

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIV

2016

Núm. 132

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIV

2016

Núm. 132

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vicepresidente y Director:* José María Mora y Cayetano, 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; César Goday Buján, capitán de navío, Departamento de Historia; Ricardo Martínez-Cabañas Español, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Eduardo Brinquis Crespo, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Patrimonio Naval Sumergado; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R), consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución:

Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración:

Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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



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

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre de 2016.
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>José María Beránger y Ruiz de Apodaca, almirante y político</i> , por José Antonio Ocampo Aneiros	9
<i>El naufragio de las flotas de Ubilla y Echevers (1715)</i> , por Enrique Tapias Herrero	43
<i>Una victoria sobre los piratas filipinos del vapor Magallanes en 1857</i> , por Agustín Ramón Rodríguez González	57
<i>Adjudicación y construcción de navíos de guerra para la Armada Real en el siglo XVIII</i> , por Eduardo Bryant Alba	69
<i>Presencia vasca en la Armada española (I)</i> , por José Andrés Álvaro Ocariz	75
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	95
La historia vivida: <i>Las dotaciones de la capitana y la almiranta de las flotas del Mar Océano de España</i> . Noticias generales.	
Documento: <i>La Carrera de Filipinas: un viaje homérico</i>	105
Recensiones:	115

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José Antonio Ocampo Aneiros es coronel del Cuerpo de Máquinas de la Armada en situación de retirado. Ha desempeñado destinos en mar y tierra. Especialista en instalaciones de vapor con la tesis «Turbinas de vapor de alta presión» (1964), ha sido profesor en la Escuela Naval Militar (ENM), coadjutor de su jefe de estudios (1964-1969) y jefe de los servicios de máquinas de la Zona Marítima del Mediterráneo (1978), así como director del Servicio de Publicaciones de la Armada y de la Editorial Naval (1986-1994). Diplomado en formación de profesores (1965), Logística (1993) y Genealogía y Heráldica (1990), es autor de varias monografías para alumnos de la ENM y de *De correcciones y correctores* (2000), suplemento de la *Revista de Historia Naval*. Colaborador de la *Revista General de Marina* —de la que es premio Roger de Lauria con el artículo «E Pluribus Unum. Antología de un epistolario inevitable» (1975)— y del desaparecido diario barcelonés *El 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.

Enrique Tapias Herrero, capitán de navío de la Armada, es licenciado en Historia por la UNED, doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla (2015) y máster en Estudios Históricos Comparados por esta misma universidad (2012). Está en posesión de las especialidades de Electrónica y Análisis de Sistemas, fue profesor en la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada (ETEA) de 1978 a 1981, y entre 1989 y 2003 prestó servicios especiales, en contrato con NAMS (OTAN), en Luxemburgo como naval section chief y head of Material Center en el Special Projects Programme.

Agustín Ramón Rodríguez González es doctor en Historia por la Universidad Complutense y miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia. Ha publicado 28 libros sobre Historia Naval, entre los que destacan: *Política naval de la Restauración, 1875-1898* (1989), *Isaac Peral, historia de una frustración* (1993 y 2007), *Operaciones de la guerra del 98, una revisión crítica* (1998), *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII* (2005) y *Victorias por mar de los españoles* (2006, 2007 y 2010). En colaboración con otros autores ha publicado: *Buques de la Armada española a través de la fotografía, 1849-1900* (2001), *La fragata en la Armada española, 500 años de historia* (2003) y *Los submarinos españoles* (2006), aparte de otras colaboraciones menores en una veintena de obras colectivas, entre las que destaca el capítulo dedicado a la guerra naval del 98 en la monumental *Historia de España* de Menéndez Pidal. Ha impartido cursos y conferencias en diversas escuelas de la Armada y es asiduo colaborador de la *Revista General de Marina* y la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, entre otras publicaciones tanto de investigación como divulgativas. En ellas se han recogido más de cien de sus trabajos, que le han hecho merecedor en cuatro ocasiones del Premio Virgen del Carmen, de la Armada española; del Almirante Francisco Moreno, otorgado por la *Revista General de Marina*, y del Ángel Ayala, convocado por la Fundación San Pablo CEU. Entre otras distinciones posee la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

Eduardo Bryant Alba es general de división del Ejército del Aire y está en posesión de los títulos de profesor mercantil y licenciado en Ciencias Económicas y Comerciales por la Universidad Complutense de Madrid. Ha sido subdirector de gestión económica en la Dirección General de Asuntos Económicos del Ministerio de Defensa, asesor de empresas y consejero de la empresa pública Ingeniería y Sistemas de Defensa (ISDEFE). Bryant Alba asimismo colaboró en la redacción del reglamento de abastecimientos del Ejército del Aire y ha publicado diversos artículos sobre temas profesionales en la *Revista de Aeronáutica*.

José Andrés Álvaro Ocariz realizó los estudios de Magisterio con la especialidad de Filología Francesa y es licenciado en Filología Hispánica. Ha impartido la docencia durante

veinticinco años en diversos colegios e institutos de Aragón, Barcelona, Navarra y el País Vasco, y trabajado en el Servicio de Programación, Investigación y Desarrollo Lingüístico de la Dirección General de Política Lingüística y Universidades del Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de Navarra. Ha sido responsable también de la biblioteca del centro de apoyo al profesorado que el Gobierno de Navarra tiene en Pamplona, y formado parte del Consejo Navarro del Euskera. En la actualidad, es el director general de la asociación Literatura y Sociedad. A su labor docente se suma su trabajo como divulgador cultural, plasmada en varios libros (*Celaya esencial* [2011], *Antonio Tovar. El filólogo que encontró el idioma de la paz* [2012], *Luis Mariano: cien años/cent ans* [2014] y *El Gran Capitán* [2015]), en los premios literarios de cuyos jurados ha formado parte y, en estos últimos años, en las aproximadamente 170 conferencias y recitales poéticos que ha ofrecido a nivel tanto nacional como internacional.

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

AÑO nuevo... ¿vida nueva? El conocido refrán es de todo punto aplicable a nuestra REVISTA, pues historia y vida caminan juntas, siendo como es la vida la materia de que se nutre la historia. Y una historia tan densa como la española ha de tener por fuerza episodios olvidados que rescatar o merecedores de un relato mejor que el acostumbrado, lo que nos obliga a seguir investigando e indagando en ella, es decir, a darle una renovada vida, primero para aclarar pasajes oscuros y rebatir leyendas negras que la ensombrecen injustamente, y segundo para evitar incurrir de nuevo en los errores del pasado.

Este año que arranca tenemos como siempre grandes efemérides que conmemorar: la vuelta al mundo de Magallanes-Elcano, el Galeón de Manila, la creación de la Real Compañía de Guardias Marinas y la del Arma Aérea, el aniversario de don Antonio Ulloa..., aniversarios que junto con otros de similar relevancia estarán presentes en nuestras Jornadas de Historia Marítima, las exposiciones del Museo y los actos de la Semana Naval.

En cuanto a los contenidos de este número, en él encontrará el lector un repaso a la importante presencia de los navegantes vascos en la Marina española; también hallará una semblanza del almirante Beránger, ocho veces ministro de Marina a caballo entre los siglos XIX y XX, todo un logro en un tiempo tan convulso políticamente como el de la Restauración, jalonado de crisis de gobierno. Incluye también la presente entrega de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL un análisis de los protocolos que se seguían en el siglo XVIII, el de la reconstrucción de la Real Armada, para la adjudicación de contratos de construcción de buques militares. Por cierto que quien firma el análisis en cuestión es Eduardo Bryant Alba, general de división del Ejército del Aire y descendiente de Edmond Bryant, uno de aquellos técnicos que procedentes de astilleros británicos se trajo Jorge Juan de su comisión en Londres y que terminaron naturalizándose como españoles. Edmond Bryant inauguró un tronco de rancio abolengo militar cuyos sucesivos brotes mantuvieron un vínculo con las Fuerzas Armadas españolas que, como ha quedado señalado, no se restringe a la Armada y se prolonga hasta el presente.

Por último, queremos aprovechar este espacio para hacer mención de los hechos navales del insigne dramaturgo y poeta y eminente novelista Miguel de Cervantes, con ocasión del cuarto centenario de su muerte. Es obligado recordar que el alcañino más ilustre sirvió en el Tercio de Armada del Mar Océano de don Lope de Figueroa desde abril de 1572 hasta que dejó la milicia (con el ínterin de su cautiverio en Argel). Esta infantería de armada, que combatió por tierra y mar embarcada en las escuadras de galeras y galeones, es el origen de lo que hoy conocemos como Infantería de Marina. No obstante, no fue este el único vínculo del autor del *Quijote* con las armadas del Rey, pues con anterioridad (1572) había servido también en el Tercio de Granada, que bajo el mando de don Miguel de Moncada fue enviado a Nápoles para reforzar las dotaciones de la escuadra de galeras en 1571 y participó en la jornada de Lepanto, «la más memorable y alta ocasión que vieron los siglos», como la caracterizó inolvidablemente el Príncipe de los Ingenios en el prólogo a sus *Novelas ejemplares*.

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

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—**FERNÁNDEZ DURO** (Agotado)
- 7.—**ANTEQUERA Y BOBADILLA** (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—**MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)**
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—**EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA**
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—**EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992** (Agotado)
- 19.—**EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEÓN.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ**
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCENOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NUÑEZ 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 MENDAÑA: 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 SOCIOLOGÍCOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS—OCTUBRE 1998. *VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98*
- 33.—**LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII**
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—**LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817**
- 37.—**LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA**
- 38.—**TRAFALGAR**
- 39.—**LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)**
- 40.—**LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA**
- 41.—**ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES**
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—**LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)**
- 45.—**HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)**
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMBATE DE TRAFALGAR*
- 49.—**CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN**
- 50.—**V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN**
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—**VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PREENSA)**
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.*
- 63.—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.*
- 70.—XLIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA Y LA INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA.*
- 71.—L JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *HISTORIA DEL ARMA SUBMARINA ESPAÑOLA*

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

JOSÉ MARÍA BERÁNGER Y RUIZ DE APODACA, ALMIRANTE Y POLÍTICO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

Resumen

El almirante José María Beránger fue un personaje político-naval muy discutido que aparece en la Revolución de Septiembre, figuró entre los dirigentes de los partidos y era persona con la que se contaba siempre para la cartera de Marina. Su evolución política —pasó, poco a poco, del liberalismo al conservadurismo— suscitó muchas críticas entre el personal de la Armada. En Cádiz presidió, durante varios años, el partido constitucionalista junto a Cayetano del Toro. Su criterio era fomentar la industria nacional y formar a los obreros en las técnicas de construcción naval. Destacaba en él su acentuada vocación política, aunque tenía fama de intrigante y advenedizo (F. Fernando de Bordejé y Morencos, *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1868-1898*, t. II, p. 23, n. 38). Fue entre los hombres públicos el que desempeñó por más tiempo y más veces el cargo de ministro y el que de mayores simpatías disfrutó en la Armada. Pese a la polémica que provocó su enérgico carácter y su decisión sobre el submarino de Isaac Peral, puede considerársele digno sucesor del marino ilustrado del siglo XVIII el conde del Venadito, su abuelo. Fue ministro de Marina con el general Prim y con el general Serrano; dos veces con Ruiz Zorrilla, una con Estanislao Figueras, otra con Sagasta y tres veces con Antonio Cánovas del Castillo. Destacó pronto merced a su interés por las incesantes innovaciones técnicas introducidas en los buques del siglo XIX, trató de ejercer un riguroso control del gasto y, pese a sus ideas heterodoxas, no siempre acertadas, fue un hombre que determinó, de una manera o de otra, la política naval española entre 1870 y 1898.

Palabras clave: Beránger, ministros de Marina, Isaac Peral.

Beránger, el marino

JOSÉ María Beránger y Ruiz de Apodaca nació en Cádiz el 24 de junio de 1824 en el seno de una familia de destacados marinos. Fue su padre Francisco Beránger, natural de Jerez de la Frontera, jefe de escuadra de la Armada española, quien había empezado su servicio de armas en el Ejército

como subteniente del Regimiento de Caballería de Dragones de Lusitania, pasando a la Armada como alférez de fragata en enero de 1790 (1). José María era asimismo sobrino del general José Ruiz de Apodaca y Beránger, comandante general del apostadero de Filipinas y jefe de las fuerzas de desembarco en Balanguingui (isla de Joló), y de Sebastián Ruiz de Apodaca, teniente general de la Armada, quien intervino en la defensa de la isla de Trinidad de Barlovento contra los ingleses. Era también nieto del capitán general Juan Ruiz de Apodaca, caballero de Calatrava y comendador de Aliaga. Su madre, Asunción Ruiz de Apodaca, era hija de Juan José Ruiz de Apodaca y Elice, conde del Venadito (2), virrey de México (1816-1825) y caballero de la Orden de Calatrava.

España se encontraba en plena guerra carlista cuando José María Beránger ingresó en la Armada el 19 de junio de 1837, a los trece años, en la clase de guardiamarina. El año de su ingreso coincide con el de la promulgación de la segunda Constitución española (la tercera, si incluimos el Estatuto Real de Martínez de la Rosa), sancionada por la reina regente, María Cristina, constitución de corte progresista que fue la obra legislativa magna del gabinete de Calatrava. Pero los gobiernos de entonces eran fugaces, y la vida política seguía un ritmo vertiginoso: cae Calatrava, después Bardají, son abolidos los señoríos, Cabrera conquista Morella para los carlistas y Espartero interviene de la mano de la reina y firma con Maroto el llamado Convenio de Vergara, que pone fin a la guerra en Navarra y Vascongadas, aunque Cabrera resistiría sin esperanza en Aragón y Cataluña durante diez meses más.

El joven Beránger, una vez examinado de los estudios elementales y aprobado por la Junta de Jefes de la Armada —por no existir entonces un centro de enseñanza adecuado para esta carrera naval militar—, pasa al arsenal de La Carraca (Cádiz) por falta de buques, y luego, en julio, al apostadero de La Habana, al que llega a bordo de la fragata mercante *Marinera*. Una vez allí, en septiembre embarca en el bergantín *Cubano*, de 20 cañones —que naufragaría en La Habana en 1844—, en el que hizo varios cruceros. En los años siguientes embarca en los vapores *Cubano* e *Isabel II*, en el bergantín *General Laborde* (ex-*Aquiles*), de 12 cañones —hundido por un tifón en La Habana en 1846—, en el vapor *Regente* (luego *Álvaro de Bazán*) y en la goleta *Infanta*, de tres cañones, con los que hizo varios cruceros por la isla. En estos años va y viene entre la Península y Ultramar, hasta que regresa a aquella en el *Isabel II*, con el que entra en el arsenal de Ferrol, donde desembarca para pasar a las

(1) Los brigadieres Francisco Beránger y Roque Guruceta fueron dados de baja en el escalafón por significarse en las protestas sobre la adquisición de los llamados «buques rusos», que resultaron inútiles. El entonces ministro, Vázquez de Figueroa, fue desterrado a Santiago de Compostela por el propio Fernando VII.

(2) Juan José Ruiz de Apodaca fue nombrado conde del Venadito porque así se llamaba una hacienda de su propiedad. Siendo jefe de escuadra, fue designado por el general Morla capitán general de Cádiz para dirigir el ataque a la escuadra francesa del almirante Rosily (cinco navíos y una fragata), que ocupaba la bahía desde los días de Trafalgar y a la que rindió el 9 de junio de 1808.

órdenes del comandante general del centro. Vuelto a La Habana, asciende a guardiamarina de 1.^a en 1841 a bordo del vapor *Regente*, siendo habilitado de oficial, y a alférez de navío el 4 de marzo de 1843, a bordo del *General Laborde*. Vuelve Beránger a Cádiz el 9 de abril de 1844 pasaportado por enfermo, y allí obtendrá un mes de licencia. Reintegrado al servicio, fue a Portugal en el bergantín *Ligero*, de 12 cañones, con motivo de la sublevación del conde das Antas (3)

Durante 1844 estuvo embarcado en la 1.^a División del Resguardo Marítimo, en Málaga, en el falucho *Isabelita* y, al año siguiente, de nuevo en el *Isabel II*, con el que hace varios cruceros y en el que se encarga de los guardiamarinas embarcados. En febrero de 1846 sale para Ferrol, donde desembarca y pasa a la habilitación del bergantín *Ligero*. En 1847, ya de teniente de navío, manda el falucho *Júpiter*, del Resguardo Marítimo; luego, el místico *Palomo*, con el que hizo varios cruceros sobre las costas de Levante. Desembarcó de este último el 3 de noviembre de 1848 por permuta con el mando del bergantín goleta *Constitución*, de 14 cañones, que estaba en Santander. Tenía entonces veinticuatro años. Con este buque hizo diversos cruceros y transportes de material y marinería, hasta que, nombrado ayudante personal del director general de la Armada, entregó el barco el 28 de octubre del año siguiente y pasó a la corte.

El 1 de abril de 1850 se le envía a Inglaterra para auxiliar al brigadier de la Armada Pablo Llanes en las comisiones que este tenía encomendadas allí, entre ellas inspeccionar la construcción de los vapores *Isabel II*, *Francisco de Asís*, *Isabel la Católica* y *Fernando el Católico*. Regresó a Cádiz el 2 de noviembre de 1851 en el vapor *Don Francisco de Asís* (luego *Fernando el Católico*) (4), al que quedó asignado porque en enero siguiente sería nombrado de nuevo ayudante personal del director general de la Armada. El 16 de marzo de 1852, el general Armero le designa para viajar a Barcelona a inspeccionar la fabricación del juego de máquinas de vapor de 120 caballos que se construían en los Nuevo Vulcano de aquella ciudad, las primeras de su clase que se hicieron para la Armada en talleres privados de España (5). En agosto se le nombra agente fiscal del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, destino

(3) El conde das Antas, mariscal de la División Auxiliar Portuguesa (DAP), que tuvo una importante intervención en la Guerra de Sucesión española, se levantó durante la revolución portuguesa de 1846, organizando la resistencia al norte de este país con el fin de cambiar el gobierno de la reina María de la Gloria II. Esto motivó la intervención de la Cuádruple Alianza: Portugal, España, Francia y Gran Bretaña. Las operaciones de entrada de las tropas españolas en Portugal tuvieron su dimensión naval, pues se dispuso que una división de dos vapores, el *Lepanto* y el *Blasco*, y los bergantines *Ligero* (barco de Beránger) y *Volador*, de la división de Fuerzas Navales de Galicia, patrullasen entre Setúbal y la frontera del Miño.

(4) El vapor *Fernando el Católico*, ex-*Don Francisco de Asís*, fue «pasado por ojo» por la *Numancia* al colisionar en Cartagena el 19 de octubre de 1873, durante la revolución cantonal.

(5) En 1833, antes de que la Marina española adquiriese su primer vapor de ruedas, se construyó en los talleres barceloneses El Vapor, propiedad de los hermanos Bonaplata, una máquina propulsora de 37 caballos. Los talleres Nuevo Vulcano se crearon en 1836, en la misma ciudad.

delicado para el que siempre se elegía a los oficiales con mayor talento y mérito. Terminada la misión, vuelve a su destino anterior en la corte.

Tenía veintiocho años cuando, al ascender a capitán de fragata supernumerario el 28 de marzo de 1853, con motivo de la celebración del primer aniversario del natalicio de su alteza real la princesa de Asturias, se le confía el mando de la corbeta *Villa de Bilbao* (antes fragata de 1.^a clase de 50 cañones *Restauración*), entonces uno de los mejores buques la flota española. El 16 de agosto de 1854 entra en La Habana procedente de Puerto Rico; el 10 de octubre fondeó en Vigo, y el 9 de noviembre, en Cádiz. Navegó con este buque por los mares de Europa y América, y lo salvó de un fuerte temporal que se abatió sobre él al salir del puerto de La Habana, temporal que causó, por otro lado, el hundimiento del navío *Soberano* (ex-*San Pablo*), de 74 cañones.

En 1853, durante su etapa al mando de esta corbeta, contrajo matrimonio con la señorita María Elisa Carrera y Ravina y, después de entregar el mando, desempeñó los destinos de oficial en las secciones 4.^a y 1.^a del Almirantazgo (1855). Por real orden de 11 de julio de 1855 se autoriza al comandante general de guardacostas que conceda a Beránger licencia para tomar baños minerales «si se lo permite el estado del país» (las comillas son del autor). Regresado a su destino, el 18 de marzo de 1856 se le nombra oficial de la sección 1.^a del Almirantazgo. Por real orden de 12 de agosto de 1856 «S. M. se ha dignado darle las gracias por el buen comportamiento que observó en los acontecimientos políticos ocurridos en los días 14, 15 y 16 en esta Corte el mes próximo pasado y ordena que se le anote en su Hoja de Servicios a los fines correspondientes» (6).

Después de algunos meses de hacer de primer ayudante de la Mayoría General de la Armada, se le nombra comandante de la fragata de hélice *Petronila* (1857), de 3.150 toneladas y propulsión por máquina de vapor alternativa de 300 caballos, primer buque de hélice, construido en Cartagena, del que fue su primer comandante (7). Al mismo tiempo, su compañero y amigo Juan Bautista Topete se hacía cargo de la *Berenguela*. En mayo de 1858 salió de

(6) En julio de 1856 se produce una crisis de gobierno. El día 13 Espartero dimite pretextando razones de salud, aunque en realidad lo hizo para mostrar su disconformidad con la decisión de la reina de aceptar la dimisión de Escosura, ministro de la Gobernación. O'Donnell sucede a Espartero en lo que se llamó el «contragolpe», y en las calles reina gran violencia y desorden, causados principalmente por motines anticapitalistas que contaron con la colaboración de la Milicia Nacional. La anarquía social reinante justificaba a los ojos de la burguesía y de la gente de orden la necesidad de un contragolpe militar. El 16 por la noche, las tropas de Serrano apagan los últimos focos de resistencia en la zona sur de Madrid. Así, O'Donnell vence a la Milicia y acaba con el bienio progresista. El suyo fue un gobierno efímero y de transición hasta que le sustituyó Narváez, nuevo hombre fuerte.

(7) La flamante fragata tuvo mala suerte; cuando salía de Ferrol, con destino a Cádiz, transportando 346 soldados de Infantería de Marina, varó peligrosamente. La madre del timón quedó rota y 47 planchas del forro de cobre de la obra viva fueron arrancadas. Poco después de la aventura mejicana, la *Petronila* varó en Mariel (Cuba), en un bajo mal señalado en las cartas, el 8 de agosto de 1863 y se perdió para siempre.

Alicante con la escuadra allí concentrada, acompañando al navío *Rey Don Francisco de Asís*, que mandaba el capitán de navío Ramón María Pery, a bordo del cual iban la reina Isabel II y el rey Francisco de Asís en viaje por la costa de Levante. En septiembre le vemos también en el Cantábrico. En atención a este viaje recibe una medalla que recuerda el viaje de los reyes por las costas de Levante y el Cantábrico (8). Recorre varios puertos de la costa española y parte para La Habana donde, después de algunas reparaciones, hizo varios viajes a Nueva York, La Guaira (Venezuela), Santo Domingo y Veracruz (México). Luego de haber cumplido el tiempo en la isla, es relevado del mando a petición propia. Regresa a la Península, asciende a capitán de navío (1860) y pasa destinado a las órdenes del ministro de Marina, el general de Caballería Juan Zavala de la Puente, quien sentó las bases para que, en muy pocos años, la Marina española se pusiera a la altura de las mejores del mundo. Por entonces (1859) se le concede la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

Entrado el año 1861, el general Zavala, todavía ministro de Marina, quien acostumbraba rodearse de jefes distinguidos, nombra a Beránger para formar parte de la comisión de Marina en Londres, que dio un gran impulso a la construcción naval española facilitando la adquisición de primeras materias y pertrechos y estudiando los últimos adelantos en arquitectura naval, de lo que se obtuvieron economías considerables para el Tesoro. Ejerce allí también la función inspectora de los trabajos de construcción de los vapores y fragatas en la Thames Iron Works Shipbuilding and Engineering Company Ltd., y toma el mando de la fragata de hélice *Arapiles*, todavía en construcción (RO de 14 de septiembre de 1861). Se le encarga asimismo el estudio de los adelantos, inventos, útiles y nuevos procedimientos relativos a dicho ramo y aplicables a España que se presentarán en la nueva exposición que había de tener lugar en Londres (9). Por real orden de 3 de noviembre de 1862 se le concede la Encomienda número 249 de la Real y Distinguida Orden de Carlos III, «para dar testimonio a este jefe de lo satisfecha que ha quedado S.M. de su cometido», en razón de la importancia que ha adquirido su comisión en el desempeño de

(8) La medalla conmemorativa del viaje se creó el 4 de septiembre de 1858:

- de oro y brillantes para los comandantes
- de oro para los jefes
- de plata para los oficiales
- de bronce para el resto de la dotación.

(9) Las comisiones tenían una labor informativa acerca de los nuevos proyectos y adelantos; decidido el encargo, se ponían en contacto con las empresas interesadas y, por último, inspeccionaban la construcción de buques y materiales y asistían a las pruebas pertinentes. Tenían el importante cometido de dar a conocer todos los adelantos y progresos que afectaban al material marítimo, así como comunicar los datos y noticias de los progresos más sobresalientes en la construcción naval y en la artillería susceptibles de aplicación en la Marina española. Estas comisiones estaban compuestas por un jefe, varios oficiales y un número indeterminado de empleados. Aunque no se tiene noticia de cómo se lograba un puesto en la comisión, sí se sabe que todas las personas que la dirigieron alcanzaron posteriormente cargos importantes en la vida política española.

la construcción de nuevos buques. Cesa como jefe de la comisión y conserva el mando de la fragata blindada *Arapiles*. Luego tomaría de nuevo las riendas la comisión con carácter interino.

En octubre de 1863 se le da el mando de la fragata blindada *Vitoria*, buque de casco de hierro, 7.250 toneladas y 1.000 CV nominales, también en construcción y armamento (Blackwall, 1865) (10), destinada al Pacífico —viaje que no realizó, al invocar Inglaterra las leyes de la neutralidad—, y se le nombra de nuevo jefe interino de la comisión de Marina en Londres, en la que cesará en junio del año siguiente. La entrega del buque se hizo el 15 de noviembre de 1867, tras llegarse a un acuerdo sobre las cantidades pendientes de pago, pues por parte española había habido ciertas dificultades de liquidez. Por estas fechas se le concede también la Cruz de Calatrava.

Beránger había conocido en Londres al general Prim, con quien acordó sumarse al alzamiento en la Península. Pertenecía al grupo de los mandos más liberales de la Armada, de tendencia unionista o progresista, que participaron en la sublevación de la escuadra en Cádiz en septiembre de 1868. Todos habían tenido un papel relevante durante el «sexenio democrático», y entre las diversas posturas que adoptaron estaba la de los que admitían un monarca de una dinastía extranjera siempre que aceptara los principios de la revolución del 68. Entre ellos había contralmirantes y capitanes de navío de 1.^a clase próximos al partido radical: José Malcampo, José María Beránger, Juan Bautista Antequera, Miguel Lobo, Rodríguez de Arias, Carlos Valcárcel, Nicolás Chicharro, Manuel McCrohon y otros (11). Así que, cuando regresa en agosto de 1868, llega a Vigo y luego a Ferrol procedente de Inglaterra, al mando de esta última fragata (la *Vitoria*), toma parte en la revolución de septiembre del 68, «la Gloriosa», izando la bandera revolucionaria en aquel puerto, siendo así el primero en dar en Galicia el grito de libertad. A su regreso apresada al vapor de ruedas *Colón* el 23 de septiembre, al montar el cabo Prioriño (12), en el que iba el

(10) Las fragatas blindadas eran seis: la *Arapiles* y la *Vitoria*, construidas en Blackwall, Gran Bretaña, en 1864 y 1865 respectivamente; la *Numancia*, en La Seyne, Francia, en 1863; la *Tetuán*, en Ferrol, en 1863; la *Sagunto*, en Ferrol, en 1869, y la *Zaragoza*, en Cartagena, en 1867. A estas seis se unió más tarde la *Resolución* (1861), una vez que se le instaló la coraza.

(11) Moderados y liberales habían firmado el llamado pacto de Ostende el 2 de agosto de 1866, por el que acordaban echar a Isabel II. «En 1868 Beránger era el jefe de la Comisión de Marina en Londres y actuaba de enlace entre los desperdigados grupos conspirativos, entre los que había reconocidos y reputados masones que no ocultaban su militancia» [pues] «casi la totalidad de los conspiradores, tanto civiles como militares, eran masones». Salvador Pineda y Zurita, director de la Escuela de Comercio de Vigo, en un folleto de bolsillo titulado *Su majestad la reina doña María Cristina y la Marina*, publicado en aquella ciudad el 25 de julio de 1929, comenta que «se decía en esta época que eran masones, entre otros políticos y militares Sagasta, Beránger, Blanco y Moret...» (p. 29, n. 1), y que «algunos de estos personajes españoles, al morir, se retractaron de sus errores y murieron en el seno de la Iglesia recibiendo los santos sacramentos; recordemos de ellos a Beránger y a Moret» (n. 2).

(12) El *Colón* se encargaría de llevar, al año siguiente, los restos de la heroína Agustina de Aragón de Ceuta a Algeciras.

almirante Francisco de Paula Pavía, capitán general del departamento de Ferrol y antiguo ministro de Marina, quien permanecía fiel a la soberana. Este fue su último destino de mando a bordo, porque al desembarcar en octubre de ese año se le nombra vocal de la Junta Provisional de Gobierno de la Armada, comisario del Almirantazgo —de nueva creación, presidido por Topete— y vicepresidente interino de este por enfermedad del contralmirante Casto Méndez Núñez, y es promovido al empleo de brigadier (capitán de navío de 1.^a) y luego al de contralmirante el 14 de septiembre de 1869 por el general Francisco Serrano y Domínguez, duque de la Torre, entonces regente del Reino (13).

Beránger, ministro de Marina por primera vez (20 de marzo de 1870)

La revolución había triunfado. En la regencia del general Serrano y el reinado de Amadeo I, con el general Prim de jefe de gobierno, se le entrega a Beránger la cartera de Marina, en la que sucede el 20 de marzo de 1870 a Juan Bautista Topete Carballo, un marino a quien un gran sector de la Marina jamás perdonaría que la hubiese implicado en el proceso revolucionario anti-dinástico. Ese año, a propuesta del ministro de Marina saliente, el Almirantazgo crea la Escuela Naval Flotante, para la que se elige como sede la fragata de hélice *Princesa de Asturias* (más tarde *Asturias*), fondeada en la bahía de Ferrol. El 13 de septiembre, después de las obras de rehabilitación pertinentes, el ministro Beránger firma el primer reglamento para el régimen, dirección y gobierno de esta escuela, cuya ubicación en Ferrol justificaba por su proximidad al arsenal militar y porque su riguroso clima habituaría a los alumnos a que «desde la niñez adquirieran la costumbre de medir la fuerza de su inteligencia con la de los elementos». La escuela se abrió el 1 de enero de 1871 —la primera promoción ingresó el 1 de abril—, con Victoriano Sánchez-Barcáiztegui de director, quedando a la gira en el fondeadero de La Graña. Se cerró por decreto en 1916, cuando ya desde diciembre de 1912 los ingresos se hacían en San Fernando. En enero se le concede a Beránger la Cruz de Cristo de Portugal.

En la votación de las Cortes de 16 de noviembre de 1870, con mayoría monárquica y, como queda dicho, la participación de la Marina, los diputados eligieron como rey de España al duque de Aosta (191 votos a favor contra 63 favorables a la República), que tenía veintiséis años y había sido educado en la Academia Militar italiana. Beránger, ya en su primera etapa como ministro de Marina y presidente del Almirantazgo, toma el mando de la Escuadra del

(13) El general Serrano, duque de la Torre, a su entrada en Madrid venía acompañado de varios voluntarios que le seguían desde Cádiz y habían tomado parte en la acción de Alcolea. También le acompañaban sus ayudantes, entre ellos los tenientes de navío Luanco, Moreno (Francisco) y Hedijer. El séquito se puso en marcha precedido de las banderas que habían figurado en la formación de los Voluntarios de la Libertad. Seguían las tripulaciones de Infantería de Marina de los buques de Cádiz. Detrás, a caballo, el duque de la Torre.



El contralmirante José María Beránger y Ruiz de Apodaca (1824-1907) el 1 de junio de 1869. Ministro de Marina el 20 de marzo de 1870. Fotografía de un grabado de *La Ilustración Española y Americana*, Museo Naval de la Armada en Madrid

Mediterráneo, fundada en Cartagena (14), y parte el 20 de noviembre de 1870 para Génova, donde fondea tres días más tarde; desde allí, la comisión — 24 procuradores de las Cortes constituyentes, encabezados por su presidente, Ruiz Zorrilla— se desplaza a Turín para ofrecer la corona de España al citado duque, hijo segundo del rey Víctor Manuel de Saboya, a cuyas órdenes quedan, como ayudantes de campo, los capitanes de navío Romero y Butler. El duque de Aosta sale de La Spezia (Italia) el día 26 y llega a Cartagena, a bordo de la fragata blindada *Numancia*, el 30 de diciembre, acompañado por Beránger, siendo recibidos por el brigadier Topete y varios generales. El 2 de enero de 1871 entra en Madrid por la estación del Mediodía y es recibido con cierta indiferencia por los madrileños.

Por este viaje, el gobierno italiano le concede la Gran Cruz de San Mauricio y el gobierno español, a él y a las dotaciones, la medalla conmemorativa del viaje de don Amadeo I a España, creada por el mismo Beránger,

cuyo lema dice así en el anverso: Amadeo Primero, Rey de España; y en el reverso, además de las tres fragatas citadas, A La Escuadra del Mediterráneo, 26 de Diciembre de 1870. Cesa Beránger en este destino por dimisión el 4 de enero de 1871, con Serrano de presidente del Consejo de Ministros.

El 24 de julio de 1871 releva en el ministerio al vicealmirante Juan Bautista Antequera, hasta el 5 de octubre del mismo año, y dimite de nuevo, con el contralmirante José Rudesindo Malcampo Monge de presidente del Consejo de Ministros, quien asume la cartera de Marina. Estuvo Malcampo de ministro setenta y seis días —entre el 5 de octubre y el 21 de diciembre de 1971— y alargó su permanencia en el cargo cinco meses más, hasta el 26 de mayo de 1872.

Beránger deja atrás el verano y contempla cómo la fragata *Arapiles* lleva a cabo la expedición científica a Oriente Próximo para «mostrar el pabellón».

(14) Las fragatas blindadas *Villa de Madrid*, *Numancia* y *Vitoria*, insignia esta del contralmirante José Ignacio Rodríguez de Arias. El ministro arbolaba su insignia en la primera, donde iban también el presidente de las Cortes y el embajador de Italia.

Era la comisión arqueológica a Oriente. Atrás quedaban también Amadeo I y el ministro de Fomento, Sagasta.

En esta etapa, entre otras cosas, dispuso un «Nuevo reordenamiento de banderas y estandartes de todos los Cuerpos e Institutos de la Armada» y aprobó unas «Ordenanzas para el régimen militar y económico de los arsenales», cuyo objetivo era la centralización de los diferentes ramos (real decreto de 15 de julio de 1870). También dispuso el blindaje de la fragata *Resolución* —que pasó a llamarse *Méndez Núñez*— y el comienzo de la construcción de los cañoneros *Martín Álvarez*, *Pelícano* y *Fradera*. Asimismo dio orden de enlazar por vía telegráfica todos los semáforos eléctricos del litoral peninsular e insular —incluidas las provincias de Ultramar— con la red nacional (RO de 6 de julio de 1872). Y por real orden de 21 de junio de 1872 consideró a los remolcadores buques de 3.^a clase mandados por oficiales del Cuerpo General.

El 20 de enero de 1872 se produce la llamada algarada de Cavite, al amotinarse fuerzas tagalas de Infantería de Marina y tropas de Artillería indígena, que fueron sofocadas rápidamente con la intervención de las corbetas de hélice *Santa Lucía* y *Vencedora*, los cañoneros *Samar II* y *Belusan II*, que apoyaban la acción de las goletas *Animosa* y *Santa Filomena* (15). Además de las operaciones contra los moros de Joló, dirigidas por el contralmirante jefe del apostadero de Cavite, Manuel McCrohon, Malcampo tuvo que afrontar la insurrección (o motín) de carácter prerrepúblicano federal del arsenal de Ferrol, entre el 11 y el 17 de octubre de 1872, dirigida por el coronel Bartolomé Pozas, el coronel de Caballería Ortega y el capitán de fragata Braulio Montojo, después de la visita del rey a Ferrol el 17 de agosto.

Le sucedió interinamente Topete, quien estuvo en el cargo tan solo veintidós días, para dejarlo nuevamente en manos de José María Beránger el 13 de junio de 1872, siendo presidente interino del Consejo de Ministros Fernando Fernández de Córdova. Beránger vuelve a dimitir el 24 de febrero de 1873, en el gabinete presidido por Serrano, tras la renuncia al trono de Amadeo I el 11 de febrero, después de seis años de gobierno anárquico que siguieron a la euforia desatada por el triunfo de la revolución. Le relevó Jacobo Oreyro y Villavicencio. Estuvo, pues, Beránger de ministro en los dos primeros gobiernos de Amadeo I, presididos por Serrano y por Ruiz Zorrilla, y fue el último ministro de la monarquía saboyana.

Por otra parte, además de los cañoneros, hay que señalar la compra en Estados Unidos del vapor rápido *Savanaah*, al que se le cambió el nombre por *Churruca*. También se compró un vapor, al que se llamó *Victoria de las Tunas*, que se perdió en los bajos de Mariel, en las Antillas, en su primera salida a la mar.

(15) En esta operación encontraron la muerte tres oficiales: el comandante médico Valdivieso, el alférez de navío Julián Ordóñez y el alférez de fragata graduado José Fernández de Acebedo

Leído ante el Congreso el texto de la renuncia de don Amadeo I en la sesión del 11 de febrero, el presidente de la Cámara, Nicolás María Rivero, proclamó que la renuncia de don Amadeo a la corona de España devolvía «a las Cortes españolas la integridad de la soberanía y de la autoridad».

Según apunta el contralmirante Bordejé, «la acción del contralmirante Beránger en este breve período que va desde la revolución de septiembre a la República, y en el campo orgánico, de su paso por sus dos ministerios solamente merecen destacarse sus Ordenanzas de Arsenales y los intentos de reforma de las Ordenanzas Generales» (16).

En los catorce meses que duró esta monarquía, la Marina siguió el mismo ritmo que el resto del país, es decir, el propio de un período de inestabilidad política y grave crisis constitucional.

Ministro de Marina por segunda vez (13 de junio de 1872)

El Congreso y el Senado, constituidos en Asamblea Nacional bajo la presidencia de Cristino Martos, proclaman la I República ese mismo día (17). Beránger, uno de los predilectos de Topete, figura como ministro en el gabinete de Estanislao Figueras y Moragas (del 13 de junio de 1872 al 12 de febrero de 1873) y en los presididos por Manuel Ruiz Zorrilla. El 24 de febrero de 1873 desempeña asimismo el cargo de ministro con carácter interino. No participará sin embargo en el efímero gobierno de Pi y Margall, por no comulgar, al igual que Topete, con el federalismo. El 28 de abril se le conceden cuatro meses de licencia para tomar baños en el extranjero, y desde entonces permanece en Madrid con destinos políticos.

En este período, Beránger consiguió incluir en el presupuesto para 1872-1873 un crédito destinado a comenzar la obra del dique seco en el varadero de la Campana del arsenal de Ferrol, el cual, aprobado por ley de 22 de abril de 1870, había quedado suspendido por falta de fondos. Este proyecto del ingeniero Andrés Comerma y Batalla era la obra hidráulica más importante de España en el siglo xix, y el mayor dique europeo de la época. El 15 de mayo de 1873 dio la orden de ejecución y al año siguiente se desplazó a Ferrol para colocar la primera piedra. El dique fue inaugurado el 19 de agosto de 1879.

El golpe de Estado del general Pavía, capitán general de Madrid, el 3 de enero de 1874 —quien desalojó a los diputados por la fuerza de las armas para evitar que el poder pasase a los extremistas—, seguido por el pronun-

(16) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F.: *Crónica de la Marina española en el siglo xix (1860-1898)*, t. II. Ministerio de Defensa, Editorial Naval (Aula de Navegantes), Madrid, 1995, p. 23.

(17) Con la muerte de Prim, el rey se hace cargo de la Monarquía sin su principal valedor. Además, sufrió un intento de atentado el 19 de julio de 1872. Así que el 11 de febrero de 1873 abdica y se refugia en la embajada italiana sin contar con los diputados, y embarca en la fragata italiana *Roma* en el puerto de Lisboa. Véase Rodríguez Casado, p. 32.

ciamiento en Sagunto del general Martínez Campos en diciembre de ese año, provocará la caída de la I República y la restauración monárquica en la persona de Alfonso XII, quien, tras su proclamación, viajó de Marsella a Barcelona en la fragata *Navas de Tolosa* para subir al trono de una España envuelta en un desastroso ambiente político, fruto del aislamiento y de la falta de dirección en todos los órdenes de la vida nacional.

Interregno

José María Beránger, uno de los convocados por Pavía en el Congreso horas después del golpe, permanecerá sin cargo político ni destino militar desde 1874 hasta 1878. Será elegido senador por Almería (1876), senador del Reino (1877) y, más tarde, senador por La Coruña (1881). Por entonces se le concede la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo (12 de abril de 1879).

El nuevo destino de nuestro contralmirante es el de comandante general del apostadero y la escuadra de La Habana, iniciada ya la llamada «guerra chiquita» (1879), segunda guerra de la isla de Cuba, en la que operó en unión del general Blanco, gobernador, al mando de las fuerzas de marinería e Infantería de Marina. Durante su estancia en Cuba organizó las defensas submarinas de la isla y se perdió el cañonero *Cuba Española* (11 de junio de 1880) al atracar al muelle de Schuma, en el que debían desembarcar las fuerzas del Ejército que transportaba (18). Por los méritos contraídos como comandante general del apostadero durante la campaña, el capitán general de Cuba lo propuso para la Gran Cruz del Mérito Militar, que le fue concedida, el 14 de junio de 1881. Era ministro de la Guerra el general Arsenio Martínez Campos:



El vicealmirante José María Beránger. Óleo sobre lienzo, 105 x 65,5 cm, de Julio García Condoy, tomado por el autor de un grabado de *El Mundo Naval Ilustrado*. (t. I, p. 27) de 1897. Museo Naval de la Armada en Madrid, núm. inv. 1471.

(18) Fue el último cañonero de 130 toneladas y dos hélices de los treinta encargados a Estados Unidos. La explosión de la caldera de babor produjo la muerte de 80 soldados y siete marineros, así como seis heridos graves.

«S.M. el Rey, atendiendo a los servicios del contralmirante Beránger, y muy especialmente a los méritos que ha contraído en la campaña de Cuba como comandante general del apostadero de La Habana, vengo en concederle, a propuesta del capitán general de dicha isla [Blanco] y de acuerdo con el Consejo de Ministros, la Gran Cruz del Mérito Militar designada para premiar servicios de guerra».

A su regreso a la Península se hizo cargo de la capitanía general del departamento marítimo de Cádiz (1882), en relevo del vicealmirante Luis Hernández Pinzón; y en Sanlúcar de Barrameda, frente a la dársena, el 19 de marzo de 1882, recibió a las infantas doña Isabel y doña Paz, quienes habían llegado embarcadas en el vapor de ruedas *Vulcano* para visitar La Carraca. En 1883 el rey Alfonso XII lo nombra senador vitalicio.

Trasladado al Senado el discutido proyecto naval de Antequera-Moret (1885) —el de los ocho acorazados—, se encontró con la enérgica oposición de Beránger, quien propuso un plan alternativo —el de los cruceros—. Los acontecimientos posteriores (crisis ministerial de 13 de julio de 1885) llevan a Pezuela al Ministerio, pero por poco tiempo, ya que los problemas que acuciaban al país (Carolinias, muerte del rey) y el cambio de gobierno, en el que aparece otra vez Beránger con sus nuevas ideas, forzaron la retirada del proyecto y su parálisis, lo que derivó en la dimisión del ministro Juan Bautista Antequera, decepcionado por no poder dar forma a su proyecto de potenciar las fuerzas navales a flote.

Ministro de Marina por tercera vez (27 de noviembre de 1885)

A la muerte del rey Alfonso XII, el 25 de noviembre, y de conformidad con el pacto de El Pardo, firmado al día siguiente, se constituyó un gobierno liberal con Práxedes Mateo Sagasta al frente, el primero de la regencia de María Cristina, quien le apoyaba. Beránger, senador del Reino y recién ascendido a vicealmirante, ocupa el cargo de ministro por tercera vez, relevando al también vicealmirante Manuel de la Pezuela, cuyo paso por el cargo fue fugaz. La derecha de este gobierno la formaban Alonso Martínez, Gamazo, Jovellar y Camacho; en la izquierda estaban Montero Ríos, Beránger y Moret. Sagasta y Venancio González representaban al partido liberal. La caída de Pezuela dejó en manos de Beránger la decisión de elegir entre las tres firmas que se presentaban al concurso en que se dirimía qué astillero había de construir el crucero de primera clase *Reina Regente* (19).

(19) El ministro Pezuela había mostrado interés en disponer de un crucero de 4.500 toneladas, convocando un concurso al que se presentaron tres firmas: las británicas G. Thompson & Co. de Clydebank, en Glasgow (Escocia), y Napier & Miller (Inglaterra), así como la francesa Forges et Chantiers de la Méditerranée. Beránger se decidió por la escocesa, valorando la gran autonomía que se presentaba en el proyecto (12.000 millas), lo que le permitiría llegar a Filipi-

Durante este tercer mandato como ministro de Marina, Beránger acometió la reorganización de la Armada, para mejorar su funcionamiento (20). Al respecto decía:

«... que la experiencia ha demostrado que aquella soberana disposición no llena en la medida que las presentes circunstancias exigen los propósitos laudables en que sus preceptos se inspiran y ha hecho además patente la conveniencia de llevar la representación de los cuerpos técnicos o facultativos de la Armada a aquella superior esfera de la Administración en que los acuerdos y propuestas afectan más directamente a las resoluciones de la autoridad ministerial...»

Se refería principalmente al Cuerpo de Ingenieros y al de Artillería. En realidad, su obra tendía a deshacer la de Antequera, su predecesor de 1884, puesto que «hizo desaparecer la Subsecretaría, la Junta de Directores y la Junta Superior Consultiva, dando paso, a cambio, a un Consejo de Gobierno de la Marina y a un Centro Técnico, Facultativo y Consultivo que, en realidad, asumían idénticas funciones y misiones que las juntas que desaparecían, por lo que todo quedaría en un cambio de nombres» (21).

Esta organización eliminaba también la principal reforma de Antequera: elevar de categoría a los directores de Material, Personal y Marina Mercante. Todo ello se recogió en un reglamento de régimen interior que permaneció en vigor hasta 1890, plazo que se demostró suficiente para comprobar su ineficacia (22). Sin embargo, Beránger fue uno de los constituyeron la comisión de notables integrantes de la Junta Reorganizadora de la Armada, activada por Antequera, que junto con la Comisión Técnica, formada por los del llamado «Pentágono», redactó el plan naval que Antequera presentó a las Cortes (23). En palabras del contralmirante Bordejé,

«Beránger, como era de esperar, estaba convencido de la plena utilidad de su máquina administrativa, cuya aplicación impuso en unos años en los que era fácil prever un conflicto con Norteamérica, asistiéndose a un continuo proceso de publicación de leyes y decretos inadecuados, porque en lugar de haber tendido a robustecer lo que ya se poseía, aquilatando lo bueno y lo malo, sin perder el tiempo en ajustar la Marina a unos nuevos moldes con falta de tiempo para consolidarlos. Beránger se empeñó en imponer sus convicciones e ideas personales, desdiciendo cuanto la experiencia de todo un siglo había enseñado, con aquel tejer y

nas sin necesidad de aprovisionarse de carbón. El contrato se firmó el 24 de mayo de 1886. El 10 de marzo de 1895 se perdería en un viaje de Tánger a Cádiz sin que se encontrasen supervivientes ni restos apreciables del naufragio.

(20) Real decreto de 16 de diciembre de 1885.

(21) BORDEJÉ Y MORENCOS: *op. cit.*, p. 130.

(22) Real orden de 27 de enero de 1886.

(23) La Junta Reorganizadora de la Armada estaba constituida por Luis Hernández Pinzón y Guillermo Chacón y Maldonado como presidentes, y Juan Bautista Topete y Carballo, Rafael Rodríguez de Arias, José María Beránger y Ruiz de Apodaca. A la Comisión Técnica pertenecían Fernando Villaamil, Víctor Concas, Federico Ardois, Antonio Piñeiro y Ramón Auñón.

destejer que fue una de las faltas capitales que irremediamente nos conducirían a una terrible catástrofe pocos años más tarde» (24).

Una de las medidas más polémicas de las tomadas por Beránger fue suprimir las Juntas Económicas Departamentales, con lo que los buques deberían en lo sucesivo rendir cuentas de sus gastos al Ministerio, alejando el organismo que ejercía la fiscalización. Se debe a él la iniciativa de redactar unas nuevas Ordenanzas Generales de la Armada, para sustituir a las de 1793 (Col. Leg. de 1886, p. 75), idea que ya bullía en su mente cuando ocupó el Ministerio en 1872 pues, según exponía a la reina regente, ni los hombres, ni la artillería, ni el material utilizado en la construcción naval eran los mismos en 1886. Apoyado en esta idea, proponía la creación de otros cuerpos: de Maquinistas, de Artillería, de Torpedos... Estas ideas de Beránger iban por el buen camino, pero cometió el fallo de encargar su ejecución a un solo hombre —en lugar de a una comisión—: el vicealmirante Guillermo Chacón y Maldonado, quien, a punto de cumplir setenta y tres años, no estaba en condiciones de acometer este trabajo, por lo que no llegó a terminarlo y los ministros posteriores se olvidaron de él.

Publica también Beránger el reglamento del Consejo Superior de Guerra y Marina (25), cambia las guerreras por marineras y denomina brigadas a las compañías. Deja elaborado y en las Cortes un proyecto de ley de fuerzas navales (Plan Naval, 17 de junio de 1886) (26), siguiendo los criterios de la *Jeune École* (Nueva Escuela), del contralmirante francés Hyacinthe Aube, expuestos en su obra *La guerra marítima y los puertos militares de Francia*. Aube sostenía que los torpedos y los altos explosivos exigían un cambio de la táctica naval (27), algo sobre cuya oportunidad estaba dividida la Marina. El plan estaba hecho para extenderse en ocho anualidades, con unas unidades dirigidas a la defensa de Ultramar, es decir, unidades ligeras, de mucha velocidad, con gran radio de acción..., proyecto que presentó a las Cortes y fue aprobado, pero no prosperó en ese mandato porque dimitió del cargo en

(24) BORDEJÉ Y MORENCOS: *op. cit.*, p. 291.

(25) Real decreto de 17 de diciembre de 1890.

(26) Este proyecto de ley de fuerzas navales se presentó a las Cortes el 17 de junio de 1886. Proponía la construcción de 11 cruceros de 1.^a clase con una velocidad de 21 nudos, tres de 4.500 toneladas y ocho de 3.200. Además, comprendía la construcción de 10 cruceros-torpederos de 2.^a y 3.^a clase, 96 torpederos de 1.^a y 42 de 2.^a Preveía también un transporte de 3.000 toneladas, 28 cañoneros-torpederos y 20 lanchas de vapor. Rodríguez de Arias lo modificó por un real decreto de 13 de octubre.

(27) Beránger era de los que tomaron partido por la construcción de cruceros en lugar de acorazados, como ardiente seguidor de las teorías de la *Jeune École* francesa de hacer buques maniobreros, con gran velocidad, potencia artillera y radio de acción, como ya hemos avanzado más arriba, apoyado por un renombrado ramillete de oficiales (Isaac Peral, Joaquín Bustamante, Fernando Villaamil, Rodríguez de Arias y otros). Su voluntad regeneradora se plasmó en su propio plan naval, en el que brillaron por su ausencia los acorazados, ya que se había hecho pensando en la defensa de Ultramar y descartaba la posible participación de España en un conflicto europeo, lo que se demostró un error cuando en 1898 España se enfrentó con la escuadra norteamericana.

la crisis del 10 de octubre de 1886 (28), y este plan sería desarrollado, en sus líneas generales, por su sucesor, Rafael Rodríguez de Arias —ministro inteligente y con carácter—, en la Ley de Escuadra de 12 de febrero de 1887, única aprobada en las Cortes en el dilatado período de relativa estabilidad política que ofrecía el sistema de alternancia en el poder de los dos grandes partidos, conservador y liberal, entre la restauración borbónica y la guerra con Norteamérica por la cuestión del *Maine* (29).

Una vez resuelto el conflicto de las Carolinas por el laudo pontificio de octubre de 1885, España creó en aquellas islas dos centros de actividad política, militar y económica, uno en Ponapé y otro en Yap, al mando de sendos oficiales de Marina subordinados al gobernador general de Filipinas. Como gobernador del archipiélago nombró al capitán de fragata Isidoro Posadillo, con residencia en Ponapé, quien llegó con una compañía del Ejército de Tierra y con la corbeta *María de Molina* como pontón-almacén.

El 29 de julio de 1886 se botaba al agua el contratorpedero *Destructor* —el buque destructor de torpederos ideado por Fernando Villaamil—, en los astilleros escoceses Thompson, de Clydebank (30). Este buque, que no tenía parangón en Inglaterra, ya que, a diferencia de los demás, no obedecía al tipo Grass Hopper ni al Ratlesmake, fue entregado en Falmouth el 19 de enero de 1887, cuando ya Beránger había cesado de ministro. El mismo Villaamil, que había sido enviado a Inglaterra para intervenir en el proceso de construcción y supervisarlos, fue su primer comandante.

(28) La crisis ministerial fue promovida por él mismo, junto con el ministro de la Guerra, por no estar de acuerdo con el indulto otorgado por el ejecutivo al general Villacampa, promotor de un levantamiento armado de signo republicano el 19 de septiembre de 1886, en el que seis de los implicados fueron condenados a muerte. Asimismo quedó relegada la continuación de las pruebas del submarino de Isaac Peral.

(29) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F.: *Vicisitudes de una política naval*. San Martín, Madrid, 1978, pp. 18 y 23. La Ley de Escuadra autorizó la construcción de 11 cruceros de 1.^a clase, 6 cruceros torpederos de 2.^a, 4 cruceros-torpederos de 3.^a, 96 torpederos de 1.^a, 42 de 2.^a y un transporte de 3.000 t, además de numerosas unidades menores con un presupuesto de 225 millones de pesetas en diez anualidades. En él no figuraba ningún acorazado, excepto el *Pelayo*, de 10.000 toneladas, que quedaba como único ejemplar que Antequera consiguió de las Cortes con el apoyo de Cánovas, y que fue encargado a la empresa francesa Forges et Chantiers de la Méditerranée, según el tipo Marceau, aunque con menor potencia de máquinas. Se botó en 1887, entrando en servicio al año siguiente. Contaba asimismo con otras unidades en fase de construcción. En 1894, «cuando las voces de los profesionales y de algunos núcleos de civiles advirtieron del peligro que corríamos, y hasta en el Congreso se dijese públicamente que «Cuba volvería a ser otro Trafalgar», habían fracasado aquellos proyectos «porque las sumas destinadas a las nuevas construcciones se habían dilapidado inútilmente en reformas, mantenimientos o modernizaciones de barcos viejos e inadecuados para combatir con otros similares su época» (BORDEJÉ, *op. cit.*)

(30) Sería lamentable, si no estuviéramos acostumbrados a esta actitud inglesa de obviar los progresos navales que no sean suyos, el hecho de atribuir a la Royal Navy la primacía de este tipo de destructores, diciendo que los primeros fueron los del tipo Havock, encargados por lord Fisher el 27 de junio de 1892, cuando es evidente que esta marina reaccionó con lentitud tras este proyecto español y los *torpilleurs de haute mer* franceses. De hecho, el nombre de Villaamil no aparece en ninguno de los tratados navales de otros países.

Después de una serie de tres torpederos que entraron en servicio en 1885, siguió otra de cuatro a lo largo de 1886-1887: los *Orión*, *Barceló*, *Habana* y *Ejército*, construidos sucesivamente en Alemania, Francia, Inglaterra y España.

El 30 de diciembre de 1885 se entregaba a la Marina el torpedero *Orión*, cuarto de los aprobados por el plan de construcciones de 1883. Era el de mayor desplazamiento de los cuatro y de su construcción se encargaría un astillero de Kiel, en Alemania. Este buque tuvo una travesía accidentada durante su traslado a Ferrol, pues sufrió numerosas averías que lo obligaron a arribar a puertos alemanes, holandeses y franceses, para llegar al fin a Ferrol en marzo de 1886.

En ese mismo año de 1886 se decidió la construcción de otros dos torpederos: el *Azor* y el *Halcón*, de la clase inglesa Falke, y se pusieron las quillas de otros dos en los astilleros ingleses de Thornycroft, el *Ariete* y el *Rayo* (31).

En el mes de julio anterior, antes de dejar el cargo Beránger, se botaba en La Carraca el crucero de 3.^a clase *Infanta Isabel*, primero de una serie de seis, y en septiembre se lanzaba al agua en Ferrol el *Isabel II*.

En este mandato, entre otras cosas, dio también al Cuerpo de Infantería de Marina una nueva organización y acometió cambios en los cuerpos subalternos. Abrió las escuelas de soldados jóvenes de Infantería de Marina, de cadetes del mismo cuerpo y de condestables, que estaban cerradas. También estableció por decreto el llamado Reglamento de dotaciones para los buques armados.

En mayo de 1888 tiene lugar la Exposición (Feria) Universal de Barcelona, en la que el *Reina Regente*, ya incorporado a la Escuadra de Instrucción, izó la bandera de combate donada y entregada por la propia reina María Cristina. Consecuencia de esta feria fue el contrato que se le otorgó a los astilleros civiles —antigua factoría de Matagorda— para la construcción de la cañonera *Cóndor*, con la que esta empresa quería demostrar que «el Programa de Escuadra de Beránger podía contar con la industria nacional» (32). Con la vuelta de la Monarquía, Beránger contribuye eficazmente a la formación de la izquierda dinástica, que facilitó la entrada en aquella de elementos democráticos.

Al relevar a Pezuela, Beránger se encontró sobre la mesa el proyecto de sumergible, que Peral había presentado a aquel pensando en la crisis de las Carolinas y que mantenía en secreto. Pero el proyecto debería esperar a otra ocasión.

Ministro de Marina por cuarta vez (5 de julio de 1890)

El 5 de julio de 1890, con el primer gobierno conservador-liberal de Antonio Cánovas del Castillo (33), el senador del Reino y vicealmirante Beránger

(31) Ninguno de estos torpederos participaría en los combates de Santiago de Cuba.

(32) LÓPEZ GARCÍA, G.M.: *Matagorda. El dique y la marina militar*. Edición no venal, Cádiz, 2012, p. 13.

(33) Cánovas del Castillo, jefe de un grupo de diputados, fundó el partido conservador para apoyar a Alfonso XII. Fue el creador del sistema político de la Restauración, basado en el sufragio censitario y en el llamado «turnismo», que consistía en que conservadores y liberales se turnasen pacíficamente en el gobierno.

se hace cargo interinamente —por un día— del Ministerio de la Guerra y de la cartera de Marina por dimisión del contralmirante Juan Romero y Moreno, quien a su vez, en virtud de real decreto de 21 de enero de 1890, también había asumido la cartera como consecuencia de una dimisión —en este caso del vicealmirante Rafael Rodríguez de Arias— y había llegado al Ministerio con ideas renovadoras. Considerando que el sistema orgánico de Romero era muy complicado, Beránger anula la obra de su predecesor y diseña otra reforma. Y, basándose en que había que dar al material más importancia que en su plan o programa de Escuadra de 1887, dio realce a las actividades de los arsenales (34). De ahí que, entre los numerosos cambios que efectuó en la organización, crease el Consejo Superior de la Marina, que asumió las funciones del anterior Centro Técnico, funciones a las que se dedicó prioritariamente por intermedio de las secciones de Asuntos Generales, Ingenieros y Artillería. Y, con la intención de impulsar la construcción de los buques del plan de Rodríguez Arias, creó asimismo dos comisiones, una de Contratación y Abastecimientos y otra de Defensas Submarinas.

Por entonces recibe Peral la visita de unos políticos del partido liberal de El Puerto de Santa María que le proponen presentarse como candidato al Congreso por ese distrito, pues así, conseguida el acta, podría defender mejor en el Parlamento su proyecto de submarino. Entre los parlamentarios se encontraba Dionisio Pérez, uno de sus biógrafos. Las elecciones se celebraron el 20 de julio y Peral resultó elegido; pero las Cortes se disolvieron a los pocos días (35).

Beránger, en su condición de ministro y presidente del Consejo Superior de Marina, traslada a Isaac Peral un escrito que dice:

«Que como consecuencia de las pruebas realizadas, su torpedero-submarino no cumple las condiciones que su autor prometía (...), pero que considera conveniente la construcción de un nuevo buque submarino según los planos que presente el Sr. Peral y bajo su dirección; entendiéndose que dichos planos, que el proyecto en general y la ejecución de las obras han de ser examinadas, aprobadas e inspeccionadas por las autoridades y centros a quienes reglamentariamente corresponde».

Peral no admitió tales condiciones y, en consecuencia, el Consejo Superior de la Marina decidió declarar inútil el proceso de construcción del sumergible. Así pues, el ministro, de acuerdo con el dictamen de este órgano, trasladó al cartagenero un escrito en el que se decía que «el comandante del torpedero

(34) Real decreto de 29 de octubre de 1890, sobre el cambio de clasificación de los buques.

(35) Beránger, que como se ha dicho se hizo cargo del Ministerio el 5 de julio de 1890 con los conservadores, presentó a su hijo como candidato a diputado por El Puerto de Santa María, pero también se presentó para ese puesto Isaac Peral, que salió elegido. Beránger lo llamó a Madrid y le instó a que dejara el puesto a su hijo, cosa a la que Peral se negó. Cánovas fue seis veces presidente del Gobierno, y de ahí la trayectoria ministerial de Beránger. Véase PÉREZ DE PUIG, Emma: *Isaac Peral. Su obra y su tiempo*. Madrid, 1984, p. 226.

submarino entregará al arsenal de La Carraca, bajo inventario, acumuladores, bombas, generadores y demás efectos y material del buque» (36). Esta decisión, muy discutida en todos los ámbitos del país, dejaría marcado para siempre al ministro Beránger (37).

El 25 de julio de 1890 estalló una revolución en Argentina dirigida por el general Campoy y, en el ámbito naval, por el teniente de navío Eduardo O'Connor. Sintiéndose impotente el almirante Cordero para frenarla, el buque *Infanta Isabel*, mandado por el capitán de fragata Auñón, y otras unidades extranjeras fondearon en la dársena sur del puerto del Plata, con el propósito de atacar a los buques insurrectos si no cesaba el fuego. El Gobierno se hizo con la situación desembarcando al cabecilla español y a los mandos argentinos para llevarlos a prisión. Auñón recibió orden de regresar a la Península, y por dilatar la partida cesó en el mando y fue procesado en La Carraca (Cádiz), según el ministro Beránger «por haber violado el artículo 172 del Código Penal Militar». Esto produjo una interpelación al ministro en el Congreso por parte de Antonio Maura, al que se unieron otros diputados. No obstante, Auñón sufrió dos meses de arresto, que cumplió en la fragata *Gerona*.

En este mandato, en plena Restauración, durante la regencia de María Cristina de Habsburgo, en un año en que el Gobierno se hallaba dividido, cuando Sagasta presidía su último gabinete y en el Congreso se aprobaba definitivamente el sufragio universal, se suceden intentos de rebelión de los nativos en las Carolinas, incidentes que obligaron al Gobierno a reforzar la guarnición enviando en primer lugar al transporte *Manila* —que varó a la salida del fondeadero— y, sucesivamente, a los cruceros *Velasco* y *Antonio de Ulloa*, los mercantes *Salvadora* y *Antonio Muñoz* y, a finales de año, los de igual clase *Nervión* y *Uramur*. También surgían ocurrencias en Melilla y problemas de la calificación técnica del submarino de Isaac Peral. Cánovas preside un nuevo gobierno conservador que abre una etapa inédita en la regencia de María Cristina, aunque a finales de diciembre se disolvieron las Cortes y se convocaron nuevas elecciones, que se saldaron con triunfo canovista. Aun así, hubo tiempo de aprobar el tanto tiempo esperado reglamento del Cuerpo de Maquinistas de la Armada (38). Este reglamento pretendía atender únicamente las más apremiantes necesidades del Cuerpo, que Beránger exponía así a la reina:

(36) Escrito de 11 de noviembre de 1890.

(37) Uno de los más decididos detractores del submarino de Peral fue Víctor Concas y Palau, no solo debido a que, decía, este buque no tenía suficiente capacidad de baterías sino porque, según él, el sistema de hélices horizontales había fracasado en otros países. Véase «Curso de estudios militares de Marina de 1903 a 1904». Sin embargo, aunque aseguraba que Peral no había inventado ni descubierto nada, convenía en que era «un matemático profundísimo y un ingeniero muy competente» (sexta lección, días 26 y 29 de enero de 1904. Centro del Ejército y la Armada, Madrid). El capitán de fragata Joaquín Bustamante criticaba asimismo este submarino, cuyo valor como arma de guerra cuestionaba (BUSTAMANTE, *Apuntes sobre material de Marina*, Imp. de H. García, Cartagena, 1890; cit. por Bordejé, *op. cit.*, 1995, p. 390). Segismundo Bermejo fue otro de los que no veían con buenos ojos el invento de Peral.

(38) El «Reglamento del Cuerpo de Maquinistas de la Armada; dado en Palacio, en Madrid, el 27 de noviembre de 1890 por la reina María Cristina» no dejó satisfechos a los inte-

«Como debida recompensa y estímulo a este sufrido personal que tan importantes servicios presta en los modernos buques, se concede la consideración de jefes a los maquinistas que ocupan los primeros puestos del escalafón, y la de oficiales a los de la segunda y tercera categoría, equiparaciones justas en consonancia con las establecidas en todas las marinas y compensación debida a un cuerpo que, además de su idoneidad para el manejo de los complicados mecanismos que tienen a su cargo, lleva una vida de rudo y constante trabajo, agitada y expuesta de continuo a los mayores riesgos».

El reglamento fue muy mal recibido por los maquinistas por distintos motivos. A pesar de ello, aparecieron libelos que aseguraban que se les había concedido el «oro y el moro» y algunas insidias más sobre Beránger (39).

Antes de terminar el año, por real orden de 1 de noviembre de 1890 implantó unas «Reglas generales para que la Sociedad de Socorros Mutuos de los cuerpos de la Armada pueda constituirse y funcionar, desde luego». Y otra disposición (RO de 23 de diciembre de 1890) «sobre materiales de acero para buques de 7.000 t. (tipo “Cataluña”) para fomentar las industrias siderúrgicas». El 16 de enero de 1891 legisló un Reglamento de preparación, situación y movilización de las divisiones navales de los departamentos. En el preámbulo vierte conceptos muy interesantes sobre las máquinas de los buques (40).

El 13 de abril de 1891, el Centro Técnico, dirigido por Beránger y asistido por Chacón, Rodríguez Arias y Pasquín, convirtió a otro gran acorazado añadido al Plan (RO de 24 de septiembre de 1887) en un gran buque protegido, el mayor construido hasta entonces en España, al que se impuso el nombre de *Emperador Carlos V*. Por real orden de 3 de junio de 1891 se hace reglamentario el aparato de señales nocturnas ideado por el capitán de fragata Federico Ardois. En julio, aclarando definitivamente el sentido de las palabras «nudo» y «milla», con cuyo significado se polemizaba en esta época en nuestra Marina, se estableció que las distancias se medirían en millas y las velocidades en nudos.

En junio, con la Escuadra de Instrucción, el acorazado *Pelayo* efectuó un viaje a Grecia, donde los reyes Jorge y Olga ofrecieron una recepción a los mandos en el palacio real.

resados. El maquinista Celestino Luque, en *Legislación del Cuerpo de Maquinistas de la Armada* (1931), en el apartado «Recuerdos» (p. xi), expresa refiriéndose a Beránger: «Destrozó con su desdichado reglamento a los subalternos del Cuerpo, quitándoles su uniforme, rebajándolos de categoría, vistiéndoles de sargentos y, aún, reduciéndoles el sueldo...».

(39) VEGA BLASCO, A. de la: *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada, 1850-1950*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2010, p. 324.

(40) Por real orden de 11 de abril de 1891 se dictaminó que los maquinistas tendrían derecho a un asistente por cada tres oficiales o fracción de tres que tomaran asiento a la mesa, zanjando así un grave problema que afectaba a los maquinistas a la hora de sentarse a la mesa en la cámara de oficiales. En un artículo publicado en la prensa y firmado por «Pelayo», se trató de ridiculizar a Beránger: «El famoso decreto que transformó en jefes y oficiales a los que eran simplemente maquinistas», lo que provocó una fuerte reacción por parte de estos. El ministro había convocado en Madrid a los maquinistas de 1.^a clase Nicolás Contreras y Federico Lorenzo, para tratar de las posibles modificaciones al reglamento en vigor. Véase *ibidem*, p. 375.

Por entonces se le concede la Gran Cruz de la Orden Imperial de Medjidié, por gracia del sultán de Turquía. El 5 de noviembre dimite por enfermedad.

Ministro de Marina por quinta vez (11 de marzo de 1892)

Beránger vuelve al cargo, de nuevo con Cánovas, por quinta vez el 11 de marzo de 1892 —cuatro meses después de su cese anterior—, en relevo de Marcelino Azcárraga Palmero, ministro de la Guerra, quien llevaba interinando diecisiete días el Ministerio de Marina, pero permanece en él solo nueve meses por el relevo ministerial de Antonio Cánovas por Mateo Sagasta, lo que implicaba un cambio de carteras y de programas.

Continuaban construyéndose buques, En esta cartera se mantuvo Beránger hasta el 14 de diciembre de 1892, en que es relevado en el gobierno de Sagasta por el capitán de navío de 1.^a clase Pascual Cervera Topete, quien impone una nueva reforma que da al traste con la organización anterior. Aunque Cervera y Beránger eran «amigos» antes de la revolución, posteriormente circularon comentarios sobre su enemistad, que se remontaría al tiempo en que aquel comandó la comisión de Marina en Londres. Sin embargo, en una carta a su primo Juan Spottorno de 14 de marzo de 1896 decía, entre otras cosas, «... Beránger me cree su enemigo, y en verdad que yo no soy enemigo suyo ni de nadie» (41). No se sabe de dónde procede el infundio de esta enemistad, ya que Beránger en su día apoyó la propuesta de dar a Peral una alta condecoración y, aún más, un título nobiliario.

Era la quinta vez que ocupaba este cargo, cargo que abandona, como ya se ha dicho, el 11 de diciembre de 1892 para batirse en duelo de pistola con el conocido periodista Augusto Suárez de Figueroa, director de *El Resumen*, por motivos relacionados con la Marina. No hubo consecuencias dolorosas, pero los contendientes se mostrarían irreconciliables hasta el final de sus vidas.

Continuaban construyéndose buques, aunque no de la clase y en el número que intentó Antequera, y los astilleros de Bilbao, que construían la división principal de cruceros, fracasaban en su administración y en su parte técnica. La Sociedad Martínez Rivas-Palmer, primera adjudicataria, se había cambiado por la anónima Astilleros del Nervión, que suspendió pagos, y las construcciones corrieron el riesgo de paralizarse. El ministro Rodríguez de Arias, abrumado, cae enfermo de muerte y Beránger debe sustituirlo. El Gobierno decide incautarse de los astilleros, pero era necesario encontrar un jefe de condiciones excepcionales para reorganizar los trabajos. El elegido fue Cervera Topete, recién ascendido a general, cuyo nombramiento había sido una petición personal de Rodríguez Arias a Beránger, para poder morir tranquilo en la

(41) CERVERA Y TOPETE, P.: *Colección de documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas*. Imprenta de *El Correo Gallego*, Ferrol, 1899, p. 217. La carta tiene fecha de 30 de enero de 1898. Está incluida como adición al final de la colección de documentos que se cita.

certeza de los que barcos se construirían (42). Pero una orden expresa de la reina María Cristina determinó este nombramiento. Tan satisfecha estaba la regente con Cervera que premió sus servicios con la Gran Cruz del Mérito Naval, exigiendo al ministro Beránger «que sin más demora le pusiese a la firma la Real Orden», pues alegaba el ministro para oponerse que no era costumbre otorgar un premio tan alto a generales recién nombrados, a lo que contestó la reina: «Bien, ya lo sé; pero sus méritos le han hecho antiguo en el empleo».

Por su experiencia en el mando de buques y sus conocimientos en materia de construcción naval fue elegido por el Gobierno para encargarse de la comisión de Marina en Londres, que debía inspeccionar la construcción de las fragatas blindadas que se estaba llevando a cabo en astilleros ingleses. En la comisión londinense, que había sido creada por el general Zavala durante su etapa de ministro de Marina, Beránger desarrolló una labor relevante, pues ya en 1850 había actuado como agente de compras de la Armada en aquella ciudad, y en este orden de cosas, durante la fabricación de las máquinas en los talleres de Nuevo Vulcano de Barcelona, desempeñó idénticas tareas de inspección.

En 1893 se le da el mando de la Escuadra de Operaciones de África, constituida por catorce buques, por ser «uno de los marinos más ilustres de nuestro país (...) primero de la escala y con las aptitudes y condiciones de carácter necesarias para que en la mar ondee nuestro pabellón con tanta gloria como ondearan nuestras banderas en Melilla bajo el mando del general Martínez Campos» («Servicios de la Marina», en *El Liberal*, 19 de diciembre de 1893) (43). Era entonces, además de vicealmirante, senador del Reino y benemérito de la patria. En 1893 es promovido a almirante.



El vicealmirante José María Beránger (ministro de Marina) en agosto de 1892. Fotografía extraída de la Memoria de la Comisión Arqueológica ejecutiva de la construcción de la nao *Santa María*, 1892

(42) La opinión de Bustamante estaba en contra de estos «cruceiros de faja», porque «no eran ni carne ni pescado», y añade: «... no deberían construir ningún cruceiro más, ni protegido ni sin proteger». Víctor Concas los compara con los «montacargas del más sencillo restaurante».

(43) Componían esta escuadra, mandada por el contralmirante Zoilo Sánchez Ocaña, el buque *Pelayo*, los cruceros *Reina Regente* y *Alfonso XI*, la fragata *Vitoria* y el torpedero *Temerrario*.

Cuando se aproximaba la fecha del cuarto centenario del descubrimiento de América, y se aceptó la idea de solemnizar la efeméride, con la asistencia de los reyes, el Gobierno de su majestad encargó al Ministerio de Marina la contribución a la fiesta del centenario con una reconstrucción lo más fiel posible de la nao *Santa María* de Cristóbal Colón. Creó este Ministerio, de orden regia, una junta presidida por el general de Ingenieros de la Armada Casimiro Bona, que elevó al ministro una memoria bien acogida. Como el tiempo apremiaba, el ministro Beránger expidió el 21 de abril una real orden por la que nombraba una comisión para ejecutar el proyecto (44). La quilla de la *Santa María* se asentó en las gradas del arsenal de La Carraca el 23 de abril, y el 28 de julio la nao ya estaba lista, aparejada y dispuesta para dar la vela, momento en que la visitó el ministro, quien confirió el mando al capitán de fragata Víctor Concas, que hasta entonces mandaba la *Nautilus*, la cual quedó en manos de Fernando Villaamil.

El día 31, siguiendo aguas al *Legazpi*, que llevaba arbolada la insignia del ministro, la nao salió de Cádiz, remolcada por el vapor de la Compañía Transmediterránea *Joaquín Piélagos*. Su destino era Huelva, en cuyas aguas iba a celebrarse una revista naval con asistencia de los reyes. Hasta allí fue escoltada la nao, en formación de dos líneas, por numerosos buques de diversos países (45). El 2 de agosto dio la vela para el puerto de Palos de Moguer y el 3 comenzó la parada naval con la salida a remolque de la *Santa María* hasta salir de la barra, a causa del viento reinante, y ponerse a la cabeza de las líneas de acorazados. A continuación participaron unos treinta y un buques de guerra, entre ellos trece españoles. La crónica del acontecimiento recoge así el desarrollo de la revista:

«Poco menos de una hora la honraron los acorazados y cruceros escoltándola en formación de columnas hacia el sur: el Sr. Ministro de Marina inició entonces el movimiento de contramarcha y al volver por el costado de cada uno, las voces, las músicas, los cañones, repitieron la salva por despedida, dando ya el sol, con espléndida luz, brillo al engalanado de banderas; contento a los espectadores que habían salido del puerto en embarcaciones de vela y de vapor.

»Tanto la formación de las dos columnas de acorazados y cruceros, como el paso de la nao con su escolta de buques de menor porte y la última evolución que todos hicieron acompañándola a su regreso, resultaron maniobras lucidísimas que acreditaron la pericia de almirantes y comandantes y sobre todo la del vicealmirante Sr. Beránger, ministro de Marina, bajo cuya dirección se verificaron aquéllas, y a cuyas acertadas disposiciones se debió que, a pesar del número y porte de los buques que en el festejo tomaron parte, no ocurriesen ni las averías ni los abordajes que tan comunes son en esta clase de

(44) Componían esta comisión el capitán de navío Cesáreo Fernández Duro, presidente; el teniente de navío de 1.ª clase y oficial de secretaría del Ministerio Francisco Cardona, el restaurador del Museo Naval Rafael Monleón y el contador de navío Francisco Gómez Súnico, secretario; designándose asimismo al ingeniero jefe de 2.ª clase Leopoldo Puente para dirigir la construcción.

(45) Se trataba de los buques *Reina Regente*, *Infanta Isabel* y *Nueva España*.

funciones marítimas, siendo quizás ésta la primera en que no se han registrado» (46).

Esta nao, junto con las carabelas *Pinta* y *Niña*, asistió a la Revista Naval Colombina en Nueva York el 27 de abril de 1893, y luego de visitar Canadá remolcada por el crucero *Newark*, fue entregada a Estados Unidos para la exposición de Chicago de 1893.

El 8 de julio de 1892, el ministro hablaba con el capitán de fragata Fernando Villaamil en estos términos: «Vacante el mando de la corbeta *Nautilus*, lo llamo a usted para que se disponga a ir conmigo a Cádiz donde le haré entrega de dicho buque, escuela de guardias marinas. Mi propósito es que vaya usted mandándolo a Huelva, formando parte de las fuerzas navales que convoyarán la nao *Santa María* y después, que haga usted un viaje cuya duración en Ultramar no exceda de cuatro meses...» (47).

Con lo que aprobaba el plan de dar la vuelta al mundo con guardiamarinas. Este viaje fue patrocinado por el mismo ministro, quien lo propuso al Consejo de Ministros y fue aprobado.

El 11 de agosto, la Escuadra de Instrucción, al mando del contralmirante Butler e integrada por los cruceros *Reina Regente*, *Isla de Luzón* y *Reina María Cristina*, fue revistada en San Sebastián, por S.M. la Reina, embarcada en el escampavía *Guipuzcoana* y acompañada por el ministro Beránger, subiendo luego a bordo del *Pelayo* y del *Alfonso*, que habían llegado de Ferrol.

Con objeto de asistir a los actos programados para celebrar el IV Centenario del Descubrimiento de América, el 4 de septiembre salió para Génova la Escuadra de Instrucción, al mando del contralmirante Zoilo Sánchez Ocaña, con los buques *Pelayo* y los cruceros *Reina Regente* y *Alfonso XII*. Contaba también la Escuadra con la fragata *Vitoria* y el torpedero *Temerario*, que había arribado a Génova días antes. Allí se encontraban cincuenta buques de guerra de catorce países.

En noviembre de 1892, con guardiamarinas, sale la *Nautilus* al mando de Fernando Villaamil a dar la vuelta al mundo (30 de noviembre de 1892-16 de julio de 1894). Y el 11 de diciembre Beránger cede la cartera a Pascual Cervera Topete, que se encontraba en Bilbao encargado, como se ha dicho, de la construcción de los cruceros del Nervión, a los que él mismo mandaría en

(46) *La nao Santa María. Memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva para la solemnidad del Centenario del Cuarto Suceso del Descubrimiento de las Indias Occidentales*. El Progreso Editorial, Duque de Osuna, enero de 1892, p. 40.

(47) VILLAAMIL, F.: *Viaje de circunnavegación de la corbeta Nautilus*. Editorial Naval, Madrid, 1989², p. 36. El viaje duró, en realidad, unos veinte meses. La idea de acondicionar un buque para la instrucción de los guardiamarinas era el sueño de Villaamil, quien lo vio cumplido cuando el ministro de Marina, el vicealmirante Pezuela, le hizo el encargo de adquirir en Inglaterra un buque mercante proporcionado para escuela de guardiamarinas, sin otra limitación que el coste o precio, por no existir disponible más que una pequeña cantidad. Villaamil cumplió el encargo en quince días comprando el clíper *Carrick Castle*, el cual llegó a Cádiz desde Londres cargado de material adquirido por España para las defensas submarinas de nuestros puertos. La ida a Huelva con la *Santa María* se debió a la conmemoración del cuarto centenario del descubrimiento de América.

Santiago de Cuba. La llegada de Cervera pondrá fin a la organización diseñada por Beránger, y el día 29 aparece un real decreto que cambia las estructuras, siguiendo el nuevo criterio de simplificación y descentralización, con objeto de ahorrar personal.

Ministro de Marina por sexta vez (23 de marzo de 1895)

El 23 de marzo de 1895, al ceder Sagasta a Cánovas la presidencia del ejecutivo, el almirante Beránger, por sexta vez, vuelve al Ministerio —a pesar de haber pasado ya a la reserva— en relevo de Manuel Pasquín de Juan, con el general Azcárraga en la cartera de Guerra, y continúa hasta el asesinato de Cánovas del Castillo, en agosto de 1897 (48), siendo relevado interinamente por el brillante general Marcelo Azcárraga, quien constituiría un nuevo gobierno.

Beránger impone esta vez una organización distinta de la que promovió en sus ministerios anteriores. Impulsa la creación de la Compañía de Soldados Jóvenes del Cuerpo de Infantería de Marina (49) y recupera su plan naval, pero potenciándolo con el de Rodríguez de Arias, ahora encabezado por un acorazado (crucero protegido) de 11.000 toneladas, que, al igual que otros buques de este plan (50), nunca se construiría por falta de créditos y, quizá, por empeñarse en adquirir buques extranjeros en construcción de unos tipos que no respondían a las necesidades españolas.

«En agosto de 1896 dispuso que una comisión de jefes destacados pidieran a las casas constructoras inglesas la posibilidad de adquirir un buque de 11.000 t y otro de entre 6.000 y 7.000. El ministro, por su cuenta, ya había tomado contacto a estos efectos con constructores de otras naciones. En enero de 1897 ya tenía todos los presupuestos en sus manos, y, después de recibir los informes del Centro Técnico de la Armada, dejó en suspenso el expediente» (51).

No obstante logró, no sin esfuerzo, del Gobierno los créditos necesarios para comprar en Italia el crucero acorazado *Cristóbal Colón*, que constituiría

(48) En este verano de 1897, Cánovas se había retirado a descansar al balneario de Santa Águeda, cerca de San Sebastián. Mientras esperaba a su mujer sentado en la galería de arcos que llevaba al comedor, un pistolero anarquista calzado con alpargatas entró sigilosamente y le descerrajó tres disparos mortales. El pistolero, llamado Michele Angiolillo Lombardai, natural de Lucerna (Italia), tenía veintisiete años cuando cometió el magnicidio.

(49) La integraban cincuenta soldados al mando de un capitán encargado de su instrucción, al que auxiliaban un sargento 1.º y cuatro segundos. Los jóvenes ingresaban entre los diez y los catorce años y debían cumplir determinadas condiciones. Tenían preferencia los huérfanos del *Reina Regente* y los hijos del Cuerpo (RO de 3 de julio de 1895).

(50) ESCRIGAS RODRÍGUEZ, J.: *La Armada española y la fotografía en Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Los sucesos de 1898*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2011, pp. 39-41.

(51) Se trataba de un crédito extraordinario de 23 millones de pesetas, con el que se pretendía construir un acorazado de 11.000 toneladas, dos cruceros de 6.800 toneladas, otro de 5.300 para reemplazar al *Reina Regente*, hundido en el Estrecho, dos destructores y dos remolcadores. El nuevo *Reina Regente* llegó a navegar, pero no así el acorazado.

el buque más fuerte de la escuadra hundida en 1898 en Santiago de Cuba (52). La confusión reinante en la tipología naval de la época —los términos «acorazado» y «crucero» no estaban bien delimitados— permitió a Beránger, poco antes de la guerra hispano-norteamericana, clasificar como acorazados a las fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria*, a los cruceros acorazados *Colón*, *Infanta María Teresa*, *Oquendo* y *Vizcaya*, y al crucero protegido *Carlos V*. Y de igual modo clasificó como cruceros a los cañoneros y otros buques (RD 18/08/1895), decisión que fue muy criticada. También dio un nuevo impulso a la construcción de torpederos y cazatorpederos, al considerar que tarde o temprano Estados Unidos intervendría en Cuba, y el 23 de diciembre de 1895 encargó a la firma G. Thomson de Claydebank (Escocia) dos torpederos, a los que se puso por nombres *Terror* y *Furor*. A estos seguiría el mismo año la contratación de otros dos algo mayores, el *Audaz* y el *Osado*, y de otros dos más, el *Plutón* y el *Proserpina*, que cierran la lista. La serie de torpederos se terminó en realidad con la compra de la lancha cañonera *María de Molina*, contratada con los Astilleros Vila y Cía., de La Graña, en Ferrol, que entró en servicio en octubre de 1896, y con otra unidad similar: la lancha *Marqués de la Victoria* que entró en servicio el 4 de febrero de 1897.

En esta ocasión, Beránger toma una decisión de capital importancia: la creación del Estado Mayor General —órgano consultivo, no ejecutivo—, decisión a la que subyacía una poderosa razón: la inminente guerra con Norteamérica, que estallaría tres años más tarde (53). Tenía este organismo como funciones gestionar todo lo relativo a la preparación para la guerra y la movilización general de escuadras, buques, dotaciones, defensa de costas y de lo demás relacionado con estas materias, lo cual evidencia que el ministro tenía en mente la posibilidad de que España entrara en guerra.

El 6 de agosto de 1895, el *Infanta María Teresa*, cuando salía de Ferrol para realizar pruebas de artillería, tropezó con una piedra que no estaba en las cartas de navegación, al rebasar el castillo de San Felipe, y tuvo que regresar a puerto. La decisión de Beránger de llevarlo a reparar a los Astilleros del Nervión, por haber sido construido allí, provocó la indignación popular en un Ferrol falto de trabajo. La corporación municipal dimitió en pleno y el capitán general de Castilla la Vieja y Galicia declaró el estado de guerra en la ciudad. La situación duró cincuenta y cuatro días, hasta el 23 de octubre.

El 10 de marzo de 1895 tuvo lugar el todavía inexplicable naufragio del crucero *Reina Regente* cuando se dirigía a Cádiz desde Tánger con tiempo muy duro. José María Beránger —que juraría como ministro de Marina dieci-

(52) El *Cristóbal Colón*, de 6.840 toneladas, construido en los astilleros de Sestri Ponente, de la casa Ansaldo, fue entregado a España en 1897. Estaba bien compartimentado y protegido y era bastante rápido. Fue el mejor de nuestros cruceros, pero su eficacia en combate no pudo ser evaluada por carecer de artillería gruesa (dos cañones Armstrong de 254 mm), que no fue montada a causa de un antiguo pleito con la casa constructora.

(53) Real decreto de 13 de julio de 1895. En este decreto se aprobaba el «Reglamento para el Régimen Interior del Ministerio». El Estado Mayor se dividía en cuatro negociados: fuerzas navales españolas, fuerzas navales extranjeras, hidrografía militar y defensa de costas.

siete días después, como queda dicho— fue el presidente de la comisión encargada de investigar este naufragio, especialmente doloroso para él porque había visto nacer el buque. Por otro lado, Beránger y el ministro de Fomento, Joaquín López Puigcerver, en representación del Gobierno, y la condesa de Niebla, representando a la reina, asisten a la botadura del acorazado (crucero protegido) *Carlos V* el 12 de marzo, en Cádiz, en los astilleros de Veamurguía, con muy mal tiempo. También pasó un mal rato el ministro con el hundimiento del *Sánchez Barcáiztegui*, acaecido el 18 de septiembre de 1895 en la boca de El Morro de La Habana, cuando salía del apostadero, por colisión con el *Conde de la Mortera*, buque mercante de la compañía Herrera que entraba en el puerto. El *Sánchez Barcáiztegui* llevaba a bordo al contralmirante Delgado Parejo, comandante general del apostadero de La Habana, quien murió en el siniestro, y con él el comandante del buque, capitán de fragata Francisco Ibáñez Varela; el contador Pueyo, el médico Martín, el alférez de navío Sosota y 36 tripulantes más (54). Diez días después el crucero *Colón* encallaba en los bajos de Colorados, cerca del cabo de Buenavista (Pinar del Río, Cuba), esta vez sin víctimas. Ese mismo año se pierde el cañonero *Tajo* en la boca de Pasajes. Tantas pérdidas consecutivas, así como la imposibilidad de aumentar las nuevas construcciones, crearon un ambiente de animadversión hacia la Marina, que sufrió ataques desde algunos periódicos (55).

A primeros de agosto de 1897, el acorazado *Emperador Carlos V* estaban en su fase final de construcción cuando, por acuerdo del Consejo de Ministros, Beránger, ministro de Marina, dispuso su salida urgente para El Havre (Francia), con las obras sin rematar, a fin de montar el sistema eléctrico de sus torres de artillería, cosa que no pudo completarse porque el ministro, una semana después, ordenó iniciar la entrega provisional, lo que se hizo el 18 de agosto de 1897 (56). A primeros de agosto, con motivo de la primera misa a bordo, Beránger enviaba un telegrama de felicitación al capitán general de Cádiz, a quien expresaba su satisfacción y le aseguraba que «todos mis esfuerzos se han dirigido siempre a conseguir el mayor engrandecimiento de nuestra Marina». La un tanto precipitada entrega provisional del buque a la Marina se verificaría el 4 de septiembre.

Se sabe que el ministro Beránger llevaba un seguimiento de las operaciones de la Escuadra de Ultramar en 1896, basándose en los papeles que guardaba Pedro

(54) Con respecto a esta tragedia, el escritor Leopoldo Alas, *Clarín*, en el *Heraldo de Madrid* del 25 del mismo mes, escribió un artículo, «Palique», que contenía una dura crítica a los profesionales de la mar. La reacción no se hizo esperar por parte de la Marina de Guerra, y al día siguiente apareció un artículo del capitán de navío Víctor Concas que tachaba de «desatinos» y «bufonadas» las palabras de Clarín. Al mismo tiempo, un grupo de oficiales de la Armada destinados en Madrid dirigió una carta al director del *Heraldo* y a otros periódicos en la que pedían al autor de *La Regenta* que rectificase y se retractase de lo dicho, o en caso contrario harían de ello una cuestión de honor. La sangre no llegó finalmente al río, probablemente por la intervención del ministro Beránger.

(55) Sesión de 8 de julio de 1897.

(56) FONT BETANZOS, F.: «Unas anotaciones sobre la construcción y botadura del crucero *Emperador Carlos V*», en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 129, Madrid, 2015, 35-54, p. 48.

Pastor y Landero, exsecretario del general Pareja, y que había investigado minuciosamente los avatares de dicha fuerza, especialmente al apresamiento por los chilenos de la goleta *Covadonga*, ya «que [el general Pareja] emprendió la guerra sin preparativos ni cautela y luego lanzó a la *Covadonga* al sacrificio sin precaución y sin medida de ninguna clase, lo que fue la causa del desastroso final del Almirante», circunstancia que conmocionó notablemente a la Armada de la época (57).

El 26 de julio de 1897 España envió el crucero *Vizcaya* a la revista naval que tuvo lugar en Spithead, dentro de los actos conmemorativos del sexagésimo aniversario de la coronación de la reina Victoria de Gran Bretaña. El *Vizcaya*, que ocupaba el tercer lugar, iba mandado por el capitán de navío Antonio Eulate y arbolaba la insignia del contralmirante Segismundo Bermejo.

El 4 de octubre de 1897, al volver Sagasta al poder, cesa Beránger en su destino de ministro de Marina, esta vez definitivamente, siendo relevado por el capitán de navío Segismundo Bermejo y Merelo, que regiría la Marina durante siete meses y dieciséis días. Bermejo dejó la cartera al capitán de navío Ramón Auñón y Villalón, quien tuvo la responsabilidad de conducir las operaciones navales en la guerra con Estados Unidos. En este su último período en el Gobierno, Beránger, por real orden de 29 de abril de 1898, «pretendió a marchas forzadas detener y reparar la grave falta de no haberse llevado a cabo la totalidad del Plan de Escuadra de 1887, haciéndose con las unidades que pudo sin considerar tipos, clases o características, y, mucho menos, su armamento, llegando incluso a tener que apelar a la requisa de los buques más rápidos de la Compañía Trasatlántica para convertirlos en cruceros auxiliares».

Aun cuando el 6 de abril (festividad de Jueves Santo) el ministro Bermejo había reunido a los generales del Ministerio, y en esta reunión se decidió por mayoría concentrar a las fuerzas en Cabo Verde, en la junta de generales de la Armada celebrada el 23 de abril en el Ministerio de Marina, bajo la presidencia del ministro del ramo, Segismundo Bermejo, el vicealmirante Eduardo Butler y el contralmirante Manuel Mozo tuvieron un incidente con José María Beránger, pues este se oponía frontalmente a esa concentración. Acaba diciendo Beránger: «... que se nos consulta después de haberse roto las hostilidades y que ya no es hora de pedir consejo; que él nunca hubiera aconsejado la reunión de la escuadra en Cabo Verde (...)». En el resumen de lo dicho por él en la reunión, «se ratifica en todo lo que ha expuesto desde el principio del debate, a saber: que la escuadra que está en Cabo Verde no debe en ningún caso retroceder a Canarias y menos a España, sino que debe salir inmediatamente para las Antillas y utilizar los *destroyers* como exploradores para proporcionarse noticias antes de la recalada» (58).

(57) «Notas del ministro de Marina José María Beránger y Ruiz de Apodaca», Museo Naval de la Armada en Madrid, colección de manuscritos, sign. 2579.33.

(58) CERVERA Y TOPETE: *op. cit.*, pp. 73-82. Los asistentes a esta junta fueron: el almirante Guillermo Chacón y Maldonado; los vicealmirantes Carlos Valcárcel, José María Beránger, Eduardo Butler y Fernando Martínez; los contralmirantes Manuel Pasquín, José Navarro, Antonio de la Rocha, Ismael Warleta, Manuel Mozo, Manuel de la Cámara, Eduardo Reinoso y José Guzmán; y los capitanes de navío de 1.^a clase José Gómez Imaz, Antonio Ferry, Joaquín Laza-ga, Joaquín Cincúnegui y Ramón Auñón.



El almirante de la Armada José María Beránger y Ruiz de Apodaca (*La Vida Marítima*, núm. 49, 10 de mayo de 1903)

Durante su último período, intentó Beránger poner en marcha un nuevo plan naval (1896), pero no lo logró por la falta de créditos, ya que el Gobierno era incapaz de advertir la amenaza que ya se cernía sobre Filipinas y las Antillas, amenaza que él tenía asumida a juzgar por las manifestaciones hechas al *Heraldo de Madrid* el 8 de abril de 1898 —comentadas por Mahan—, en las que repite lo que ya manifestaba cuando era ministro («España tiene medios y elementos para afrontar la guerra contra los norteamericanos») y considera posible el triunfo en Cuba gracias a los destructores de Cervera y a las minas que defendían la isla (59).

Pocos días antes de que el presidente McKinley sancionara la intervención en Cuba, decía Beránger que «los puertos cubanos eran inexpugnables por sus dotaciones de torpedos (...) venceremos por mar», mientras elogiaba «la envidiable disciplina de nuestros marinos» (60). Creó, no obstante, como ya hemos dicho más arriba, el primer Estado Mayor General de la Armada, organismo que la Marina reclamaba desde hacía más de diez años (61). Beránger tenía esta reforma por la más esencial de las que se proponía introducir en la

Administración Central de Marina.

En mayo de 1903, recién ascendido a almirante, ocupó la presidencia de la Junta Consultiva de la Armada, y en 1905 se hizo cargo interinamente de la presidencia del Consejo de Ministros, por ausencia del capitán general José

(59) Véase CONCAS Y PALAU, V.: *La escuadra del almirante Cervera*. Algazara, Málaga, 1992, p. 23. La situación del Tesoro era grave. Para allegar recursos se abrió una suscripción patriótica destinada al fomento de la Marina de Guerra y a las atenciones de las campañas militares.

(60) CODINA BONET, R.: *El general Weyler y la escuadra naval de Cuba (1896-1897)*. Palma de Mallorca (inédito), 2009, p. 5.

(61) RD de 13 de julio de 1895, por la que se reorganiza el Ministerio de Marina. El Estado Mayor General de la Armada sería suprimido y reinstaurado repetidas veces, hasta que Carvia lo reponga definitivamente en 1930.

López Domínguez. Uno de sus últimos destinos fue la presidencia del consejo de administración de la Caja de Huérfanos de la Guerra, que mantenía desde 1901. El ya anciano almirante Beránger fue nombrado para dirigir el Estado Mayor Central, una de las cuatro patas básicas sobre las que descansaría la Administración Central de la Armada, cargo que desempeñó por poco tiempo a causa de su defunción.

Murió en su casa el 23 de enero de 1907, en el número 38 de la madrileña calle de Serrano, y fue enterrado el 25 en la sacramental de San Isidro de esta ciudad, con honores de capitán general de Ejército que muere en plaza con mando en jefe, en un día desapacible que obligó a las tropas a llevar capote, y a los oficiales y jefes, el abrigo.

Epílogo

Tenía este almirante unas dotes de mando admirablemente compaginadas con una gran caballerosidad y un amabilísimo trato. En cuestiones de honor difícilmente podrán encontrarse hombres públicos que le hayan aventajado. Entre otros cargos, algunos ya citados, fue también presidente de la Junta Clasificadora de la Armada, el Consejo de Redenciones y Enganches de Marina, el Consejo Superior de Marina y la sección de guerra y marina del Consejo de Estado, así como vocal de la Junta Reorganizadora de la Armada bajo el ministerio de Antequera (1883). Fue seis veces diputado y otras seis senador, y al final de su vida, senador por derecho propio. También fue presidente honorario del Círculo de Maquinistas de la Armada, con sede en Ferrol (62). En 1895 decidió comprar en Norteamérica una serie lanchas cañoneras, una de las cuales llevaría el nombre de *General Beránger*.

Siempre obsesionado por los adelantos tecnológicos, retocó la estructura orgánica del Ministerio, tratando de recomponer toda su administración con el fin, en su opinión, de mejorar la marcha y el funcionamiento de los distintos cuerpos y servicios. Pero su obra en el campo orgánico cayó en 1890 al hacerse cargo de la cartera de Marina el contralmirante Juan Romero y Moreno, quien renovó a su vez toda la organización de la Armada. Mas debemos decir que de su tercer paso por la cartera de Marina no quedó otra huella que algunas modificaciones y adiciones a los reglamentos de todos los cuerpos, establecimientos y escuelas, que padecían retraso, pues por la rapidez con que llegaban las nuevas tecnologías y adelantos en todos los campos se hacía complicado acoplarse y saber a qué carta quedarse.

La insurrección en Cuba, la que se encendería en Filipinas y la amenaza de la política norteamericana llevaron a Beránger a hacer un último y desesperado intento de acrecentar rápidamente nuestras fuerzas navales. Fruto de ello fueron, entre otros, el crucero *Cristóbal Colón* (*Garibaldi* en gradas), cons-

(62) VEGA BLASCO, A. de la: *op. cit.*, p. 375.



Almirante José María Beránger y Ruiz de Apodaca (1824-1907), óleo sobre lienzo, 54 x 41 cm, del pintor valenciano Joaquín Sorolla. Tiene fecha de 1897. Pertenece a los fondos del Museo Naval de la Armada en Madrid, con núm. inv. 6643. Al parecer, es un boceto para la obra *Jura de la Constitución por S.M. la Reina Regente, Doña M.^a Cristina*, perteneciente a la colección del Senado

truido por Ansaldo y Cía.; los seis destructores comprados en Inglaterra; las reformas en el *Pelayo*, viejo acorazado de 9.890 toneladas en servicio desde septiembre de 1888, y que sirvió en sus últimos años como escuela de guardiamarinas, las viejas *Numancia* y *Vitoria*; varios torpederos, los dos diques flotantes para Subic (Filipinas) y La Habana y la activación de la construcción en La Carraca del acorazado *Princesa de Asturias* y otros. No fue acertada la compra del vapor de ruedas inglés *General Valdés*, de 1.500 toneladas, pues solo figuró en activo tres años (63).

Estaba en posesión de otras condecoraciones, además de las citadas, como la de la Espada, de Suecia, y vestía el hábito de Calatrava, como sus progenitores. Sus hijos entregaron en el Ministerio de Marina, para conservar en el Museo Naval, el sombrero, el sable y las insignias de la Gran Cruz Roja del Mérito Militar que usó en vida y llevó sobre su féretro. Dicha gran cruz fue propiedad del capitán general Ramón Blanco y Erenas, marqués de Peña Plata —

circunstancia por la que lleva en la placa el pasador de San Pedro Abanto—, quien en 1881, siendo gobernador general de la isla de Cuba, la colocó personalmente sobre el pecho del general Beránger.

No obstante, murió respetado y rodeado del cariño de los suyos y del respeto y la consideración públicas, especialmente de la Marina española, que tenía en él a su más entusiasta, decidido y enérgico defensor. Su artículo «Aumentar la Marina es engrandecer la Patria», publicado en el diario madrileño *El Día* y recogido por *El Mundo Naval Ilustrado* en mayo de 1897, es prueba de su interés por enaltecer a una marina que fue artífice de la gloria española.

(63) El *General Valdés* era un vapor de ruedas de 1.563 toneladas, llamado en su origen *Prince of Wales*. Construido en Glasgow-Fairfield para el servicio del canal de la Mancha en 1887, el Gobierno lo compró en vísperas de la guerra con Estados Unidos. Era un barco de bella estampa y con dos elegantes chimeneas. Tan solo figuró por tres años en los estados de fuerza, el bienio 1897-1898 y los dos años siguientes. Después quedó amarrado en La Carraca pues, aparte de otros defectos, consumía demasiado carbón. Se dio de baja en 1900.

Apéndice

Por razones de espacio recogemos algunas disposiciones debidas a la acción ministerial de José María Beránger, limitándonos a los años 1870 y 1890, al principio y al final de sus mandatos.

Año 1870

Ley de 27 de abril de 1870 autorizando la enajenación de todo el material perteneciente a la Marina sin aplicación inmediata a las necesidades que reclaman las construcciones modernas ...

Ley de 27 de abril de 1870 modificando el Art. 10 del Real Decreto de 8 de abril de 1863 sobre luces de situación a bordo de los buques y maniobras para evitar abordajes en la mar...

Reglamento para poner en práctica la ley anterior (5 de mayo de 1870).

Reglas para el cumplimiento de la Ley y Reglamento anteriores (20 de mayo de 1870).

Disponiendo el reemplazo de los faluchos de 2ª clase destinados al Servicio de Guardacostas, con cañoneros de vapor... (30 de mayo de 1870).

Modificando y reglamentando el vestuario de marinería (9 de junio de 1870).

Decreto de 13 de junio de 1870 que dispone que se remita al Almirantazgo el archivo de la Escuadra del Pacífico.

Aprueba las adjuntas ordenanzas para el régimen militar y económico de los arsenales de Marina (O.M. de 15 de julio de 1870).

Decreto de 15 de julio de 1870 que aprueba el Reglamento para ingreso, ascensos y retiros de la Escala de Reserva del Cuerpo General de la Armada. Señala el uniforme y divisas que deben usar los individuos del Cuerpo de Guardalmacenes.

Decreto de 16 de agosto de 1870 que aprueba el Reglamento de Aprendices Marineros de la Armada. Aprueba asimismo el Reglamento de Fogoneros para el Servicio de Máquinas de los buques de la Armada.

Decreto del 13 de septiembre de 1870 que aprueba el Reglamento para el régimen, dirección y gobierno de la Escuela Naval Flotante.

O.M. de 14 de septiembre de 1870, Reglamento del cuerpo de Ingenieros de la Armada escuela del mismo y Junta Especial de Construcciones.

Decreto del 3 de octubre de 1870 aprueba los Reglamentos para el Régimen interior del Cuerpo de Infantería de Marina y de las compañías del mismo destinadas al Servicio de Guardias de arsenales.

O.M. de 12 de octubre de 1870, Clasificación de los derechos de los pensionistas de Marina con sujeción a las reglas propuestas por el Tribunal del Almirantazgo.

Decreto de 18 de octubre de 1870 que aprueba los Reglamentos para el Régimen Interior del Cuerpo de Artillería de la Armada y de la Junta Especial de Artillería.

Decreto de 29 de octubre de 1870 por el que se aprueba el nuevo Reglamento del Almirantazgo.

Decreto de 2 de noviembre de 1870 por que se dispone que en lo sucesivo la Escuadra del Pacífico se denomine Escuadra del Sur de América. Aprueba también el proyecto del Código Comercial de Señales para uso de bajeles de todas las naciones, haciéndolo obligatorio para todos los españoles, así de guerra como mercantes de altura.

O.M. del Almirantazgo de 10 de noviembre de 1870, Aprueba el proyecto del código comercial de señales para uso de bajeles de todas las naciones.

Decreto de 15 de noviembre de 1870 que aprueba el Reglamento para la Administración de los Fondos Económicos de los buques de guerra.

Decreto de 16 de noviembre de 1870 que circula el acuerdo del Almirantazgo acerca de su decisión de sostener a todo trance los principios de la subordinación y disciplina.

Año 1890.

Nueva organización de las dependencias del Ministerio de Marina. (R.D. de 28 de junio de 1890).

Ley de recompensas a los oficiales generales y particulares de la Armada. (Ley de 15 de julio de 1890).

Reglamento de régimen y organización de los hospitales de Marina. (R.O. de 25 de julio de 1890).

Dicta normas sobre la forma de procedimientos en los expedientes de naufragios y abordajes. (R.O. de 28 de julio de 1890).

Reglamento de la Escuela de Torpedos (fragata *Zaragoza*). (R.O. de 23 de agosto de 1890).

Crea en los arsenales una Caja de Inválidos de la Maestranza y aprueba su reglamento. (R.D. de 20 de septiembre de 1890).

Por la que se reduce el tiempo de despacho de expedientes. (R.O. de 13 de octubre de 1890).

Por la que se pone nombre al *Emperador Carlos V*, de 9.000 t, construido en Cádiz, y al *Cardenal Cisneros*, de 7.000 t, construido en Ferrol. (R.O. de 16 de octubre de 1890 y R.O. de 17 de octubre de 1890).

Por la que se cuida de la entrega de materiales para que no sufran interrupción alguna las obras. (R.O. de 17 de octubre de 1890).

Por la que se especifican las condiciones que deberán reunir los buques de combate que se construyan para completar la escuadra. (R.D. de 29 de octubre de 1890), y el Reglamento consiguiente. La exposición de este decreto es interesantísima.

Por el que aprueba el Reglamento del Cuerpo y de la Escuela de Maquinistas de la Armada. (R.D. de 27 de noviembre de 1890).

Fuentes

- Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid. Política interior, Legajo 2.866.
Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (Ciudad Real), expediente personal, leg. 620/141.
Archivo General de Segovia. Expediente personal, Sig. Personal, CELEB, CAJA 16, EXP. 8.
Archivo Del Museo Naval de Madrid. Viaje de Amadeo I, ms. 1647, 159 f.
Reales Órdenes de Marina, 1870.
Legislación Marítima de España, 1890.
Estado General de la Armada, año 1922, tomo I.

Bibliografía complementaria

- ABELLA, R.: *Lances de honor*. Planeta, Barcelona, 1995.
ARTOLA GALLEGO, M.: «Diccionario Biográfico», en *Enciclopedia de Historia de España*, t.4. pág. 134, Alianza Editorial, Madrid, 1991.
CEBRIÁN, J.: «Glorias de la Marina Real española», en *Revista General de Marina* (RGM), t. 108, enero, 1931, pp. 76-77.
COELLO LILLO, J.L., y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, Aqualarga, Madrid, 2001.
—: «En la prehistoria de la Aeronáutica Naval», en RGM, t. 218, enero 1990.
FERNÁNDEZ-ARIAS J.: «Fernando Villaamil y su frustración política», en *Boletín de Estudios Asturianos*, separata al núm. 105-106. Oviedo, 1982, p. 239.
GONZÁLEZ DE CANALES, F.: *Colección de Pinturas del Museo Naval*. Tomo II: *Retratos de los oficiales generales del Cuerpo General de la Armada*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1998.
GUILLÉN, J.F.: *Condecoraciones marineras*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1958.
Ilustración Española y Americana, (La), 1870, pág.120; 1871, pág.372; 1892, t. II, pág.
INFIESTA PÉREZ, J.L.: «Sobre el Destructor y el capitán de navío Fernando Villaamil», en *Revista de Historia Naval*, núm. 44. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1994, pp. 51-55.
LUQUE, C.: *Legislación del Cuerpo de Maquinistas de la Armada*, 1931.
LLEDÓ CALABUIG, J.: *Buques de vapor de la Armada española. Del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885*. Aqualarga, Madrid, 1997.
Mundo Naval Ilustrado (El), núms. 1 y 2, de 15 de mayo de 1897.
La nao Santa María, capitana de Cristóbal Colón en el descubrimiento de las Indias Occidentales, 1892. Memoria de la Comisión arqueológica ejecutiva. El Progreso Editorial, 1892, s/f.
«Nuevo almirante», en *La Vida Marítima*, núm. 49, 10 mayo de 1903, p. 256.
«Ordenanzas en declive», en RGM, t. 187, de octubre de 1974, p. 319.
PÉREZ, D.: *Isaac Peral. La tragedia del submarino Peral*. Ediciones Nuestra Raza (Los Hombres de Nuestra Raza), Madrid, s/f.
PINEDA ZURITA, S.: «Su Majestad la Reina doña María Cristina y la Marina», en *El Siglo Futuro*. Vigo, 1929.
PORRAS Y R. DE LEÓN, G. de: *Dos intervenciones militares hispano-portuguesas en las guerras civiles del siglo XIX*, 268 pp., cuadros, biblio., fuentes, doc. Madrid, Ministerio de Defensa, 2001.
RODRÍGUEZ CASADO: *Conversaciones de Historia de España*, t. III. Planeta, 1965.
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. San Martín, Madrid, 1988.
—: *Isaac Peral. Historia de una frustración* (prólogo de José María Jover). Grafite Ediciones, S.L., Baracaldo, 2007.
—: «El Plan Naval de Rodríguez Arias de 1887 y sus antecedentes», en *Revista de Historia Naval*, núm. 8. Madrid, 1985, pp. 85-109,

JOSÉ ANTONIO OCAMPO ANEIROS

SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., y VIÑAS, A.: *Lecturas españolas*. Rialp, Madrid, 1984⁴.

URQUIJO GOITIA, J.R.: *Gobiernos y ministros españoles (1808-2000)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Biblioteca de Historia), Madrid, 2001.

—: *La Revolución de 1854 en Madrid*. Madrid, 1954.

VEGA BLASCO, A. de la: «Programas y efectivos navales españoles y norteamericanos», en *V Jornadas de Historia Marítima. La Marina ante el 98. Antecedentes de un conflicto*. Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval núm. 8, Madrid, 1990.

EL NAUFRAGIO DE LAS FLOTAS DE UBILLA Y ECHEVERS (1715)

Enrique TAPIAS HERRERO
Capitán de Navío (R)
Doctor en Historia

Resumen

Recientemente, en aguas costeras de Florida, se han hecho descubrimientos arqueológicos en un pecio relacionado, al parecer, con el naufragio de las flotas del general Ubilla y del capitán de mar y guerra Echevers, sobre las que se abatió un huracán cuando regresaban a España cargadas con caudales y mercancías tras un largo período en Indias. Con este artículo se trata de ilustrar al lector sobre este acontecimiento, ampliando detalles sobre el siniestro y explicando la formación y vicisitudes previas al desastre de ambas flotas.

Palabras clave: Flotas y galeones, general Ubilla, virrey duque de Linares, naufragio.

Introducción

EN el verano de 2015, en aguas próximas a la costa de Florida, se descubrió un pequeño tesoro compuesto de 51 monedas de oro del reinado de Felipe V, recién acuñadas en 1715 en las cecas de Nueva España, así como una cadena ornamentada en oro de unos 12 metros. Con estos datos se podía constatar que se trataba de vestigios de un conocido naufragio que, curiosamente, había sucedido exactamente tres siglos antes y supuesto un desastre para la Corona y los comerciantes de Sevilla, Cádiz, Cartagena de Indias, México y Veracruz. Para poder centrar al lector en la historia de este siniestro se pasa a relatar los antecedentes de las flotas y algunos detalles de este desastre, basados en informaciones extraídas de legajos del Archivo General de Simancas, el Archivo General de Indias y varias publicaciones especializadas.

El canal de Bahamas, que bordea la costa oriental de Florida, era con diferencia el lugar más peligroso para las flotas que regresaban a España con ricos caudales y valiosas mercancías (1). Estas flotas tenían mucho cuidado en evitar los períodos de temporales y huracanes, que estaban bastante definidos.

(1) GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)* EEHA-CSIC, Sevilla, 1976, p. 394.

El naufragio que vamos a describir se produjo a finales de julio, fecha ya desaconsejable para recorrer el citado paraje. Los navíos que dejaban La Habana debían buscar latitudes septentrionales, donde se encontraban los vientos alisios de poniente, que los llevarían de empopada a las islas Azores y, luego, a España.

En 1709, Luis XIV retiró sus fuerzas en España, ya en la fase final de la Guerra de Sucesión, y la Corona se encontró con dificultades para continuar su tráfico comercial con Indias, dada la falta de buques de escolta. Con este motivo solicitó recursos de los comerciantes, tanto españoles como americanos, y trató de comprar infructuosamente algunos navíos al Rey Sol. España necesitaba una flota, pero esta no se podía conseguir de la noche a la mañana. A partir de este momento, personajes importantes del gobierno español, como el conde de Bergeyck o Tinajero de la Escalera, comenzaron a plantear proyectos para la construcción de una nueva escuadra. Por esas fechas se dio orden de iniciar la fábrica de seis navíos en los astilleros del Cantábrico y diez más en La Habana (2). Pero los envíos de mercancías a las Indias y la llegada de caudales de los virreinos no podían esperar, y una forma de resolver el problema era recurrir a los asientos con particulares.

Proyecto de flota del general Juan Bautista Ubilla

El primero de estos asientos se llevó a cabo con don Juan Bautista de Ubilla, caballero de la Orden de Santiago y vecino de El Puerto de Santa María, que era un antiguo marino de la Carrera de Indias. El 15 de mayo de 1712, la Corona firmó el mencionado contrato con Ubilla y con monsieur Chevalier d'Eon, jefe de una familia de comerciantes franceses afincados en Cádiz. Ambos se ocuparían de la organización y despacho de una flota a Nueva España. Ubilla mandaría la flota como general en funciones, al renunciar a embarcarse el comerciante francés, y don Francisco Salmón, almirante de la Real Armada del Mar Océano, ejercería entonces de almirante de la flota.

Ubilla y D'Eon se habían comprometido a aprovisionar y armar dos buques de guerra de 50 a 54 cañones para navegar como capitana y almiranta, y otros dos más pequeños que navegarían como pataches. El viaje redondo pretendía cubrirse en doce meses a contar desde julio de 1712, y la Corona se comprometía a costear todo lo que fuera un retraso superior a marzo de 1713, así como a soportar los salarios de las tripulaciones y los abastecimientos durante el viaje. Deberían transportar, además de las típicas bulas y papel sellado, 4.000 quintales de mercurio, necesarios para las minas de plata; por otro lado, ambos buques estaban exentos de embarcar las pipas de los cosecheros correspondientes al tercio de frutos (3). Bernardo Tinajero de la Escalera, secretario del Consejo de Indias, además de ser el autor del proyecto para

(2) Que luego se convertirían en doce.

(3) Archivo General de Indias (AGI), Contratación, leg. 2342.

el despacho de esta flota, que era similar al seguido por el general Arriola en su flota de 1711 (4), se había ocupado de dar todas las órdenes precisas para la salida de la expedición (5). En 1714 Tinajero sería nombrado primer secretario de Estado de Marina e Indias (6).

El 31 de marzo de 1712, el conde de Frigiliana concedió al propietario del patache, don Francisco de Soto Sánchez, el título de capitán de mar y guerra por ofrecer su buque de 200 toneladas como patache primero. Una de las condiciones era que debería transportar 500 quintales de azogue (7). Como era costumbre, el pregón de la salida de la expedición se efectuó en varios lugares de la ciudad de Sevilla (Gradas, Salvador, plaza de San Francisco, Francos, Altozano, etc.), y asimismo en Cádiz (calle Nueva), El Puerto de Santa María y Sanlúcar. En agosto la flota estaba lista para darse a la vela pero, al no haberse firmado el armisticio con Inglaterra, su salida se retrasó hasta el 16 de septiembre. La expedición estaba compuesta por ocho buques: capitana, almiranta, dos pataches y cuatro mercantes, que transportaban una carga de 1.440 toneladas. Con la flota navegaba en conserva un navío francés, *Le Griffon*, que había obtenido licencia de la Corona para comerciar en Nueva España, típica maniobra regia para hacerse con recursos monetarios y que tanto molestaba al consulado sevillano.

Como capitana de la flota partiría el navío *Nuestra Señora de Regla, San Dimas y San Francisco Javier*, de 248 toneladas, propiedad de don Pedro Bernardo de Peralta y Córdova, llevando como maestre a don Antonio Pot Flis (8). La Corona ordenó que embarcase en la capitana, como piloto mayor de la flota, don Domingo Carranza, vecino de Sanlúcar de Barrameda, al que se le debían abonar en Veracruz 2.000 pesos escudos a título excepcional, al no ser la capitana y la almiranta buques del rey. Al piloto que se embarcase en la almiranta se le darían 1.000 pesos escudos. Como almiranta navegaría el *Santo Cristo de San Román, Nuestra Señora del Rosario y San José*, al mando del capitán de mar y guerra don Joseph López de Ortega. Su propietario era don Juan Antonio de Eguilaz, y como maestre de permisión iba don Bartolomé Aldao-lea. Este buque había navegado también como almiranta en la flota de don Diego Fernández Santillán, que había regresado de Nueva España en 1708, y su majestad tenía especial interés en que repitiera como almiranta.

El primer patache sería el navío *Nuestra Señora de las Nieves y de las Ánimas*, de 194 toneladas, con el maestre don Esteban Pieters, copropietario de la embarcación. Y como segundo patache partiría el navío *Santo Cristo del Valle y Nuestra Señora de la Concepción*, de 157 toneladas, con el maestre

(4) *Ibíd.*, leg. 1274.

(5) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 2319. Carta de Tinajero a Grimaldo, 5 de julio de 1712.

(6) PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E.: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. EEHA-CSIC, Sevilla, 1982, p. 346.

(7) AGI, Indiferente General, leg. 2647. Cartas, expedientes y otros papeles de la flota del general Ubilla.

(8) AGI, Contratación, leg. 1275.



Acuarela del fuerte de San Juan de Ulúa en Veracruz (AGI, Mapas y Planos, México 36)

don Francisco de Paula Moreno y cuyo propietario era don Joseph Báez y Llerena. La capitana y la almiranta transportarían 1.000 quintales de azogue cada una, además de las bulas y papel sellado, y cada uno de los pataches, 500 quintales. Tanto la capitana como la almiranta y los dos pataches embarcaban guarniciones de infantería de marina, como estaba ordenado.

Los buques mercantes eran los siguientes: *Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Javier* y *de las Ánimas*, de 151 toneladas, que navegaría en conserva con la flota y cuyo dueño era don Francisco de Chaves; *San Juan Evangelista*, de 384 toneladas, construido en Francia; *Santísima Trinidad* y *Nuestra Señora de la Concepción*, de 302 toneladas, y *Nuestra Señora de los Reyes*. Todos los navíos, excepto la capitana y la almiranta, debían abonar las tasas correspondientes al Real Colegio de San Telmo, como era preceptivo, de acuerdo con el tonelaje de cada bajel (9). La Corona señalaba como fecha límite para el embarque de mercancías el 15 de junio. Transcurrido ese día, se excluirían de la flota los navíos que no lo hubieran realizado (10).

La flota arribó a Veracruz el 3 de diciembre de 1712, en un mal momento, ya que los temporales del norte, tan habituales en la zona y que impedían con frecuencia la entrada en puerto, hicieron imposible descargar las mercancías

(9) *Ibíd.*, leg. 1274. El colegio tendría una subvención para su mantenimiento por cada tonelada de las naves que partían a Indias.

(10) *Ibíd.*, leg. 1275.

durante varias semanas. El fuerte de San Juan de Ulúa, donde amarraban los navíos, estaba muy mal protegido contra algunos vientos. Al mismo tiempo, la flota del fallecido general Arriola se encontraba en puerto a punto de regresar a España y, por tanto, había saturado los mercados con sus géneros. Y, por si fuera poco, el galeón de Manila llegaba al puerto de Acapulco unos días después que la flota de Ubilla, con lo que la situación se había tornado extremadamente difícil para dar una salida aceptable a las mercancías transportadas (11).

Pero, como todo puede ir a peor, al coincidir en puerto las dos flotas, se suscitó entre ambas un conflicto de jerarquía y competencias. Muerto el general Arriola, el virrey, duque de Linares, nombró nuevo general al mando a su segundo, don Pedro Ribera. Pero Ubilla consideraba que, al haber sido nombrado por el rey, tenía más autoridad que Ribera, por lo que le ordenó que arriara su insignia, ya que en puerto solo podía estar izada una. Presentada la disputa al virrey para que la dirimiera, este tomó partido por Ribera, enemistándose desde ese momento con Ubilla.

La situación aconsejaba una espera prudente. En septiembre de 1713, las compraventas habían mejorado y se pensaba en un pronto regreso, pero el virrey ordenó que la flota invernase en Veracruz. El 4 de diciembre, Ubilla escribió a Bernardo Tinajero quejándose de que su flota se encontraba retenida por el duque de Linares y que sus gastos iban en aumento (12).

Don Juan Joseph de Veitia, administrador general de los reales azogues en Nueva España, residente en Puebla de los Ángeles, en cumplimiento de lo ordenado por su majestad envió a la flota los dineros y las cuentas relativas a la venta del azogue. La Corona tenía el monopolio de este mineral, esencial en el método de extracción de plata. En esta ocasión enviaba 261.459 pesos escudos, para ser repartidos por mitad entre capitana y almiranta. Por no haber tenido tiempo de reducirlo todo a moneda, una parte, 84.095 pesos, iba en pasta en 101 piezas de plata, con la señal de la coronilla y numeradas. Se adjuntaba una relación de todas las piezas de plata numeradas y con su sello, indicando de forma individual su peso en marcos y su valor en pesos. En el informe, remitido el 5 de abril de 1714 al secretario de Marina e Indias, Tinajero de la Escalera, añadía que no había habido tiempo de añadir las cantidades procedentes de las minas de Zacatecas, Parral y Guadalajara.

Casi una año después, el 9 de marzo de 1715, en vista del retraso en la salida de la flota, Veitia envía a los oficiales reales de Veracruz 518.000 pesos escudos más, acumulados en ese período procedentes de los beneficios de la venta de los azogues. Esta nueva cantidad se repartiría, igualmente, entre la capitana y la almiranta (13).

(11) De hecho, la capitana y la almiranta, por sí solas, consumían 4.000 pesos mensuales. Véase WALKER, G.J.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Ariel, Barcelona, 1979, pp. 83-85.

(12) AGI, Indiferente General, leg. 2647. Cartas, expedientes y otros papeles de la flota del general Ubilla. En el contrato con la Corona, esta se comprometía a asumir los costes debidos a demoras en el retorno.

(13) AGI, Contaduría, leg. 1030. Caudales remitidos por Veitia.

En la primavera de 1714 se solicitó permiso para darse a la vela, pero el virrey lo impidió de nuevo al comunicar que no había recibido órdenes de la Corona, lo que denotaba una clara venganza por lo ocurrido. A pesar de las protestas del general y de las comunicaciones con el Consejo de Indias, el virrey, con mil subterfugios, continuaba bloqueando la salida de la flota. Transcurrió otro invierno, y ya en verano de 1715, la situación se había tornado ruinoso para los comerciantes y la Corona, lo cual tiene visos de ser lo que deseaban los comerciantes mejicanos y, tal vez, el virrey. Durante ese tiempo se habían cargado mercancías y carenado los navíos en tres ocasiones, y las tripulaciones, al no percibir sus salarios, habían comenzado a desertar. Finalmente, el 24 de julio de 1715 la flota salió a la mar tras una estancia en Veracruz de treinta y un meses.

Durante 1714, el virrey duque de Linares, ante la escasez e inoperatividad de los buques de la Armada de Barlovento, que tenía su puerto base en Veracruz, compró un navío de la flota de Ubilla, el *San Juan Evangelista*, de 44 cañones, así como una fragata jamaicana de 30 cañones a la que denominó *Nuestra Señora del Rosario* (14).

Proyecto de flotilla del capitán de mar y guerra Echevers

En noviembre de 1712, la Corona había suscrito otro asiento con don Antonio Echevers y Subiza, caballero de la Orden de Calatrava, regidor perpetuo y alcalde provincial de la Santa Hermandad de la ciudad de Panamá, además de vecino y residente en ella (15). El contrato perseguía el envío de una flotilla a Tierra Firme, ya que desde los galeones del conde de Casa Alegre en 1706 no se había despachado ninguna expedición. Al igual que había ocurrido con el contrato de Ubilla, la Corona, mediante la iniciativa privada, pretendía remediar su incapacidad para cubrir el tráfico de galeones con Tierra Firme.

La expedición, que estaba formada por tres buques, más un cuarto que navegaría en conserva con destino a La Habana, salió el 27 de julio de 1713 con 1.890 toneladas de carga, al mando de don Antonio Echevers, que había sido designado como capitán de mar y guerra al formalizar el asiento. Echevers, a semejanza de lo que se había pactado con Ubilla, compraba y pertrechaba los buques y se hacía cargo de los salarios de las tripulaciones y guarniciones, a cambio de obtener permiso para cargar las mercancías que quisiese, lo cual, dado lo poco que se dejaban ver los navíos españoles por los puertos de Tierra Firme, reportaba cuantiosas ganancias. Uno de los buques debería portar entre 50 y 60 cañones, y el otro, que iría como patache, entre 24 y 30. Habida cuenta la escasa vigilancia contra el contrabando, impuesta por la carencia de navíos, se dotó a los buques de Echevers con patentes de corso

(14) AGI, México, leg. 485. Carta del virrey al Rey el 7 de agosto de 1714. Era la patrona de Nuevo México.

(15) AGI, Contratación, leg. 1276.

para combatir la introducción de mercancías ilegales y hacer acto de presencia, aunque fuese de forma puntual ¿? (16).

La composición de la flotilla era como sigue:

Como capitana saldría el navío nominado *Nuestra Señora del Carmen y San Antonio de Padua*, cuyo capitán sería Echevers. Su tripulación estaba integrada por 18 oficiales de mar, 112 marineros, 88 grumetes y 12 pajes, que componían un total de 230 hombres a los que se sumaba la guarnición de infantería de marina. Cargaba 1.000 quintales de azogue para las minas de plata, así como los habituales cargos de bulas y papel sellado. Transportaba de igual modo 134 infantes para diversos lugares de Tierra Firme, que deberían desembarcar en Cartagena y Portobelo.

En el navío *Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Javier* navegaba como capitán su hijo don Pedro Echevers Gonzales, quien, como su padre, había adquirido la patente de capitán de mar y guerra.

Como patache saldría el navío *Nuestra Señora de la Concepción, San Joseph y San Francisco*. Como capitán de infantería y gobernador del patache navegaba su otro hijo don Antonio de Echevers y Gonzales. La tripulación del patache estaba formada por 83 hombres: 11 oficiales de mar, 24 marineros, 34 grumetes, 5 pajes, 2 oficiales de Infantería de Marina, 2 cabos y 6 arcabuceros. Un marinero cobraba de sueldo 100 pesos escudos al año; un grumete, 66, y un paje, 33. Por contra, el piloto principal del patache cobraba 1.100 pesos escudos anuales, y el piloto acompañante, ya que habitualmente se exigía el embarque de dos pilotos, 500 por viaje.

El navío nombrado *Señor San Miguel* iba de registro al puerto de San Cristóbal de La Habana, pero navegaría en conserva con el resto de la escuadra. Llevaba 62 hombres de tripulación. Los cuatro navíos eran propiedad de don Antonio Echevers, lo que denota una posición económica muy buena (17).

La llegada a Cartagena fue muy mal acogida por los oficiales reales y por los mercaderes, acostumbrados al contrabando francés, que inundaba el virreinato con género a precio muy inferior al de los galeones de Echevers. Los oficiales reales y autoridades a menudo colaboraban en la introducción del contrabando, como se descubriría años más tarde. La permanencia en Cartagena fue muy larga debido a la espera en la salida de la Armada del Mar del Sur para Panamá, transportando los caudales de la Corona y los mercaderes peruanos que acudían a la feria de Portobelo. Uno de los peligros de las largas estancias en puertos americanos era la oportunidad de desertar que daba a las tripulaciones. En el caso de la capitana de Echevers, que tenía una tripulación de 308 hombres, se fugaron 147 entre los puertos de Cartagena, Portobelo y La Habana; en el caso de la almiranta, de una tripulación de 185 desertaron 62 (18). Algo parecido ocurrió con las tripulaciones de Ubilla.

(16) PÉREZ-MALLAINA: *op. cit.*, p. 340.

(17) AGI, Contratación, leg. 3243.

(18) *Ibíd.*, leg. 3234.

La flotilla salió hacia La Habana en septiembre de 1714, para hacer el regreso a España conjuntamente con la flota del general Ubilla, que se encontraba en Veracruz. Tras otros diez meses de espera en Cuba, las dos flotas partieron para encontrarse fatídicamente, como se ha dicho, con un potente huracán que destrozó las dos expediciones en el canal de Bahamas. Sin embargo, a diferencia del general Ubilla, Echevers sobrevivió al naufragio, aunque perdió a uno de sus hijos, que iba al mando de uno de los mercantes, y toda su fortuna.

Envío de joyas para la nueva reina

En 1714 llegaba a España la nueva esposa de Felipe V, Isabel de Farnesio, hija del duque de Parma, y con este motivo don Toribio Rodríguez, presidente de la Audiencia de Guadalajara, no dudó en enviar un presente, como posiblemente hicieran asimismo el virrey y otras altas autoridades de Nueva España (19). A continuación se relacionan las alhajas enviadas por don Toribio en la capitana de la flota del general Ubilla:

«Dos zarcillos de oro con tres piezas y el pendiente de abajo en figura de piña con 129 perlas en todo, de las que llaman pimienta. Las de las piezas de arriba algo mayores. Los otros más chicos con 38 perlas, cada uno de la misma calidad y en el extremo una higa de oro. Ambos pares pesan tres onzas y adarme y medio.

»Un rosario de corales como garbanzos, con sus padrenuestros engarzados en oro con tres medallas pequeñas y una rosita que sirve de asa a la cruz del propio metal; pesando todo tres onzas y un adarme.

»Dos perlas en figura de almendra. Una de ellas con una manchita negra en el extremo de arriba y la otra limpia y de muy buena ley, que pesan ambas 28 quilates. Y otro grano de perla redondo aplanado de un lado con una mancha blanca que pesó ocho quilates.

»Otros 98 granos de perlas muy inferiores, 96 de ellas de tipo pimienta.

»Una joyita de oro en que se encuentra una imagen, al parecer de Santa Clara, con 21 perlas y tres anillos de oro, uno de ellos con una esmeralda» (20).

Tras el naufragio de la capitana de Ubilla, se abrieron varios autos a la arribada a Cádiz para investigar el paradero de estas joyas, tal y como se relata más adelante.

Naufragio de las flotas

Gracias a un informe que el diputado real de la flota de Ubilla, don Alonso de Armenta, envió al virrey el primero de octubre de 1715, se conocen deta-

(19) Aunque no hay constancia de estos envíos.

(20) AGI, Contratación, leg. 640. Alhajas de la Reina.

lles de primera mano del desastre. Indicaba Armenta que tres días después de salir de La Habana, es decir, el 30 de julio de 1715, habiendo entrado felizmente en el canal de Bahamas y alcanzados los 28 grados de latitud, sobrevino un fuerte viento del nordeste que, convertido en huracán, «nos impidió ponernos a la capa por la mucha mar que metía, desarbolándonos. Al no poder resistir nos tiramos a varar en la costa de Florida en la zona llamada el Palmar de Ayx». Afortunadamente, la lancha de la capitana de Echevers, bajo el mando del piloto mayor de la almiranta, capitán Nicolás de Inda, pudo llegar a La Habana y comunicar al gobernador lo sucedido, solicitando bastimentos para los sobrevivientes que se encontraban en tierra, así como medios para el rescate de los caudales de la capitana y la almiranta, que se sospechaba eran accesibles (21). De los once buques del convoy solo se salvó un mercante francés que iba bastante adelantado. Dos se hundieron, siete se estrellaron en los arrecifes de Cabo Cañaveral, y uno de los buques del general Echevers fue puesto por el huracán milagrosamente en tierra, sin sufrir su tripulación daño alguno. Perekó el general Ubilla con un millar de personas, y con las pérdidas se arruinaron comerciantes de Sevilla, Cádiz, Cartagena y Veracruz (22).

El gobernador de La Habana, tan pronto como conoció el desastre, envió ocho balandras que se encontraban en puerto y que transportaron a la capital cubana a la mayoría de los supervivientes (23). En el lugar del naufragio solo permanecieron el almirante, don Francisco Salmón, y el diputado real que redactó el informe, con la idea de bucear los caudales. La capitana y la almiranta, que eran los únicos navíos autorizados para transportarlos, se encontraban a tiro de cañón de la costa y a escasas brazas de profundidad, de modo que con buceadores pudo extraerse buena parte del oro y la plata de los mencionados navíos.

Comunicaba el diputado que ya se habían transportado a La Habana unos tres millones de pesos de todos los bajeles y quedaba a la espera de 1.800.000 pesos que había dejado en tierra a buen recaudo. Para dar protección al material buceado se montó un almacén, custodiado por un destacamento de soldados para evitar posibles ataques de indios. Pero lo que no esperaban era un ataque de 600 hombres dirigidos por el filibustero Jennings, que ante el atractivo botín no dudó en aparecer en escena con dos bergantines y tres barcos longos, tomando sin dificultad 350.000 pesos que se encontraban acopiados (24). De los 14 millones de pesos que llevaba la flota en plata se rescataron más de cuatro. El virrey de Nueva España, duque de Linares, se consideró responsable del desastre en una carta a Felipe V, por haber retenido la flota de Ubilla de forma injusta forzándola a salir en una época no aconsejable (25).

(21) Archivo General Simancas (AGS), SM, leg. 392, 258, de 15 de octubre de 1715.

(22) Cesáreo Fernández Duro (*Armada española*, t. VI, p. 125) indica que las flotas salieron el 27.

(23) *Ibidem*. Según el autor, el gobernador envió en su socorro una fragata y siete balandras de corsarios, así como otros buques disponibles.

(24) *Ibidem*.

(25) AGI, México, leg. 486A; Indiferente General, leg. 2648.



Navío Asia corriendo un temporal en 1824, de Ángel Cortellini Sánchez (1858-1912). Óleo sobre lienzo, 98 x 113 cm (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 819)

La flota del general López Pintado se encontraba en Veracruz cuando ocurrió el siniestro, a punto de dar comienzo la feria en México. Entonces, el virrey mandó aviso al diputado de la flota de Ubilla, don Alonso de Armenta, que ya se encontraba en La Habana, para que no repartiese los caudales rescatados hasta la llegada de la flota que se encontraba en Veracruz. Además, comunicaba al gobernador de La Habana que la flota del general López Pintado, con el auxilio de la Armada de Barlovento, se ocuparía de transportar a España los caudales recuperados. Por ello, nada de lo recuperado debía salir en buques sueltos; todo había de embarcarse en la capitana y la almiranta de la flota, y le ordenaba que así se lo hiciese saber al diputado de la flota del general Ubilla (26). Al mismo tiempo, ordenó al gobernador de la Florida que investigase la usurpación de géneros y caudales realizados por los habitantes próximos al lugar del naufragio, y que lo que se recogiera lo enviase a La Habana (27).

La situación comercial resultante para la flota de López Pintado era trágica, ya que gran parte de la mercancía transportada a México capital para su posterior venta hubo de permanecer allí con sus respectivos consignatarios cuando regresó la expedición el 21 de mayo de 1716. Y no salió antes de Veracruz por los retrasos en la llegada de los caudales que debían embarcar

(26) AGS, SM, legs. 392, 255 y 256.

(27) *Ibidem*, legs. 257 y 483.

para su transporte a España. Los diputados reales, en nombre de los mercaderes, se quejaron al virrey, al general López Pintado y a la Corona del perjuicio causado a los comerciantes al adelantar el regreso, quejas que, al parecer, no obtuvieron resultado alguno.

Poco después, el gobernador de La Habana comunicaba al virrey, duque de Linares, que el 22 de junio de 1716 había arribado la flota de López Pintado. En puerto le esperaban los supervivientes y las mercancías rescatadas del naufragio de las flotas de Ubilla y Echevers, así como los dos navíos llegados de España del general don Francisco Chacón, que había sido comisionado para colaborar con la flota de López Pintado en el transporte del tesoro rescatado. Dos semanas más tarde, el 6 de julio, con las mercancías recuperadas a bordo, la flota de Nueva España salió de nuevo a la mar acompañada por los navíos de Chacón, para entrar en el puerto de Cádiz el 23 de agosto de 1716 (28).

Autos sobre las pérdidas de las joyas

El 17 de noviembre de 1716 don Francisco de Varas y Valdés, oidor de la Casa de Contratación y juez en Cádiz para el recibo y entrega de los caudales y efectos que traían las flotas del teniente general Manuel López Pintado y el mariscal de campo don Fernando Chacón, comunicaba que no había noticia del paradero de las joyas enviadas por don Toribio Rodríguez. Señalaba De Varas que, habiendo sabido que el diputado real de la flota naufragada, don Alonso de Armenta, había entregado al prior y cónsul del Consulado de Sevilla una petaquita con diferentes alhajas de oro y plata, y otras cosas que al parecer estaban relacionadas con juguetes de mujer y rescatadas en el buceo, debían inventariarse por el escribano de la Audiencia y Casa de Contratación para su constancia.

Una vez que el mencionado escribano se presentó en casa del marqués de Thous, entonces prior del consulado sevillano de comercio, este le mostró una petaquita con su cerradura y llave de plata, donde se encontraban las prendas siguientes:

«Un relicario del tamaño de una mano, en un lado se mostraba a Nuestra Señora de Belén y en el otro la imagen de la Magdalena, engarzado en plata.

Dos rosarios de cuentas de Guayama, engarzadas en plata, uno con tres medallas y el otro sin ellas.

Varios rosarios y relicarios y una cajita de plata de tomar tabaco.

Unos zarcillos de oro y perlas menudas con sus pendientes de piña».

Todo ello fue entregado al escribano, por si pudiera tener relación con las joyas enviadas por don Toribio. A continuación, don Francisco de Varas consultó al diputado Armenta si sabía a quién se habían entregado las alhajas

(28) AGI, Consulados, leg. 783. Cartas de Villaamil al Consulado y del Consulado al Rey.

de don Toribio y si no habían aparecido en el buceo del Palmar de Ayx, lugar del naufragio, en cuyo caso se preguntaba por qué no se había levantado acta con el valor estimado de la mercancía, como se había hecho con el resto de los caudales de la Real Hacienda.

El diputado real declaró, el 18 de diciembre de 1716, que se habían entregado al maestre de plata de la capitana, don Antonio Pot Flis, con otros registros, «ciertas alhajas» que se remitían para su majestad. Confirma el declarante no haberlas visto entre el material rescatado en el buceo y que las alhajas recuperadas se entregaron a sus dueños cuando se identificaron con su peso, marca y señales, y que las demás se entregaron en el Consulado de Cádiz. Con respecto a las joyas en cuestión, no las recibió el declarante, por no corresponderle por su cargo en la flota, y que lo único que puede decir es que se enteró de la entrega al maestre de plata por comentarios, y que no se relacionaron en las listas de las mercancías perdidas porque no se tenía constancia ni de su composición ni de su propiedad.

De los caudales transportados para su majestad, se recuperó la totalidad de lo que se había embarcado, pero solo gracias a la demanda del declarante. Armenta explicaba a los mercaderes que eran atrasos de la Monarquía; además, consiguió que estos abonasen el 2 por 100 que se daba a los buceadores por su trabajo y el coste del traslado a La Habana. Al mismo tiempo, se había preocupado de seleccionar para su majestad la plata de mejor calidad. La documentación relativa al registro del material embarcado se perdió en el naufragio, como era de suponer, por lo que no se pudo conocer el detalle de las alhajas en cuestión.

Para completar el expediente, con vistas a conocer el paradero de las alhajas de don Toribio Rodríguez, se entrevistó al maestre de plata de la almiranta, don Andrés de Luzurriaga, que se había salvado. El maestre declaró que estando en Veracruz vio cómo se le entregaban las alhajas mencionadas al maestre de plata de la capitana, don Antonio Pot Flis. Recordaba que sus hechuras eran «a lo antiguo» y las consideraba de poca estimación; que durante el buceo no tenía constancia de que hubiesen aparecido, y que suponía que el maestre las habría guardado en su papelera o caja de ropa, que tampoco se pudieron rescatar. En el almacén de La Habana donde se depositó todo lo buceado no se encontraba ninguna de las alhajas mencionadas. Estimaba que, debido a las fuertes corrientes de la zona del naufragio, lo más verosímil es que se hubiesen desplazado del lugar, como así había ocurrido con los zurrones de grana y añil, que no se habían podido localizar. Por último se entrevistó a varias personas, entre las que se encontraba el capitán de mar y guerra de la almiranta, don Joseph López de Ortega, quien declaró lo mismo que los anteriores.

Conclusión

Este naufragio puede considerarse uno de los peores de entre los acaecidos en el seno de la Carrera de Indias, en términos de pérdidas tanto humanas



Monedas de 1715

como económicas. Y esto sucedía cuando se acababa de salir de un conflicto bélico que había impedido el tráfico mercantil habitual con las Indias y en el curso del cual la flota mercante española había sido destrozada en aguas de Vigo en 1702 (29). Además, durante este *impasse* los consulados americanos se habían habituado a adquirir mercancías de contrabando, procedentes de las islas caribeñas ocupadas por otras naciones, así como a comprar los exóticos productos procedentes del galeón de Manila. Las compras se realizaban a precios muy inferiores a los de las mercaderías aportadas por flotas y galeones, que por esta razón acabaron resultando molestos —de hecho, los consulados terminaron solicitando un mayor intervalo entre flotas.

Lo que no habían conseguido los enemigos de España en los más de dos siglos de vigencia de la Carrera de Indias, capturar la flota de la plata combinada (Tierra Firme y Nueva España), lo consiguieron los elementos: un huracán en aguas de Florida.

Bibliografía complementaria

LYNCH, John: *La España del siglo XVIII*. Crítica, Barcelona, 2004.

(29) En la batalla de Rande. Véase KAMEN, H.: «The destruction of the Spanish Silver fleet at Vigo in 1702», en *Bulletin of the Institute of Historical Research*. Londres, 1966.

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

UNA VICTORIA SOBRE LOS PIRATAS FILIPINOS DEL VAPOR *MAGALLANES* EN 1857

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia Contemporánea

Resumen

La introducción del vapor en los buques de la Armada que vigilaban las aguas de Filipinas tuvo una inmediata repercusión en la secular lucha contra la piratería. La introducción de esta notoria ventaja técnica cambió por completo el carácter de los combates, que dejaron de estar más o menos nivelados, y los aproximó a situaciones que recuerdan las actuales. Todo dentro del nuevo interés que las Filipinas y su defensa despertaron en España tras la emancipación americana.

Palabras clave: vapores de ruedas, piratería, pancos, falúas.

ES bien conocido que, tras la emancipación americana, en España se empezó a valorar más las posesiones del todavía inmenso Pacífico español, especialmente las Filipinas, a las que, dados su valor y posibilidades en todos los órdenes, desde el económico al estratégico, se empezó a dedicar una atención creciente, aunque no en la medida suficiente.

Como era de esperar, la Armada adquirió pronto protagonismo en estos planes —pese a la supresión del galeón de Manila tras la independencia de Nueva España y el nacimiento de la República de México—, merced a la constitución formal del apostadero de Manila, hasta entonces relegado a cubrir misiones de comunicación y comerciales y con solamente una fuerza sutil asignada para asegurar el orden interno.

Realmente la tarea era ímproba: completar la exploración y la cartografía del vastísimo y complejo espacio insular, asegurar sus comunicaciones interinsulares y con la metrópoli, evitar el contrabando y las injerencias expansionistas de otras potencias y, desde luego, asegurar el orden interno, especialmente contra la secular plaga de la piratería, cuyas bases se localizaban principalmente en Joló y Mindanao. Este último objetivo era requisito esencial para el «despegue» en todos los órdenes del archipiélago filipino.



Aunque algo mayor y con más potencia de máquina, esta imagen del *Reina de Castilla*, de la misma serie y origen que el *Magallanes*, da buena idea de lo que fueron aquellos vapores, (óleo anónimo chino, 1858. Óleo sobre lienzo, 60 x74,5 cm, Museo Naval de Madrid, núm. inv. 4682)

Muchos de los mejores marinos españoles desde entonces se formaron en aquellas luchas hoy casi olvidadas, con ejemplos tan notorios como Casto Méndez Núñez, José Ferrándiz y Niño, Joaquín Bustamante, Isaac Peral..., y entre los últimos, Augusto Miranda y Godoy, Jaime Janer Robinson y Mateo García de los Reyes, pues aquel escenario se convirtió en un destino obligado y una auténtica forja de oficiales.

Pero el siglo XIX fue también el de la Revolución industrial, y la Armada estuvo muy atenta a introducir en aquellas aguas las nuevas tecnologías nacidas a la sombra de aquella, como la propulsión de vapor, los cascos de hierro y acero, la nueva artillería y otros adelantos susceptibles de resultar factores decisivos en la lucha contra un enemigo tan tenaz y despiadado como valeroso, lleno de recursos y muy hábil en aprovechar las peculiares condiciones de aquel enorme e intrincado espacio marítimo.

Ya nos hemos referido en estas mismas páginas (1) a tales hechos, poniendo de relieve el impacto de aquel interés y de aquellos nuevos medios, pero

(1) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: «El impacto de una nueva tecnología naval: el caso de los cañoneros españoles de Filipinas en el siglo XIX», en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 109, pp. 9-22.

creemos que es necesario, para comprender y valorar debidamente aquella situación, recordar otros combates cuyo relato nos ayudará a percibir la complejidad del problema y de la lucha.

Tres vapores de ruedas contra la piratería

La iniciativa de la construcción del *Magallanes* surgió de las mismas Filipinas, en diciembre de 1842, a iniciativa tanto del capitán general del archipiélago como del comandante del apostadero, dada su urgente necesidad.

En principio, los vapores adquiridos iban a ser seis, pero las limitaciones presupuestarias rebajaron a la postre esta cifra a la mitad. Y así, en octubre de 1844, tras alguna que otra variación en cuanto a los nombres para ellos propuestos en principio, nacieron los buques denominados *Reina de Castilla*, *Elcano* y *Magallanes* (2).

Buscando la mayor rapidez y el mejor precio en la construcción, las gestiones se dirigieron a la por entonces puntera industria naval británica, de manera que, el 11 de noviembre de 1845, se firmaba el pertinente contrato con el astillero londinense Ditchburn & Mare. La quilla se les puso la quilla con inusitada celeridad, de modo que el 17 de julio de 1846 los vapores se botaban y ya para el 15 de enero de 1847 zarpaban con tripulación británica hacia Cádiz para su entrega. Llegaron a Manila el 17 de julio de 1847, una vez completadas sus dotaciones españolas.

El *Magallanes* costó en su época 1.900.000 reales de vellón, y fue clasificado como buque de tercera clase. Fue su primer comandante el entonces teniente de navío Miguel Lobo y Malagamba. El casco del vapor era de hierro, lo que era por entonces toda una novedad, y no solo en la Armada española, siendo así que tal innovación fue tan discutida que tardó en implantarse en la construcción naval, hasta el punto de que, decenios más tarde, en las principales Marinas lo usual era aún que los buques de guerra siguieran construyéndose en madera o, a lo sumo, en *composite*, con forro de madera y estructuras metálicas.

El pequeño barco medía 40,8 metros de eslora, 6,8 de manga máxima y 3,4 de puntal, desplazando 215 toneladas españolas o 302 inglesas. Llevaba un aparejo de goleta de velacho, con dos palos. Pero lo fundamental era su máquina, de 100 CV nominales, con dos chimeneas, atendida por cuatro maquinistas y ocho fogoneros y paleadores, capaz de desarrollar ocho millas sostenidas de velocidad y de dar una autonomía de quince días de navegación a vapor. El aparato motor había sido construido por la firma John Penn & Son, de Greenwich, y se propulsaba mediante ruedas de paletas —la hélice estaba aún en sus comienzos—. Su dotación reglamentaria estaba fijada entre 80 y 88 hombres, y el mando, como hemos visto, correspondía a un teniente de navío.

(2) GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón: *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)*. Museo Naval, Madrid, 2005 (ed. digital).



Ataque a la isla y fuerte de Balanguingui (19 de febrero de 1848). Óleo de Antonio Brugada Vila (1804-1863), Óleo sobre lienzo, 125 x 193,5 cm. Museo Naval de Madrid, núm. inv.: 532

En cuanto a su armamento, constaba de dos cañones de a 16 libras, en montajes giratorios o colisas, y para las embarcaciones menores (tres botes y una canoa), dos pedreros de a 2 libras y tres esmeriles. Para cargar los de a 16 transportaba 90 balas, otras tantas huecas —comunes entonces como alternativa a las granadas, por su poder de fragmentación— y 21 saquillos de metralla para los cañones, y para los dos pedreros, 150 balas y 60 saquillos de metralla. El armamento portátil comprendía 30 fusiles e igual número de pistolas, sables y cuchillos, así como seis chuzos.

En suma, aquellos barquitos, tan novedosos tecnológicamente por un sinfín de razones, eran poco más que unos cañoneros optimizados con la inestimable ventaja del vapor, su relativamente alta velocidad máxima sostenible y su amplia autonomía, insoslayable por las enormes distancias entre las posesiones españolas en el Pacífico y para atender a toda clase de servicios urgentes sin depender de los vientos. Con todo, eran buques formidables en comparación con los que hasta entonces, casi exclusivamente, habían llevado el peso de la lucha contra la piratería: las falúas, grandes botes con dos palos de velas místicas o latinas, diez o más remos por banda, un pequeño cañón de a 8 o de a 6 libras en proa y algunos pedreros en las bandas, y servidos por unos treinta hombres de dotación.

Pocos meses después de su llegada a Manila, en febrero de 1848, los tres vapores formaron el núcleo de la expedición organizada contra el nido de piratas de Balanguingui, expedición que, al mando del capitán general del

archipiélago, Narciso Clavería, y del comandante del apostadero, el brigadier de la Armada Juan José Ruiz de Apodaca, constituyó todo un éxito gracias fundamentalmente a los nuevos buques.

La precariedad de los medios y las necesidades del servicio

Pese a lo planeado, las necesidades eran tantas y tan complejas, y los medios, por novedosos que fueran, tan limitados que fue forzoso distraer a los vapores de la misión fundamental para la que habían sido concebidos. Así lo exponía el comandante del apostadero al ministro de Marina en oficio de 17 de agosto de 1857, tras felicitarle del reciente éxito del *Magallanes*, cuyo relato se hará seguidamente:

«Este hecho, primero que ha ocurrido desde la llegada de los vapores en 1847 se recomienda por sí solo, y no dudo será acogido por VE con entera satisfacción, debiendo llamar la atención de VE sobre la coincidencia digna de notarse de haber ocurrido por haberse celebrado una contrata con la Compañía de vapores Peninsular y Oriental para la conducción de la correspondencia a Singapur y China (Hong Kong) han quedado nuestros buques libres de este servicio y en disposición de ocuparse de su primitivo y especial cometido que es la persecución de piratas» (3).

A Ruiz de Apodaca debió de flaquearle la memoria al redactar el oficio pues, como hemos dicho, el bautismo de fuego de los tres vapores tuvo lugar en la exitosa expedición y toma de Balanguingui en 1848, pero lo sustancial de su misiva es la queja velada de que los buques tuvieran que ocuparse en tales menesteres en detrimento de sus decisivas misiones. Por otra parte, confiar en una compañía extranjera, la británica P&O, cuyos servicios fueron realmente inestimables en la época, y no solo en aguas filipinas, pero cuyos intereses coyunturales —los propios o los de la potencia donde tuviera su sede— podrían no coincidir con los españoles, entrañaba un riesgo inmenso.

Claro que esta se podría considerar una cuestión menor considerando que el arsenal de Cavite era incapaz, no ya de realizar construcciones, sino ni siquiera de reparar los buques de guerra de alguna entidad destinados en el apostadero, para lo que se dependía de las instalaciones de la colonia británica de Hong Kong, que se ocupaba de las carenas de los mayores. Esto imponía una gravísima dependencia estratégica, con sus inevitables consecuencias en 1898, cuando aún no estaba disponible el dique flotante encargado para Subic, el nuevo emplazamiento proyectado para el arsenal.

Pero debemos retrotraernos más de cincuenta años, para tratar del combate, lleno de vicisitudes, que debió afrontar el vapor de ruedas.

(3) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, sec. Buques, vapor *Magallanes*, leg. 1176/464.

Era su comandante a la sazón el teniente de navío José María Tuero y Madrid, de quien sabemos que destacó por sus estudios científicos, de los que son muestra sobresaliente *Tratado sobre huracanes, vientos en general y corrientes de los mares, con tablas y láminas*, de amplia difusión, y *Tratado de señales de día y de noche*. También son notables su colección de artículos sobre la campaña de Cochinchina, en la que participó, sus intervenciones en la prensa sugiriendo planes de construcciones navales y su *Curso teórico-práctico de Aritmética*, seguido poco después de otro sobre álgebra.

Pese a tal fecundidad con la pluma, sus destinos como marino no se resintieron, en la mejor tradición de la Armada, pues aparte de Filipinas y Cochinchina fue jefe de la estación naval de Guinea y comandante del puerto cubano de Trinidad, pasando luego, con la salud resentida por los servicios en ultramar, a destinos en tierra, hasta alcanzar finalmente el empleo de capitán de navío de 1.^a clase. Casó con Josefa O'Donnell y Abréu, siendo su padrino de boda el propio duque de Tetuán. Elegido diputado por el distrito de Lucena en 1881, murió al año siguiente de una pulmonía fulminante.

Un accidentado combate

Su parte oficial, contenido en la documentación citada, creemos que ofrece un buen relato de los combates, por lo que lo reproducimos:

«Después de los varios movimientos en persecución de piratas que desde el 23 de junio último he practicado, como por el parte ordinario de campaña verá VE, tengo la satisfacción de participarle que las operaciones del 24 y 25 del corriente han producido el resultado de un panco aprehendido, otro incendiado, siete vintas destrozadas, treinta moros muertos, trece prisioneros y 37 cautivos liberados, la mitad de ellos perteneciente a tres pancos que pudieron escapar a favor de la noche. Quedando en nuestro poder, además de una bandera moruna, tres cañoncitos, una lantaca y varias armas de fuego y blancas en mal estado, habiéndonos costado tales ventajas un muerto, dos heridos y varios contusos. Operaciones cuyos pormenores son los siguientes:

»Hallándome fondeado desde el día 22 de julio a favor del tiempo en la cabeza Sur de la isla de Cebú, frente a la isla de Zacpitán, con los fuegos de la máquina sostenidos para dar caza sin la menor demora a las velas sospechosas que pudieran aparecer en el extenso horizonte y multitud de islas que se descubren desde este sitio, sin que las dos falúas de Cebú que desde el 18 me acompañaran por haber ido el día anterior a reconocer las islas próximas al Oeste.

»Siendo las 5,30 de la madrugada del día 24, me avisó el oficial de guardia que el patrón de la División (de Cebú, lo mismo que las falúas), Lorenzo Arandía, que me servía brillantemente de práctico por aquellos sitios, decía se veían en la dirección de la isla Carnosa dos embarcaciones sospechosas, una de ellas con la vela arriada. Subí inmediatamente al puente y visto el fundamento de tales sospechas, mandé apresuradamente avivar los fuegos y levar anclas, consiguiendo simultáneamente suspender la última y tener vapor. Dirigime hacia dichas embarcaciones tratando de ocultar mi movimiento con la interposición del islote Chocolate, por lo

que conseguí montarlo por su parte Sur sin ser visto de ellas sin duda, pues precipitadamente una dio toda vela y se puso en popa con viento al NE y la otra puso la proa al E a todo remo, dirigiéndose hacia la punta N de la isla Malapascua.

»Forcé la máquina, hice zafarrancho general de combate y a los pocos minutos, siendo las 6,30 (*sic*), se hallaba a un cable de mi proa la primera, que indudablemente, por echarse a la banda de sotavento toda la mucha gente que conducía, temerosa de mis cañones, zozobró y quedó entre dos aguas. Cerca de cien personas aparecieron a mi vista, entre las que pude distinguir bien pronto los cautivos de los moros, pues los primeros, sobre el panco anegado, hombres, mujeres y niños hasta de pecho, se hallaban maniatados y con sus semblantes llenos de dolor y de esperanza, pidiéndome con sus gritos salvación, al paso que los otros, en triple número, con rostro despavorido, unos veinte huían a todo remo en una vinta hacia el próximo peñasco de Chocolate y otros veinte o treinta nadando trataban de alcanzar la misma piedra.

»Arrié los botes con gente armada, dos a recoger los cautivos y los moros que nadaban y otro, al mando del Teniente de Navío D. José Rey, a coger la vinta fugitiva, yendo acompañándole el excautivo y exgobernador de Surigao D. Luis Ibáñez, que me pidió en Cebú acompañarme y tomar parte en las operaciones que emprendiese contra moros, así como las noticias que necesitase sobre las islas del golfo de Leyte, que había recorrido con los moros durante su reciente cautiverio (4).

»A los pocos minutos estaban a bordo de los botes 19 cautivos, de los cuales 13 eran hombres, 6 mujeres y dos niñas menores. La vinta había sido abandonada por los moros, que se tiraron al agua y los tres botes se ocupaban en matar a fusilazos a multitud de ellos, que aunque perdidos, huían nadando, prefiriendo morir a rendirse.

»Conociendo yo que en esta operación se demoraban demasiado, que el otro panco se acercase demasiado a la isla de Malapascua, donde podría salvarse, que los moros que cogiesen el islote Chocolate serían capturados cuando se quisiese y que el panco anegado era llevado por la corriente hacia la poblada costa de Cebú, di repetidas señales de varios modos a las embarcaciones menores para que se retiraran. Pero estas señales no fueron vistas ni oídas, a causa del ardor con que perseguían, y mientras se colgaron (al volver con cuatro moros vivos, uno de ellos el capitán, habiendo dejado unos veinte muertos en el agua y algunos más vivos en Chocolate) ya el otro panco había doblado la punta N de la dicha isla de Malapascua».

Nuevos enemigos y nuevo combate

«Forcé la máquina y al montar la punta expresada vi al panco perseguido ya medio varado, cerca de otros tres, en una playa rodeada de un extenso bajo de arena y piedra al SE, único notable que tiene la isla, viendo a los moros que con gran prisa metían objetos al interior del espeso y extenso bosque.

(4) Luis Ibáñez, por entonces comandante del Ejército, graduado de teniente coronel, como ha quedado dicho era gobernador de Surigao y con anterioridad había sido apresado por los piratas, en cuyo poder estuvo treinta y siete días, hasta que se pagó el rescate. Embarcado en el bergantín mercante *Velarde*, fondeado en Cebú, pidió servir como un oficial más en el vapor. Su conducta le hizo merecedor de una Cruz del Mérito Naval de segunda clase.

»Paré la máquina sobre el canal del bajo, siendo como las 9. Arrié todos los botes, los mandé con sus cañones, fusiles y pistolas, dos al mando del alférez de navío D. Eduardo Bolante, otro al de la propia clase D. Salvador Ros y una canoa con ocho fusiles con el comandante graduado de teniente coronel de Infantería D. Luis Ibáñez, ya nombrado, independiente de los oficiales por su carácter, pero con instrucciones precisas de seguir sus movimientos, llevando todos la orden terminante de destruir exclusivamente los pancos medio varados, sin efectuar desembarco hasta nueva determinación.

»Dirigieronse todos los botes en línea de frente hacia los pancos por encima del extenso bajo a favor de la crecida de la marea, y el que mandaba el alférez de navío D. Eduardo Bolante, prendió fuego al que estaba más al N, y que era indudablemente el por mí perseguido, que no tuvo tiempo para acercarse a los otros, unidos y defendidos por cañones y fusiles, parapetados en el espeso bosque que llegaba hasta la orilla. Ardió perfectamente el panco a favor de las cañas, nipas y otros efectos muy combustibles de que se componen las obras muertas de esas embarcaciones, habiendo extraído antes un falconete, la bandera moruna y algunas armas en mal estado y efectos de poco valor.

»Dirigieronse todos los botes en seguida hacia los otros pancos, rompiendo fuego de cañón y de fusil, que era vivamente contestado desde el próximo ramaje. Pero a las 11 volvieron los botes haciendo mucha agua, con las proas desguarnecidas y los cañoncitos desmontados por sus propios disparos, por lo que hice señal de retirada a la canoa y al otro bote, que sin éxito sostenían el combate y que llegaron a bordo en igual deplorable estado.

»En esta situación, comprendiendo lo interesante que era destruir los pancos durante el día, para el siguiente darle[s] a los moros una batida en tierra en unión de las falúas que aguardaban, pero hallándome con los botes imposibilitados de montar artillería, no sabiendo cuándo las falúas llegarían y considerando lo expuesto que era el que el vapor con su artillería los destruyese, pues que para ello necesitaba pasar al menos por encima de la corona del bajo, cuyas piedras podrían causarle alguna grande desgracia, reuní en Junta a los oficiales y pediles su parecer. Diéronmelo todos unánime de destruir con los cañones del vapor los pancos, puesto que los botes no podían ya montar los suyos, y yo fui del mismo, pero acercándome solo hasta el punto que el acreditado patrón, de 20 años de navegación en estos sitios, me fuese diciendo.

»Emprendí pues la operación, y a un tercio de máquina con doble tope, el práctico en el tambor sondando en 4, 3 y 2 brazas, con grandes desigualdades y viendo las piedras por debajo de la quilla, lancé a los pancos a tiro de metralla muchas balas y granadas, que no los hicieron daño sensible a nuestra vista. Por lo que, al hallarme en la parte Sur del bajo y descubriendo por el O. a regular distancia las dos falúas que esperaba y que a remo y vela venían para el E, suspendí el fuego e hice por ellas, siendo las 11,40 (*sic*) de la mañana».

Refuerzo y nuevos intentos

«Alcancelas a las 12, les di remolque y me puse en demanda del sitio atacado, y mientras acordé con el comandante de dichas falúas y de la División de Cebú, teniente de navío D. Francisco de P. Morgado, que durante el día destruiría los pancos con sus embarcaciones, ayudados por mis botes, aunque sin falconetes,

pero con toda la gente que pudieran embarcar, y que al día siguiente se haría un desembarco en grande y con todas las precauciones que exigía el estado desesperado de los moros, su manera de batirse cuando se ven acosados, su número y lo inaccesible del terreno. [según informe de Morgado, por su parte había apresado un panco abandonado, con solo un tripulante muerto, ocupándose en él dos pedreiros de bronce y dos fusiles, y hundiéndolo al oír el cañoneo lejano del *Magallanes* para reincorporarse rápidamente].

»Consiguientemente a este plan en que convinimos siempre acordes, fondeé a las 12.30 (*sic*) al N del bajo suficientemente franco para no tener necesidad de ninguna maniobra, fuesen cuales fueran las vicisitudes del tiempo, y poder dar, como di, todas las cuatro embarcaciones, aunque sin cañones, con cuarenta y tantos hombres de tropa y marinería, armados con fusiles y pistolas y grandes hachas al mando del teniente de navío D. José Rey, de los alféreces de navío D. Eduardo Bolante y D. Salvador Ros, y del mencionado comandante de Infantería Sr. Ibáñez, todos a las órdenes del comandante de la División Sutil nombrado, que, como más antiguo que yo, mandaría exclusivamente aquella operación.

»Dirigieronse a las 3 las falúas y poco después los botes en línea de frente hacia los pancos, rompiendo un vivo fuego de cañón y fusil, que era contestado de igual manera desde el bosque. Pero empezaron a encontrar grandes dificultades para acercarse por lo menguado que ya se hallaba la marea, como dirá a VE su comandante y como ciertamente yo vi, pues les observé mucho tiempo dar varias vueltas y hacer muchos movimientos de halar y ciar, sin alcanzar nunca los pancos que ya estaban casi en seco, en cuyo ataque fue muerto el grumete español de este buque Ramón Pérez y herido el artillero indígena Luis Bina, y cogiéndose seis cautivos escapados.

»A las cinco se retiraron a bordo, vista la imposibilidad de permanecer más tiempo sobre el bajo y, por consiguiente, la de destruir por completo los pancos, pero dejándolos, al parecer, tan agujereados que no era de esperar pudieran habilitarse para salir a la mar en pocas horas».

Un bloqueo burlado

«Acordamos entonces que durante la noche se bloquearía en lo posible aquella parte de la isla, y que al día siguiente, en la marea crecida, se haría un desembarco. Para el efecto, las falúas se pondrían durante la noche al S y SE sobre la misma corona del bajo, y el vapor con la máquina encendida al NE.

»Pero divisáronse a esta hora dos velas morunas por el N a regular distancia, salí precipitadamente a alcanzarlas para apresar si eran de moros, como parecía, y si eran de cristianos obligarlas a ayudar a mantener el expresado bloqueo durante la noche y tomar parte en las operaciones proyectadas para el día siguiente, reconocimiento que juzgué muy conveniente en el sentido indicado y que no podía absolutamente perjudicar al bloqueo mientras lo efectuaba, puesto que tenía ya toda la seguridad de volver al fondeadero antes de que la marea creciese lo suficiente para que los pancos pudieran ser botados al agua, antes que pudieran habilitarse por muy mal y de prisa que lo hicieran, y antes sobre todo de la puesta de la luna, con cuya luz era imposible escapasen a las falúas.



Fotografía que muestra los principales buques de la Armada en servicio en Filipinas: a la izquierda, cañonero de hélice; a la derecha, una de las últimas falúas; en el centro, goleta de hélice; a la derecha, por detrás de la falúa, un vapor de ruedas. Colección Aguilera, Museo Naval de Madrid

»En efecto, con los últimos rayos de ese día, reconocí las velas avistadas, encontrando [que] eran dos grandes pancos de Bohol a quienes obligué a fondear en Malapascua, para lo cual tuve que dar remolque con grandes dificultades por lo violento de la corriente y la mar y viento que reinaban, consiguiendo a las 9 que el bajo estuviese enteramente bloqueado por el S y SE como he dicho con las falúas, por el N y NE con los pancos boholanos y este vapor con máquina encendida por el E.

»A pesar de nuestras esperanzas y de algunos cañonazos de las falúas, siempre que creyeron ver moverse en la playa algún objeto, al amanecer hallamos que los pancos habían desaparecido, quedando solo sus vintas, algunos comestibles, el panco incendiado y algunos cautivos que lograron fugarse en el momento del precipitado embarque de los moros, que según dichos cautivos se verificó a media noche, por entre los pancos boholanos y la costa acantilada y manglosa del N. de la playa. (y aprovechando un breve chubasco, según el parte de Morgado).

»Considerando ya que por el viento NE que había reinado la dirección que habían tomado los moros, mientras quedaban las falúas recogiendo los cautivos y efectos expresados, levé y salí al NO de la isla a descubrir horizonte, y a la vista de dos puntos negros por el O, hice rumbo a ellos, forzando la máquina y dando todas las velas.

»A las 9 les había alcanzado y hallado que eran dos vintas de los moros sin gente, una perteneciente al panco zozobrado el día anterior, que tenía manchas de sangre y algunas monedas. Hícelas pedazos y goberné a Malapascua a reunirme a las falúas, que trajeron a bordo diez cautivos de los pancos fugados.

»Quedó una de ellas dando vueltas a la isla por si quedaba alguno extraviado, y yo remolqué la otra, fondeándola al lado del islote Chocolate, donde desembarcó, matando a cinco piratas y apresando a otros ocho...»

Finaliza el parte con la relación nominal adjunta de los cautivos liberados (28 hombres y 10 mujeres, entre ellas tres menores) y de los piratas presos (un total de dieciséis), algunos de los cuales, tanto entre los primeros como entre los segundos, fallecieron como consecuencia de las heridas.

Conclusión

Creemos, tras lo expuesto, que el documento es muy representativo de aquellos combates sin tregua, sostenidos durante todo el siglo entre buques de la Armada y los piratas esclavistas, azotes del archipiélago. Llama la atención que, en los inicios de la propulsión mecánica, fuera labor importante de los vapores remolcar a otras unidades de vela, por evidentes motivos tácticos, y así sucedió siempre cuando unas y otras unidades participaban en la misma misión.

Resulta evidente que los piratas ya habían experimentado la inmensa superioridad que daba el vapor a los españoles; por ello, los dos primeros pancos no intentan sino escapar, y lo mismo consiguen finalmente los otros tres. El combate frontal ya no tenía sentido para ellos, que hasta entonces se habían enfrentado a las falúas, más fuertes como buques, pero no muy superiores militarmente y, desde luego, menos ágiles y rápidas que los pancos.

Ahora bien, los piratas tampoco podían competir en velocidad con los nuevos vapores, así que su táctica es irse a tierra y defenderse allí, confiando en que la llegada de la noche o cualquier otra circunstancia les permitiese huir. Así que los españoles deben confiar en sus embarcaciones menores para acercarse y destruirlos, por el fuego de sus pequeñas piezas o incluso desembarcando en fuerza. Además, el lugar escogido por los pancos para refugiarse, protegido por una corona de escollos, impide al vapor acercarse lo suficiente para destruirlos con su artillería. Así que el peso de la acción recae sobre las embarcaciones auxiliares, que fracasan parcialmente por lo inadecuado de los montajes de sus pequeñas piezas a proa (llamados indistintamente «cañoncitos», obuses, falconetes o pedreiros, y equivalentes a las lantacas del enemigo). Las falúas tampoco consiguen poco después el objetivo por la menguante marea, que les impide acercarse lo suficiente. Unamos a todo ello el despiadado carácter de la lucha entre unos y otros, el valor hasta el fanatismo de los piratas y su tenacidad, así como su gran habilidad marinera para hallar un adecuado refugio y conseguir la huida.

En suma, un ejemplo muy revelador de lo que fue aquella lucha secular, pocas veces recordada y valorada como es debido, tanto por ser una auténtica y dura escuela de nuestros marinos de entonces como por presentar algunas enseñanzas que aún hoy, con luchas parecidas, pudieran ser válidas.



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

34
AÑOS
DE
HISTORIA NAVAL

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

R. Tubroca

ADJUDICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE NAVÍOS DE GUERRA PARA LA ARMADA REAL EN EL SIGLO XVIII

Eduardo BRYANT ALBA
General de División (2.^a R)
Intendencia del Aire

Resumen

Usando como ejemplo el asiento suscrito en 1763, entre la Corona y José de Marcenaro para la construcción de seis navíos, este trabajo muestra la diferencia entre algunas de las normas vigentes en el siglo XVIII y las que rigen en la actualidad la adjudicación y contratación de buques para la Armada española.

Palabras clave: construcción naval, navío *Velasco*, asientos.

LA similitud de algunas de las condiciones que regían para la adjudicación y construcción de navíos hace más de 250 años con las vigentes a día de hoy resulta verdaderamente sorprendente, así como, por el contrario, la gran diferencia de otras. Las coincidencias son obligadas: precio, plazo de entrega, forma de pago y publicidad son condiciones intemporales exigibles en todo contrato de construcción, mientras que las diferencias vienen impuestas por los avances tecnológicos y de los sistemas de información.

Valga como ejemplo de lo expuesto este asiento (1) firmado para la construcción de seis navíos destinados a la Armada Real en el arsenal de Cartagena en 1763.

Se inicia la adjudicación públicamente con la declaración, ante el escribano de su majestad y de Marina, de don José Marcenaro, natural y vecino de Géno-

(1) El Diccionario de la Real Academia Española, en la décima novena acepción del término *asiento*, define este como «contrato u obligación que se hace para proveer de dinero, víveres o género a un ejército, un asilo, etc».



Modelo de arsenal del navío *Velasco* (a) *San Luis* (1764-1797). Museo Naval de Madrid, núm. inv. 916

va, el cual manifiesta que, de acuerdo con las reales órdenes de su majestad comunicadas por don Julián de Arriaga —quien había sucedido como ministro de Marina al marqués de la Ensenada tras el destierro de este—, «ha tratado, convenido y ajustado» con el comandante general y el intendente general del departamento marítimo de Cartagena la construcción y fabricación de seis navíos para la Real Armada, tres de 80 cañones y los otros tres de setenta, al precio de 120.000 pesos (2) cada uno, en rosca (esto es, sin arboladura), y por ello se compromete «a su ejecución en el tiempo y las condiciones que se citan a continuación». Las principales eran:

«Que se deberán construir los seis navíos en el Arsenal de Cartagena, bajo la dirección del constructor D. Eduardo Bryant, maestros mayores y Maestranza, ciñéndose precisamente a las reglas que diere el mismo constructor y la aprobación por éste de las maderas, clavazón, hierro y demás géneros que se necesiten. Estos materiales podrán ser facilitados por la Maestranza o traídos del extranjero, según le convenga, viajando por su cuenta y riesgo».

»Se le facilitarán almacenes y cubiertas para la conservación de los materiales y fragua adecuada a la magnitud de las obras y, para desembarcar y apilar de forma adecuada, se utilizarán los «moros, presidiarios y peones del arsenal». Para evitar dificultades con esta clase de gentes se limitan su número a cincuenta, con sus respectivos capataces. Asimismo, al final de las condiciones exigidas se insiste en que todas las piezas tendrán las medidas que le diere el citado constructor, sin que pueda el adjudicatario variar cosa alguna, pues todo debe ser bajo la dirección y satisfacción del constructor y maestros mayores del Arsenal».

Así pues, se asignaba al constructor la más amplia dirección y supervisión de la obra, lo que implica darle adicionalmente la máxima responsabilidad en el éxito o fracaso de los resultados, siendo el adjudicatario mero ejecutor de las órdenes que recibía.

(2) 1 peso = 15 reales de vellón.

ADJUDICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE NAVÍOS DE GUERRA PARA LA ARMADA...

Como se mencionaba antes, se fijan también las condiciones de plazo, precio, forma de pago, fianza y publicidad del contrato:

- Se fija el plazo de cuatro meses para empezar la construcción contados a partir de la aprobación del contrato y el plazo de un año para tenerlo concluido.
- El precio ya citado de 120.000 pesos en rosca, en total, 720.000 pesos.
- Se estipula la forma de pago, que será en tres plazos iguales para cada barco, el primero inmediatamente que se ponga la quilla, el segundo cuando esté puesta la primera cubierta y el tercero cuando esté concluido el navío para su entrega de conformidad con todas las condiciones fijadas.
- No se fija cantidad monetaria para la fianza, sino que el postor y sus socios responderán con todos su bienes, «habidos y por haber», del cumplimiento de las condiciones del contrato; además, se exige el afianzamiento de ellos por una compañía de sólido prestigio que garantice ante la Real Hacienda todos los daños y perjuicios que por su causa se ocasionen. La designada fue la de don Carlos María Marracci. La fianza fijada, por tanto, es una fianza solidaria.
- De acuerdo con las leyes en vigor se pregonó durante veinticinco días útiles el próximo primer remate de este contrato, detallándose todas sus condiciones por si algún postor quería presentarse y mejorarlas, fijándose la fecha de su celebración. Realizado el primer remate, que quedó desierto, se comunicó el resultado al señor Marcenaro y se fijó la fecha para el segundo y último remate, que según la ley habría de ser pregonado durante quince días útiles.
- En la fecha fijada se celebró el segundo remate, solicitando el pregonero se acudiese con rebajas al precio ofrecido, lo que repitió varias veces, y no habiéndose presentado nadie, textualmente dijo: «Apercibo al segundo y último remate, vengan a él, que le apercibo: a la una, a las dos, a la tercera, que es fiel y verdadera, que buen provecho y buena pro, buena pro y buen provecho le haga al postor».

CALENDARIO PÚBLICO DEL ASIENTO (DURACIÓN, TRES MESES)

14/03/1763	Cartagena	Declaración de Marcenaro de haber tratado, convenido y ajustado la construcción de seis navíos en las condiciones siguientes.
11/05/1763	Madrid	El escribano del Real Consejo da fe de que el 14/04/1763 se dio el pregón de que se admitían proposiciones para mejorar las condiciones del contrato. Este pregón se repitió durante veinticinco días, sin que apareciese ningún postor.
«	«	Se señala para el día 13/05/1763 el primer remate, y se dispone comunicar al señor Marcenaro esta fecha.

13/05/1763	«	Se anuncia el primer remate. El pregonero realiza su labor.
17/05/1763	«	Se requiere a Marcenaro prestar fianza (han pasado cuatro días del plazo marcado [dos meses])
«	«	Marcenaro propone como fiador de él y sus socios a Casa Marracci y Cía., de gran crédito en la corte.
19/05/1763	«	El fiscal del reino admite a la casa Marracci y Cía. como fiador de la contrata.
25/05/1763	«	No se constituye fianza por Marracci y Cía. por no llegarle ciertos avisos de Italia.
26/05/1763	«	Casa Marracci y Cía. se constituye como abonador y fiador de José Marcenaro y sus socios y de todo su trabajo, y pagará a la Real Hacienda todos los daños y perjuicios que por su culpa se ocasionasen.
31/05/1763	«	Se comunica a Casa Maracci la aceptación del fiscal y queda constituida como fiadora con todas sus consecuencias y todos sus bienes muebles y raíces, habidos y por haber.
06/06/1763	«	El escribano da fe de que el 14 de mayo se dio el pregón durante quince días útiles y que quedó desierto el remate, señalándose el día 7 de junio para el segundo.
07/06/1763	«	Se efectúa el segundo remate, que quedó igualmente desierto, y se remata a favor de Marcenaro.
13/06/1763	Aranjuez	El rey aprueba el asiento, que firma el marqués de Esquilache.

Con ello terminó el acto y se adjudicó el contrato a don José Marcenaro, que firmó y aceptó todas las condiciones en él estipuladas. Por último, el marqués de Esquilache, el 18 de junio de 1763, comunica que el rey se ha servido aprobar el asiento en todas sus partes.

En la primera declaración efectuada por el postor, este muestra su consentimiento al asiento, que no es un contrato de adhesión, puesto que ha sido «tratado, convenido y ajustado» con las autoridades pertinentes, desconociéndose, sin embargo, el alcance de esas negociaciones previas.

Como se ve, el contrato que nos ocupa es atípico, tanto por su cuantía como por su objeto y condiciones. Por un lado, se trataba de potenciar la Armada Real con seis nuevos navíos, aprovechando la experiencia de la construcción de navíos anteriores, las reuniones de los constructores ingleses y los consejos y experiencia de Jorge Juan; por otro, se intentaba mantener bajo control los precios de la construcción.

Se conocía que los barcos construidos en Cartagena salían mucho más caros que los salidos de Ferrol o La Habana, y aunque para justificar la dife-

rencia de costes se alegaban diversas causas, ninguna resultaba convincente. El nuevo sistema tuvo éxito, pues el *Velasco* costó unos 175.000 pesos, cuando navíos del mismo porte construidos en Cartagena superaban con mucho los 200.000. Medía 51,55 metros de eslora y 13,04 de manga. Arqueaba 1.600 toneladas y desplazaba 2.300. El navío fue botado en 1764. En noviembre de dicho año se realizaron sus primeras pruebas, a cargo del marqués de Casa Tilly. Estas resultaron tan satisfactorias que Casa Tilly lo propuso como modelo para la construcción de otros navíos.

Sus cualidades eran tales que se redactó el siguiente texto: «Informado el Rey de las buenas propiedades del navío *Velasco*, experimentadas todas en la primera salida de este puerto, ha resuelto S.M. que el plano y medidas con que está construido se rijan enteramente para los buques de igual porte, como también las variaciones practicadas respecto al primitivo método de los constructores ingleses».

Entre otras misiones, el *Velasco* participó en la expedición a Argel de 1775, dándose la circunstancia de que, como oficial de ingenieros, iba a bordo el hijo del constructor, Thomas Bryant Smith, quien participó directamente en las operaciones, montando plataformas para cañones de a 12 para el bombardeo de Argel, así como en el desembarco y reembarco de las tropas. En octubre de 1802 fue ascendido a jefe de escuadra del Cuerpo de Ingenieros de la Armada.

Por último, respecto a este navío, en 1878, el entonces capitán de fragata Tomás Bryant Galiano, en escrito de 18 de abril dirigido al ministro de Marina, hace donación definitiva del modelo del navío *Velasco* que había sido depositado en el Museo Naval por su padre, el brigadier de la Armada Eduardo Bryant Rebufat, manifestando en el mencionado escrito que el citado barco «recuerda a la par los adelantos de la arquitectura naval a la fecha de su construcción y la brillante historia del navío representado, íntimamente ligado con los fastos gloriosos de la Marina militar».

Fuentes documentales

- Archivo General de Marina don Álvaro de Bazán de el Viso del Marqués
- Museo Naval de Madrid

Fuentes secundarias

- VV.AA.
Modelos de Arsenal, del Museo Naval
El Museo Naval a través de sus colecciones
La actividad naval militar. Influencia en su entorno, 1991
La Intendencia en la Armada, 1996.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

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

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (I)

José Andrés ÁLVARO OCÁRIZ
Licenciado en Filología Hispánica

*Los que moraban en el Condado de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa
eran gentes sabias en el arte de navegar y esforzados en las batallas
marinas, y tenían naves y aparejo para ello, y en estas tres cosas eran
más instructos que cualquier otra nación del mundo*

Antonio de Nebrija

Resumen

En este artículo se pretende hablar, como indica el título del mismo, de los vascos que han formado parte de la Armada española a través de los tiempos. Su umbral cronológico es la reconquista de Sevilla por Fernando III el Santo, sigue con las naves que apoyaron a Alfonso X, Pedro I y Enrique II, aborda las luchas dinásticas de finales el siglo xv, en las que los vascos apoyaron firmemente a la princesa y futura reina Isabel, y se ocupa de la guerra de Granada y las campañas de Gonzalo Fernández de Córdoba, *el Gran Capitán*, en tierras italianas. Este es el momento en que vamos a encontrar los primeros nombres propios vascos: los de los guipuzcoanos Juan Martínez de Mendaro y Juan de Lezcano, o el del roncalés Pedro Navarro, conde de Oliveto. El descubrimiento de América hará aún más notoria esta presencia, pues los nombres vascos abundan tanto en los viajes de Colón como en la Armada que se creó para defender los intereses españoles. Concluye el artículo centrándose en una de las figuras más importantes de la historia española y en el relato de la proeza que llevó a cabo: Juan Sebastián de Elcano, cabeza de la primera expedición que dio la vuelta al mundo.

Palabras clave: Armada de Vizcaya, guerras de Granada, Juan Sebastián Elcano.

EN una entrevista aparecida en un medio de comunicación con motivo de la publicación de *El Gran Capitán* (1), el autor de dicha obra —que es el mismo que firma estas páginas— decía que a los escolares españoles se les enseñan diecisiete historias distintas, razón de que el desconocimiento entre

(1) ÁLVARO OCÁRIZ, J.Á.: *El Gran Capitán*. Desirée Ediciones, Pamplona, 2015.



Escudos de Cantabria y Laredo

ellos de la historia común sea bastante notorio (2). Por ello, nos hemos propuesto escribir este artículo, a fin de recordar los personajes vascos que formaron parte, en un principio, de la Armada de Castilla y, después, de la de España.

Respecto a la terminología, precisaremos lo que entendemos por «vascos». Cuando empleamos esta palabra nos referimos a los habitantes del actual País Vasco o de la zona vascohablante de la Comunidad Foral de Navarra; a aquellas personas cuyos antecesores provienen de estos lugares, y a aquellos cuyos apellidos, aunque hayan nacido fuera del ámbito por el que hoy se extienden el País Vasco y Navarra y no tengan una directa conexión familiar con esas tierras, muestren un origen vasco.

Queremos advertir de que no pretendemos elaborar un riguroso inventario de todos los vascos que han formado parte de la Armada española. Por

(2) Diario *Abc*, mayo de 2015.

supuesto que faltarán nombres pero, dado el limitado espacio de este artículo, lo único que pretendemos es dar una visión general del tema.

Para hablar de la presencia vasca en la Armada española hemos de remontarnos a los tiempos de Fernando III el Santo. Cuando este rey se propone, allá por 1247, reconquistar Sevilla, encarga al almirante de Castilla, Ramón Bonifaz y Camargo, que organice una flota. Este viaja al norte de España y, sobre todo con cántabros y vascos, pone en marcha una fuerza a flote que será decisiva en la incorporación de Sevilla a la cristiandad.

Dos son las pruebas de esta presencia. La primera, y más anecdótica, es que la sevillana Torre del Oro aparezca en los escudos de Cantabria y de diversas villas de esta comunidad, y la otra, la importante huella vasca que aún se puede encontrar en Cádiz o Sevilla, fruto de la labor repobladora que el Rey Santo encomendó a los vascos. Esto ha originado, como veremos en este artículo, que muchos ilustres marinos, nacidos sobre todo en tierras gaditanas, que no tienen un origen vascoense ni navarro presenten no obstante apellidos vascos, lo cual evidencia que sus ancestros fueron personas provenientes de los territorios hoy pertenecientes al País Vasco y Navarra que se establecieron en el sur de España.

El Colegio de Pilotos Vizcaínos

Fruto de esta presencia es la creación en Cádiz, en el siglo xv, del Colegio de Pilotos Vizcaínos, que respondía al modelo medieval de las cofradías, es decir, una institución gremial que se acogía al estatuto de patronato religioso y que, como tal gremio, mantuvo la exclusiva de proporcionar pilotos experimentados para las travesías marítimas, incluidos los viajes de exploración que comenzaron a proliferar desde mediados del siglo xv. El Colegio de Pilotos Vizcaínos era una hermandad profesional, una cofradía similar a las actuales, con miembros unidos por vínculos y prácticas religiosas, pero era sobre todo un gremio bastante cerrado que solo admitía pilotos naturales de las provincias vascas del litoral.

La cofradía pudo surgir hacia 1477, cuando Cádiz era punto de partida y de aprovisionamiento de las expediciones al litoral atlántico africano, que llegaban hasta el golfo de Guinea y Canarias. La exclusividad en la selección de los pilotos, que se integraban como hermanos en la cofradía, el auge de las expediciones y su constante aumento conllevaron abundantes beneficios para el colegio, beneficios que lo convirtieron en una rica institución. Tan así fue que, por licencia de 1483, pudo construir y mantener su propia capilla en la catedral de Cádiz, hoy parroquia de Santa Cruz, en la que, como era norma en las cofradías gremiales de la época, el colegio podía conmemorar su patronazgo, reunir a su junta, enterrar a sus cofrades e, incluso, celebrar los exámenes por los cuales admitía o rechazaban a quienes querían ejercer de pilotos e integrarse en la institución. La capilla la fundaron los marinos vascongados y vizcaínos, que formaron una junta, llamada «Colegio», que les servía para «conocer y examinarse» siguiendo sus propias ordenanzas, que se conocen merced a su ratificación por real cédula de los Reyes Católicos de 18 de marzo de 1500.



Escudo de Vizcaya en la catedral vieja de Cádiz

Al no tener un lugar fijo donde celebrar sus juntas y exámenes, acordaron construir su propia capilla en la catedral, bajo la advocación de Nuestra Señora de las Angustias.

El Colegio de Pilotos Vizcaínos desapareció en 1583, cien años después de construida la capilla, que pasó a manos de los mercaderes vizcaínos —los naturales de Vizcaya y Guipúzcoa—, a los que se unieron, a finales del siglo XVI, comerciantes de la provincia de Álava y del reino de Navarra. Cuando, por reformas en la iglesia, la capilla se transformó en la parroquia de Santa Cruz o catedral vieja de Cádiz, se conservaron los escudos de Guipúzcoa y Vizcaya en la parte superior de cada una de las naves laterales, como testimonio de la obra del antiguo Colegio de Pilotos.

Vascos a caballo de los siglos XIII y XIV

Pero retrocedamos hasta finales del siglo XIII. Hemos hablado de Fernando III el Santo, y su caso no fue la excepción, ya que los reyes de Castilla siguieron recurriendo sistemáticamente al poder naval constituido por los barcos y los hombres de la costa vasco-cantábrica en cuantas ocasiones se



Escudo de Guipúzcoa en la catedral vieja de Cádiz

terciaron durante aquel belicoso período. Ante la imposibilidad de describir todas las acciones navales, señalaremos algunas de las más destacadas.

Por ejemplo, la armada de 80 naos de que se sirvió Alfonso XI en la campaña del Estrecho de 1339 a 1341, o la de cuarenta, también cantábricas, que intervinieron dos años después en el asalto a Algeciras. Pedro I armó otras 80 naos cántabras para castigar las costas e islas mediterráneas del rey de Aragón en 1359. En 1372, la armada cantábrica destrozó a la inglesa en La Rochela. Enrique II recibió a los vencedores en Santander, villa en que ordenó construir las reales atarazanas.

Primeros nombres y apellidos vascos

Pero será en el siglo XV, asociados a la guerra de sucesión castellana, cuando encontremos en las crónicas los primeros nombres propios vascos. Y así,

en 1471, los vascos defendieron los intereses de la princesa Isabel I de Trastámara en la sucesión al trono de Castilla, a la muerte de Enrique IV, en contra de los de Juana la Beltraneja. Esta última estaba vinculada al reino vecino, en cuanto hija de Juana de Portugal —reina consorte de Castilla por su matrimonio con Enrique— y nieta del rey luso Eduardo I. En cambio, Isabel I vinculó el reino de Castilla a la Corona de Aragón mediante su matrimonio con Fernando, príncipe de Aragón y rey de Sicilia. Este choque de intereses dinásticos dio origen a la guerra de sucesión castellana.

Ese mismo año, en uno de los episodios de este conflicto, el duque de Medina Sidonia organizó la defensa de Sevilla contra el bloqueo a que la sometía la escuadra del marqués de Cádiz, que intentaba impedir la llegada de mantenimientos a la ciudad hispalense. Para ello contó con una flota de dos galeras y de dos naos vizcaínas al servicio del rey. Las embarcaciones vascas estaban mandadas por Juan Beltrán y Juan Pérez de Uriste.

La nao de Beltrán embarcaba 96 hombres y ganaba de flete 25.000 maravedíes mensuales. Sus 58 hombres de armas percibían 600 maravedíes al mes; los 23 ballesteros, 400; los 7 grumetes, 300, y los 6 pajes, 200. El piloto ganaba 2.500, y el maestro, 3.000. A los gastos de personal se sumaban los de material (siete docenas de tablas para el tillado, tres quintales de sebo y candelas, 20 varas de lienzo para manteles) y los de mantenimientos (120 quintales de bizcocho, más pan, vino y carne, que se servía alguno que otro día). La crisis sucesoria en Castilla derivó en una guerra con Portugal, por lo que la actividad militar y la participación de vascongados en la contienda aumentó.

Ya en 1475, el doctor Lillo armó la nao de Juan de Bermeo, en la que gastó 53.560 maravedíes, más otros 26.000 en 20 botas de vino, 20.560 en bizcocho y 3.000 en pólvora. Y en 1476 se reunió una flota defensora de la causa de Isabel de Castilla, formada por naves castellanas y aragonesas y las naos vascas de Salazar y Ortún Pérez de Gaviola, junto a la nao *Zumaya*, de la misma procedencia y capitaneada por Juan Martínez de Mendaro. Esta flota combatió en aguas del Estrecho contra la armada lusogenovesa. El resultado fue la captura y destrucción de varias embarcaciones enemigas.

Antes de su partida, en abril o mayo de 1476, las tres naos vascas participaron en el combate del Estrecho contra ciertas naves portuguesas capitaneadas por la *Borralla*. Este episodio está recogido en las crónicas de Palencia y Valera. El primero presenta a la *Zumaya*, capitaneada por Juan Martínez de Mendaro, como de igual tamaño que la *Borralla* y señala que embarcaba 300 hombres. De las otras dos naos vizcaínas señaló que eran más pequeñas pero muy veloces, y destacó además la capacidad de fuego de sus bombardas. En el combate intervinieron cuatro o cinco galeras portuguesas, que auxiliadas por algunas pequeñas carabelas de igual procedencia hicieron frente a las 6 galeras, 3 naos y 5 carabelas del lado castellano, aunque del relato del enfrentamiento parece desprenderse un número menor. El resultado fue, según este autor, la captura de dos embarcaciones portuguesas (más otra genovesa) y la destrucción de otras dos.

Este hecho ha quedado recogido en una tabla votiva que se encuentra en la iglesia de San Pedro de la localidad guipuzcoana de Zumaya, de donde era natural Juan Martínez de Mendaro. La tabla, que se encuentra en una pequeña capilla a la derecha de la nave principal, está dividida en dos partes. En la superior, en el centro, hay una imagen sedente de la Virgen con el Niño; a la izquierda de ella, la figura de san Pedro y, a su lado, arrodillado, el donante de la tabla, Juan Martínez de Mendaro. En la parte derecha vemos la estampa de santa Catalina leyendo un libro, y detrás de ella asoma la cabeza de una figura masculina.

En la parte inferior aparecen unas naves navegando, que al parecer representan la victoria de la escuadra capitaneada por Juan Martínez de Mendaro sobre la armada lusogenovesa, en el estrecho de Gibraltar, en 1475. Las dos que se muestran en primer término lucen sendos estandartes al viento, con las armas de Portugal la de la izquierda y las de Castilla la de la derecha.

Ese mismo año actuó en Andalucía la flota mandada por Ladrón de Guevara, cuya misión era perseguir a la escuadra portuguesa que conducía a su rey a Marsella. Se trataba de una parte de la flota de treinta naves organizada para combatir la amenaza del corsario Coulón contra Fuenterrabía y los ataques corsarios en aguas gallegas, flota que había sido desmovilizada tras alcanzar sus objetivos.

Según la *Istoria de las bienandanzas e fortunas*, de Lope García de Salazar, en la guerra castellano-portuguesa participaron nobles banderizos, de la misma condición que el autor, como Gonzalo Gómez de Butrón, al mando del almirante Diego Hurtado de Mendoza, y Juan Iñiguez de Retuerto, Iñigo Sánchez o Sancho García Cardo de Muñatones. Por último, Salazar incluye a Sancho de la Sierra, Martín Pérez de Poveña, Pedro Estantado, Sánchez Viejo y Pedro San Lorenzo, todos ellos vecinos de las Encartaciones.

En 1476, el reino de Castilla preparó la llamada «flota naval de Guinea», para luchar contra los barcos portugueses que traían oro y esclavos desde sus posesiones guineanas. Esta acción estuvo englobada en la estrategia diseñada por los Reyes Católicos para ganar la guerra contra Portugal que, como ya se dijo, consideraba a Juana la Beltraneja, sobrina del rey luso Alfonso V, legítima heredera del reino castellano. La flota, capitaneada por Charles de Valera, estaba compuesta por 12 embarcaciones: tres naos vizcaínas y nueve carabelas andaluzas, todas con capitanes andaluces expertos en la navegación a dicha región. En su camino hacia la costa africana, la flota atacó las islas de Cabo Verde. Una vez en su destino, capturó dos carabelas del marqués de Cádiz.

En 1477, de forma simultánea, se organizaron dos flotas: una para la conquista de Gran Canaria y otra para Guinea. La coincidencia temporal buscaba confundir a los portugueses y contar en Gran Canaria con un punto de apoyo en las navegaciones a Guinea. La llegada de los navíos portugueses derrotó y apresó a los navíos castellanos. Los lusitanos habían atacado previamente el archipiélago canario, donde capturaron a quienes se hallaban asaltando las islas en busca de botín, pero fracasaron en su intento de desembarcar en Gran Canaria para impedir su incorporación a la corona castellana. En cuanto

a la pequeña flota a Guinea, participaron la nao *Salazar* y la carabela *Santa María Magdalena*, propiedad de Iñigo Ibáñez de Artieta y patroneada por Antón Martínez Nieto. También consta el viaje de la nao *Barbera*, cuyo patrón era Juan Ochoa de Olguero, vecino de Bilbao.

La nao *Barbera* participó tres años más tarde en el transporte de tropas a Gran Canaria. En aquella expedición de 1480 llegó Pedro de Vera, general de la conquista de Gran Canaria, acompañado de Miguel de Móxica, receptor de los quintos reales, y de su primo Juan Civerio Móxica, naturales de Villafranca de Ordizia. Miguel de Móxica murió durante el ataque de Ajódar, tras haber traído hasta 300 hombres de refuerzos provenientes de Guipúzcoa y de las montañas de Burgos. Enre ellos figuraban Alonso de Navarrete, García de Vergara, Juan Pérez de Aguirre, Juan Martín Arteaga, Panucio de Bilbao, Alonso de San Juan, los Lezcanos, los Bachicaos, etc., todos vascongados. Precisamente, la noticia de la conquista de Gran Canaria les llegó a los Reyes Católicos en Vitoria en 1483.

Estos enfrentamientos entre Castilla y Portugal no solo decidieron la sucesión al trono castellano, sino también el control de las rutas comerciales hacia África. La actuación de esta flota contra los intereses portugueses en Guinea fue decisiva en la firma del tratado de Alcáçovas, en 1479, por el cual se ponía fin a la guerra de sucesión al trono de Castilla y se repartieron los territorios del Atlántico entre los dos reinos de la siguiente manera: para Portugal, la posesiones de Guinea, Madeira, Azores y Cabo Verde, y para Castilla, las islas Canarias.

Hemos citado a los Artieta, y vamos a dedicar unas líneas a Iñigo de Artieta, nacido en la localidad vizcaína de Lequeitio. Como hemos indicado, en 1476 se preparó una flota para luchar contra los barcos portugueses que traían oro y esclavos de Guinea. De las doce embarcaciones que integraban dicha flota, una carabela era propiedad de Artieta. En 1477 participó con su carabela *Santa María Magdalena* en una nueva flota militar con destino a Guinea. Entre 1477 y 1498, sus barcos actuaron en el Mediterráneo, uniendo comercialmente la península ibérica con las islas Baleares, y estas con la península itálica y Sicilia. Durante estos viajes por el Mediterráneo se dedicó también al corso e hizo varios apresamientos de naves.

Como consecuencia del descubrimiento de América, las relaciones entre España y Portugal empeoraron. Ante una posible acción hostil del monarca Juan II de Portugal, los Reyes Católicos encargaron que se organizase una armada oceánica, cuya misión principal era proteger la navegación castellana, tanto en el Estrecho como en las costas atlánticas, así como frenar a los navíos portugueses en la pugna que por el control de la ruta al continente recién descubierto mantenían las dos coronas ibéricas. A finales de junio, Iñigo de Artieta fue nombrado por los Reyes Católicos capitán general de esta flota, conocida como Armada de Vizcaya, que fue reunida en Bermeo y, formada por naves y tripulaciones vascongadas, partiría el 22 de julio de 1493 hacia Cádiz, adonde llegó antes del 4 de agosto.

Aunque la misión prevista de esta armada era dar escolta a las naves de Cristóbal Colón desde su salida de Cádiz hasta que estuviesen bien adentradas en el



Tabla votiva en la iglesia de San Pedro, Zumaya

océano, para protegerlas de ataques portugueses, y estar preparadas para dirigirse hacia las tierras descubiertas, en agosto de 1493, al conocer los reyes por conducto de Colón que las naves portuguesas no iban a hacerse a la mar, la Armada de Vizcaya fue comisionada para trasladar al rey Boabdil y su corte de Adra a las costas africanas. A su regreso se le ordenó preparar un viaje a Canarias que no se llegó a realizar.

Después de la firma del tratado de Tordesillas con Portugal, la armada dejó de ser precisa, de modo que en el verano de 1494 se ordenó su disolución. Pero la situación en Italia volvió a hacerla necesaria, por lo que tal disolución no

llegó a hacerse efectiva y la armada, aumentada con siete carabelas, se dirigió a Sicilia para unirse a las veinte naves que allí se encontraban. Una vez en la isla italiana, la flota vizcaína se puso a las órdenes de Garcerán de Requesens, capitán general de la Armada de Sicilia, con la cual participó en el bloqueo de Gaeta logrando que sus enemigos no pudiesen recibir alimentos por mar.

La huella vasca en la Reconquista

Un frente que acababa de cerrarse en aquella época era el de la conquista del reino moro de Granada. De Hernando del Pulgar, en la *Crónica de los Reyes Católicos*, son estas palabras:

«Era notorio por todo el mundo que las Españas en los tiempos antiguos fueron poseydas por los reyes sus progenitores; e que si los moros poseyan agora en España aquella tierra del reyno de Granada, aquella posesión era tiranía e no jurídica. E que por escusar esta tiranía, los reyes sus progenitores de Castilla y de León, con quien confina aquel reyno, siempre pugnaron por restituyr a su señorío, según que antes avía sido».

Las gentes del señorío de Vizcaya, desde las épocas más tempranas, participaron en la dilatada disputa que por las tierras peninsulares mantuvieron el cristianismo y el islam. Veremos que los vizcaínos, como copartícipes en la caída del último baluarte musulmán de la Península (el reino nazarí de Granada), no hicieron sino seguir el rumbo guerrero de sus más inmediatos antepasados contra un tradicional enemigo de la fe católica.

Una de las batallas más decisivas de la Reconquista tuvo como protagonista al entonces señor de Vizcaya, don Diego López de Haro II. Nos referimos a las Navas de Tolosa, donde López de Haro combatió bravamente en la vanguardia castellana. Tal comportamiento le proporcionó a la postre el territorio durangués, concedido graciosamente por Alfonso VIII.

Pese a que en 1370 el señorío recayó en el infante castellano Juan —que nueve años después sería coronado rey de Castilla—, no se impusieron mutaciones radicales en la política seguida hasta entonces y las tropas vizcaínas continuaron formando parte de las huestes regias en las diferentes operaciones que hacia el sur inicia resueltamente la Corona, como en la campaña por el control del Estrecho. Gentes de este espacio vascongado nutrieron las fuerzas que bajo las órdenes del infante Fernando ejecutaron el sitio de Antequera, exitosa acción donde encontró la muerte Martín Ruiz de Avendaño, capitán de las naves de Castilla y miembro de uno de los más señeros linajes vizcaínos. Este capitán murió gloriosamente atravesado por un «pasador con yerba» y sus restos fueron llevados a la anteiglesia de Yurre (Arratia), donde los Avendaño de Vizcaya tenían su solar (3).

(3) LABAYRU, Estanislao de: *Historia general del señorío de Vizcaya*. Bilbao, 1967-1968.

Respecto a la conquista de Granada, hemos de indicar que las huestes vizcaínas se aunaron al propósito guerrero desde los albores del conflicto y su contribución, tanto en las operaciones terrestres como en las navales, fue muy notable.

Refrendamos la actuación de hombres del lugar en los distintos organismos del ejército, un Avendaño dentro del cuerpo de los Guardas Reales y otro —en este caso Pedro de Avendaño, balletero mayor— como contino de la corte. En la toma de Málaga encontramos a Ochoa de Salazar con cinco jinetes. En 1484, el contino Pedro de Barnuevo fue comisionado para reclutar cuatrocientos balleteros y trescientos lanceros del señorío, hacia 1486 se recibe sobrecarta en Bilbao con la exigencia de ochocientos peones lanceros y balleteros, etc.

Los recursos de Vizcaya también sobresalieron en el frente marítimo, pese a que este no habría de ser el predominante en el conjunto de la plurisecular lucha cristiano-musulmana. Y así, las naves vizcaínas prestaron un destacado servicio a los designios reales al obstaculizar la llegada de refuerzos humanos del norte de África y, asimismo, entorpecer el aprovisionamiento de pertrechos y víveres para los sitiados granadinos. Para esa misión, el Trono confiaba en la flota vasca, consciente de que sería asistido como «sus antecesores de gloriosa memoria». Tras el cese de las hostilidades, como hemos señalado más arriba, el capitán Artieta se encargó de trasladar a África al rey Boabdil y a los suyos, transporte tras el cual permaneció al servicio de sus señores.

Vascos en el Descubrimiento

La guerra de Granada coincide en el tiempo con otra gesta fundamental en nuestra historia: el descubrimiento del Nuevo Mundo. Estos son los nombres de los vascos que encontramos en las expediciones de Cristóbal Colón.

En la *Santa María* iba el contra maestre Chanchu, hijo de Catalina de Deva, que murió en el primer viaje. Eran vizcaínos Martín de Urtubia, Domingo de Anchia, el calafate Lope de Erandio y el carpintero Domingo de Lequeitio. En la *Pinta* se hallaban los guipuzcoanos Juan Martín de Azoque y Pedro y Juan de Arraes.

Para el segundo viaje colombino comisionaron los Reyes Católicos a Alonso de Quintanilla para organizar una flota en Vizcaya. El naviero Juan de Arbolancha y el antes citado general de mar Íñigo de Artieta se encargaron de prepararla. Sancho López de Ugarte aprestó seis navíos. En aquella flota iba Juan Pérez de Loyola con 140 hombres, 40 marineros y 80 hombres de armas. Y en otras naos encontramos apellidos como Izola, Fagaza, Arostegui, Otaola..., además de a los pilotos Lope de Olano y Martín de Zamudio, al receptor Sebastián de Olano, y a Fernando de Guevara, Luis de Arteaga, Bartolomé Salcedo, Miguel de Muncharaz, Francisco de Garay... En el tercer viaje encontramos a Lope de Olano, Pedro de Ledesma, Pedro de Araba, Martín de Arriarán y Bernardo de Ibarra, entre otros. Y en el cuarto, Pedro de Ledesma

pilotaba la *Vizcaína*, propiedad del guetariano Juan de Oiquina, y era contra-maestre Martín de Fuenterrabía, tonelero Martín de Arrieta, calafates Domingo Vizcaíno y Domingo Arana, carpintero Machín, marineros Pedro de Maya y Martín de Atín, grumetes Diego de Portugalete, Juan Zamudio, Martín de Larriaga, Bartolomé de Alza, Pascual de Anzuriaga, Antón Chavarría y Antonio de Arce, Cheneco paje y Gonzalo de Salazar trompeta (4).

Los vascos y las guerras de Italia

Juan Pérez de Loyola

Hemos mencionado las guerras en Italia, y en ellas encontramos a varios vascos. El primero que citaremos es Juan Pérez de Loyola, hermano mayor de san Ignacio. Juan López de Loyola se embarcó hacia Italia con su nave, de la que era capitán, y en la que llevaba a sus órdenes cuarenta marineros y ochenta hombres de armas. Fallecería en Italia, concretamente en Nápoles, a finales de junio de 1496. conservamos su testamento, del que extraemos algunos fragmentos:

«Yo, Juan Pérez de Loyola, fijo legítimo de Beltrán Yvanes de Loyola...

En el nombre de Dios Padre e Hijo e Spiritu Santo, que son personas distintas y un solo Dios todopoderoso, lo cual confieso e creo firmemente en el mi corazón, con todo lo que cree la Madre Santa Iglesia...; en nombre de la muy gloriosa Virgen Santa María, Madre de mi Señor e Salvador Jhesucristo, la cual ove siempre por señora e ayudadora e abogada mía en todos mis fechos, e agora mucho más devotamente con verdadero corazón me confieso por su siervo e servidor, e ofréscole el mi cuerpo e la mi ánima, e demando a la su misericordia lo más devotamente que puedo, me guarde de todo peligro e de todo pecado e me guíe e me consuele e me gane de mi Señor Jhesucristo gracia e bendición, porque viva en caridad e acabe en penitencias...

»A la santa cruzada de Berberia para la guerra que ha de hazer nuestro señor el rey, e a las otras dos órdenes, la Trinidad e la Merced... Item mando a la iglesia de San Sebastián de Soreasu cient ducados de oro para la obra, e mas una capa de seda de prescio de cincuenta ducados de oro... A la iglesia de Nuestra Señora de Aspeitia una capa de seda terciopelo negro con barras de brocado, que yo tengo. Iten, mando que den a mi fijo Andrés cien ducados de oro... Item, mando que den a mi fijo Beltrán otros cien ducados de oro... Item, mando al contra-maestre de mi nao, Juan de Arrona, allende de la cuenta, quatro ducados de oro... Item, mando que den a una mi manceba, que está cerca de nuestra casa, que se llama María de Recarte, cinco mil maravedís de Castilla... Item, mando que si Dios de esta presente vida me levare desta enfermedad, que vendan mi nao lo mejor que pudieren y... aquello que restare lieven a mi señor padre, al cual encomiendo que fagan bien por mi ánima...» (5)

(4) VV.AA.: *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la Historia*. Museo Naval (SS-95).

(5) GARCÍA-VILLOSLADA, R.: *San Ignacio de Loyola. Nueva biografía*. BAC, Madrid, 1986.

Juan de Lezcano

Otro marino vasco es Juan de Lezcano o Lazcano, nacido en la localidad guipuzcoana de Lazcano, cercana a Beasain. Durante la campaña de Granada efectúa con sus naves la guarda del Estrecho y presta diversos servicios a los Reyes Católicos llevando moros al norte de África. En 1493 persigue al corsario Juan de Cádiz y reconoce diversas villas del reino de Tremecén, del que en el viaje de vuelta traerá personalidades dispuestas a entregar sus respectivas villas y la de Melilla.

En el sitio de Tarento, Gonzalo Fernández de Córdoba mandó que las galeras de Juan Lezcano rondaran la isla y prohibiesen toda comunicación por las dos entradas del puerto. Más adelante, el Gran Capitán hizo que las naves de Lezcano apresaran en el golfo de Tarento una galera genovesa ricamente cargada. Con los 100.000 ducados que obtuvo de la venta de las mercancías que portaba pudo pagar a sus tropas (6).

Las galeras de Lezcano vencieron a la escuadra francesa delante de Otranto. Tomaron parte en el asedio de Cefalonia en 1500 y se destacaron en la de Garellano, en diciembre de 1503, dirigiendo la construcción y tendido de los pontones sobre el río. Más adelante, fue encargado de traer prisionero a España a César Borgia.

Se le puede considerar un precursor del blindaje de los buques, ya que en la toma de Mazalquivir, para facilitar el desembarco de las tropas, forró su nave con sacos de lana y, con Flórez de Marquina, la acercó a la fortaleza, a la que sometió a un intenso bombardeo. Obligados los cañones del baluarte a centrar sus tiros sobre su nave y la de Flórez, esta maniobra de distracción permitió a las tropas desembarcar.

En 1512 escoltó a la flota británica que trajo a España a los arqueros ingleses que iban a apoyar la conquista de Navarra por las tropas de Fernando el Católico.

Pedro Navarro

Recordaremos también la presencia entre las tropas del Gran Capitán de un vasconavarro, Pedro Navarro. Fue precursor de la utilización de la artillería en los combates. Las minas por él inventadas contribuyeron de modo destacado a las victorias de las tropas españolas.

Además, fue encargado por el Gran Capitán de proteger plazas como Canosa, Tarento...; de conducir a ofensivas como la que culminó con la toma de la villa de Castellaneta; de dirigir una parte del ejército en la batalla de Ceriñola, y de minar las fortalezas de Nápoles para conquistar dicha ciudad. Por sus méritos le fue concedido el título de conde de Oliveto.

Al morir Felipe el Hermoso, Fernando el Católico intenta hacerse con el gobierno de Castilla y declara incapaz a su hija Juana. La nobleza castellana

(6) ÁLVARO OCÁRIZ, J.A.: *op. cit.*

se rebela contra el rey de Aragón, quien manda a Navarro sofocar el levantamiento. Este venció en 1507 al señor de Belmonte en Burgos, al duque de Nájera y al conde de Treviño en la Rioja, y les obligó a prestar obediencia al rey aragonés.

En 1508 inicia las campañas en las costas africanas como capitán general y toma el peñón de Vélez de la Gomera. Al año siguiente acompañó al cardenal Cisneros en calidad de lugarteniente a la toma de Orán. En 1510 tomó Bugía y la fortificó; el 24 de julio del mismo año conquistó Trípoli y Túnez, aunque fracasó al intentar someter la isla de Los Gelves.

En 1512, la liga formada por España, Venecia y los Estados Pontificios declaraba la guerra al rey de Francia. Navarro fue nombrado capitán general de la infantería española, bajo las órdenes de Ramón Cardona y Requesens, gobernador de Nápoles y virrey de Sicilia. El 2 de abril de 1512 tuvo lugar el encuentro en Ravena, en lo que constituyó una de las batallas más sangrientas de la guerra. Las tropas aliadas fueron derrotadas por los franceses, al mando de Gastón de Foix. El virrey huyó y el lugarteniente de la caballería, Colonna, fue hecho prisionero.

Navarro intentó reservar la infantería hasta el último momento, pero se vio obligado a emprender la retirada, durante la cual fue herido y fue apresado por los franceses. El rescate exigido para su liberación por su captor, el caballero de Labrit, fue de 20.000 escudos, y la corona española se negó a pagarlo. Permaneció durante tres años preso, hasta que Francisco I de Francia pagó el rescate y lo incorporó a sus tropas, de las que le nombró general.

Navarro comunicó a Fernando el Católico la decisión de servir a la bandera francesa, devolvió el condado de Oliveto, que pasaría a manos del virrey Cardona, y renunció a la patente de general español. Intervino en las campañas italianas de Francisco I. Tomó Milán y puso sitio a la ciudad de Brescia, que defendida por españoles, tardó seis meses en rendirse. Desde la paz de Noyon (1516) entre Francisco I y Carlos V permanece ajeno a actividades bélicas hasta que, en 1522, lucha en Italia en auxilio del almirante Lautrec contra las fuerzas españolas.

El rey francés envía a Navarro con refuerzos a Génova, donde sería hecho prisionero por segunda vez (1523). Puesto en libertad tras del tratado de Madrid de 1526, al formarse una nueva Liga compuesta por el Papa, Venecia, el duque de Milán y Francia contra el emperador Carlos V, se incorpora a las filas de Francisco I.

Tiene el mando de diecisiete galeras francesas que habían de combatir junto a catorce venecianas y seis pontificias, dirigidas estas por Andrea Doria. La escuadra conquistó Savona y atacó Génova. En enero de 1528, al frente de las tropas francesas, tomó Melfi, Rocca y Ventosa y consiguió cercar al ejército imperial en Nápoles. El sitio se prolongó durante varios meses sin que los cercados se decidieran a rendirse. La situación para los sitiadores comenzó a agravarse con un brote epidémico que diezmo considerablemente sus filas. Finalmente tuvieron que retirarse.

Detenido y confinado en Castel-Nuovo, muere en octubre de 1528. En su epitafio, que el duque de Sessa ordenó poner en Santa María la Nueva de Nápoles, es llamado «Petri Navarri Cantabri».

Juan Sebastián Elcano

Vista la descollante participación vasca en la historia naval española, nada tiene de particular que de esas tierras proviniese la insignie figura de Juan Sebastián Elcano. El guetariano comienza su carrera naval surcando los mares de Andalucía con su pequeña nao de 200 toneles. Se enroló en la expedición de Magallanes como maestre de la *Concepción*, que formaba la flota junto con la *Trinidad*, la *San Antonio*, la *Santiago* y la *Victoria*.

Magallanes murió en Cebú, y Elcano, con la única nave disponible, la *Victoria*, consiguió llegar a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522 y convertirse en cabeza de la primera expedición que dio la vuelta al mundo.

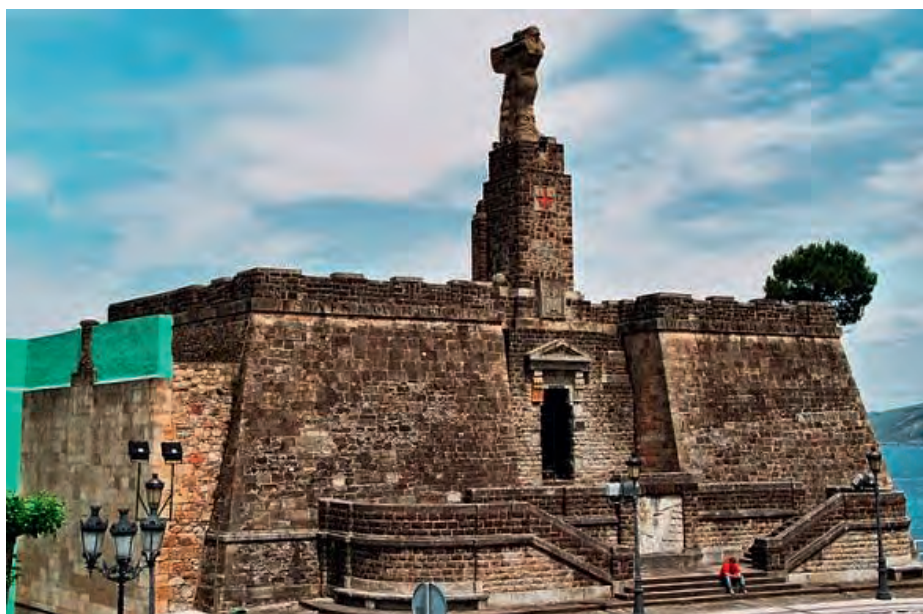
Además de rematar el viaje en tres años, volvió desde el Maluco a Sevilla sin tocar tierra alguna. Demostró la redondez de la tierra y recibió del Emperador un escudo de armas en el que se leía la siguiente leyenda: *Primus circumdedisti me*.

Se enroló en la expedición de Loaisa, en la que se encontraba un grumete llamado Urdaneta. Allí dictó su testamento:

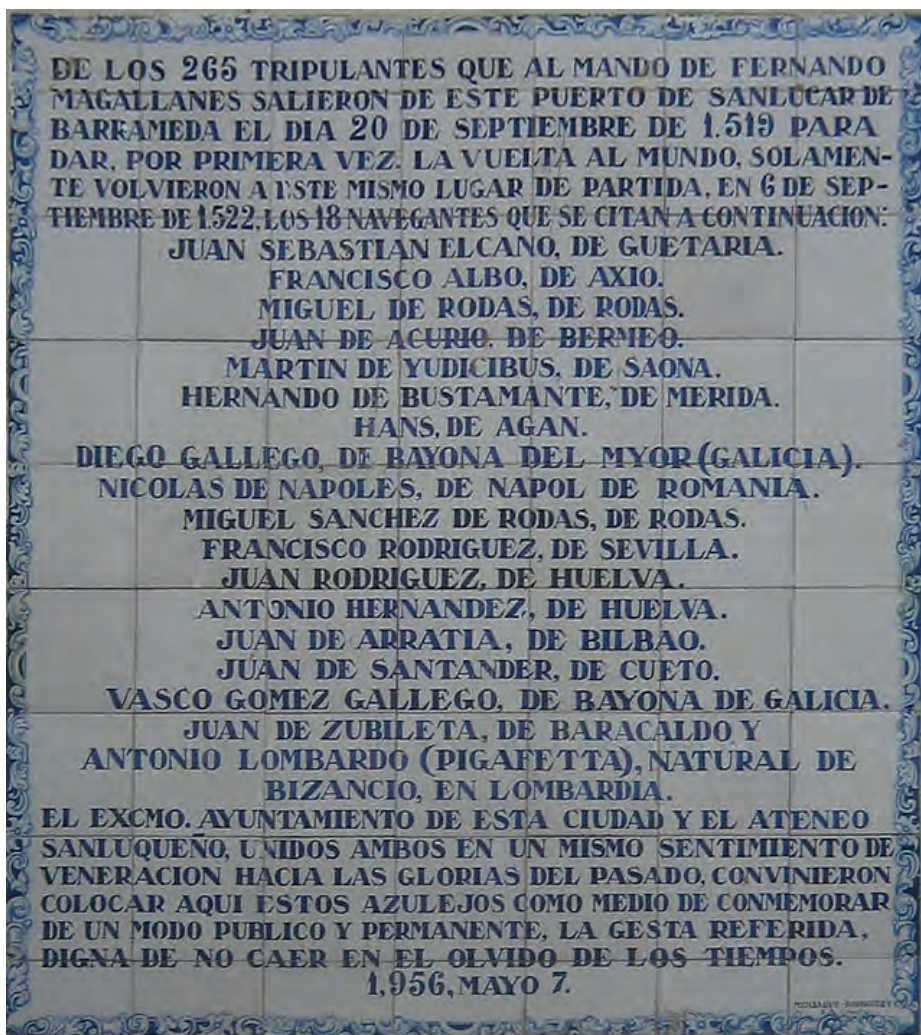
«En la nao *Victoria* en el mar Pacífico, á un grado de la línea equinoccial, á veintiseis días del mes de Julio, año del Señor mil é quinientos é veintiseis, en presencia de mí, Iñigo Ortes de Perea, contador de la dicha nao capitana por sus Magestades, el Juan Sebastian de el Cano, vecino de Guetaria, estando enfermo en la cama de su cuerpo, é sano de su juicio y entendimiento natural. tal cual á nuestro Señor plugo de le dar, temiéndose de la muerte que es cosa natural, estando presentes los testigos infrascriptos, pie entó esta escriptura cerrada y sellada, que dijo ser su testamento y última voluntad, el cual dijo que otorgaha é otorgó por su postrimera é última voluntad, é mandaba é mandó que se guardase é cumpliese. é efectuase todo lo en él contenido, é cada una cosa é parte dello. Testigos que fueron presentes é le vieron firmar de su nombre Martín Garcia de Carquizano, é Andrés de Gorostiaga, é Martín de Uriarte, é Joanes de Zabala, é Hernando de Guevara, é Andres de Aleche, é Andres de Urdaneta; los cuales firmaron de su nombre en uno con el dicho Juan Sebastian del Cano dentro de este dicho testamento y fuera.

»In Dei nomine Amen. Sepan cuantos esta carta de testamento vieren, como yo el capitán Juan Sebastian del Cano vecino de la villa de Guetaria, estando enfermo de mi persona, é sano de mi entendimiento é juicio natural, tal cual Dios nuestro Señor me quiso dar, é sabiendo que la vida del hombre es mortal, é la muerte muy cierta, é la hora muy incierta, é para ello cualquier católico cristiano ha de estar aparejado como fiel cristiano para cuando fuese la voluntad de Dios; por ende yo creyendo firmemente todo lo que la santa iglesia cree fué (fiel) é verdaderamente, ordeno é fago mi testamento é postrimera voluntad en la forma siguiente:

»Primeramente mando mi ánima á Dios, que me la crió é me redimió con su preciosa sangre en la santa cruz é ruego é suplico á su bendita madre, señora Santa



Monumento a Juan Sebastián Elcano, obra de Vitorio Macho (Guetaria, Guipúzcoa)



Azulejo con la relación de quienes completaron la primera vuelta al mundo. Sanlúcar de Barra-
meda, biblioteca municipal

María nuestra Señora, que ella sea mi abogada delante de su precioso hijo que me
quiera alcanzar perdon de mis pecados é me lleve á su gloria santa.»

(...)

»Fue fecho é otorgado este dicho mi testamento dentro de la nao Victoria, en el
mar del Sur; estando á un grado de la línea equinoccial, á veinte é seis días del
mes de Julio, año del señor de mil é quinientos é veinte y seis años. Testigos que
fueron presentes por testigos, Martin García de Carquizano, é Andrés de Gorostia-
ga, é Hernando de Guevara, é Andrés de Urdaneta, é Juanes de Zabala, é Martin



El regreso de Juan Sebastián de Elcano a Sevilla (8 de septiembre de 1522), después de la primera circunnavegación del Mundo. Óleo sobre lienzo (254 x 239 cm) pintado en 1919 por Elías Salaverría (Museo Naval de la Armada en Madrid), núm. inv. 527)

de Uriarte é Andrés de Aleche, los cuales firmaron en uno conmigo en este dicho mi testamento (*siguen las firmas*)».

Elcano, moribundo, falleció el 6 de agosto. Lo anotó Urdaneta en su Diario: «Lunes, a seis días de agosto, falleció el magnífico señor Juan Sebastián de Elcano». Su cuerpo quedó en aguas del Pacífico.



Estatua de Elcano en Guetaria, Guipúzcoa

Bibliografía complementaria

- LADERO QUESADA, M.Á.: «la “Armada de Vizcaya” (1492-1493). Nuevos datos documentales», en *En la España Medieval*. UCM, 2001.
- PULGAR, Hernando de: *Crónica de los Reyes Católicos*.



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

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

Las dotaciones de la capitana y la almiranta de las flotas del Mar Océano de España

FIELES a los criterios que rigieron la creación de esta sección de «La historia vivida» (recordemos: sacar a la luz la vida y hechos de los hombres de la mar que subyacen como soportes de los grandes acontecimientos navales de los que está llena la Historia —así, con mayúsculas— y que también son historia), ofrecemos a nuestros lectores, en unos párrafos sacados de las «Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano», de 24 de enero de 1633, las dotaciones de oficiales que se fijaban en ellas para la capitana y la almiranta de las flotas, así como los sueldos que le correspondían a cada uno según la funciones que desempeñara a bordo. La razón de traer a estas páginas las ordenanzas en cuestión nos la expone el capitán de navío José Luis Morales Belda, antiguo director del Instituto Histórico de la Marina: «Hay en las ordenanzas de 1633 un gran contenido. Conceptos orgánicos, operativos, administrativos, legislativos, logística incluso. Nada, casi nada, falta en ellas. Léase ese castellano recio, áspero a veces, concluyente siempre y se encontrarán páginas vivas, palpitantes, de la mar y del imperecedero azul de la Armada. De un imperativo marítimo que, quiérase o no, es constante histórica para España».

A las Escuadras de Galeras de España, de Nápoles, de Sicilia, de Génova, de la Guarda del Estrecho, del reino de Cerdeña, de Portugal; a las Armadas de la Guarda de la Carrera de Indias, de la Costa, de Poniente, y otras que existieron en el tiempo, pertenecieron multitud de marineros —gente de mar— que, a su modo, hicieron historia, pequeña, pero historia al fin.

Presentamos a continuación, como recordatorio, una copia de las páginas 29v, 30 y 30v de la edición facsimilar de 1974 que posee el Museo Naval de Madrid.

No hacemos la transcripción al lenguaje actual porque la lectura de este texto no presenta ninguna dificultad para nuestros lectores.

En la Capitana de la dicha Armada ha de auer veinte, y tres Oficiales, que ellos, y los sueldos que han de gozar son los siguientes. El Capitán cō quarenta escudos de a diez reales al mes. El Maestre con treinta. El Contra maestre con veinte y cinco. El Guardian con diez y ocho. Vn Piloto mayor con veinte y cinco. Otro Piloto ordinario con veinte. Vn Capellan con treze escudos y dos reales. Vn cirujano con doze escudos. Vn Alguazil del agua. Vn despensero. Dos toneleros. Dos calafates. Dos carpinteros. Vn escriuano. Quatro trompetas. Vn buzo, y vn baruero, con cada seis escudos y seis reales al mes.

Demas de los dichos oficiales puede auer en la dicha Capitana seis chirimias, los quatro con seis escudos y seis reales, y a los otros dos se le podran dar hasta ocho escudos y ocho reales de sueldo al mes, si lo merecieren.

La dicha Capitana y Almiranta se proueeran de gente de mar, de manera que lleuen a razon de diez y ocho personas por cada cien toneladas, entre Oficiales, Artilleros, Marineros, grumetes, y pajes, y que los Artilleros sean otros tantos como las piezas que lleuaren, procurando todo lo posible que sean naturales de mis Reynos, y gozaran a razon de seis escudos y seis reales al mes, excepto los Condestables, que tendran dos ducados cada vno.

Los marineros gozaran a razon de quatro escudos y quatro reales al mes. Los grumetes a la de mil maravedis. Y los pajes a la de dos escudos y dos reales. Los quales

les se han de repartir de forma, que las tres quartas partes sean marineros, y la otra quarta parte grumetes, y pajes: demanera que las dos tercias partes desta vltima quarta sean grumetes. y la otra pajes, para que assi vayã los nauios tripulados en la propoçion que conuinere.

En la Almiranta aurã veinte y vn Oficial con los sueldos siguientes. Vn Capitan de mar con treinta escudos al mes. Vn Maestre con veinte y cinco. Vn Contra Maestre con diez y ocho. Vn Guardian con doze. Vn Piloto con veinte y cinco. Vn Capellan con treze escudos y dos reales. Vn cirujano con diez escudos. Vn Alguazil del agua: vn despintero: dos toneleros: dos calafates: dos carpinteros: vn escriuano: dos trumpetas: vn buzo, y vn baruero, con cada seis escudos y seis reales al mes; y la demas gente de mar, como se ha dicho en el capitulo antecedente.

En cada vno de los demas galeones aurã ~~estorze~~ **estorze** Oficiales, que son. El Capitan con veinte y cinco escudos; el Maestre con veinte; el Contramaestre con quinze; el Guardian con doze, el Capellan con treze y dos reales, el Piloto con veinte escudos: el Alguazil del agua, despintero, baruero, escriuano, calafate, carpintero y tonelero, con cada seis escudos y seis reales al mes, y vn trompeta con otros tantos.

El navio que no llegare a trecientas toneladas, se reputará por galeoncete, y aurá en el los mismos treze Oficiales que en el galeon, de los quales el Capitan no ha de gozar mas que de veinte escudos al mes: el Maestre quinze, el Contramaestre doze: y el Guardian ocho escudos y dos reales. y todos los demas el sueldo que está declarado en el capitulo antecedente incluso el trompera.

Estos galeones, y galeonzetos se han de proueer de gente de mar, a razon de diez y seis personas por cada cien toneladas. incluso los artilleros, y el sueldo de todos se ha de entender, que le gozan de mas de la racion ordinaria.

P 2

En los

En los pataches, y galiçabras, y los demas baxeles desta calidad, gozara el Capitan a razon de quinze escudos al mes: el Maestre a la de diez, y ocho escudos y ocho reales: el Contramaestre veinte escudos: el Piloto treze escudos y dos reales: el Capellan, y los demas Oficiales el sueldo ordinario.

Los artilleros que se han de dar a estos baxeles, se señalaran segun las piezas que lleuaren, que por ser los portes y la disposicion dellos tan varia no se puede dar regla cierra en esto, pero en lo que toca a los marineros grumetes, y pajes, se guardará la proporcion referida en el capitulo,

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

NOTICIAS GENERALES

Real Liga Naval Española. Ciclo de conferencias, 2016. Madrid (España)

La Real Liga Naval Española (RLNE), con la colaboración de la Real Academia de la Mar, ha programado un ciclo de cuatro conferencias que, con el título general de «España en Filipinas», se desarrollará de enero a abril de 2016. El ciclo está enmarcado en las actividades programadas por el área de cultura de la RLNE para 2016.

Las sesiones tuvieron lugar en los locales Real Liga (C/ Mayor 16-1º, Madrid), a las 19.00 de los días señalados, con entrada libre hasta completar el aforo. El ciclo se articuló de esta manera:

Lunes 25 de enero de 2016

«Nuevos aspectos del tornaviaje entre Filipinas y Nueva España», por Patricio Hidalgo Nuchera, doctor en Geografía e Historia, profesor de Historia de América de la Universidad Autónoma de Madrid (UAM).

Lunes 15 de febrero de 2016

«El galeón de Manila», por Mariano Juan Ferragut, capitán de navío (R), consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Lunes 28 de marzo de 2016

«La Armada española de Filipinas en el siglo XIX», por Pedro José Giner Lara, capitán de navío (R), diplomado de Guerra Naval y colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Lunes 11 de abril de 2016

«España, Filipinas y el Pacífico en la crisis de 1898», por Rosario de la Torre del Río, catedrática de Historia Contemporánea de la Universidad Complutense de Madrid.

Para más información dirigirse a

Real Liga Naval Española
C/ Mayor, 16-1º 28013 Madrid
Teléf.: 91 3664494

C/e: info@realliganaval.com
Internet: www.realliganaval.com

LII Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), durante los días 5, 6 y 7 de abril de 2016 se celebrarán en Madrid las LII Jornadas de Historia Marítima, bajo el tema general «Los fondos documentales de la Armada». Las ponencias, de veinticinco minutos, se desarrollarán en sesiones de tarde en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (C/ Juan de Mena 7) y se atenderán al siguiente programa:

Día 5 de abril de 2016

Tras la sesión de apertura, a cargo del vicealmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Fernando Zumalacárregui Luxán, el capitán de navío José María Blanco Núñez, consejero colaborador del IHCN, impartirá la ponencia «Generación de documentación en los buques y dependencias de la Armada».

Día 6 de abril de 2016

- «El Subsistema Archivístico de la Armada», por Carmen Terés Navarro, directora técnica del Subsistema Archivístico de la Marina;
- «El Archivo Histórico General de la Armada», por Silvia López Werhli, directora técnica del Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán.

Día 7 de abril de 2016

- «El Archivo Histórico del Museo Naval», por Pilar del Campo Hernán, directora técnica del Archivo del Museo Naval;
- «Documentación de la Armada en archivos externos», por Miguel Ángel de Bunes Ibarra, del CSIC (Departamento de Historia Moderna).

Los lectores interesados en adquirir más información deberán dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 7, 28014 Madrid
Teléf.: 913 795 050
C/e: ihcn@fn.mde.es

Cartografía. XIX Ciclo de conferencias Nebenzahl. Chicago (USA)

Organizado por Hermon Dunlap Smith Center para la historia de la Cartografía (en la biblioteca Newberry), con la colaboración de la Sociedad Internacional de Coleccionistas de Mapas (IMCoS), durante los días de 24 a 29 de octubre de 2016 tendrá lugar en Chicago (EE.UU.) el XIX Ciclo de Conferencias Nebenzahl, Jr., para conmemorar el quincuagésimo aniversario de estas jornadas (del 27 al 29 de octubre), con el título general «Mapas, su coleccionismo y estudio: una retrospectiva de 50 años».

La IMCoS, por su parte, iniciará el acontecimiento con el XXXIV Simposio Anual Internacional de Coleccionistas de Mapas (del 24 al 26 de octubre). La semana terminará con la concentración de anticuarios especializados en mapas en la IV Feria Internacional de Mapas de Chicago.

En 1966, la biblioteca Newberry invitó a Raleigh Ashlin Skelton, conservador de la sala de mapas de la Biblioteca Británica, a la ciudad del estado de Illinois para pronunciar cuatro conferencias sobre el tema «El estudio y coleccionismo de mapas antiguos». Las conferencias de Skelton, más tarde publicadas en un libro por la Universidad de Chicago, impulsaron las antiguas jornadas de conferencias públicas dedicadas a la historia de la cartografía. Con los años, las conferencias Nebenzahl han abierto una nueva vía a los estudios cartográficos y cumplido un importante cometido en la difusión de esta rama histórica.

Para conmemorar este aniversario, las decimonovenas jornadas de Nebenzahl vuelven a su primer tema: la relación entre el coleccionismo de mapas y el estudio histórico de la cartografía. En esta ocasión, las conferencias irán precedidas por el XXXIV Simposio Internacional del IMCoS, única organización de ámbito internacional de coleccionistas de mapas.

La asistencia a este ciclo de conferencias es abierta y gratuita, pero es preciso abonar a la entrada una tasa de registro, cuyo importe se destina a cubrir las necesidades del simposio.

Los lectores interesados en ampliar esta información deben dirigirse a

Andrew Epps
Hermon Dunlap Smith Center | The Newberry Library
60 W. Walton Street | Chicago, IL 60610
Telf.: +1 (312) 255-3541
c/e: smithctr@newberry.org
Internet: www.newberry.org/50th-anniversary-nebenzahl-lectures

Certamen de pintura. Madrid (España)

El Instituto Social de las Fuerzas Armadas (ISFAS) convoca el VIII Certamen de Pintura, al que podrán concurrir todos sus asegurados, el personal que

presta servicio en todo el ámbito del Ministerio de Defensa y los mutualistas de MUFACE y MUGEJU, tanto titulares como beneficiarios, y todo el personal que percibe su nómina a través de los organismos pertenecientes al Ministerio de Defensa (funcionarios o laborales).

El certamen está dotado con un fondo de 20.000 euros (susceptible de ampliación si la calidad lo requiere), destinado a la adquisición de obras entre las seleccionadas por el Jurado nombrado al efecto, por orden de selección, y conforme al precio previamente establecido por sus autores, las cuales quedarán en propiedad del Instituto, incluso para su reproducción, entendiéndose la dotación como premio por la compra de las obras.

Las obras se presentarán sin la firma del autor/a y acompañadas de una fotografía de la obra presentada en la que figure su título, la técnica empleada, las medidas y el lema elegido por el autor.

Asimismo, se entregará un sobre aparte (plica) cerrado y precintado, en cuyo interior se especificarán el título de la obra y un breve resumen explicativo de la misma y su valoración, así como los datos de identificación del autor/a: nombre y apellidos, domicilio, localidad, teléfono, número de identificación fiscal y documento acreditativo de su vinculación con ISFAS, MUFACE, MUGEJU o Ministerio de Defensa.

Las obras premiadas pasarán a ser propiedad del ISFAS, que las incorporará a su patrimonio, adquiriendo los derechos de propiedad intelectual sobre las mismas a los autores de dichas obras. Asimismo, todas aquellas obras que sean seleccionadas para la exposición podrán ser reproducidas fotográficamente o en cualquier soporte, tanto total como parcialmente, sin ningún tipo de compensación económica.

Las obras se entregarán en la sede del ISFAS (C/ Huesca, 31, 28020 Madrid). El plazo de admisión termina el 28 de abril de 2016.

Para obtener más información, nuestros lectores pueden consultar el *Boletín Oficial del Estado* núm. 253 de 22 de octubre de 2015, o consultar la dirección www.mde.es/isfas

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

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

Nombre y apellidos

NIF

Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

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

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

Número de ejemplares que desea

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

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

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

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono:

Dirección:

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

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

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Dirección:

Población:

Código Postal:

Provincia:



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

DOCUMENTO

La Carrera de Filipinas: un viaje homérico

Es sentir general de los historiadores que el llamado Galeón de Manila o Carrera de Filipinas es uno de los más grandes hitos de la historia naval de la humanidad. En lo que respecta a la historia de España, el Galeón, rúbrica en que se condensan todos los navíos que, una o dos veces por año, enlazaban Manila con los puertos de Nueva España, se sitúa a la altura de la toma de Granada o del descubrimiento de América. Y, sin embargo, la bibliografía al respecto no concuerda con la magnitud del hecho. Los méritos de estos hombres del Galeón—que abrieron una ruta tan temprana y desconocida y la mantuvieron activa, a través de un océano «no tan Pacífico» como declara su engañoso nombre, durante 250 años— trascienden con mucho de la ya de suyo portentosa hazaña de abrir una línea comercial transoceánica, y su epopeya bien merecería más estudio del que se le ha dedicado hasta el presente, que no todo han de ser batallas en los anales de la historia naval.

De aquí que aprovechemos este momento de ardor conmemorativo para a su socaire presentar a nuestros lectores un documento muy representativo de la historia oculta, menuda, de esta colosal empresa, sostenida durante siglos por héroes anónimos en la inmensa soledad de los siempre imprevisibles mares. Se trata de un resumen del viaje de ida, de Cavite a Acapulco, del *Santísima Trinidad* y *Nuestra Señora del Buen Fin*, travesía que el Galeón de ese año completó entre el 22 de julio de 1756 al 21 de febrero de 1757, al mando de don Felipe María Rodríguez de la Madrid, marqués de Villamediana, y gobernado por el piloto francés Antoine Limarie Bancouvert.

El contenido de este resumen coincide, en líneas generales y básicas, con el del Diario redactado en su día por Limarie, aunque el de éste se ocupa también del viaje de retorno a Cavite. No obstante, pese a restringirse a las singladuras de la ida, esta crónica es lo bastante ilustrativa para hacernos una idea cabal de los entresijos de aquella travesía tan dura, dramática y prolongada.

Existen, entre ambos, algunas discrepancias, de las que anotaremos dos:

- a) El resumen se refiere a un viaje que coincide, como decimos, con el del Diario de 1755-1756.
- b) Ya en California, nos anuncia una salida de otro puerto de San Jacinto, cuando todo indica que debería ser el de la misión de San José, donde estaba fondeado la víspera.

Para una información más completa del diario de Limarie, remitimos a nuestros lectores al trabajo de José María Silos Rodríguez «El viaje de 1755 del galeón *Santísima Trinidad*», publicado en el número 88 de esta REVISTA.

Este documento, junto con el del diario completo, pertenece al Archivo General de Indias (AGI), Filipinas, leg. 697.

El Accerimiento Entero del Discurso de la Navegacion.

Disuntis.

Oste mes veynte y
siete en el año de
1756.

Oste mes fue
la muerte
quarto.

Oste mes fue
2.º lo mismo.

Julio de 1756.

El 22.º de este mes nos hicimos a la vela de las 10.º de la mañana con
32.º de Ofi. del Norte, y 1/2 de mar, y una cañonera, 55.º de
dado: 30.º de Aca. 100.º de Madera. 100.º de Guano. 100.º de
Bocallas: 27.º de Pasajeros: 17.º de Alguacil con la 3.ª de Maniquera
y un hijo 238 1/2 libras de Pan de Azúcar. 100.º de Madera, y la
18.ª de Coma precisa. El 25.º de Agosto con la 1.ª de Coma
El 26.º de Agosto con la 2.ª de Coma con los 11.º de Artillería y amos de
Comuna, y al Sig.º de día lo bolvimos a hacer. Mas de
de la mañana Sig.º de día nos levamos con viento flojo hasta
las once de la mañana q.º bolvimos a dar fondo. El 27.º de Agosto la
1.ª de Coma de Orando en Puerto, con el Com. y con el
Noche. El 31.º de Agosto, y el 1.º de Septiembre. El Com. de
S.º de Coma.

Agosto.

El 1.º de Agosto nos hicimos a la vela con la 1.ª de Coma y los
Champans de Coma con el Com. de Thomas de Juan,
y al Sig.º de día amos. Encomienda Novicia. El 2.º de Agosto con
el 1.º de Coma de Marianas, y el 1.º de Agosto para seguir de
dentro. El 3.º de Agosto nos levamos con viento de las 11.º hasta
toda la noche, y al Sig.º de día recibí un Comodoro de la 1.ª
y recibí el 4.º de Agosto de la 1.ª de Coma, y lo recibí
y recibí. era a la Galera, otra a la 1.ª. El 5.º de Agosto
una Junta p.º la 1.ª de Coma la 1.ª de Coma de la 1.ª de Coma.

Septiembre.

El 1.º de Septiembre de este mes arriamos a las 11.º de la mañana y
huvó tuerca, y Champans. El 2.º de Septiembre de la 1.ª de
tar recibí el 3.º de Septiembre. El 4.º de Septiembre en la 1.ª de
y recibí moderado el 5.º de Septiembre. El 6.º de Septiembre de la
Pauca. El 7.º de Septiembre de la 1.ª de Coma, y la 1.ª de la noche
El 8.º de Septiembre, otra tuerca, y recibí algo inseparable.

8 de Mayo

7. El 7 de Mayo. Salida de las 10 de la mañana y se hizo por la tarde y se vio el Nació y se vio el Mastelero m. y a las 2 de la tarde se hizo otra de la mañana, y el 2 de Mayo. los martes

Octubre

Este mes hacen 30 de los meses

12. El 4 de este mes se hizo D. Mariana de Nostra Señora de D. Miguel Anic. el 4 de Mayo, una hija. El 6, estando a la 12 de la mañana se casaron los Masteleros Amado Camino, de 12 m. y se casó con ella. El 8 de este mes se hizo la casa m. y el 10 de este mes se hizo la casa m. y el 12 de este mes se hizo la casa m. y el 14 de este mes se hizo la casa m. y el 16 de este mes se hizo la casa m. y el 18 de este mes se hizo la casa m. y el 20 de este mes se hizo la casa m. y el 22 de este mes se hizo la casa m. y el 24 de este mes se hizo la casa m. y el 26 de este mes se hizo la casa m. y el 28 de este mes se hizo la casa m. y el 30 de este mes se hizo la casa m.

Noviembre

Este mes hacen 30 de los meses

El 1 de este mes se hizo el Mastelero m. y a las 12 de la tarde se hizo el Mastelero m. y a las 14 de la tarde se hizo el Mastelero m. y a las 16 de la tarde se hizo el Mastelero m. y a las 18 de la tarde se hizo el Mastelero m. y a las 20 de la tarde se hizo el Mastelero m. y a las 22 de la tarde se hizo el Mastelero m. y a las 24 de la tarde se hizo el Mastelero m. y a las 26 de la tarde se hizo el Mastelero m. y a las 28 de la tarde se hizo el Mastelero m. y a las 30 de la tarde se hizo el Mastelero m.

Diciembre

Este mes hacen 31 de los meses

El 1 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 2 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 3 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 4 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 5 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 6 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 7 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 8 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 9 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 10 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 11 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 12 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 13 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 14 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 15 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 16 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 17 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 18 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 19 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 20 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 21 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 22 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 23 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 24 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 25 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 26 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 27 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 28 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 29 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 30 de este mes se hizo el Mastelero m. y el 31 de este mes se hizo el Mastelero m.

Escritos fueren
de los Indios
de la Isla de
Amador de
los Indios
de la Isla de
Cuba de la
Isla de la

155. En las

Escritos fueren
de los Indios
de la Isla de
Cuba de la
Isla de la

157. En las

32

32

17

15 de Enero.

19 de Enero, como se vio la Isla de Guadalupe, el 6 de la
del Rey, y el 17. Coleamos las Cajas de California
hacia el Rey que diera fondo cerca de las Juncas del
Cabo de San Lucas. El 21, se fue la una, y se quedó la
otra para el fondeo de la Caba. El 24, se dio fondo
de enfunde de la Mayor de S. Jho. y nauamos
vegetado sobre fondo de la ancha. El 26, y
El 27. se hicieron a las 155, entreamos que
trauía de agua en la enfermería en treinta
y cinco galones en Amador, en la, en la, y
Medanos, y en la, El 28, se cargaron las
ca con pipexias de agua, y el 30, se dio
el 18 más en las quaxerolas, pipas, y otras.

16 de Febrero.

19 de Febrero, como se vio la Isla de Guadalupe, el 6 de la
del Rey, y el 17. Coleamos las Cajas de California
hacia el Rey que diera fondo cerca de las Juncas del
Cabo de San Lucas. El 21, se fue la una, y se quedó la
otra para el fondeo de la Caba. El 24, se dio fondo
de enfunde de la Mayor de S. Jho. y nauamos
vegetado sobre fondo de la ancha. El 26, y
El 27. se hicieron a las 155, entreamos que
trauía de agua en la enfermería en treinta
y cinco galones en Amador, en la, en la, y
Medanos, y en la, El 28, se cargaron las
ca con pipexias de agua, y el 30, se dio
el 18 más en las quaxerolas, pipas, y otras.

Conclusiones

No obstante la poca gente que se halla
en aquel Puerto, y lo mucho que tenemos que
hacer de Mar, y reparar con el Nalio y con el
del timon, y por el tiempo que para todo naua no ha
último para no se pueda con la falta de
Boles, y de los Indios, y de los Españoles, y de
del Puerto de la Puella.

80



Resumen

	Dis.	Vol.	Fol.	Lib.	Mat.	P. G.	P. B.	Cada	Bar
82, Difusor unclase los dos quemie vior en clasp.	0	11,	4	5,	2,	17,	6,	18,	12
9, Nudador en Cuico y tra p. l. p.	2,	0,	0,	0,	2,	0,	0,	0,	0
7, Nudad. en clasp. de ar. p. v. p. l. p.	0,	5,	0,	0,	1,	1,	0,	0,	0
15, Dexteros que faltaron en la Muestra	2,	15,	0	2,	4,	3,	14,	0,	0
16, Juro en Scapulas con Lorencia	2,	2,	0	1,	2,	2,	0,	0,	0
153	4,	33,	4,	8,	26,	22,	20,	18,	12,

Resumen de la enferma que
semitacion a la Misericordia de
Josep p. no p. x. d. r. s.

1 ^o Genes Khan	80
Bloasa	28
Decu p. v. p. l. p.	2
2 ^o Genes Khan	37
Bloasa	8
Comunado p. v. p. l. p.	153



ACAECIMIENTO EN TODO EL DISCURSO
DE LA NAVEGACIÓN

<u>Difuntos</u>		Julio de 1756
Este mes se nos murió un soldado de la tripulación	1	<p>En 22 de este mes nos hicimos a la vela del Puerto de Cavite con 32 oficiales de plana mayor y segunda de mar, y maestranza. 55 soldados, 30 artilleros, 100 marineros, 100 grumetes españoles, 80 [grumetes] sencillos, 21 pasajeros, 19 mujeres con la Sra. Marquesa y su hijo. 23.82 ¹/₄ de piezas de [mantas, tela fina] víveres para 6 meses y los repuestos de mar precisos. El 25, estando en la bocana de Mariveles anclados arriamos los masteleros a medio camino y al siguiente día lo volvimos a izar. A las dos de la mañana siguiente nos levamos con viento flojo hasta las once del día, que volvimos a dar fondo. El 29 parió la Sra. Marquesa de Ovando un niño, entre once y doce de la noche. El 31 se bautizó y se le puso el nombre de Ignacio [José] Camilo</p>
Este mes fueron los muertos cuatro	4	<p style="text-align: center;">Agosto</p> <p>El 9 de este mes entraron en San Jacinto dos galeras y dos champanes de Armada con su comandante D. Tomás de Iturralde, y al siguiente día asimismo entramos nosotros. El día 11 entró el barco de Marianas y el 14 levó para seguir su derrota. El 19 nos levamos con espía desde las 4 hasta toda la noche, y al siguiente día se tiró un cañonazo de leva y se reparó el velacho, se hizo la pasamuestra [revista], y los llovidos se enviaron unos a la galera, otros a tierra. El 23 se celebró una Junta para largar la barca la que se ejecutó al mismo día.</p>
Este mes fueron 2 los muertos	2	<p style="text-align: center;">Septiembre</p> <p>El 8 de este mes arriamos mastelero a medio camino y hubo truenos y relámpagos. El 10 se mudó el trinquete por estar rendido el que estaba. El 13 se envergó un velacho por estar maltratado el que estaba. El 16 se envergó otra gavia. El 21 se eclipsó la luna hasta las 10 de la noche. El 24 se envergó otro trinquete por estar algo inservible el que estaba. Y al día siguiente se hizo pedazos la cebadera por las cabezadas que dio el navío y se arrió el mastelero mayor y a la madrugada se envergó otra cebadera y el 29 izaron los masteleros.</p>
	7	

DOCUMENTO

Otros difuntos	7	
Este mes fueron doce los difuntos	12	<p style="text-align: center;">Octubre</p> <p>El 4 de este mes parió Dña. Mariana de Norza mujer de D. Miguel Antonio Maza, maestre de raciones, una hija. El 6 estando a la capa hasta las 4 de la mañana se arriaron los masteleros a medio camino, verga mayor y verga seca. El siguiente día se izó la verga mayor y mastelero de proa. El 8 divisamos la isla de La Fortuna y a mediodía se perdió de vista y se izó un poco el mastelero mayor y al siguiente día 14 nos pusimos a la capa con temor de no dar contra alguna isla. El 22 se arrían los masteleros por las muchas fogadas. El 29 se desentalingaron los cables por estar ya rebasadas las islas.</p>
Este mes fueron los muertos con el que se cayó al agua llamado Bartolomé Sarrate	3	<p style="text-align: center;">Noviembre</p> <p>El 3 de este mes se arrió el mastelero mayor y al día siguiente 4 nos quedamos con el trinquete solo y se arrió el mastelero de proa. El 5 nos faltó la ostaga del velacho y todo el racamento. El 6 amanecimos con la gavia hecha pedazos de los gualdrapazos y balances y luego al instante se envergó otra y otro velacho por estar ya bien maltratado. El 11 tuvimos un temporal fuerte se arriaron los masteleros y se cayó un muchacho en la bodega que lo cogieron sin habla. El 16 tuvimos otro temporal fuerte y se nos rompió el trinquete y la mayor. El 18 se reconoció haberse los trancaniles abiertos y con 15 puntos de agua. El 20 se celebró una Junta de prácticos e inteligentes si se debía proseguir o no el viaje por el motivo de dichos trancaniles, falta de bastimentos, velas y jarcias.</p>
Este mes fueron los muertos y entre estos el marqués de Ovando y un hombre que se echó al agua por estar loco con calentura	10	<p style="text-align: center;">Diciembre</p> <p>El 6 de este mes se arrió el mastelero mayor y el 25 se echó arriba. El 29 vimos las señas.</p>
	32	

Otros difuntos	32	
Este mes fueron 31 los muertos y entre ellos Domingo amador que se degolló por estar loco de calentura	31	<p style="text-align: center;">Enero</p> <p>El 12 de este mes se vio la isla de Guadalupe, el 16 la de San Roque y el 17 costeamos las costas de Californias hasta el 20 que dimos fondo con 2 anclas frente al cabo de San Lucas. El 21 se levó la una y se quedó la otra por haber faltado su cable. El 24 dimos fondo enfrente de la misión de San José y habiéndose garreado se dio fondo otra ancla. El 26 y el 27 se echaron a tierra 155 enfermos que había de riesgo en la enfermería un trinquete para formarles un camarín en tierra, cirujano y ayudante y cocina. El 28 se desgarró la barca con piperías de agua y el 30 volvió con pérdidas de 18 piezas entre cuarterolas, pipas y toneles.</p>
Este mes fueron diecisiete los muertos	17	<p style="text-align: center;">Febrero</p> <p>El 10 de este mes nos levamos en dicho puerto de San Jacinto (sic). El 13 divisamos el Cabo de Corrientes. El 21 llegamos al Puerto de Acapulco en donde encontramos un barco perulero, y el de californias, las novedades del nuevo virrey, marqués de las Amarillas, bajada del Sr. Horcasitas para embarcarse en el navío que trajo a su sucesor, anuncios de mala feria como se verificó en su consecución.</p> <p>No obstante la poca gente útil con que llegamos a aquel Puerto y lo mucho que teníamos que hacer de velas y reparos en el navío y composición del timón, y poco tiempo que para todo había nos habilitamos para nuestro regreso con la falta de oficiales, soldados, pasajeros, artilleros, marineros, grumetes españoles y sencillos, que demuestra con el cuadro de la vuelta.</p>
	80	

Resumen

		Ofc	Sold	Pas	Art	Mar.	GE	GS	Cria dos	llov
82	Difuntos incluidos los dos que murieron en Acapulco	0	11	4	5	9	17	6	18	12
3	Quedados en Cavite y San Jacinto por enfermedad	1	1	1	1	1	1	1	1	1
7	Quedados en la misión de San José por enfermedad	0	5	0	0	1	1	0	0	0
45	Desertores que faltaron en la muestra	1	13	0	2	4	9	14	0	0
16	Quedados en Acapulco con licencia	2	2	0	1	9	2	0	0	0
153		4	33	4	8	25	29	30	18	12
	Resumen de los enfermos que se remitieron a la Misión de San José para los despachos	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	1° Gente de Mar		80							
	Soldados.....		28							
	Decretados por superior gobierno		2							
	2° Gente de mar		37							
	Soldados		8							
	Son		155							

RECENSIONES

LAPIERRE, Alexandra: *Serás reina del mundo*. Planeta Internacional, Madrid, 2013, 508 páginas.

Es harto conocida la máxima de que detrás de un gran hombre suele haber una gran mujer. No siempre es válido este juicio, pero en el caso de Isabel Barreto, esposa de dos grandes navegantes españoles, Álvaro de Mendaña y Hernando de Castro, la pertinencia del aforismo es indiscutible.

Isabel Barreto es una adelantada a su tiempo. Nacida en Lima en 1568, murió en 1612 en los Andes peruanos, escenario de no pocas de sus andanzas. Su figura ha sido estudiada —no siempre con el exigible rigor— por historiadores y fabulistas —el personaje se presta a ello—, pero es indudable que su fuerte personalidad es la clave fundamental para analizar su vida.

Alexandra Lapierre, que ha heredado de su padre, el famoso Dominique, todas sus dotes narrativas, se adentra en el personaje y lo acompaña en ese sueño de viajar más allá de los límites del mundo conocido y unir su nombre a la lista de navegantes, descubridores y conquistadores del fecundo siglo XVI. Isabel Barreto, merced a su coraje y tesón, consigue franquear las barreras que le opone una sociedad dominada por los hombres y se convertirá en la primera mujer que se atrevió a ponerse al mando de un galeón y lanzarse a la conquista de un mundo desconocido, forjando su propia leyenda.

La novela transcurre en todo momento bajo el signo de la amenidad, pero sin dejar de ceñirse nunca a los hechos tal como sucedieron. Aventuras, intrigas, miserias y grandezas conforman un apasionante y denso relato plasmado en cerca de seiscientas páginas, y que ha recibido las más rotundas y brillantes críticas por parte del mundo de la cultura y el periodismo.

DELGADO, Luis: *El vapor Reina de Castilla. Operaciones en Filipinas*. Editorial Noray, Barcelona, 2015, 355 páginas.

Luis Delgado, quien puede ya ser considerado el primer novelista español del mar y sus hombres, nos brinda la vigesimosexta entrega de su *Saga marinera española*, que ahora el autor traslada a Filipinas. La diversidad de los escenarios con que Delgado va reconstruyendo la historia naval española, con buques de muy diversa tipología y valiéndose como trasfondo de episodios navales de lo más dispar en cuanto a tiempo y lugar, es una de las muchas riquezas históricas y narrativas que aporta esta prolongada y editorialmente consolidada saga de los Leñanza y sus parientes colaterales.

En *El vapor Reina de Castilla*, el protagonista principal es el teniente de navío Adalberto Pignati (Beto), quien, tras haber servido hasta hacía poco en

la exigua marina del Pretendiente, ha obtenido el perdón real por este su pasado carlista y es conducido por el autor a un nuevo teatro de operaciones: el apostadero de Cavite, todavía a bastantes años vista de que se produzca su pérdida definitiva, episodio sobre el que, esperamos, Delgado nos ofrezca en su momento una de sus impagables versiones noveladas.

No vamos a descubrir a estas alturas el talento narrativo que Delgado ha desplegado a lo largo y ancho de su bien cimentada saga. Merced a su tino a la hora de elegir barcos y episodios donde se simboliza toda una época, ha ido engranando una bien ensamblada historia narrada de la Armada española, coherente y no por amena reñida con el rigor.

Posdata. Me informan de que la editorial Noray, que con sus prestigiosas colecciones tanto ha contribuido a la divulgación de la historia naval española, ha echado el cierre por dificultades económicas. Es una mala noticia para todos, y me figuro que un serio contratiempo para la saga marinera española de Luis Delgado. Confiamos, sin embargo, en que la «varada» sea temporal y encuentre pronto otro «astillero» propicio, del que salgan felizmente «botados» buques de todo porte y calado que sigan enriqueciendo la serie.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, José Manuel: *Marinos intrépidos. Una epopeya naval durante la guerra civil española*. Ediciones Camelot, S.R.L., Madrid, 2015, 252 páginas.

La guerra civil española sigue proyectando sombras de ingrato recuerdo, y raro es el mes en que no aparezca un nuevo libro que, por lo general —aunque hay excepciones—, arremete contra el bando vencedor en la contienda.

José Manuel Gutiérrez de la Cámara, cuyos trabajos sobre la piratería berberisca son notables, ha querido también sumarse a quienes desde el campo de la narrativa —el menos sembrado de todos, aunque cuente con notables aportaciones— se acercan a la historia naval, con una novela sincera y distendida en cuyos entresijos se adivinan fácilmente las circunstancias familiares del autor.

El recorrido cronológico de la obra, en la que no faltan calculadas digresiones, transcurre desde el inicio de la contienda (1936) hasta el final de la misma (1939). Pueblan sus páginas personajes tanto reales como ficticios, representativos de las ideologías en disputa y que se conducen en coherencia con sus convicciones en una serie de episodios bélicos en algunos casos poco conocidos, como la intervención de los cruceros auxiliares nacionales en el Atlántico norte y el Círculo Polar Ártico para combatir el tráfico marítimo procedente de la Unión Soviética.

Una novela de fácil lectura, que no atosiga al lector con prolijidades técnicas o tácticas y que cumple fielmente el objetivo que se ha propuesto: ofrecer una crónica sentimental del conflicto fratricida que desgarró a España entre julio de 1936 y abril de 1939.

HERNÁNDEZ, Ricardo, y CORDERO, Javier: *Operación Gran Armada. La logística invencible*. Ediciones Díaz de Santos, Madrid, 2011, 425 págs., anexos documentales.

En el amplio marco de la historiografía naval, hay temas que parecen inagotables. La Gran Armada contra Inglaterra, sus preparativos, su desarrollo y sus consecuencias, es uno de ellos. Hay espléndidas contribuciones documentales, como la dirigida por el almirante González-Aller, cuya admirable magnitud la convierte en obra de referencia, y existen excelentes estudios al respecto firmados por historiadores e investigadores tanto españoles (Alcalá Zamora, Hugo O'Donnell, Gracia Rivas, Gómez Centurión) como anglosajones (Garrett Mattingly, Geoffrey Parker-Colin Martin, etc.). Con esta doble mención no tratamos de establecer un pugilato de escuelas —la española contra la de los hispanistas—, sino solo dejar constancia del interés histórico y mediático que el tema suscita.

Conocemos ahora, con algo de retraso, esta *Operación Gran Armada. La logística invencible*, en la que sus autores, Ricardo Hernández y Javier Cordeiro, han vertido un esfuerzo encomiable, aunque de entrada hay que advertir de que el texto traspasa las fronteras temporales que anuncia su título y no sigue un desarrollo lineal —son frecuentes las digresiones—, por lo que debe recurrir a un personaje de ficción que haga las veces de hilo conductor cronológico.

En justificación de su subtítulo, *La logística invencible* —suponemos que introducido como muestra de gratitud hacia el Centro Español de Logística, por el apoyo prestado—, se intercala un amplio muestrario de datos complementarios, cuadros y valoraciones que pueden atosigar innecesariamente al lector que carezca de un particular interés por los temas logísticos de la alimentación, el aprovisionamiento, la inversión monetaria y cualquier otro añadido que lo aleje de la visualidad del tema. De todos modos, y pese a su densidad «logística», es un excelente estudio, ofrecido con buena prosa, aunque vaya más allá del marco histórico planteado. Pero es mejor pecar por exceso que por defecto.

J.C.P.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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

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

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

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

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

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

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

.....

Dirección postal

.....

.....

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

Revista de Historia Naval

Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....

.....

.....

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

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid

Teléfono: (91) 312 44 27

Fax: (91) 379 59 45

C/e: ihcn@fn.mde.es

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.

