de todos los uniformes.

En el uniforme pequeño de los oficiales las camisas son blancas de lienzo delgado, lino o algodón. En la prenda se aprecia que su forma es simple a base de cuadriláteros. Se compone de un cuerpo, con su parte frontal y posterior, que llega hasta mitad de la pierna. El cuerpo frontal y el posterior se cierran por los costados hasta la cintura, dejando abierta la parte inferior de la camisa. Esta se introduce en el cuerpo por el escote, que se cierra con botones o con cintas. Los puños, de barril, se cierran por detrás con un botón. En hombros y cuello llevan un tejido de refuerzo. Los frunces en mangas, cuello y puños le dan un aspecto abombado (fig. 7).



Figura 7.



Figura 8. TN Aguilar, uniforme pequeño.

El cuello, de pie enorme, sube hasta justo debajo de las orejas y se abre solo lo suficiente para ver la boca. En el retrato del teniente de navío Aguilar (fig. 8) se observa que las únicas partes visibles de la camisa son pequeñas porciones de cuello, pecho y mangas. El cuello se cierra por el corbatín negro.

El *corbatín* es una especie de corbata corta y ancha de seda, plisada, con ancho suficiente para que el plisado abrace el cuello, al que da dos vueltas, para terminar ajustándose con broche, hebilla o lazo por detrás de este. En algunos retratos podemos ver cómo se lleva también anudado por delante a modo de corbata. Aunque la corbata blanca era más común, la RO de 1802 señala que será de tipo corbatín y negro.

Sombrero similar al de Gravina del Museo Naval



Figura. 9 (12).

Es un bicornio, evolución de los llamados de medio queso. En el Museo Naval de la Armada de Madrid se conserva el sombrero del uniforme grande de Gravina. El sombrero del uniforme pequeño es similar, salvo que el galón que lo corona es más estrecho.

Es de copa redonda y adaptada a la forma de la cabeza. Elaborado sobre la base de un sombrero de ala ancha plegada al frente y por detrás, sobre la copa, a la que se sujeta mediante una presilla.

La *presilla* es de galón flor de lis, sujeta, además del ala del sombrero, la escarapela española y el plumero.

La *escarapela* es uno de los elementos más característicos del sombrero. Consiste en un lazo de seda rojo, o bien un disco rojo, de cinta fruncida. El color rojo de nuevo es distintivo español.

El *plumero* va clavado con punta de arpón al sombrero con una varilla

(esta era originalmente de hueso de ballena). El penacho está formado por plumas de gallo teñidas de rojo. La parte interna del sombrero lleva un forro suave de seda que conforta el contacto directo con la cabeza, acomoda el sombrero, y detiene el sudor. En el frente, a modo de badana, lleva una tira de cuero.

Como *banda* o *cinturón* lleva un cordón dorado que se anuda sobre la copa para ajustar el sombrero a las diferentes medidas de cabeza. Estos cordones están rematados con *borlas doradas* que, en este caso, no asoman por los candiles del sombrero.

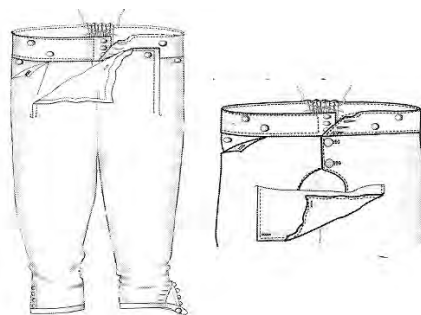
El ribete de las alas del sombrero esta rematado con galón flor de lis de igual ancho que el de la casaca.

Los sombreros se confeccionan en felpa de seda o castor o en un tejido más modesto, como felpa de lana. El armazón es de fieltro y el forro interior de seda en color natural (fig. 9).

(12) Dibujo perteneciente a la colección del autor.



Figura 10. Pantalón de uniforme inglés (13).



Croquis de pantalón soldado inglés (14).



Figura 11. Detalle de pantalón de uniforme francés (15).

Pantalón blanco rectificado con una solución blanquecina

Con una casaca tan pequeña por el frente, el pantalón toma un mayor protagonismo en el uniforme. Es de algodón blanco, recto, con frontal a la marinera y alto de talle. Para ajustarse a todas las tallas dispone de una tira de ajuste lumbar a modo de fuelle. Llega hasta los tobillos, ajustándose tanto a las pantorrillas que son necesarias dos pequeñas aberturas laterales para facilitar su vestido.

Con la mugre de a bordo, mantener los pantalones limpios en su color era complicado, así que se rectificaban con una solución blanquecina similar al betún.

(13) Pantalón inglés de uniforme conservado en el museo de Greenwich, Gran Bretaña.

(14) P.C.E. FRANKLIN: *British Napoleonic Uniform*. Pantalón de la infantería inglesa de la guerra de independencia.

(15) BOURGEOT, Vicent, y PIGERD, Alain: *Encyclopédie des Uniformes Napoléoniens 1800-1815*.

Desafortunadamente no disponemos en nuestros museos navales de pantalones que hayan llegado hasta nuestros días. Analizando los pantalones del ejército español, los de la Royal Navy y el ejército inglés y los del ejército francés de la misma época, se concluye que la parte superior del pantalón con bragueta a la marinera era de corte común en toda Europa.

En la figura 10 se presenta un pantalón similar conservado en el Museo de Greenwich. El color blanco crudo original de la prenda se ha perdido con el tiempo.

La figura 11 muestra de forma esquemática la parte superior del pantalón con los bolsillos laterales y la bragueta a la marinera, además de un pantalón del ejército napoleónico con el detalle del ajuste lumbar.

Media bota



Figura 12. Media bota francesa napoleónica.

rodilla sin cubrirla (16).

La única normativa sobre el calzado es la referencia de la RO en la que simplemente se señala que el uniforme será *con medias botas*. Esto significa que llegan a media pierna. Son similares a unas botas de montar ceñidas a la pierna, de cuero negro impermeable y tacón bajo; de pala lisa sin cordones y suela de cuero cosida. Es característico en las láminas de Ordovás, que lleven una vuelta en su boca que deja ver el forro interior de cuero en color natural.

En la figura 12 se muestra una media bota napoleónica de similar confección, a la que faltaría la vuelta de cuero en su boca y un tacón más bajo para ser la bota de nuestro personaje.

Dentro de la bota y bajo el pantalón, las medias, tan peculiares en el siglo anterior, ahora ya no se ven. Son de hilo blanco de lana o mezcla de algodón y lana. Llegan hasta la

(16) En el museo de Greenwich se conservan las medias del almirante Nelson con estas características básicas.

Cinturón y sable corto, del que no se halla similar

La referencia de la RO al cinturón y al sable describe: «Cinturón negro con chapa de metal amarillo y sus anclas de relieve» (17).

Con posterioridad se matiza en la RO de 10 de agosto del mismo año, 1802:

«... sobre el arreglo del nuevo uniforme pequeño para el uso ordinario que SM. se dignó aprobar para los Oficiales del Cuerpo General de la Armada acompaño a V.E. los dibujos correspondientes, así para la chapa de metal amarillo que ha de ponerse en la cintura, como para el puño del sable corto ajin de que por ese medio haya en esto la uniformidad que conviene entre todos los individuos de la Armada».

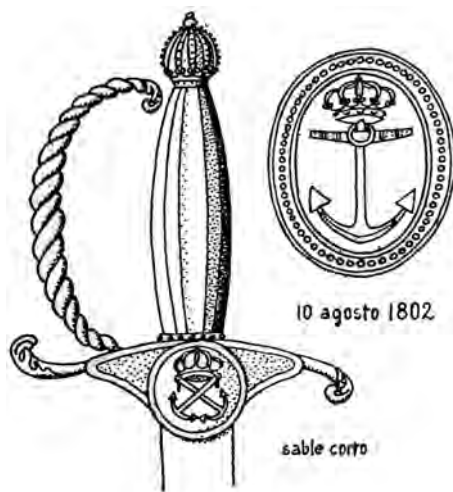


Figura 13.

Los dibujos a los que se refiere los reproduce Guillén en la figura 13.

El sable es de hoja corta algo curva, con aro guardamano, y cruz de gavilanes cuasi rectos. En el centro de la cruz lleva en un medallón labrado una corona sobre dos anclas. El puño es rematado por un pomo en forma de corona. En el uniforme pequeño, la vaina es de cuero sin abrazadera, pero con contera metálica. Pende directamente de un cinturón (18).

A diferencia del espadín de corte, donde la reglamentación coincide con los retratos y con los depositados en los museos navales, del sable corto del uniforme pequeño no se han hallado sables similares, ni siquiera en los museos ingleses y franceses. Tampoco coincide con el que muestran los retratos coetáneos. Ni siquiera en la lámina de Ordovás el sable es exactamente igual.

Que el espadín de corte haya llegado a nuestros días y que del sable corto no se tengan muestras, puede deberse a la vigencia del espadín de corte de más de un siglo frente a una decena de años y al escaso cumplimiento de la normativa que regula el sable corto en unos años convulsos. Por lo que es muy posible que nunca se llegase a generalizar el uso de este sable.

(17) RO de 9 de julio 1802.

(18) OFICIAL DEL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA. *Colección de cien estampas que demuestran todas las nuevas divisas del Ejército en España, según el último Reglamento de este año 1805*. Ministerio de Defensa, facsímil publicado en Madrid en 1986.

Otro aspecto que lleva a la duda es que hebilla y sable lleven diferente escudo: un ancla simple y dos anclas. El ancla simple era el símbolo de la gente de mar, mientras que las dos anclas se reservaron para otros cuerpos como el de Infantería de Marina o Artillería de Marina. Como expone Alía: «El Cuerpo de Infantería de Marina tuvo por emblema durante los siglos XVIII y XIX dos anclas cruzadas coronadas. Solamente se modificó cuando se convirtió, a partir de 1827, en la Brigada Real de Marina o en el Cuerpo de Artillería de Marina».

Los oficiales del Cuerpo General también podían mandar sobre la Infantería de Marina, por lo que es posible que su sable, arma asociada al combate de la gente de guerra a bordo, pudiera tener este emblema. Es por tanto probable que la empuñadura del dibujo corresponda a un sable del Cuerpo General.

El *cinturón* es de *cuero negro*, de unos seis centímetros de ancho, abrochado por la gran hebilla orlada con un ancla simple bajo corona en su interior. La vaina del sable es de cuero con contera y boquilla de latón.

Conclusiones

Cuando en 1804 la *Mercedes* se fue a pique, el uniforme pequeño reglamentado por la RO de 9 de julio de 1802 era muy similar al popular frac civil, muy extendido por entonces.

Los detalles que aporta la RO sobre este uniforme son escasos, limitándose a una relación de las prendas que lo componen de forma muy general. Las escasa documentación oficial existente para la completa descripción del uniforme, como la *Colección de 100 estampas que demuestran todas las nuevas divisas del Ejército en España, según el reglamento de este año 1805*, han hecho necesario acudir a otras fuentes como retratos, la moda civil imperante y uniformes de otros países para hacerse una idea fidedigna del uniforme pequeño descrito en la RO de 1802. Por todo ello, ha sido posible llegar a una descripción de las prendas suficientemente precisa como para confeccionar un uniforme muy similar al recogido en la RO de 1802.

No obstante, el habitual incumplimiento de la uniformidad, propiciado por la precariedad económica, y que el puerto de origen del buque fuese americano, abren la puerta a la posibilidad de que el comandante de la *Mercedes* todavía vistiera el uniforme pequeño de 1793. Sin embargo, el reciente descubrimiento de botones regulados por la RO de 1802 en el pecio de la *Magdalena*, hundida en Vivero en 1810, invita a pensar que el comandante de la *Mercedes* bien pudiera vestir en 1804 un uniforme acorde con lo reglamentado en 1802.

En conclusión, es muy probable que en 1804, el capitán de navío D. José Manuel de Goicoa y Labart, comandante de la *Mercedes*, vistiera el uniforme pequeño de Cuerpo General reglamentado en la RO de 1802.

Bibliografía

- ALÍA PLANA, Jesús María: *Los Uniformes de la Armada española de 1805 hasta 1808 según la documentación de la época.*
- BOURGEOT, Vicent, y PIGERD, Alain: *Encyclopédie des Uniformes Napoléoniens 1800-1815.*
- C.E. FRANKLIN: *British Napoleonic Uniform.*
- GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREGÓN, Fernando: *Uniformidad de la Armada en la Guerra de la Independencia.* Instituto de Historia y Cultura Naval, XXXVIII Jornadas de Historia Marítima, 2009.
- GONZÁLEZ DE CANALES Y MOYANO, Manuel, y GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREGÓN, Fernando: *Uniformes de la Armada. Tres siglos de Historia (1700-2000).* Volumen II: *Cuerpo General Y Guardiamarinas.*
- MELERO GUILLLO, María J., y BERNALTE SANCHEZ, Adolfo: *Catálogo de Armas Blancas.* Museo Naval de la Armada, de Madrid.
- MONLEÓN, Rafael: *Estudio sobre los uniformes de la batalla de Trafalgar.*
- Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793.
- ORDOVÁS, Juan José: *Estado del Ejército y la Armada de S.C.M. formada por el Teniente coronel del Real Cuerpo de Ingenieros encargado del Museo Militar D. Juan José Ordovás. Anno 1807.*
- POWELL, John T.: *Military artefacts of Spanish Florida 1539-1821.*
- GUIRADO LARRAÑAGA, Ramón, y CAMINO DEL OLMO, Miguel Ángel: *Botones Españoles de Uniforme.*
- Real Orden de 9 de julio de 1802.
- STEIN, Markus: *web* www.napoleon-online.de
www.costumes.org/classes/fashiondress
www.velilladelareina.com/indumentaria-tradicional.html

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

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

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.
C/ Juan de Mena, 1, 1.^a planta
28071 Madrid (España).
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

PARECE que soplan vientos favorables al Galeón de Manila: libros, exposiciones, conferencias, artículos... a todos interesa el tema. Esperamos que en este tramo de la historia se encuentre el galeón con menos tropiezos que cuando realizó la gesta, genuinamente española, de aquel intento logrado de «domesticar» el océano Pacífico. Los holandeses, portugueses, ingleses e, incluso, españoles ya no somos los mismos ni tenemos aquellos intereses tan «especiales».

A la difusión de esta gesta, tan cara a los historiadores navales españoles, trata de contribuir nuestra revista recuperando unas páginas del libro *Filipinas. Ataque de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII. Bosquejo histórico*, de Fernando Blumentritt, en versión traducida del alemán por Enrique Ruppert, Madrid, 1882.

El Galeón de Manila sigue vivo

«Las luchas empeñadas por causa de las Molucas habían confirmado plenamente que ninguno de los poderes beligerantes disponía de tropas suficientes para dar un golpe decisivo. Para asegurar á su corona la posesión de las preciosas *Islas de las Especies*, Felipe III mandó equipar una poderosa armada, la que llevando á bordo también un fuerte ejército de tierra debía dirigirse por el estrecho de Magallanes á las Filipinas para atacar desde allí á los holandeses. Característica de las intenciones que entonces abrigaba la corte, fue la determinación de que se tomase el camino del Océano Pacífico, porque con esto se expresaba claramente que la armada lucharía en primer término en favor de los intereses puramente españoles, pues en el caso de tomar el camino más cómodo, doblando el cabo de Buena Esperanza, se habrían visto en el compromiso de luchar antes de llegar á las Molucas en favor de los portugueses establecidos en las islas de la Sonda. En medio de estos preparativos, llegó á Madrid, la noticia de la muerte de D. Juan de Silva, y á la vez la de la suerte que había cabido á su grande expedición naval. En vista de estas circunstancias, determinó el Gobierno español enviar á Manila desde luego, y sin esperar la marcha de la armada, al general Fajardo. D. Alonso Fajardo, auditor del

consejo de Guerra de Flandes, había sido nombrado en un principio almirante de aquella poderosa escuadra; ahora se le envió solo, para salvar lo que aún se pudiera prometiéndole que la armada le seguiría tan pronto como hubiera terminado su equipo.

»Fajardo desembarcó en Cavite el 2 de Julio de 1618 y empuñó con energía las riendas del gobierno. Peligroso para la seguridad de la colonia era el descontento de los indios (*sic*), porque si estos declinaban la obediencia, entonces ya no se podía pensar siquiera en conservar las Filipinas. No era tampoco de extrañar que los indígenas murmurasen; porque los continuos armamentos y construcciones de navíos les habían acarreado durísimos gravámenes. Fajardo, que además llevaba órdenes de la corte de aligerar las cargas de los indios hasta donde fuera posible, fijó su primer cuidado en dispensarlos de los más duros trabajos debidos al feudalismo. Otros decretos impidieron que se sobrecargara á los indios en los trabajos que prestaban en los astilleros. Debido á estas disposiciones, los indios estimaban y amaban á Fajardo como á un padre, y de estas simpatías se aprovechó el gobernador siempre que pudo.

»A fines del año 1618 aparecieron en la bahía de Manila seis navíos holandeses que de seguro intentaron entenderse con los indígenas. Pero antes que Fajardo pudiera atacar la armada enemiga, esta se había alejado, porque su comandante había comprendido que en vista de la lealtad de los indígenas y de la fuerza de los españoles, no se podía intentar nada contra estos. Desde entonces la bahía de Manila se vio libre por algún tiempo de los ataques holandeses. Influyeron en esto las encontradas aspiraciones de la compañía mercante inglesa y de la holandesa, pues la una trataba de sobrepujar á la otra, y como en el Archipiélago oriental los holandeses eran los más poderosos, era natural que la compañía británica, movida por una *noble envidia de competencia*, procurase dañarles en cuanto le era posible. Los ingleses no han sido nunca escrupulosos cuando se ha tratado de escoger los medios más conducentes á sus fines, y así incitaron á los príncipes de Java á una guerra contra la compañía holandesa que tomó desde luego grandes proporciones. Pronto se declaró una lucha encarnizada entre las tropas y embarcaciones de las dos compañías, aunque las metrópolis gozasen entre tanto de completa paz. Comprendiendo al fin lo mismo Holanda que Inglaterra que esta guerra de las dos compañías debía disminuir el bienestar nacional de los dos Estados interesados, ajustose entre las dos partes beligerantes una paz, cuyas condiciones se firmaron en Inglaterra en el año 1619 y en Jacatra [Java] en el año 1620. Ambas naciones procuraron allanar todas las diferencias y hasta hicieron una alianza ofensiva y defensiva para atacar á España y Portugal. Según las condiciones pactadas, debía formarse en Batavia un Consejo de defensa, compuesto de delegados de las dos compañías, que tendrá la dirección superior de todas las operaciones de la guerra. Además habían convenido en mantener por partes iguales 20 navíos de guerra, cuyo número se podría aumentar según las circunstancias, y de los cuales cada uno debía ser de 600 á 800 toneladas con una tripulación de 150 hombres y 30 piezas de artillería á lo menos; el número

de las pequeñas embarcaciones de remo se señalaría, según la necesidad de determinados casos, por dicho Consejo de defensa.

»Todas las conquistas que desde ahora en adelante se llevaron a cabo, debían ser propiedad común de ambas compañías, ó, si el Consejo lo juzgaba conveniente, recibir á lo menos una guarnición compuesta de soldados de las dos compañías aliadas.

»Pero la sanción de este convenio no cambió en nada las disensiones que existían anteriormente entre las dos compañías, pues las dos trabajaron en secreto una contra otra y auxiliaron á los enemigos de su rival hasta con armas y municiones. Este estado de cosas venía muy bien á los españoles, que comprometidos en la guerra de los treinta años, no podían enviar casi ningún subsidio á su colonia más distante. Si por estos altercados los holandeses no hubieran sido entorpecidos en todas sus empresas, quizá hoy día las Filipinas serían una colonia holandesa lo mismo que las islas de la Sonda y las Molucas.

»A pesar de esta competencia con los ingleses y de los combates sostenidos en Java, los holandeses no dejaron de inquietar á los españoles. Para el envío de una escuadra numerosa faltaban los medios; los navíos de guerra disponibles eran reclamados por otras empresas y así el Gobierno de Batavia debía contentarse con el envío de algunos cruceros á las aguas filipinas, cuyo destino era acechar á las *Naos* que todos los años venían de Acapulco á Manila y que, además de los 500.000 pesos enviados por cuenta del rey, llevaban un buen cargamento de plata acuñada y en barras.

»La *Nao*, generalmente un navío, pocas veces dos, acostumbraba á cruzar el canal de Bernardino para entrar en el archipiélago de las Filipinas; por eso, en el verano de 1620, la aguardaban en aquel sitio cerca del cabo del Espíritu Santo (isla Samar) tres navíos holandeses. Estaban estos confiados en coger una buena presa, pues las *Naos* de Acapulco solían estar tripuladas por marineros de poco valor y á menudo su comandante no pertenecía á la marina de guerra, sino que era algún comerciante ó un oficial del ejército de tierra. En 25 de Julio doblaron aquel sitio las tan esperadas *Naos*; pero eran esta vez, contra la general costumbre, tres y estas hicieron directamente rumbo hacia los holandeses. El general español D. Fernando de Ayala estaba creído que tenía delante de sí navíos de guerra que le enviaba para cualquier ataque imprevisto el gobernador de Manila, probable es también que los holandeses tuvieran enarbolada la bandera española, y así lograron acercarse ya tanto á la escuadra enemiga que se oían desde esta las voces de los soldados enemigos sin haber conocido su error. Sucedió esto á la puesta del sol; sin embargo, se trabó en seguida la batalla, de la cual salió tan mal parada la capitana holandesa, que las embarcaciones españolas, favorecidas además por la oscuridad, lograron escaparse, aunque poco después una de ellas se estrelló en la costa de Albay. Después de esto, como Ayala recelase que podía tener otro encuentro con los holandeses, desembarcó toda la plata en Borongan, desde donde fue trasportada por tierra á Manila (*sic*).

»Con esta *Nao* llegaba siempre la paga de los soldados, el sueldo de los empleados y oficiales como también las provisiones de boca y guerra, pues

exceptuando el tributo por sí escaso que pagaban los indios y que se cedía como recompensa á los oficiales y soldados que más se distinguían, las Filipinas no rendían ninguna renta al Estado. De la llegada puntual de la *Nao* dependía pues todo; si hubiese faltado una sola vez hubiera sido inevitable una quiebra general. Aunque el Estado hubiese acudido á un empréstito forzoso sobre los bienes de la Iglesia, no se hubiera visto nunca en la posibilidad de cumplir sus obligaciones. De lo dicho resulta claramente lo peligroso que era para la colonia española la táctica de los holandeses, más temible seguramente que el bloqueo de Manila, porque si hubieran logrado apoderarse de estas *Naos* durante unos cuantos años, las Filipinas hubieran caído, como fruto maduro, en sus manos. Muy probable es que los holandeses no comprendieran toda la trascendencia de su maniobra que tanto podía comprometer la colonia española y que solo su ambición de los tesoros metálicos les había llevado á la idea de apoderarse de aquellas embarcaciones. Desde aquel encuentro empero Fajardo dio orden que la *Nao*, que debía hacer la travesía entre Acapulco y Manila, cambiase su itinerario en cada nuevo viaje, para burlar mejor las asechanzas de los enemigos. Hasta entonces estas embarcaciones tenían señalado su derrotero y puntos de escala de legua en legua y claro es que esto facilitaba mucho á los holandeses el realizar un día sus deseos. La acertada disposición de Fajardo llenó completamente su fin, porque muchos años pasaron sin que los holandeses hubieran logrado una sola vez apresar la *Nao*».

NOTICIAS GENERALES

XLI Congreso Internacional de Historia Militar. Pekín (China)

Organizado por la Comisión Internacional china de Historia Militar, durante la primera semana de septiembre de 2015 tendrá lugar en Pekín el XLI Congreso Internacional de Historia Militar, por corresponderle en el orden establecido. El próximo congreso se celebrará en Turquía.

Se prevén 60 comunicaciones de 20 minutos en sesiones de mañana y tarde y dos o tres sesiones simultáneas. Cada sesión comprende tres comunicaciones y coloquio.

Aparte, hay previstos dos seminarios y tres encuentros:

- Encuentro de jóvenes investigadores.
- Encuentro de Bibliografía.
- Encuentro de Archivos Militares.

Ante la imposibilidad de presentar la totalidad de las comunicaciones, recogemos aquí las aportadas por la representación española.

«Evolución del Arte Militar aéreo en España, 1900-1945», por José Sánchez Méndez, general de división, 2.^a Rva. del Ejército del Aire.

«Aportación española a la evolución de las operaciones anfibas», por Pablo Urreta, capitán de Infantería de Marina, de la DGAM (Órgano Central).

«La Historia Militar de España a partir de la II Guerra Mundial», por Enrique García Hernán, doctor en Historia (CSIC, vocal de la Comisión de la CEHISMI).

«Acción Marítima española durante la II Guerra Mundial», por José María Blanco Núñez, capitán de navío, consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval y vocal de la CEHISMI.

«La llave del Mediterráneo. El papel de Gibraltar durante la II Guerra Mundial», por el capitán de Artillería Germán Segura, doctor en Historia, Archivo de Segovia.

«Infantería y doctrina ante la II Guerra Mundial», por Carlos Frías Sánchez, teniente coronel de Infantería.

Esta última comunicación ha sido elegida por la Junta española que procedió a seleccionar los trabajos, pero no podría asistir por haber sido designado su autor, alumno de un curso en el extranjero. No obstante su comunicación se incluirá en el futuro Cuaderno de Historia Militar que contenga las ponencias españolas en el Congreso.

Durante el Congreso se llevarán a cabo las elecciones para presidente, secretario general y tesorero de la CHIM.

Para más información dirigirse a:

Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI)
Secretario General
Paseo de la Castellana, 61
28071 Madrid
Telf.: 91 348 25 82

XVIII Curso de Vexilología. Madrid (España)

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Militar, durante los días del 14 de septiembre al 1 de octubre de 2015, se celebrará en Madrid el XVIII Curso de Vexilología, cuyo objetivo es dar a conocer los símbolos que en cada momento histórico han representado a la Patria y los que han servido para identificar las diferentes unidades, tanto en el combate como en paradas, desfiles, formaciones y otras ceremonias militares.

Las sesiones tendrán lugar en el Salón de actos del Instituto.

Para más información dirigirse a:

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Instituto de Historia y Cultura Militar
XVIII Curso de Vexilología
Paseo de Moret, 3 Madrid
Telf.: 91 780 87 42. Fax: 91 780 87 05
C/e: ihycm@et.mde.es
Internet: www.ejercito.mde.es/unidades/Madrid/ihycm

XIV Simposio de Historia Marítima. Lisboa (Portugal)

Durante los días 10, 11 y 12 del mes de noviembre de 2015, tendrá lugar en el Auditorio de la Academia de la Marina portuguesa, en Lisboa, el XIV Simposio de Historia Marítima cuyo título general es «Ceuta y la expansión portuguesa».

El simposio está abierto a todos aquellos que deseen presentar sus comunicaciones, tanto a los miembros de la Academia como a estudiosos e investigadores nacionales y extranjeros, quienes deben inscribirse previamente.

En el momento de enviar este número de la REVISTA a la imprenta, no disponemos del programa detallado, así que presentamos a nuestros lectores los subtemas a que deben sujetarse las comunicaciones, dentro del tema general «Ceuta y la expansión portuguesa»:

- Antecedentes. Una visión de los intereses nacionales. Los objetivos.
- El planteamiento y la organización de la expedición de 1415.
- La ejecución de la misión. Travesía y operación anfibia.
- Una exploración del suceso. Las consecuencias en el inicio de la expansión.

Las comunicaciones y los respectivos resúmenes podrán ser presentados en los idiomas portugués, español, francés e inglés; las comunicaciones no deberán exceder de los 70.000 caracteres. A los efectos de su publicación en las Actas del simposio, tanto el texto como las imágenes deberán ser presentados en formato digital (Word y jpg).

La duración de cada comunicación oral será de veinte minutos, a la que seguirá un coloquio de otros diez.

La inscripción provisional para la presentación de las comunicaciones deberá ser hecha antes del 15 de julio de 2015, con indicación del título.

El resumen de cada comunicación, que tendrá un máximo de 2.500 caracteres, deberá acompañarse del currículum con un máximo de 1.800 caracteres, antes el 5 de septiembre de 2015. Los textos finales de las comunicaciones habrán de ser entregados antes del 31 de octubre de 2015.

Las inscripciones de los participantes que no presenten comunicaciones deberán ser hechas antes del 31 de octubre de 2015, con la entrega del correspondiente Boletín de inscripción y en los términos en él indicados.

Para más información dirigirse a:

Comisión organizadora del XIV Simposio de Historia Marítima
Academia da Marinha
Rua do Arsenal-1149-001 Lisboa
Telef.: + 351 21 098 47 13 / + 351 21 098 47-07/ + 351 21 098 47 15
Fax: + 351 21 193 84 58
C/e: E-mail: academia.marinha@marinha.pt

Tesis doctoral. Madrid, (España)

El pasado jueves 9 de julio del año en curso, nuestro compañero el capitán de navío retirado don Enrique Tapias Herrero, licenciado en Historia por la UNED y máster de Estudios Históricos Comparados por la Universidad de Sevilla, defendió, en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Sevilla, su tesis sobre: *El teniente general Manuel López Pintado (1677-1745). Ascenso económico y social de un comerciante y marino en la Carrera de Indias*. El director de dicha tesis fue el catedrático del Departamento de Historia de América Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno y la calificación obtenida fue de sobresaliente *cum laude*.

Resaltamos la importancia de esta tesis por ser la primera que se ocupa de uno de los mandos de las flotas de Indias las cuales, durante casi tres siglos, cruzaron el Atlántico en múltiples ocasiones y en durísimas condiciones, aportando a la Corona, en sus tornaviajes, los anhelados caudales.

Historiadores contemporáneos como Antonio Domínguez Ortiz, Carlos Martínez Shaw y el propio director de esta tesis, han resaltado, en diferentes ocasiones, la falta de atención de las autoridades y de la historiografía nacional y regional, así como el desconocimiento general, sobre los marinos destacados de la Carrera de Indias. Eran generales y almirantes, que al mando de grandes flotas y con una gran responsabilidad sobre sus hombros mantenían las comunicaciones del vasto Imperio. Son ya clásicos los comentarios de Sir John Elliott: «Nuestro conocimiento sobre la biografía de los españoles, incluso la de aquellos de gran importancia histórica, es terriblemente limitado. Peor es aún el desconocimiento casi absoluto en el que hay que moverse con personajes de segunda fila, pero de gran importancia en la vida del país». También ha comentado Pérez-Mallaína en 2007: «Por el momento, para los marinos españoles de la Carrera de Indias no contamos con estudios modernos de conjunto que, a través de la perspectiva de análisis prosopográficos o de redes familiares y de poder, hayan presentado una valoración conjunta de esos personajes».

Con esta tesis se pretende iniciar las investigaciones demandadas y de paso demostrar que la figura del marino-comerciante de los siglos XVI y XVII seguirá siendo eficaz durante la primera mitad del siglo XVIII a pesar de la reorganización de la Marina.

Don Manuel López Pintado inició sus actividades navales a finales del siglo XVII y enseguida supo asociarse a personas influyentes del Consulado de

comercio sevillano, que lo tutelarán y ayudarán en sus negocios clientelares; además seguirá las pautas marcadas en la sociedad sevillana para alcanzar una destacada situación en lo económico y lo social. Hizo nueve viajes redondos a América al mando de flotas mostrando sus aptitudes marineras y militares. Los buenos contactos y los servicios a la Corona, le permitirán acceder a honores y prerrogativas que le encumbrarán y facilitarán el contacto con la nobleza y las familias principales. De esta forma, se le ampliará el ámbito de sus negocios hasta llegar a ser una de las figuras más destacadas y poderosas en el comercio sevillano del siglo XVIII. Según la historiadora Márquez Redondo sería uno de los tres caballeros veinticuatro (concejales en las ciudades andaluzas) más destacados del siglo XVIII.

Ascendido a la máxima categoría militar y tras recibir un marquesado de la Corona (I marqués de Torre Blanca del Aljarafe), muestra de lo que es capaz un toledano del precioso pueblo de Tembleque, que había llegado a Sevilla en la pubertad sin apenas recursos. López Pintado fue, además, uno de los principales asesores de la Corona en la Política mercantil con Indias.

Esta laureada tesis rinde culto a quien con tesón, habilidad y trabajo, supo alcanzar las mayores cotas del reino, probablemente inimaginables para el muchacho recién llegado a Sevilla a finales del siglo XVII.

Nuestra más efusiva felicitación al doctor Tapias.

JBN

DOCUMENTO

Patente de contralmirante de la Armada

El documento que presentamos aquí es el nombramiento de contralmirante de la Armada a favor de D. Juan Bautista Topete Carballo, una vez modificada la legislación (1869) en el sentido de denominar así al entonces brigadier.

El hecho se produce en 1872 durante el reinado de Amadeo I (1871-1873).

Se trata de un personaje clave en la revolución de septiembre de 1868 «La Gloriosa» que destronó a la reina Isabel II, sublevando la escuadra de Cádiz, firmándose a bordo de la fragata *Zaragoza* el primer documento revolucionario. Ministro de Marina en los gobiernos de Sagasta y Serrano. Interviene, conservando la cartera, en la guerra carlista, al mando de los batallones de Marina.

Muere este notable almirante en Madrid en 1885 y en 1886 el capitán general del Departamento de Cádiz ordena que sus restos sean trasladados al Panteón de Marinos Ilustres. La orden no se llevó a cabo.

(Archivo General de la Marina D. Álvaro de Bazán, legajo 620/1206)

f. Minuta

DON AMADEO PRIMERO

REY DE ESPAÑA POR LA GRACIA DE DIOS Y LA VOLUNTAD NACIONAL.

CONVIENE proveer los empleos de *Contramaestre* — de la Armada en personas de valor, mérito y servicios, y atendiendo á que concurren muy distinguidamente estas circunstancias en vos el *Brigadier de la Armada Don Juan Bautista Foyate y Carballe*

he venido en elegir y nombraros *Contramaestre* — de la propia Armada por ocurrencia de primeros de febrero de esta año con la antigüedad de noventa y seis años y siete meses y concediéndos todas las honras, gracias, preeminencias y exenciones que por razon de este empleo os tocan en la forma que se previene en las Ordenanzas. Por tanto mando á los Oficiales generales y particulares de la Armada y á los de todas las armas é institutos del Ejército, Intendentes, Ministros y demas personas á quienes tocare, que precedido el juramento que debéis prestar á la CONSTITUCION, si ya no lo habiéseis hecho, os reconozcan á vos el referido *Don Juan Bautista Foyate y Carballe*

por tal *Contramaestre* de la Armada, guardándoos y haciendo se os guarden todas las distinciones que por este empleo os pertenecen y debéis gozar; y que los Oficiales de inferior graduacion á la vuestra, y demas dependientes de Marina á quienes corresponda, obedezcan las órdenes de servicio que les diereis, tanto por escrito como de palabra. Y que presentada que sea esta Patente, firmada por mí, y refrendada por el Ministro de Marina, con el Cumplase del *Vice presidente del Ateneo de Marina, disponga se tome nota de la intervencion del propio nombre y ante la causa*

Dado en *Palacio* á *veinte y tres* de *Febrero* de mil ochocientos *setenta y dos*.



Patente de *Contramaestre* de la Armada para *Don Juan Bautista Foyate y Carballe*

RECENSIONES

VALVERDE, Nuria: *Un mundo en equilibrio. Jorge Juan (1713-1773)*. Fundación Jorge Juan, Marcial Pons Historia, Madrid, 2012, 278 páginas.

Cuando creíamos que de Jorge Juan Santacilia se había escrito, hablado o pensado casi todo (biografías, ensayos, conferencias, exposiciones...), nos llega este interesante y bien tramado libro, perteneciente a la colección titulada Ambos Mundos que compendia una serie de estudios históricos sobre las relaciones entre dos hemisferios geográficos y conceptuales. Y desde este contexto, la profesora Nuria Valverde, titular actualmente de una cátedra en la universidad mexicana de Cuajimalca, sorprende muy agradablemente con esta nueva aportación sobre el sabio marino de Novelda, que fue determinante de la ilustración española del siglo XVIII y que tanto contribuyó a engrandecerla y enaltecerla.

Un mundo en equilibrio. Jorge Juan (1713-1773), es ante todo la biografía de un ilustrado comprometido con las reformas y uno de los grandes marinos del siglo XVIII. En un contexto internacional y colonial complejo, rodeado de un entorno material y tecnológico escaso, asombra su proyección como matemático, astrónomo e ingeniero, cualidades todas sobresalientes, a las que unir las de diplomático y educador. Es una biografía que corona un amplio campo de acción, y que transcurre entre el Mediterráneo y el Atlántico, entre Europa y América, con la gran aventura andina de la medición del meridiano, episodios de espionaje, sorprendentes embajadas, acciones navales, naufragios incluidos y toda una amplia gama de hechos y situaciones, que no por conocidas deben ser infravaloradas. Y son expresión de estos altos valores, cuanto se contiene en el capitulado —sugestivamente estructurado— que atrae e ilustra a un mismo tiempo. Un libro que desde luego interesará a un numeroso censo de lectores por cuanto dice y cómo lo dice.

PÉREZ REVERTE, Arturo: *Hombres buenos*. ISBN 978-84-204-0324-3. Alfaguara, Madrid, 2015, 282 págs., ilustraciones (dos magníficos planos de época de las ciudades de Madrid y París).

El académico y escritor Arturo Pérez Reverte, que tantas vinculaciones mantiene con la Armada (comisario de varias exposiciones y autor de novelas de acusadas connotaciones marineras como *Cabo Trafalgar*, *La carta esférica* o *La Rosa del Sur*) nos sitúa con sus *Hombres buenos* en el marco ilustrado prerrevolucionario del siglo XVIII en el que destacados hombres del botón de ancla prestigiaron con su saber y su conducta las virtudes de la Institución.

Novela ilustrada esta de Pérez Reverte, con un acertado tinte de originalidad, y el relato que evidencia el buen oficio narrativo del autor y su indudable dominio de diálogo y situaciones. Su argumento —la introducción en España de la Enciclopedia francesa— de los Voltaire, Diderot y D'Alembert, que dos académicos españoles, un bibliotecario y un marino, tratan de llevar a cabo, sin que la tarea les resulte ventajosa o fácil. Dos personalidades contrapuestas, fielmente retratadas desde sus diferentes criterios y convicciones.

Quien sea lector del novelista académico ya conoce su manera original de hacer la novela metiéndose directamente en ella, con frecuentes digresiones, con segmentos de vida cotidiana (almuerzo en Lardhy con el almirante González Carrión; llamada a Carmen Iglesias para completar detalles, búsquedas en internet; explicaciones del profesor Rico); lo que no impide que el retorno al hilo conductor, se vea afectado negativamente por estos *lapsus*, pues don Arturo, como los buenos toreros, tiene la difícil facilidad de ligar sus pases (capítulos).

Hombres buenos es, pues, una novela culta, autoexigente y bien planteada y al propio tiempo atractiva y pródiga en imaginación, con el hallazgo estructural de una conciencia y una forma real para los protagonistas. La riqueza del lenguaje es también consecuencia de su indiscutible talento narrativo y acierto documental.

No adivino la identidad del bibliotecario don Hermes, pero sí se trasluce en la del almirante don Pedro Zárate, con rasgos y afinidades del almirante Álvarez Arenas, su compañero de Academia, el que fuera también mi jefe y amigo. Las alusiones de cierta timidez, arraigada soltería, sus dos hermanas, y sobre todo su espíritu crítico y dulcemente mordaz. Es sin duda el marino ilustrado de la novela, pero aquellos hombres de la generación dieciochesca poseían ante todo espíritu de misión, conciencia de su destino histórico y, en la mayor parte de ellos, una fe no contaminada por el racionalismo.

La verosimilitud de los dos protagonistas, a los que se incorpora la demolidora presencia del abate Bringas, y el recorrido escénico de Madrid y sobre todo del París prerrevolucionario, tan excelentemente captado, son también factores integradores de la novela; una novela que gustará a unos y disgustará a otros, pero lo que es indudable que a nadie dejará indiferente.

LAORDEN JIMÉNEZ, Luis: *Navegantes españoles en el Océano Pacífico*. Edición del autor, Madrid, 2014, 490 págs., gráficos.

Cuando un autor se convierte en editor de su propia obra y en su dedicatario figura un amplio censo familiar (supongo que hijos en su mayor parte) realiza un admirable ejercicio de dedicación y entrega en un contexto de connotaciones positivas.

Si además de ello el texto gira en torno a una serie de valores incuestionables de los que no son menores el esfuerzo investigador y la redacción adecuada, el libro adquiere el doble mérito de su edición y su difusión que lleva necesariamente a la reflexión y al estímulo.

Sabemos que los logros y conquistas de los navegantes españoles en el Océano Pacífico han sido glosados con mayor o menor fortuna por numerosos historiadores. Sabemos también que es un tema que se ofrece en numerosas conferencias y foros de investigación, pero ello no desvirtúa el criterio de encontrarnos ante un valioso testimonio de la historia española en el Océano Pacífico desde que fuera descubierto por Vasco Núñez de Balboa en 1513.

Perfectamente documentado, minuciosamente ordenado, y con una prosa de fácil lectura, no obstante su rigor histórico contrastado, *Navegantes españoles en el Océano Pacífico* refleja finalmente hechos y conductas de aquellos esforzados que tanta historia de España dejaron impresa en el gran océano en un tiempo considerado como un lago español.

ROJO PINILLA, Jesús: *Cuando éramos invencibles* (prólogo y pinturas de Augusto Ferrer-Dalmau). El Gran Capitán Ediciones, Madrid, 2015, 224 págs., reproducción de cuadros a todo color.

El título es prometedor: el contenido también. En estos tiempos de tantos y continuos despropósitos, de tanta negación de los valores patrios, resulta reconfortante revivir las gestas de los españoles en aquellos tiempos en los que en nuestro imperio no se ponía el sol.

El libro supone una perfecta conjunción entre Jesús Rojo como narrador y Augusto Ferrer-Dalmau como ilustrador y a su vez prologuista. Este consagrado pintor de batallas nos ofrece el brillantísimo exponente de un conjunto de cuadros —verdadero regalo visual—, mientras que Rojo Pinilla relata con sencillez y claridad, trazos vivientes de la historia patria, tanto en la tierra como en la mar, cuya memoria merece ser revivida.

La propuesta del libro: *devolver al español de hoy el orgullo de serlo*, afronta un noble compromiso que narrador y pintor resuelven eficazmente, ya que el alegato en positivo de quiénes fuimos, se contrasta con esa imagen negativa tan actual de aquellos que no quieren ser.

Espléndido libro de presentación y contenido, y lúcida idea de una rememoración histórica, en trazos discontinuos, pero con el nexo común de la verdad y la grandeza, y que se cierra con un epílogo del marqués de Ovieco, descendiente directo de Don Blas de Lezo.

J.C.P

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

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

