

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXIV

2016

Núm. 133

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXIV

2016

Núm. 133

## 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: segundo 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>La verdadera historia del San Ignacio de Loyola, alias el Glorioso,</i> por Agustín Pacheco Fernández .....	9
<i>La organización del Servicio del Resguardo Marítimo en España desde la caída de Espartero hasta el fin del reinado de Isabel II (1843-1868),</i> por Federico Maestre de San Juan Pelegrín.....	41
<i>Algunas consideraciones en torno a los puertos entre el fin de la Edad Media y el inicio de la edad moderna,</i> por Chiara María Mauro.....	57
<i>La expedición del Ártabro al Amazonas: de la ilusión al desencan- to,</i> por Francisco Font Betanzos .....	75
<i>La Escuela de Ingenieros Navales de Ferrol. Academia de Ingenie- ros y Maquinistas de la Armada (1914-1932),</i> por Jaime Antón Viscasillas .....	93
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	115
La historia vivida: <i>La reina doña María Cristina, don Pascual Cervera y el mando del Pelayo.</i> Noticias generales.	
Documento: <i>La jornada de Balanguingui</i> .....	125
Recensiones: .....	131

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Agustín Pacheco Fernández** es capitán especialista en mecánica de armas. Durante más de dos décadas desempeñó diferentes puestos relacionados con la logística, y realizó numerosos cursos civiles y militares en España y en el extranjero. Ha participado en varias misiones y comisiones nacionales e internacionales en Inglaterra, Italia, Bosnia y Herzegovina, Kosovo, Irak y Afganistán. También estuvo comisionado en el Cuartel General del Mando de Apoyo Logístico a las Operaciones. En 2010 fue destinado al Instituto de Historia y Cultura Militar, donde ha realizado diferentes cursos, como el de Introducción a la Historia Militar, Patrimonio, Uniformología, Fortificación y Poliorcética o el de Historia del Armamento. Desde esa fecha ha firmado, como autor o coautor, once libros y catálogos y varios artículos relacionados con el arte y la historia, habiendo colaborado en la organización y asesoramiento de diversas exposiciones temáticas en Alicante, Barcelona, Madrid, Toledo, Valencia y Valladolid. En la actualidad es el responsable de la sala de investigadores del Archivo General Militar de Madrid.

**Federico Mestre de San Juan Pelegrín** es correspondiente de la Real Academia Alfonso X el Sabio de Murcia, miembro fundador del antiguo Patronato Municipal de Arqueología Submarina, antecesor del ARQUA (Museo Nacional de Arqueología Subacuática), miembro del Instituto de Estudios Carthaginenses y del Instituto Cartageno de Investigaciones Históricas (INCIS), coautor de varios libros sobre la Cofradía de Nuestro Padre Jesús Nazareno de Cartagena, colaborador con diversos artículos de las revistas *Cartagena Histórica*, *Murcia Histórica* y *Murgetana*, participe en congresos y coloquios a nivel nacional e internacional, y autor del artículo «La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades mercantiles (1643-1660)», publicado en el número 20 de la revista *Espacio, Tiempo y Forma*, editada por la Facultad de Geografía e Historia de la UNED.

**Chiara Maria Mauro** se ha licenciado *cum laude* en Arqueología Clásica en la Universidad de Pisa, con una tesis sobre la navegación fenicia por el Mediterráneo en la época arcaica. Actualmente es doctoranda de la Universidad Complutense de Madrid y está trabajando sobre los puertos griegos de las edades arcaica y clásica en el mar Egeo y el Jónico oriental. Desde 2012 se ocupa de navegación, barcos y estructuras portuarias a lo largo de la historia, participando con sus intervenciones en conferencias nacionales (I Congreso de Arqueología Subacuática Española) e internacionales (Ikuwa V). El presente artículo es parte del resultado de una investigación que se ha llevado a cabo merced a una beca predoctoral concedida por la Universidad Autónoma de Madrid, investigación cuyo título original era «La navegación en el Mediterráneo desde la Antigüedad hasta la Edad Moderna».

**Francisco Font Betanzos** es doctor en Náutica y Transporte Marítimo por la Universidad de Cádiz, a través del programa Náutica y Tecnologías para la Defensa. Capitán de la marina mercante, navegó en distintas compañías: Campsa, Cepsa, Repesa, Cofruna, Empresa Nacional Elcano, Trasmediterránea..., naviera esta última a la que consagró veinticinco años de su vida laboral, diecisiete de ellos como capitán. Particularmente reseñable es su participación en las operaciones de evacuación del Sáhara español, a bordo de los buques *Ciudad de La Laguna*, *Villa de Agaete* y *Ciudad de Huesca*. Colaborador de la *Revista General de Marina*, ha aportado al acervo de esta publicación periódica diversos artículos sobre la Compañía Trasmediterránea y sus buques.

**Jaime Antón Viscasillas** es licenciado en Derecho por la Universidad de Coruña, máster en Paz, Seguridad y Defensa, diplomado en Estudios Avanzados de Derecho Constitucional y titulado superior de Gestión y Servicios Comunes de la Administración General del Estado (actividad principal: Analista de Información). Desde 2006 está destinado en la Escuela de Especialidades de la Estación Naval de La Graña (ESENGRA). Ha sido oficial del Cuerpo de Intendencia de la Armada (militar de complemento, Escala Superior de Oficiales) durante ocho años. Actualmente es teniente de navío, en calidad de reservista voluntario. Fue profesor de

diversas disciplinas jurídicas en la Escuela Superior de Turismo de Ferrol (centro adscrito a la UNED, diplomatura universitaria de Turismo) y de alumnos guardiamarinas (Cuerpo de Especialistas-Administración) en la ESENGRA. Colaborador habitual de la *Revista General de Marina*, es autor de diversos trabajos de investigación y coautor de los libros *El almirante don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y senador del Reino* (2012), *El general don Justo Martínez y Martínez* (2014) y *La Graña-La Cabana. Base e industria naval (1726-2015)*.

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

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

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

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

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

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

## NOTA EDITORIAL

**S**ALE de la imprenta un nuevo número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, en el cual esperamos que el lector halle aportaciones novedosas en este campo de la historiografía. Tal ha sido el propósito que ha guiado al consejo editorial a la hora de seleccionar los trabajos que componen esta 133.<sup>a</sup> entrega; y, abundando en esta línea, aprovechamos esta nota para anunciar nuestro deseo de implantar, en cuanto las disponibilidades presupuestarias nos lo permitan, las mejoras editoriales que tenemos en mente y que adecuarán los procesos de evaluación de la REVISTA a los criterios de calidad más exigentes.

En este número, el lector encontrará una versión resumida del magnífico libro que A. Pacheco acaba de publicar, con notable éxito, dedicado a la epopeya del navío *Glorioso*, y podrá documentarse sobre los encomiables servicios prestados por el Resguardo Marítimo en la persecución del contrabando, un capítulo poco conocido de la historia de la Armada española decimonónica. También hallará un estudio sobre las pautas que guiaban la elección de un enclave como puerto en la Edad Media y los inicios de la moderna, y otro acerca de la proyectada expedición científica al Amazonas del *Ártabro*, empresa que se planeó durante la II República y a la que rodeó un encendido entusiasmo que se tornaría desencanto cuando los avatares políticos del momento obligaron a suspenderla. Cierra la primera parte de este número un trabajo sobre la Escuela de Ingenieros Navales de Ferrol, cuya actividad docente, comenzada en 1914 y que se prolongaría hasta 1932, se orientó a acomodar la formación del personal de la Armada a las exigencias de la revolución industrial en la mar. En la parte de las secciones fijas, La Historia Vivida nos pone al tanto de la afición de la madre de Alfonso XIII por las cosas del mar y de sus gentes en un apunte titulado «La reina doña M.<sup>a</sup> Cristina, don Pascual Cervera y el mando del *Pelayo*», mientras que el Documento se centra en las bajas que se produjeron durante la jornada de Balanguingui. Por último, en Recensiones encontrará el lector las habituales reseñas acerca de las últimas novedades editoriales relativas a la historia naval.



**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 SOCIOLOGÍAS**
- 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 OREA 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

# LA VERDADERA HISTORIA DEL SAN IGNACIO DE LOYOLA, ALIAS EL *GLORIOSO*

Agustín PACHECO FERNÁNDEZ  
Capitán Especialista (MECAR)

## Resumen

No es la primera vez que la Armada española edita en una de sus revistas un trabajo dedicado al navío *Glorioso*. En mayo de 2001, la *Revista General de Marina* publicaba «La gesta del *Glorioso*», de Agustín Rodríguez González. Un año después, en el número de agosto-septiembre, Román Piñón Bouza firmaba un artículo titulado «El *Glorioso*, un navío que hizo honor a su nombre».

Casi tres lustros después, las indagaciones realizadas en casi una veintena de bibliotecas y archivos españoles, ingleses y americanos han permitido sacar a la luz una gran cantidad de novedosos datos asociados al ciclo vital de este famoso navío del siglo XVIII, datos que no solo se circunscriben a los combates que le dieron fama. Dicha investigación quedó plasmada a mediados de 2015 en un libro titulado *El Glorioso* (1).

Este artículo es un brevísimo resumen de algunos de los capítulos de dicha obra. No obstante, se advierte al lector de que, en un intento de reducir el texto y hacerlo más fluido y ameno, se ha eliminado deliberadamente alguna de las notas a pie de página, así como la mayor parte de las transcripciones de textos británicos. También se ha reducido sustancialmente el listado de fuentes y referencias bibliográficas.

En cuanto a la transcripción de textos de época, todos ellos entrecomillados, se advierte de que, aunque determinadas palabras o frases incumplan las actuales reglas de ortografía, estas han sido transcritas respetando las grafías empleadas, con el único propósito de preservar la fidelidad al documento original. Solo en el caso de la utilización de la *x* por la *j*, se ha preferido emplear la segunda. El mismo criterio ha sido empleado con respecto a los párrafos extraídos de documentos ingleses.

En el mismo sentido, las referencias a la mayoría de los personajes se han hecho empleando los mismos caracteres que estos utilizaban para firmar, o bien los que aparecen al ser citados en los documentos coetáneos.

Palabras clave: *Glorioso*, *San Ignacio de Loyola*, navío, siglo XVIII.

---

(1) PACHECO FERNÁNDEZ, Agustín: *El Glorioso*. Galland Books, Valladolid, 2015.

## La Armada según el reglamento de 1738

EN diciembre de 1737, el secretario del Almirantazgo presentaba a Felipe V, para su aprobación, el «Reglamento General de la Marina», por el que se fijaba «la calidad y cantidad de buques de guerra de que se ha de componer la Armada de España» (2). En el primer artículo de los cinco de que constaba dicho reglamento se señalaba: «... los navios, fragatas, bombardas, y paquebotes que se consideran suficientes y proporcionados á los destinos ordinarios y extraordinarios (...)», quedando la cantidad establecida en «60 buques de guerra». No se incluían en dicho número los tres navíos y fragatas de que se componía «la Armada del Mar del Sur». Continuaba el artículo reseñando que, de acuerdo con los barcos existentes en esos momentos, faltaban cuatro para llegar a los sesenta establecidos, pero como el rey había resuelto que se construyeran «dos navios en la Habana y una fragata en el Ferrol en cada año (...) con el de poco tiempo se podrá lograr lo que se desea».

## La construcción del *Glorioso*

El 5 de agosto de 1737, el rey ordenaba «que en cada año se construyan en la Habana dos vajeles (...) de setenta cañones que son los que se consideran necesarios para mantener el presente pie de Armada» (3).

El 16 de septiembre, el entonces secretario del Rey y del Almirantazgo, Zenón de Somodevilla, comunicaba la nueva resolución al intendente de Marina de Cádiz, a quien instaba a informar al constructor, Ciprián Austrán, sobre la misma. Le indicaba, además, que cualquier comunicación hecha al astillero de La Habana sobre este asunto debería remitirla por sí mismo, y que resultaba indispensable advertir al asentista, Juan de Acosta, de que «en los Navios de 70 Cañones concurren todas las Calidades que se requieren para su mayor fortificacion». No obstante, se le prevenía de que, debido al «delicado» temperamento del constructor habanero, cualquier advertencia de carácter técnico debía ser notificada sin que sospechara «que otros Constructores le an émmendado la plana» (4). La orden de ejecución la materializaría Ensenada dos semanas después mediante sendas cartas remitidas a Juan Antonio de Vizarrón, arzobispo de México y virrey de Nueva España; al constructor Juan de Acosta, y al comisario de Marina de La Habana, Lorenzo de Montalvo.

En octubre de 1738, en el astillero de La Tenaza (La Habana), se iniciaban las obras de dos navíos de guerra de setenta cañones, que serían conocidos

---

(2) Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), Ms. 472, pp. 37-51. El reglamento, fechado en el palacio del Buen Retiro el 22 de diciembre de 1737, constaba de 29 páginas, anverso y reverso. Fue aprobado por el rey el 1 de febrero de 1738.

(3) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), leg. 7191, 1737.

(4) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SMA), Arsenal, leg. 307. Carta de Ensenada a Varas, 16 de septiembre.



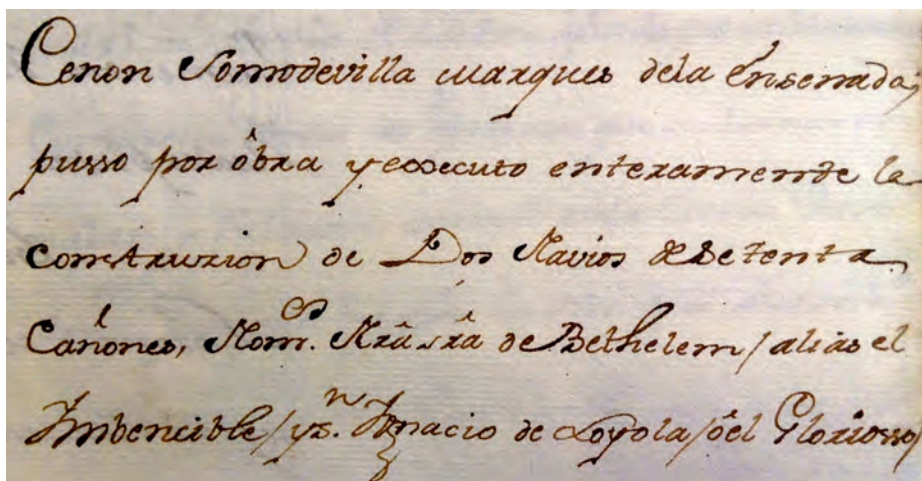
Detalle extraído del plano de la ciudad y puerto de La Habana, 1737. A la izquierda se aprecia el contorno del nuevo astillero de La Tenaza (22). Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid (AGMM), sign. Tubo-1/2

como el *Invencible* y el *Glorioso*, su gemelo. El proyecto y las proporciones fundamentales de los dos buques fueron obra de Ciprián Autrán Oliver. Los trabajos, que se prolongarían hasta comienzos de 1741, los dirigiría el asentista Juan de Acosta.

### Los nombres religiosos del *Invencible* y el *Glorioso*

A finales de noviembre, Pedro de Acosta, hermano de Juan, remitía al virrey de Nueva España un interesante escrito. Lo comenzaba informando de que el 4 de noviembre de 1739 había caído al agua «el Navio nombrado *Nuestra Señora de Belem* (alias el *Ymbencible*)...». El informe continuaba con una detallada descripción de las obras realizadas en los dos navíos. Pero lo más relevante de este legajo es el hecho de poner de manifiesto que los bajeles botados para la Armada Real tenían también un nombre religioso. A este respecto hay que significar que todos los autores consultados aseguran que el *Glorioso* estaba bajo la advocación de Nuestra Señora de Belén, pero ese nombre, como prueba este documento y varios más hallados durante nuestra investigación, era en realidad el de su gemelo, el *Invencible*.

En cuanto a la denominación religiosa del navío al que se consagran estas páginas, se halló en una de las últimas hojas de un voluminoso legajo existente en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán. Entre las frases de una instancia de Juan de Acosta se citaba al «*Nuestra Señora de Belén* y al *San Ignacio de Loyola*, alias el *Glorioso*». Algún especialista en cuestiones



Donn Sorruodevilla marqués de la Eraserada,  
pueso por obra y executo entezarmente la  
Construzion de Dos Navios de Setenta  
Cañones, Nombr. Nra. Sra de Bethelern / alias el  
Ymbencible / y. San Ygnacio de Loyola / ó el Glorioso

«Construzion de Dos Navios de Setenta Cañones Nombrados *Nuestra Señora de Bethelern* / alias el *Ymbencible* / y *San Ygnacio de Loyola* / ó el *Glorioso*». Cita extraída de una instancia fechada en febrero de 1742

marineras podría argumentar que en ocasiones los nombres dados a un barco en el astillero se cambian con posterioridad. Es cierto, y está comprobado que esta práctica fue llevada a efecto con otras naves. Sin embargo, el documento hallado estaba fechado en febrero de 1742, cuando el navío llevaba varios meses fondeado en La Habana como buque insignia de la escuadra del teniente general Rodrigo de Torres.

### Los primeros viajes del *Glorioso*

A finales de mayo de 1747, el *Glorioso* partía desde Veracruz con la misión de trasladar a la Península un valioso cargamento. El viaje, que estaría aderezado de avatares, proporcionaría fama al buque y a su tripulación y les haría ganarse por derecho propio un hueco en los libros de historia. Pero, curiosamente, el primer crucero de este navío a la metrópoli, aunque menos conocido, también tuvo como objetivo transportar un gran tesoro.

Así, tres años antes, a finales de octubre de 1744, partía de La Habana una pequeña escuadra bajo el mando del teniente general Rodrigo de Torres, en la que figuraba como nave capitana el *Glorioso*. El 5 de enero entraba en el puerto de La Coruña junto al navío *Castilla*, pese a que los británicos conocían el propósito del viaje y habían movilizado tres grandes escuadras para interceptar el convoy español. La *Gaceta de Madrid* publicaría el siguiente resumen sobre la noticia:



«Con Extraordinario que llegó al Real Sitio del Pardo el día 9 del corriente, despachado por el Theniente General de la Armada Don Rodrigo de Torres y Morales, se ha tenido la importante gustosa noticia de que habiendo salido de la Havana el día 10. de Noviembre, dio fondo en el Puerto de la Coruña el día 5. de este mes, con los Navios de Guerra nombrados el *Glorioso*, y la *Castilla*, los quales han conducido el Tesoro, que se hallaba en la Havana, y consiste en ocho millones 274.565. pesos fuertes, pertenecientes á S.M. y al Comercio, y tambien cantidad de Tabaco en Polvo, y Rama; y de un día á otro se espera aviso de que ayan entrado en los Puertos de España el Navio de Guerra nombrado la *Europa*, y quatro Marchantes, cargados de Grana fina, y silvestre, Añil, Tabaco, y algun dinero, que assimismo hicieron vela de la Havana en conserva de este General, y se separaron de ella en la altura de las Terceras, á causa de las neblinas, y fuerza de los vientos contrarios» (5).

Cuatro días después lo harían el navío *Europa* y cuatro fragatas (las españolas *La Flecha* y *San Ciriaco* y las francesas *Perfecta* y *Brillante*), con el resto de las mercancías y caudales. Tras cumplir su misión, el *Glorioso* sería sometido a una serie de reparaciones menores en el arsenal de La Graña (La Coruña), lapso durante el que su capitán y tripulación fueron asignados al departamento de Ferrol. Durante los siguientes meses realizaría varias salidas en compañía de otros buques de guerra, con la misión principal de proteger el tráfico de embarcaciones españolas y francesas en la zona del Atlántico.

En marzo de 1746, durante una de esas misiones, la pequeña escuadra española sufriría los efectos de una fuerte tormenta cerca del cabo de Finisterre, tras la cual las autoridades dieron por desaparecido el *San Ignacio de Loyola*, pensando que había naufragado. Afortunadamente, el navío pudo llegar a Cádiz, donde sería reparado y aprestado en el arsenal de La Carraca. Su siguiente y trascendental misión consistiría en dirigirse a Veracruz (México) capitaneando un gran convoy de dieciocho navíos.

Una vez descargadas sus bodegas en el puerto novohispano, el *Glorioso* sería avituallado nuevamente para poder acometer su tornaviaje a Europa. A finales de mayo, el contador de la Armada de Barlovento, Antonio de la Granda, rubricaba la relación de los 644 miembros que formaban la dotación del navío, así como el estadillo resumen con el «numero de oficiales, Ynfanteria, gente de mar, y [h]olandeses protestantes prisioneros de la mar del Sur» (6). El 28 de mayo de 1747, el *San Ignacio de Loyola* zarpaba de Veracruz con destino a la Península. El capitán Messía lo relataba así en su diario de navegación:

«Este día a la una de la mañana hallándome con el Practico abordo empeze a levarme sarpando el ancla que tenia por rejera al S.E. y un chicote de cable que

---

(5) *Gaceta de Madrid*, martes 12 de enero de 1745, p. 15.

(6) AGS, SMA, leg. 400-1, 372, «Estado que por esta Contaduría principal de Marina de Barlovento se forma del Equipage (...)». Fechado y rubricado por De la Granda el 23 de mayo.

*Plano del Lugar de la Graña.*  
*situado en la ca. de Puerto del Horno, con el Rio, Muelle y*  
*Bohiler, que con acuerdo, para la fabrica de los otros segun*  
*se ha propuesto, por el Sr. Obispo, desde luego de qual, para que se*  
*con el mismo, se pague por el Sr. Obispo, y para que se pague*  
*por el Sr. Obispo, y para que se pague por el Sr. Obispo.*

**A** Oficina  
**B** Almacan de trigo  
**C** Casas que estan en el muelle, por donde se va  
**D** El muelle de donde se va a la fabrica de los otros  
**E** Muelle de donde se va a la fabrica de los otros  
**F** Casas que estan en el muelle, por donde se va  
**G** Oficina de los otros  
**H** Almacan que estan en el muelle, por donde se va  
**I** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**J** Casas que estan en el muelle, por donde se va  
**K** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**L** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**M** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**N** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**O** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**P** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**Q** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**R** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**S** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**T** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**V** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**X** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**Y** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
**Z** Oficina de donde se va a la fabrica de los otros

1. Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
2. Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
3. Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
4. Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
5. Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
6. Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
7. Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
8. Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
9. Oficina de donde se va a la fabrica de los otros  
10. Oficina de donde se va a la fabrica de los otros

Casta de Cincuenta Casas.  
 10 15 25  
 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100



Arsenal de La Graña, 1728. CAGMM, sign. C-12/14

LA VERDADERA HISTORIA DEL SAN IGNACIO DE LOYOLA, ALIAS EL GLORIOSO

BUQUES	ALIAS	TIPO	DESTINO	PROPIETARIO
<i>San Ignacio de Loyola</i>	<i>Glorioso</i>	navío	Veracruz	Real Armada
<i>San Miguel</i>	<i>San Miguel</i>	navío	Veracruz	Francia
<i>Ntra. Señora de las Viñas</i>	<i>Loreto</i>	fragata	Veracruz	particular
<i>Ntra. Señora del Rosario</i>	<i>La Perla</i>	fragata	Veracruz	particular
<i>Ntra. Señora de Begoña y San Antonio</i>	<i>El vencedor</i>	navío	Veracruz	particular
<i>San Francisco de Paula</i>	<i>San Francisco de Paula</i>	pingue	Veracruz	particular
<i>San Miguel, San Antonio y las Ánimas</i>	<i>San Miguel</i>	navío	Veracruz	particular
<i>Jesús, María y José</i>	<i>Jesús, María y José</i>	navío	Veracruz	particular
<i>San Miguel</i>	<i>El Salomón</i>	navío	Veracruz	particular
<i>El Alcón</i>	<i>El Alcón</i>	navío	Veracruz	particular
<i>San Juan</i>	<i>La Vestala</i>	navío	Veracruz	Francia
<i>San Vicente</i>	<i>San Vicente</i>	fragata	Veracruz costa	Compañía de La Habana
<i>Ntra. Señora del Coro</i>	<i>El Coro</i>	navío	cantábrica costa	Compañía Guipuzcoana
<i>San José</i>	<i>San José</i>	fragata	cantábrica	Compañía Guipuzcoana
<i>Ntra. Señora del Buen Consejo</i>	<i>El Rosario y Santo Domingo</i>	navío	Buenos Aires	particular
<i>La Amable María</i>	<i>La Amable María</i>	navío	Buenos Aires	Francia
<i>Ladrillero</i>	<i>Ladrillero</i>	fragata	Guárico Santa	Francia
<i>Ana María</i>	<i>Ana María</i>	polacra	Marta	Francia

Cuadro resumen con las embarcaciones que formaban el primer convoy que comandó Pedro Messía de la Zerda de diciembre de 1746 a marzo de 1747.

tenia dado a la argolla del Castillo de San Juan de Ullua (...) á las 9½ de la mañana me entro el viento por la Virazon del S. al NE. con el que largue mis Gavias para hecharme fuera...» (7).

### La oficialidad del *Glorioso*

Antes de abordar los pormenores de la epopeya protagonizada por el *Glorioso*, se debe precisar el nombre correcto de los oficiales que componían la dotación del buque durante esta travesía, la última bajo pabellón español. Su comandante, don Pedro Messía de la Zerda, había recibido su designación en abril de 1741, siendo su primero y único capitán. El resto de los oficiales se encuentran relacionados en una carta que Messía remitió al marqués de la Ensenada, aunque solo se identifica por su nombre y apellidos a los tres principales (8). El

(7) *Ibidem*, 388. Diario de navegación de Pedro Messía, del 28 de mayo al 16 de agosto de 1747.

(8) *Ibidem*, 385.





Retrato de Pedro Messía de la Zerda. Óleo sobre lienzo, Museo Colonial, Bogotá D.C. (Colombia), núm. registro 03-1-105



Retrato de Francisco de León y Guzmán. Óleo sobre lienzo, Museo Naval de Madrid (MNM), núm. inv. 841

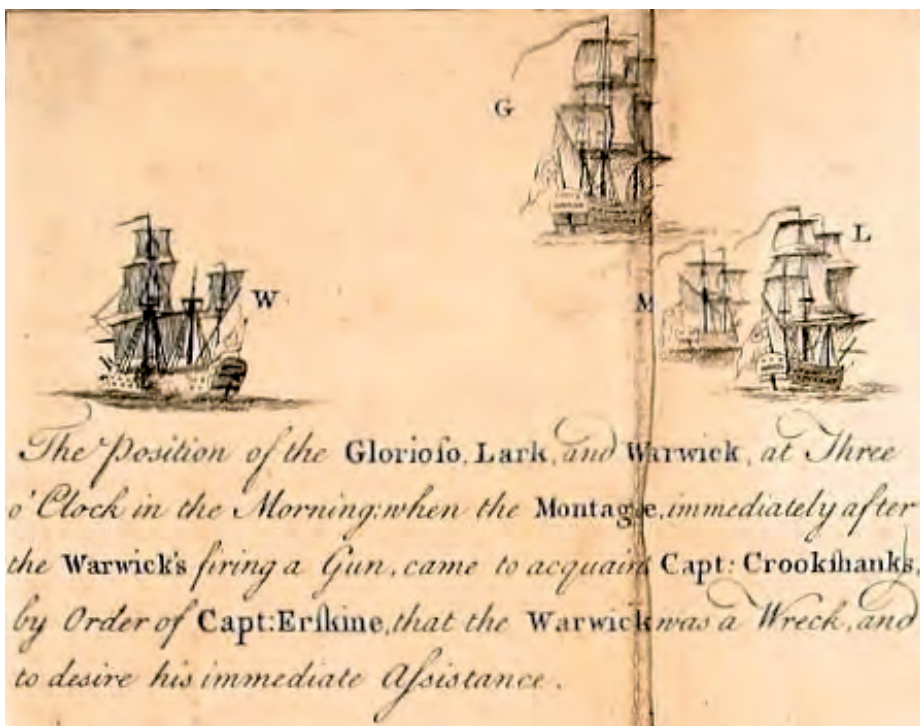
segundo comandante era el capitán de fragata don Francisco de León y Guzmán, que ejercía también este cargo en el navío *Princesa* cuando su apresamiento en 1740. El jefe de la primera batería era el teniente de navío don Juan Manuel Pérez de Alderete, marqués de Casinas, y el de la segunda, don Joseph de Rojas y Recaño, del mismo empleo.

### Comienza la epopeya

Como ya se dijo, el *Glorioso* partió de Veracruz el domingo 28 de mayo de 1747. El viaje transcurrió sin novedades reseñables hasta el martes 25 de julio, cuando «á las 5. de la mañana (...), en la latitud, de 41. grados; y en la Longitud 352. grados 20 minutos, meridiano de Thenerife del Cabo de Finisterra 207. leguas», todo cambió.

El capitán español había descubierto por su proa diez velas que no pudo identificar, debido a la espesa neblina reinante. Aun así, mandó «ceñir el viento con Proa al N. amurar la maior y hazer toda la fuerza de vela para mantener el barlovento». Por último, ordenó zafarrancho. A las doce del mediodía se aclararon los horizontes y pudo descubrir quince embarcaciones, de las que once eran navíos.

Pedro Messía aún no lo sabía, pero se había topado con un convoy inglés escoltado por varios buques de guerra. En el momento de avistar al *Glorioso*, el convoy constaba de trece mercantes. Los buques de escolta eran el



Mapa explicativo donde se muestran las posiciones, con respecto al *Glorioso*, de los tres barcos ingleses que lo perseguían. Aunque en esta lámina el paquebote es identificado como «*Montague*», se trata de un error tipográfico

navío *Warwick*, de sesenta cañones; la fragata *Lark*, de cuarenta; el transporte de tropas *Beaufort*, de veinte, y el paquebote *Montagu*. Este último sería el tercer buque involucrado directamente, junto a la *Lark* y el *Warwick*, en la persecución del *Glorioso*. El paquebote, que estaba capitaneado por el Sr. Connelly, pertenecía al Office of Ordinance, de ahí que no aparezca reflejado en los listados de buques de la Royal Navy. En cuanto a su armamento, las fuentes inglesas consultadas no precisan el número de cañones que portaba; sin embargo, Pedro Messía se refería a esta embarcación como un «Bergantín de bastante vela (...), con su Artillería de a quatro, de porte de 16. Cañones».

Se debe aclarar que el capitán John Crookshanks, comandante de la fragata *Lark*, era el oficial más antiguo. Por tanto, el capitán Erskine, que comandaba el *Warwick*, estaba bajo su mando, a pesar de dirigir un buque de mayor porte. El detalle, en apariencia nimio, resulta en cambio trascendente, ya que el choque de egos entre ambos oficiales influiría decisivamente en su comportamiento durante los combates con el navío español.

Tras el avistamiento mutuo, Crookshanks ordenó iniciar la persecución del *Glorioso*, pero manteniendo su rumbo inicial junto al resto del convoy. Cuatro horas después, ante el alejamiento inevitable de su presa, ordenó al paquebote *Montagu*, el más veloz de sus barcos, que iniciara la caza del navío español. Al caer la noche, la escuadra había perdido de vista los dos barcos, pero poco después el *Montagu* disparó sus cañones y encendió falsos fuegos en cubierta para marcar su posición. Las señales, divisadas por el comandante inglés, hicieron comprender a este que el enemigo había virado, tomando un rumbo diferente del seguido por sus barcos. Si quería capturarlo, no tenía más remedio que dejar los mercantes bajo la protección del *Beaufort* e iniciar la persecución en compañía del *Warwick*.

Al anoecer del 26 de julio, tras una persecución de casi cuarenta horas, las distancias se habían acortando drásticamente respecto del resto de los buques británicos. La táctica a emplear por John Crookshanks era sencilla sobre el papel: sobrepasar a su presa durante la noche para ganarle la proa. Si lo lograba, podría lanzarle una andanada en una posición muy ventajosa, obligándole a virar. De este modo, daría tiempo al *Warwick* para alcanzarlos y, así, poder enfilarse a su enemigo entre los fuegos de los dos buques. Un plan simple, pero con un grave problema de inicio: el comandante de la *Lark* no informó del mismo al capitán Erskine.

### El primer enfrentamiento

Este combate es conocido como el de las Azores, aunque realmente, y según el diario de navegación de Pedro Messía, las islas más occidentales habían sido sobrepasadas dos días antes. Si se trasladan las coordenadas expresadas por el comandante español a una carta náutica referida al meridiano de Tenerife, se comprueba que el duelo artillero tuvo lugar unos 200 kilómetros al norte del archipiélago (9).

Al anoecer del miércoles 26 de julio, con los horizontes abromados, el capitán español, advirtiendo que los tres bajeles enemigos se le venían encima, tomó la iniciativa. Pedro Messía lo describió así en su diario: «... a las 9 de la noche, viendo que me entraban mande aferrar todas mis velas Pequeñas Cargar las maiores, largar la Bandera y Gallardete quedándome solo con las Gavias». Los acontecimientos se sucedieron rápidamente. El *Glorioso*, con el paquebote pegado a su aleta de estribor, arribó de improviso hacia él, disparando a bocajarro «algunos cañonazos». El *Montagu*, sin disparar un solo cañón, se alejó para no volver a acercarse.

La maniobra había situado el navío español al costado de la *Lark*. El enfrentamiento fue corto:

---

(9) En los manuscritos y legajos españoles empleados en la documentación del texto, incluido el diario de navegación del capitán del *Glorioso*, el meridiano de referencia utilizado es el de Tenerife.

«... con mi llegada le franquee bien su Costado, y le disparé todas las dos Baterías de la banda de Estribor, y el me correspondió con las suias, reconociendo heran sus valas de a 12, le desarbolé del Mastelero de sobremesana, y arribó, por lo que consideré, yba bien yncomodado, pues no bolvió á entrar más en funcion».

Tras haberse deshecho de dos de sus perseguidores en pocos minutos, el capitán De la Zerda no iba a consentir que el enemigo le arrebatara la iniciativa. Lo más fácil habría sido aprovechar la oscuridad de la noche para dejarlos atrás. Sin embargo, el comandante español tenía muy claro lo que debía hacer. Con gran seguridad, como si llevara días planeándolo, viró su barco en redondo y se dirigió, manteniendo el barlovento, directo a por el que, pensaba, era el buque insignia enemigo.

«... viré de bordo por redondo para ir sobre el que hacia de Comandante, y teniendo por mi sotavento, arrivé sobre el poniendome amedio tiro de fusil, le di una descarga cerrada con ambas baterias de la Banda de bavor, del Alcazar, y toda la fusileria, á que me correspondio, y luego que me hubo pasado viró de bordo por mi aleta de babor, arrivé para presentarle bien el costado, poniendome amedio tiro de Pistola de el, para que mis tacos pudiesen alcanzarle; y no desperdiciar tiro alguno...».

La noche era oscura, pero durante el intercambio artillero las deflagraciones de la pólvora permitían que las tripulaciones de la *Lark* y el *Montagu* vieran los cascos de ambos barcos tan claramente como si hubieran estado iluminados a propósito. A las doce, los dos navíos se quedaron inmovilizados por falta de viento, así que no había disyuntiva: vencer, o perecer en el intento. A este respecto, merece la pena referir una anécdota relacionada con el capitán Messía, la cual deja bien a las claras que el pueblo británico, famoso por su proverbial flema, no tiene la exclusiva de esta virtud Y así, el comandante español anotaba en su diario: «A la 12 de la noche se calmo enteramente el viento, y no hubo otra maior novedad que proseguir el combate y duro con el».

En este momento del encuentro, también debemos referirnos a los ya mencionados egos, que de nuevo hicieron aparición. El enfrentamiento entre el *Glorioso* y el *Warwick* había comenzado alrededor de las diez de la noche. A las tres de la mañana, el cañoneo continuaba y, sorprendentemente, el capitán Crookshanks aún no había comparecido. Transcurridas cinco horas desde que el *Glorioso* descargase su primera andanada sobre el *Warwick*, el buque de Erskine seguía luchando a solas, sin ayuda alguna de su jefe. Como consecuencia del cuestionable comportamiento de este último, el Almirantazgo británico le sometería a un consejo de guerra, de resultas del cual sería expulsado con deshonra de la Royal Navy.

A las tres y cuarto de la mañana entró «un poco de viento por el ENE». El capitán Erskine, considerando que había sufrido suficiente castigo, aprovechó el viento favorable y decidió alejarse del *Glorioso*. Pedro Messía había resultado victorioso. El *Warwick*, desarbolado de su «Mastelero maior, y de su Mastelero de Juanete de velacho (...)»[,] salió bien estropeado», pues nada más

zafarse del buque español «disparó algunos Cañonazos sin vala, y puso faroles en el tope del trinquete», señal que De la Zerda interpretó como «de pedir socorro». Tenía razón, y así lo interpretaron también desde el lado británico: «The *Warwick* then fired one of her after lower Deck Guns; which could bear no other Construction than to be a Signal of Distress» (10).

Al amanecer del 27 de julio de 1747, el convoy inglés estaba ya «a distancia de dos leguas». Al mediodía, Pedro Messía lo perdió definitivamente de vista. Su informe sobre el combate finalizaba con un recuento de las bajas y del número de disparos efectuados:

«Los muertos que he tenido durante la funcion han sido tres Hombres de mar y dos Pasajeros, llamados Don Pedro Ygnacio de Urquina y Juan Perez Veas. Heridos levemente, primero y segundo Condestable, y un Artillero de Brigada. Ynfanteria 10. solo uno de mucho cuidado, los demás levemente. Artilleros, Marineros, y Grumetes 29. seis gravemente de los quales, en los días despues, murieron quatro, y el Soldado también. Sean disparado 406. Cañonazos del Calibre de á 24: 420. de a 18: 180 de a 8: 4.400 Cartuchos de fusil».

Llama la atención el número de balas de fusil disparadas. Para advertir mejor lo elevado de la cifra, hagamos una comparación muy gráfica. En la batalla de Borodino (1812), considerada por los historiadores la jornada más sangrienta de las guerras napoleónicas, se emplearon mosquetes de chispa similares a los que se usaban a mediados del siglo XVIII. Pues bien: según las estimaciones más fiables, la infantería francesa efectuó ese día 1.400.000 disparos, una media de entre diez y quince por soldado en las aproximadamente doce horas que duró la batalla. Si se tiene en cuenta que en el estadillo de la tripulación del *Glorioso* se precisaba que los cabos y soldados dotados de fusil eran 140, cada uno de ellos realizó más de treinta disparos de media en las seis horas de enfrentamiento con la *Lark* y el *Warwick*.

Durante la semana siguiente, la navegación a Ferrol prosiguió sin novedades dignas de mención. Pero el domingo 13, que había amanecido claro y con el cielo despejado, el vigía del palo mayor divisó tres velas: la primera de ellas, identificada por el propio Messía, era un paquebote «de porte 14 a 16 cañones al parecer corsario respecto la mucha gente que le beía con el antejo y lo tascado de su costado y en sevado»; las otras dos no pudieron identificarse.

## Combate del cabo Finisterre

El lunes 14 de agosto amaneció «con los órizontes claros el viento bien fresco y variable del NE al ENE y la mar algo gruesa del NE». A las «4¾ de la

---

(10) «Entonces el *Warwick* disparó uno de los cañones posteriores de la cubierta inferior, lo cual no podía tener otra interpretación que la de ser una señal de socorro». CROOKSHANKS, John: *The conduct and treatment of John Crookshanks...*, 1759, p. 23.



mañana» se volvieron a avistar dos velas, cuatro leguas a sotavento, pero sería a la una de la tarde cuando el capitán del *Glorioso* anotaría en su diario:

«hubo sol y óbserve 43 grados 34 minutos de latitud considerandome en los 7 grados y 27 minutos de longitud Rumbo navegado al ESE (...) demorandome el Cavo de finisterra al S en distancia de 9¾ leguas y la Ysla de Sisarga al L. 5 grados al S. a 12 leguas (...) aviste por mi Proa 3 embarcaciones que benian en buelta mia y a las 2 reconocí ser Ynglesas por los Gallardetes y vanderas de la divisa blanca (...) con mi reducido aparejo no pude hacer otra cosa que esperarlas y a las 3 mande Cargar mis maiores quedandome solo con las Gavias y estando una milla cerca de mí me asegure ser el uno de 60 Cañones y los otros dos una fragatilla de 24 un Paquebot de a 16».

Según las fuentes británicas, los buques eran el navío *Oxford*, de 50 cañones; la fragata *Shoreham*, de veinticuatro, y la balandra *Falcon*, de catorce. A las cuatro de la tarde, los tres bajeles sobrepasaron al *Glorioso* por ambas bandas —a distancia prudencial, sin abrir fuego—, el mayor por sotavento, y los dos menores, por barlovento. Nada más superar la popa del navío español, el *Oxford* «viro de bordo, cargo su trinquete y abló con los dos pequeños». Poco después, el capitán Messía, al ver al navío inglés «marear su trinquete» para venir sobre él, volvió a tomar la iniciativa. Viró en redondo y se dirigió hacia el buque británico de manera decidida, ganándole el barlovento. De la Zerda describió el combate en estos términos:

«Al igualarnos me dió su descarga aque le correspondi con la mia, de ambas vaterias de la vanda de bavor y los 2 pequeños, tambien me dieron su descarga, volvi a virar de bordo sobre él y largue el trinquete para alcanzarlo, pasando por su sotavento, á causa de poder mejor manejar me por mi primera bateria, que con la mucha mar que avia, experimenté en la primera descarga haverme entrado porcion de agua en el entrepuentes, el nunca quiso presentarme su costado, y los pequeños pusieron a barlovento. Nos hicimos fuego de una y otra parte, con dos descargas que a la ultima largo por alto, el rizo que tenia a las Gavias, y los Juanetes, amuró su maior, para salir de mí fuego y escapar inominiosamente, como lo consiguio a las 7 de la tarde arrunvando la vuelta del Sur sudeste, dejando las armas de S.M. vencedoras; (...) ceñi el viento gobernando al sureste, luego que entro la noche los perdi de vista».

El duelo había durado casi tres horas. En el enfrentamiento habían escaseado las andanadas, pero el sentido táctico y la audacia del capitán español le habían dado la victoria. Prueba de ello fueron las pocas bajas con que se saldó: cinco heridos leves «de astillazos», entre los que se encontraban el teniente de navío Josep de Rojas y el de fragata Joseph Veanez. Los daños también fueron limitados: «En el aparejo tuve algun daño y el mastelero de Velacho pasado de un balazo dejando su vala dentro. La Berga maior recibio otro valazo y son del calibre de a 18. Ótras 2 me pasaron el Costado por la segunda Vateria».

Volviendo a las consecuencias del combate, el comandante del *Oxford* sería juzgado en Portsmouth ese mismo año. Otros autores aseguran que el



*El combate del cabo de Finisterre*, óleo sobre lienzo de Augusto Ferrer-Dalmau (2015).  
Colección particular

capitán Callis era tan celoso de su honor que fue él mismo quien solicitó someterse a un consejo de guerra que determinase la causa del fracaso. Finalmente sería exonerado de cualquier responsabilidad.

No obstante, la opinión desfavorable que el marino español manifestó sobre el capitán Smith Callis se vería refrendada a la mañana siguiente.

«Amanecio con los horizontes claros y el viento bien fresco por el ENE con mucha marejada del NE (...) a las 7 aviste las mismas tres embarcaciones por mi Proa, al SE, y yvan ciñendo el viento la buelta del norte a las 8 pasaron por mi Proa como a 2 millas de distancia sin hazer movimiento alguno.»

A las once los perderían de vista para no volver a verlos. Durante el resto del día, el *Glorioso* navegó hacia el sureste «en demanda de la tierra», dividiendo el cabo Finisterre al noreste en las últimas horas de la tarde, a una distancia de entre cuatro y cinco leguas. El miércoles 16 de agosto de 1747, sobre las ocho, se levantó una espesa niebla que oscureció toda la costa, obligando a gobernar el navío hacia el sur. Pasado el mediodía, y «haviendo acla-

rado un poco los horizontes», Pedro Messía volvió a divisar el cabo, ahora a una legua de distancia. Había llegado el momento de buscar un fondeadero seguro. Sus disposiciones para lograrlo quedarían reflejadas en su diario con las siguientes palabras:

«Mande echar el Bote al agua y que fuese un oficial en el a tierra por practicos al Santo Christo de finisterra y me trajere practico, a las 5 de la tarde bolvio con 4 de ellos y 5 Barcos Pescadores que me remolcaron ayudados de mi lancha y Bote para entrar en la Ria de Corcubion donde a dicha Boca fondee, a las 8½ de la Noche en 16 brazas fondo de arena y lama suelta distante de la Villa de Corcubion ½ legua.»

Si se leen detenidamente las palabras del capitán De la Zerda, y se observan las profundidades marcadas en el «Plano de la Ría o Puerto de Corcubion» que se adjunta, se infiere claramente que el buque había sido fondeado a la entrada de la ría, no en su interior. Según su declaración posterior, los continuos «vientos fuertes, por el nordeste» no le permitieron llegar «con inmediatez a la población de Corcubion». Finalmente, la noche del día 18 conseguía entrar en la ría, donde, hipotéticamente, quedaba protegido.

### La ría de Corcubión

Sin embargo, el *Glorioso* corrió durante varios días serio peligro de ser abordado y de que su cargamento fuese tomado. Y es que, aunque a comienzos de 1740 se había propuesto la construcción de cuatro baterías para la defensa de este magnífico fondeadero, y la construcción de las dos exteriores, denominadas del Cardenal y del Príncipe, se inició ese mismo año (11), los trabajos se abandonaron por falta de caudales cuando aún no se habían concluido siquiera sus basamentos. Así pues, cuando el *Glorioso* fondeó en la ría coruñesa en agosto de 1747, esta estaba huérfana de toda fortificación.

En definitiva, el *Glorioso* había fondeado en el interior de un puerto sin defensas, quedando en una posición tan expuesta que obligó a su comandante a tomar medidas urgentes, y a toda su tripulación, a entregarse a una actividad frenética durante los días siguientes. Había que descargar el tesoro y transportarlo a un lugar seguro; construir fuertes en tierra con los que poder defender la entrada del estuario; dotarlos con cañones desmontados del propio navío, y reparar la arboladura de este. La ingente correspondencia que se generó durante la estancia del buque en Corcubión evidencia tanto las excelentes dotes organizativas de Pedro Messía como su gran capacidad de iniciativa.

Por falta de espacio, no se relatarán todos los hechos ocurridos durante los casi dos meses que el navío estuvo fondeado en la ría gallega. Sin embargo, sí se debe mencionar que este período resulta de lo más interesante dentro del

---

(11) Archivo General Militar de Madrid (AGMM), Colección General de Documentos, sign. 3-1-6-6.





ciclo vital del buque al que se consagran estas líneas. En este sentido, se conoce la valiosa carga desembarcada, así como el trayecto seguido para ponerla a salvo. Por cierto que el cargamento real era muy diferente del declarado oficialmente. A este respecto, pocos gallegos sabrán que durante unos días del verano de 1747 los muros de algunas de sus iglesias rurales y de los edificios históricos de sus ciudades más emblemáticas albergaron un tesoro que en la actualidad estaría valorado en más de 4.000 millones de euros. Otro de los aspectos a ponderar en este episodio es la eficiencia del espionaje británico, que había tejido un complejo entramado de agentes secretos que permitía conocer a las autoridades inglesas todos los movimientos españoles en la zona. También merecen ser referidas las causas por las que una compañía de granaderos de una unidad de infantería perteneciente al Ejército, el Regimiento de Lisboa, fue embarcada en el *Glorioso*. Su actuación durante los últimos combates sostenidos por el navío vale por sí sola para rescatar del olvido su pequeña cuota de protagonismo en esta historia.

Por último, es necesario precisar en este epígrafe que Pedro Messía de la Zerda fue ascendido a jefe de escuadra a los pocos días de llegar a Corcubión. El marqués de la Ensenada le comunicó dicha promoción por carta fechada en Madrid el 22 de agosto de 1747. De la misma hemos extraído el siguiente párrafo:

«Aviendo oydo el Rey con mucho gusto, y satisfaccion la noticia del feliz arribo de V.S. a Corcubion con el Navio el Glorioso de su cargo, y el honor, valor, y conducta con que con gloria de su Real Pabellon vatio V.S. en dos combates que tubo en su venida a España desde Veracruz con los vageles de Guerra Yngleses (...) Há promovido a V.S. á Gefe de Escuadra de la Armada: Doy a V.S. este aviso de orden de S.M. con mucho gusto mio (...)» (12).

### Los últimos combates

Siguiendo las órdenes particulares del marqués de la Ensenada, y aprovechando la luna nueva, Pedro Messía de la Zerda zarpó de Corcubión el 5 de octubre. Sin embargo, a la mañana siguiente, sobre el cabo de Finisterre se topó con «15 Navios, los 8 de crecido porte, y considerando fuesse Escuadra enemiga, volvió a entrar en Corcubion, y para su defensa desembarcó alguna artillería, que coloco en Baterías». Tras este intento fallido, el navío español partía definitivamente de la ría coruñesa la segunda semana de octubre:

«El dia 11. de octubre por la tarde salimos del Puerto de Corcubion en el Navio del Rey nombrado el Glorioso, que navegó hasta el Cavo de finisterre, donde fondeó á esperar Viento favorable para seguir la derrota al Ferról; pero habiendo entrado el 14. un recio Viento nos garreó el Ancla, y salimos al Mar precisados de su violencia; Y siendo contrario, para la expresada derrota, y escaso, para tomar otro Puerto de la

---

(12) AGS, SMA, leg. 400-1, 399.

Costa de Galicia (...); de comun acuerdo se resolvió dar descanso al Navío, arribando al Puerto mas inmediato á Sotavento, que era Cadiz» (13).

Tres días después de haber partido del fondeadero de Finisterre, a la altura del cabo de San Vicente, los vigías del solitario navío español divisaron una decena de buques enemigos. Dos de ellos se adelantaron al encuentro del *Glorioso*; eran las fragatas británicas *King George* y *Prince Frederick*. Ambas naves formaban parte de una pequeña escuadra corsaria comandada por el comodoro George Walker.

### George Walker y la Royal Family

Este corsario inglés había servido en la marina holandesa durante su juventud, y llegó a ser propietario de un barco mercante. Cuando estalló la Guerra del Asiento, en 1739, se encontraba en las colonias americanas. Durante los tres años siguientes patrullaría las costas de Carolina comandando el bergantín *William*. De 1744 a 1745 dirigió dos barcos corsarios, con los que llegó a capturar cinco buques mercantes franceses y a hundir otro. En 1746 se le dio el mando de una flotilla que fue conocida como la «Royal Family» por los nombres impuestos a sus seis naves, a saber: *King George*, *Prince Frederick*, *Prince George*, *Duke*, *Princess Amelia* y *Prince Edward Tender* (14).

En lo tocante a la fuerza de la Royal Family, precisemos que a comienzos de julio de 1747 las seis fragatas en cuestión sumaban en conjunto 114 cañones y 1.000 hombres. Como se verá posteriormente, solo las tres primeras estuvieron presentes en los enfrentamientos con el *Glorioso*, aunque en último término la única que se enfrentaría con el buque español, en un duelo artillero directo y prolongado, sería la *King George*, comandada por George Walker. Esta circunstancia dice mucho del comandante inglés. No cabe duda de que la audacia y valentía que demostró al enfrentarse a un navío de guerra que lo doblaba ampliamente en bocas de fuego estaban alentadas por el apetitoso tesoro que, presumiblemente, transportaba su oponente. Sin embargo, fue precisamente su arriesgada maniobra la que favorecería finalmente los intereses británicos, como reconocería posteriormente el propio De la Zerda.

Volviendo al relato de los hechos, durante toda la mañana del 17 de octubre, con el viento soplando del noreste, las fragatas *King George* y *Prince Frederick* persiguieron al *Glorioso*, hasta que al mediodía un repentino período de calma les inmovilizó. Walker se encontraba a tiro de cañón del navío español, pero como este no desplegaba sus colores, permanecía a la expectativa intentando averiguar su nacionalidad.

Tras permanecer más de una hora observándose, Pedro Messía ordenó cerrar las portas de su batería inferior, lo que hizo dudar a Walker de si real-

---

(13) *Ibidem*, 433.

(14) WALKER, George: *The Voyages and Cruises of Commodore Walker...*, 1760.



Grabado inglés, fechado en 1753, que muestra el momento en que la fragata corsaria *Prince Frederick* (en el centro de la imagen) llega al lugar donde se hallan combatiendo la *King George* y el *Glorioso*

mente se hallaba frente a un rico galeón cargado con los caudales anuales de las Indias. El comodoro consultó la decisión a tomar con sus oficiales, que convinieron en que se trataba de un *monied ship*. A las cinco de la tarde se levantó una suave brisa del norte y el buque español retomó su derrota hacia el cabo de San Vicente. Solo pudo seguirle el *King George*, por continuar el resto de las embarcaciones inglesas sin viento.

Al anoecer, la nave corsaria llegó en solitario a la altura del *San Ignacio de Loyola*, colocándose a su costado. Alguien de la tripulación inglesa saludó en portugués, pero no obtuvo respuesta. Habló entonces en inglés, y desde el navío español se le preguntó en su mismo idioma por el nombre del barco. Nada más contestar, se abrieron las portas y una andanada de las dos baterías de esa banda barrió de proa a popa la fragata británica. Dos de sus cañones fueron desmontados, y el mastelero de gavia, echado abajo. Se inició entonces un duelo artillero entre los dos barcos, en el que los ingleses intentaron paliar su falta de potencia sacando el máximo partido de la compañía de infantería embarcada y del gran número de mosquetes disponibles.

Sin embargo, De la Zerda, consciente de sus ventajas, no iba a permitir un duelo a corta distancia. Con una luna llena que permitía ver casi como si fuera de día, hizo maniobrar su buque y se apartó del inglés para aprovechar el mayor alcance de sus cañones. Walker, con la mayor parte de la arboladura de su nave dañada, no pudo hacer nada para evitarlo. Durante las siguientes dos horas la fragata corsaria fue literalmente arrasada.



Algunas velas caídas sobre cubierta debieron de incendiarse, porque el comodoro inglés tuvo que enviar un grupo de hombres a extinguir los incendios a bordo. Otros abandonaron sus puestos y corrieron a ponerse a salvo, aunque finalmente la disciplina fue preservada. Sobre las diez y media de la noche, con la *King George* totalmente a merced del navío español, hizo su aparición la *Prince Frederick*. Edward Dottin, su comandante, la situó a la aleta de babor del *Glorioso* y ordenó disparar, intentando distraer parte del fuego enemigo que se abatía sobre la embarcación de su jefe.

A pesar de que Dottin había tenido la precaución de no ofrecer el costado de su nave a los grandes cañones de su oponente, los primeros disparos de este causaron tres heridos graves en su tripulación, dos de los cuales sufrieron la amputación de sus piernas. El duelo artillero se prolongaría todavía media hora más, hasta que, pasadas las once de la noche, el *Glorioso* se hizo a la vela. El corsario británico, a pesar de contar todavía con la *Prince Frederick*, que no había sufrido graves daños, decidió que habían recibido suficiente castigo y dejó marchar a su oponente. El enfrentamiento les había costado al menos dieciocho bajas —quince de ellas pertenecientes a la dotación de la *King George*—, entre las que se contabilizaron ocho muertos. Del lado español, los fallecidos serían tres y cinco los heridos.

A las seis de la mañana del miércoles 18 de octubre, las fragatas *Prince George* y *Duke*, pertenecientes también a la Royal Family, llegaron al lugar donde se encontraba su comodoro. George Walker puso ambas naves bajo el mando del capitán Dottin, comandante de la *Prince Frederick*, y las envió en persecución del navío español. Cuando las tres embarcaciones se perdieron de vista en el horizonte, apareció por el este una gran vela que navegaba directo hacia la posición de Walker. Este se alarmó al pensar que podría tratarse de un barco enemigo ya que, debido al lamentable estado en que se encontraba su nave, no podría ofrecer ninguna resistencia. Afortunadamente para él, se trataba del *Russell*, un buque británico de guerra. El corsario envió una nota urgente a su capitán para informarle sobre lo ocurrido la noche anterior, advirtiéndole de que si forzaba la vela podría alcanzar al buque español.

### **La voladura del *Dartmouth***

Al amanecer, las tres fragatas corsarias, con el *Russell* algo más retrasado, navegaban al encuentro del *Glorioso*. Pero Messía, para evitar un combate tan desigual, ordenó arribar de vuelta al noroeste siguiendo la brisa diurna. A unas doce leguas al noroeste del cabo de San Vicente, los vigías del barco español descubrieron «otro Navío, que benia Ziñiendo el viento» para llegar a su encuentro. Una vez franqueado, el desconocido buque, que navegaba sin bandera, izó la danesa y viró para alcanzar a su oponente. Para hacer creer que era amigo, su comandante demostró conocer los códigos españoles de señales y ordenó disparar dos cañonazos pausados. Messía, receloso con la extraña maniobra, continuó su derrota sin inmutarse.

Pasado el mediodía, el capitán del buque que le perseguía, viendo que su tretá no había dado resultado, «arrio la Vandera Dinamarquesa, y hizó la Ynglesa roja». Se trataba del *Darmouth*, barco de guerra de 50 cañones cuyo comandante era John Hamilton. Al llegar a la distancia de tiro, sus cañones de proa comenzaron a tronar. Los situados en los guardatimones del navío español también entraron en acción. De la Zerda evaluó la situación y decidió aguardar a que su oponente le presentase su costado. Sin embargo, Hamilton, consciente quizá del menor peso de su andanada, no quiso en ningún momento exponer todo su banda, por lo que metió su gavia y juanete mayor en facha para frenar el buque, comenzando a disparar con sus baterías de estribor cuando su proa llegó a la altura del palo mayor del *Glorioso*:

«En esta disposicion nos batimos con reciproco vivo fuego de Cañon, y fusil hasta la Tres, y minutos de la Tarde, que de Ymprobiso le resultó la fatal desgracia de Bolarse; de modo, que de un instante á otro nos hallamos sin objeto con quien continuar el fuego, por averse reducido á pequeños quarteles esparcidos en el mar, y sobre ellos bimos algunos hombres, que aviendo livertado la vida de aquel orrible espantoso fracaso, pedían socorro con un Lienzo, ó Camisa blanca arbolada en un pedazo de hasta, ó remo» (15).

El alférez Maseras también se lamentaba del trágico fin del buque enemigo, sobre el cual y sobre cuya tripulación da más detalles:

«Cuyo adverso suceso nos Causó tanta lastima, y dolor, que no Cave su explicacion aun en la mas significativa expresion: Era este Navío del porte de sesenta Cañones Yngles nombrado el Darmurt; mandado por un Hermano del Duque de Amilton, Tenia Trescientos, y setenta hombres de Equipaje de los que solo escaparon Diez, y ocho hombres incluso un Theniente según despues me ha informado el mismo Theniente...».

El teniente al que se refería Maseras era un joven irlandés apellidado O'Brien. Gracias a una carta remitida posteriormente por el capitán Buckle, se sabe que este oficial era sobrino del conde de Inchiquin. John Hamilton, comandante del *Darmouth*, lo había enviado a la cubierta inferior para comunicar al jefe de la batería que cargara los cañones con metralla. Cuando se hallaba a medio camino, se le presentó el maestro artillero responsable de la santabárbara, quien, preso de una gran agitación, le preguntaba por la situación del comandante. El maestro, al ser interrogado por O'Brien sobre si ocurría algo, acertó a decir: «Oh, Sir; the magazine!». No hubo tiempo para más; en ese mismo instante se produjo una gran explosión. Al recobrar el conocimiento, el joven oficial se encontró flotando en el medio del océano, agarrado a una cureña. Recogido por la *Prince Frederick*, su primer saludo al capitán Dottin puso de manifiesto la proverbial flema británica: «Sir, you

---

(15) AGS, SMA, leg. 400-1, 432.



El combate entre el *Glorioso* y el *Darmouth*, óleo sobre lienzo de Alberto Cortellini Sánchez (1891). MNM, núm. inv. 452

must excuse the unfitness of my dress to come aboard a strange ship; but really I left my own in such a hurry, that I had no time to stay for a change» (16).

Después de recoger a todos los supervivientes del *Darmouth*, las fragatas corsarias reanudaron la persecución del *Glorioso*, empeño en el que se le unió el *Russell*.

Por lo que respecta al *Glorioso*, las bajas fueron de cinco muertos y veinte heridos. En cuanto a los daños recibidos en su aparejo, obligaron a su tripulación a intentar remediarlos para, al menos, poder enfrentarse con alguna posibilidad a los bajeles enemigos que se le venían encima. La *Gaceta de Madrid* lo explicaba así:

«Como la Artillería de los Enemigos en estos dos Combates havia cortado la mayor parte del aparejo pendiente, y de firme del Navio el *Glorioso*, y maltratado muy mucho sus costados, á que se agregaba tener yá inútiles los Masteleros de Gavia y de sobre Mesana; procuró D. Pedro de la Cerda reparar, sin pérdida de tiempo, en la forma posible, tanto descalabro, para proseguir su navegacion; pero antes de conseguirlo se vió precisado á emprender tercer Combate a las 12. de la noche del dia 18. con el Navio *Rousell*, (...) y dos Fragatas que le atacaron (...)».

---

(16) «Señor, debe usted disculpar mi poco adecuado vestuario para subir a un barco extraño, pero he tenido que abandonar el mío tan deprisa que no he tenido tiempo de cambiarme». WALKER, George: *op. cit.*, p. 229.

Tras estos dos sangrientos combates, los españoles se habían ganado el respeto y la admiración del enemigo. El comodoro Walker se refirió a ello con las siguientes palabras: «And now again another scene began in the pursuit and conquest of his bold though flying enemy; for never did Spaniards, nor indeed men, fight a ship better than they did this» (17).

### El último combate del *Glorioso*

Como ya se ha dicho, la tarde y la noche del miércoles 18 de octubre la dotación del *Glorioso* fue empleada en reparar el casco y la arboladura del navío. Pasadas las doce de la noche, con el cielo despejado y una luna tan clara que permitía ver casi como si fuera de día, el ya jefe de escuadra comprobó con resignación cómo un navío de tres puentes aprovechaba la ligera brisa nocturna y se le colaba a barlovento, ocupando toda su banda de estribor. En referencia al número de cañones que montaba el *Russell*, se debe precisar que no existe acuerdo entre los distintos autores, que registran cifras cuyo número oscila entre los ochenta y los noventa y dos. El comandante español dirime la polémica en su informe posterior incluyendo la siguiente aclaración:

«Este Navío de 3. Puentes, tenia 92. Portas; y aunque solo montados 84. Cañones, nos llegó á batir segun lo dijo su Comandante, como si tubiese los 92; por que habiendo sido todo el Combate en su Vanda de Babór, havia cambiando la Artilleria á las Portas, que no la tenian, siendo de 36. el calibre de los de la Bateria primera».

El propio Messía describió así el inicio del combate:

«Y á las 12 y cuarto de la noche, se presentó á nuestro costado el Navío (que era de 3. Puentes) disparandonos un Cañonazo, y correspondiendole con dos, se empezó el Combate, haciendonos fuego al mismo tiempo por Popa, y Aletas las dos Fragatas, una de 32 Cañones, y otra de 24».

Por su parte, Mathew Buckle, capitán del navío británico, anotaba en su cuaderno de bitácora:

«At 1 a.m. Came up along side of him within musquet shot, we fired a shot to bring him too, but perceived he took no notice of it, we fired 2 more upon which he returned his Broadside, which being we changed with ours. The Action begun as warmly on both sides as we were able to load and fire...» (18).

---

(17) «Y de nuevo comenzó la persecución y la conquista de su audaz y escurridizo enemigo; porque nunca antes, ni los españoles ni nadie, se ha luchado con un barco como lo hicieron ellos». *Ibíd.*, p. 231.

(18) «A la una de la madrugada nos situamos a su costado a tiro de mosquete. Disparamos un cañonazo para atraer su atención, pero percibimos que él no hacía caso, por lo que disparamos dos más. Entonces nos presentó su costado, que igualamos con el nuestro. La acción comenzó tan enconada por ambos bandos, con los dos buques disparando a todo tirar». West Sussex Record Office (WSRO), Buckle, Ms. 229.



Tras más de tres horas de combate, los artilleros españoles comenzaron a echar en falta las municiones que su comandante había solicitado en Corcubión. Es de suponer que los responsables de autorizar el abastecimiento no consideraron oportuno llenar la santabárbara del buque para un trayecto tan corto. No fue un problema de falta de existencias, ya que en La Graña existía un almacén de pólvora con capacidad para 3.000 quintales. Este gran polvorín no solo estaba destinado a abastecer las naves de guerra que pasaban por el astillero, sino también a todos los cañones de los castillos y fuertes de la ría de Ferrol.

CUADRO RESUMEN CON LOS PROYECTILES Y CARTUCHOS DE PÓLVORA SOLICITADOS POR PEDRO MESSÍA DE LA ZERDA PARA REEMPLAZAR LOS GASTADOS EN LOS COMBATES DE JULIO Y AGOSTO

<i>Calibre</i>	<i>Balas rasas</i>	<i>Sacos de Metralla</i>	<i>Palanquetas</i>	<i>Cartuchos</i>
24	600	150	160	700
18	650	180	180	750
8	225	40	45	300

Además de las cantidades expresadas, también se solicitaron 200 quintales de pólvora para encartuchar.

Resumiendo, la dotación reglamentaria para el *Glorioso* estaba fijada en setenta disparos por cañón. El capitán Pedro Messía solicitó al llegar a Corcubión 1.475 balas rasas, 370 sacos de metralla, 385 palanquetas, 1.750 cartuchos y 200 quintales de pólvora adicional para cubrir la munición consumida en los combates de julio y agosto. Si se tiene en cuenta que el único suministro de estos pertrechos fue el realizado por medio de las cinco pequeñas embarcaciones de remos que fueron desplazadas a la ría coruñesa, ya de por sí atestadas de soldados, artilleros y víveres, efectivamente no parece que la cantidad entregada fuera la requerida. Por tanto, todo indica que, cuando el *San Ignacio de Loyola* inició su última singladura bajo pabellón español, llevaba poco más del 60 por 100 de la munición reglamentada. El informe posterior de las descargas efectuadas en los tres combates confirma este cálculo: «En todas Tres funciones se dispararon Dos mil, nueve Cientos, y Sinquenta tiros de Cañón». Es decir, si los pañoles de munición del navío hubieran ido al completo, sus cañones habrían podido efectuar casi 2.000 disparos más.

En definitiva, hacia las cuatro de la mañana del 19 de octubre, la acuciante falta de metralla provocó que los pajes y grumetes comenzaran a rebuscar en los almacenes y cuartos de herramientas cualquier elemento metálico susceptible de ser empleado como proyectil.

«A las tres horas, y media de Combate nos hallamos ya sin una Palanqueta, ni saco de Metralla, razon porque continuamos nuestro fuego con las balas de dos en dos en la Artillería, y metiendo en ella los pies de cabra de su servicio y alguna clavazon en lugar de la metralla, para mejor ofender al Enemigo».



El último combate del *Glorioso*, óleo sobre lienzo de Augusto Ferrer-Dalmau Nieto (2014). MNM, núm. inv. 2014

El intercambio artillero todavía se prolongaría más de dos horas. Pasadas las seis de la mañana, con los primeros rayos de sol iluminando los desvencijados palos y vergas del buque español, los cañones de este dejaron de disparar. Ya no había con qué cargarlos.

«Duró el Combate hasta las 6, y cuarto de la mañana, que conocimos el infeliz estado en que nos hallabamos de Palos, Bergas, y Jarcia, y que el Navio hacia mucha Agua por los muchos balazos de á 36. que tenia a la lumbre de ella; y considerando, que no teniamos el recurso de poder armar ni una Bandola, ni de que el enemigo desistiese de su empeño, por estar abrigado de las dos Fragatas, que en su Compañia nos havian hecho fuego toda la noche; y aunque se retirase del Combate, quedabamos expuestos á hirnos á pique, ó á que cualquier Corsario nos tomase, por hallarnos sin medios para la defensa; por estas razones nos vimos obligados á rendirnos...».

En el informe de Maseras se expresaban más detalles sobre el estado de la arboladura del navío: «... nos hallamos con todo el aparejo cortado, desarbo-

lado el Mastelero Mayor, la Verga de Mesana, y sobre Mesana menos, la Verga Mayor con muchos balazos, la de Belacho rendida; los Palos principales amenazando ruina...».

Cuando el capitán Buckle verificó que el fuego del buque español había cesado, ordenó a su comandante que se trasladara con un bote a bordo de su nave. Al estar los botes del *Glorioso* tan acribillados como los del *Russell*, los ingleses se vieron obligados a emplear uno de los pertenecientes a las fragatas. Cuando Pedro Messía subió al barco enemigo, pudo comprobar los enormes daños infligidos a su oponente. En el costado de babor eran incontables los impactos, algunos de ellos a la lumbre del agua; el palo de mesana estaba rendido desde su cofa, y el resto de los masteleros y juanetes, cosidos a balazos; la jarcia de labor y los obenques habían quedado destrozados, y la mayor parte de las velas, desgarradas. En cuanto a la cubierta y el alcázar, arrasadas y cubiertas de astillas, eran un calco de las de su propio navío. El maltrecho estado del *Russell*, y las conversaciones mantenidas posteriormente con su comandante y con un distinguido caballero que viajaba como pasajero en el mismo, hicieron reflexionar a De la Zerda sobre lo cerca que había estado de alcanzar la victoria:

«Y su Comandante nos aseguró, que estuvieron en terminos de pasar á los dos Fragatas, y prender fuego al Navio por la mucha Agua, que hacia de un balazo á la lumbre de ella; cuyo daño se remedió por un famoso Buzo, que trahian».

En cuanto a la confianza del mencionado caballero, versaba sobre la delicada situación que se había vivido a bordo. Tras varias horas de enconada lucha sin advertir flaqueza por parte de los españoles, los oficiales debieron emplear medidas extremas para que una parte de la tripulación siguiera combatiendo.

«Dijonos un Pasajero Ynglés de distincion que venia en el Navio, que consernada su Gente en no querer continuar el Combate, fue preciso que los Oficiales con espada en mano les obligasen á proseguirle».

Tras analizar objetivamente ambas revelaciones, cualquiera pudiera pensar que se trata de simples excusas con que maquillar lo que no dejó de ser una derrota, por honrosa que hubiese sido. De hecho, no hay ninguna mención por parte del capitán del *Russell* de dichas situaciones en los informes oficiales. Sin embargo, un mes después del enfrentamiento, con los ánimos ya serenados, Mathew Buckle remitía una carta personal a uno de sus íntimos en la que relataba algunos pormenores y anécdotas interesantísimas. Dos de sus comentarios vendrían a corroborar veladamente las declaraciones de Messía. Así, por ejemplo, Buckle confesaba al comandante Hills, destinatario de la misiva, que su barco era muy viejo y endeble y que, al recibir cinco impactos en la línea de flotación, le entraba tanta agua en el navío que se vio obligado a trasladar urgentemente los hombres a las bombas del barco, en tres o cuatro ocasiones. Pero también que, tras varias horas combatiendo,

la moral de su tripulación no era ya la deseable, hasta que poco después de las seis de la mañana «a lucky shot carried away his main topmast, which gave our People great spirits...» (19).

Pero lo que llama más la atención del informe oficial redactado por Buckle son las bajas sufridas en este combate. Según él, en la acción, que duró más de seis horas y se desarrolló siempre a corta distancia (a tiro de mosquete o pistola), tuvo once muertos y diez heridos. Veintiún miembros de una tripulación fijada por él mismo en cuatrocientos hombres, solamente un 5 por 100 de bajas. Por el contrario, la cifra declarada por los españoles fue de veinticinco fallecidos y 105 heridos, un 23 por 100, porcentaje más acorde con los varios miles de disparos efectuados.

Para intentar explicar esta falta de correspondencia entre los heridos de unos y otros, se debe aclarar una cuestión. Sin entrar a valorar las lesiones causadas por la artillería, que también debieron de ser cuantiosas, la infantería embarcada en el *Glorioso* en estos tres combates superaba los 250 infantes dotados de fusil. Todos ellos, además, eran granaderos, es decir, tropa de élite. A estos mosquetes había que sumar una dotación de no menos de ochenta pistolas repartidas entre los oficiales, sargentos y otros miembros de la tripulación, es decir, casi 350 armas de fuego individuales disparando en un frente de menos de 50 metros. Incluso para los menos habituados a las tácticas militares, resultará fácil imaginar la gran cantidad de descargas producidas por tan elevado número de hombres armados. Desplegados a lo largo de la cubierta, portas y cofas; disparando a una distancia tan corta, y con las siluetas de los enemigos perfectamente visibles por la luna llena y por los fogonazos de la artillería, es evidente que la cifra de heridos declarada por los ingleses no se sostiene. Solo caben dos explicaciones: un error en el informe de Buckle (intencionado o no), o que la mayor parte de la dotación inglesa abandonara las cubiertas superiores y combatiera desde el sollado y los entrepuentes.

Realmente, el porcentaje de heridos británicos aportado por las fuentes españolas resultaba más coherente con los datos expresados.

«Aunque los Enemigos recataron el numero de los que perdieron, hemos llegado a Saber que murio su primer Theniente; que el Segundo tiene un balazo de Fusil en la Cara; que asi mismo murieron el primero, y segundo Contra-Maestre, y mucha mas Jente; y segun dijo la nuestra, que estuvo alhojada en el entre Puentes pasaban de 80. los heridos».

Es necesario matizar que, según Buckle, los oficiales fallecidos fueron el cuarto teniente, Thomas Jones, y el contramaestre, John Bunyan. En cuanto al oficial que recibió el disparo en la cara —le entró por la mejilla y le salió por el cuello—, se trataba del primer teniente, John Wheelock.

---

(19) «Un disparo afortunado se llevó su mastelero mayor, lo que elevó enormemente la moral de nuestra gente». *Ibíd.*, Ms. 459. Carta de Buckle a Hills, 9 de noviembre de 1747.

### Portsmouth, último fondeadero del *Glorioso*

Tras su captura, el buque español fue trasladado a Lisboa, donde toda su tripulación, incluidos los oficiales, quedó bajo la custodia del embajador español. Todos ellos serían liberados pocos días después. También se conocen los lugares a donde se les ordenó dirigirse. En cuanto al *San Ignacio de Loyola*, y pese a lo dicho hasta ahora, no sería desguazado en Lisboa. De hecho, el buque español estaba en mejores condiciones que su captor. El capitán Buckle, tras verse obligado a rechazar una suculenta oferta por el mismo que había realizado el mismísimo rey de Portugal, navegó junto a su presa a uno de los puertos más emblemáticos de Gran Bretaña.

A mediados de mayo de 1748, el *Russell* y el *Glorioso* arribaban al fondeadero de Spithead, el amplio y profundo canal situado entre la costa noreste de la isla de Wight y la parte continental del sur de Inglaterra, que daba entrada a través de una estrecha lengua de arena al puerto de Portsmouth. Así lo hizo constar el capitán Richard Hughes, comisionado del Almirantazgo en el astillero de dicha ciudad: «The *Glorioso* Spanish ship of war, taken by the *Russell*, has arrived at Spithead» (20).

El navío español quedó amarrado a uno de los muelles del astillero, y todas sus escotillas se cerraron, para impedir el acceso a las cubiertas inferiores. Las llaves se entregaron al guardalmacén del Servicio de Artillería Real (Office of Ordinance), y la tripulación inglesa que había navegado con él desde Lisboa fue licenciada. El buque permanecería en esa situación durante los meses siguientes, a la espera de una inspección técnica que pudiera determinar su estado. Por su parte, el *Russell* zarparía hacia Chatham, el principal astillero británico, para ser sometido a una reparación integral.

A mediados de septiembre, Thomas Bucknall, uno de los constructores del astillero, redactaba y rubricaba un detallado informe en el que se especificaban todas las piezas que debían ser cambiadas. En el mismo se adjuntaba una relación con las «Dimensions & Scantlings of the *Glorioso* Spanish ship of War», incluyendo las longitudes y diámetros de los mástiles y vergas. En cuanto a la opinión de Bucknall, era concluyente: el navío era un barco fuerte y bien construido, que podía estar en condiciones de hacer un buen servicio después de que las piezas dañadas fueran sustituidas.

Tras varios meses de disputas entre el Almirantazgo británico y el capitán Buckle, en las que este último llegó a solicitar el amparo del rey, el destino final del buque español se decidía en un famoso local de Londres. El final de la guerra con España, la consabida reducción de la flota de guerra inglesa y, sobre todo, las ricas maderas americanas con que estaba construido el *Glorio-*

---

(20) «El buque español de guerra *Glorioso*, capturado por el *Russell*, ha llegado a Spithead». The National Archives, Kew (TNA), ADM 106/1059/187. Carta de Richard Hughes al Almirantazgo, 5 de mayo de 1748 (fecha referida al calendario juliano).





Grabado inglés, fechado el 24 de septiembre de 1748, en el que se representa al *Glorioso* junto a otros navíos británicos dentro de la rada de Portsmouth.

so impidieron muy probablemente que el famoso navío navegara de nuevo con bandera británica. Finalmente, sería subastado por un curioso método en Lloyds Coffee House, el 24 de abril de 1749.

En la actualidad, la ubicación del antiguo café está ocupada por una de los miles de tiendas de la conocida cadena de supermercados Sainsbury's. El único recuerdo que queda del local donde fue subastado el *Glorioso* es una placa azul con marco dorado colocada en uno de los contrafuertes de la fachada principal. La inscripción en letras blancas recuerda: SITE OF LLOYDS COFFEE HOUSE 1691-1785.

Si alguna vez visitan Londres y pasean por la calle Lombard, permítannos sugerirles que busquen la placa; es visible y fácil de encontrar. Si deciden detenerse delante de ella un par de minutos, acuérdense de que allí, mediado el siglo XVIII, se decidió el destino final de uno de los barcos más famosos que sirvieron en la Armada española: el *San Ignacio de Loyola*, alias el *Glorioso*.

BARCOS INGLESES A LOS QUE SE ENFRENTÓ EL *GLORIOSO*

<i>Combate naval</i>	<i>Fecha</i>	<i>Nombre</i>	<i>Tipo de barco</i>	<i>Núm. cañones</i>	<i>Capitán</i>
Islas Azores	25-26 julio	<i>Warwick</i>	navío	60	Robert Erskine
		<i>Lark</i>	fragata	40	John Crookshanks
		<i>Montagu</i>	paquebote	16	Connelly
Cabo de Finisterre	14 de agosto	<i>Oxford</i>	navío	50	Smith Callis
		<i>Shoreham</i>	fragata	24	James Osborne
		<i>Falcon</i>	balandra	14	Thomas Saumarez
Cabo de San Vicente	17 octubre	<i>King George</i>	fragata	32	George Walker
		<i>Prince Frederick</i>	fragata	Aprox. 26	Edward Dottin
—	18 octubre	<i>Darmouth</i>	navío	50	John Hamilton
—	19 octubre	<i>Russell</i>	navío	92	Mathew Buckle
		<i>Prince Frederick</i>	fragata	Aprox. 20	Edward Dottin
		<i>Prince George</i>	fragata	Aprox. 20	Fr. Davidson

**Archivos, bibliotecas y museos consultados**

- Archivo General de Indias
- Archivo General Militar de Madrid
- Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán
- Archivo General de Simancas
- Archivo Histórico Nacional
- Archivo del Museo Naval de Madrid
- Archivo de la Real Maestranza de Caballería de Ronda
- Biblioteca Central Militar
- Biblioteca del Museo Naval de Madrid
- Biblioteca Nacional de España
- Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid
- Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército
- Museo Colonial-Museo Santa Clara. Bogotá D.C.
- Museo Naval de Madrid
- National Maritime Museum: The Caird Library, Manuscripts Section
- Sección Nobleza del Archivo Histórico Nacional
- The National Archives, Kew
- University of Central Florida
- West Sussex Record Office

## Fuentes y Bibliografía

### Fuentes impresas

- CROOKSHANKS, John: *The conduct and treatment of John Crookshanks, Esq., late commander of His Majesty's ship the Lark: relating to his attempt to take the Glorioso, a Spanish ship of war, in July 1747. Containing the Original Orders, Letters, and Papers, that Passed, in Consequence of that Affair...* Printed for J. Scott, at the Black-Swan, Londres, 1759.
- ERSKINE, Robert: *The Facts and Accusations Set Forth in a Late Pamphlet, Intituled The Conduct and Treatment of John Crookshanks, Esq., Proved to be False and Groundless.* S. Bladen, Londres, 1759.
- KNOWLES, Charles: *A Refutation of the Charge Brought Against Admiral Knowles; in a Late Pamphlet, Intituled, The Conduct and Treatment of John Crookshanks, Esq; & c.* A. Miller. Londres, 1759.
- WALKER, George: *The Voyages and Cruises of Commodore Walker, During the Late Spanish and French wars*, vol. II. A. Millar, Londres, 1760.

### Bibliografía

- ALBI DE LA CUESTA, Julio: *La defensa de las Indias (1764-1799)*. Ediciones Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1987.
- ALLEN, Joseph: *Battles of the British Navy*. Henry G. Bohn, Londres, 1852.
- BARREDA, Francisco de: *El marinero instruido en el arte de navegar especulativo y práctico, que para la enseñanza de los Colegiales del Real Seminario de San Telmo...*, 1786.
- BEATSON, Robert: *Naval and military memoirs of Great Britain from 1727 to 1783*. Longman, Hurst, Rees and Orme, Londres, 1804.
- CERDÁ CRESPO, Jorge: *Conflictos coloniales. La Guerra de los Nueve Años (1739-1748)*. Universidad de Alicante, 2010.
- CHARNOCK, John: *Biographia navalis; or impartial memoirs of the lives and characters of officers of the Navy of Great Britain, from the year 1660 to the present time*, vol. I. R. Faulder, Londres, 1794.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. VI. Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1900.
- GIMÉNEZ GONZÁLEZ, Manuel: *El Ejército y la Armada*. Tomo I: 1862. Álbum inédito propiedad de la Real Academia de la Historia, publicado en Madrid, en 1982, por el Ministerio de Defensa.
- GÓMEZ RUIZ, Manuel, y ALONSO JUANOLA, Vicente: *El Ejército de los Borbones*. Tomo I: 1700-1746. Ministerio de Defensa, Madrid, 1989.
- GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio: *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2006.
- GONZÁLEZ DE CANALES, Fernando: *Catálogo de pinturas del Museo Naval*. Tomo II: *Retratos de los oficiales generales del Cuerpo General de la Armada en la Jurisdicción Central de la Marina*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2000.
- LAVERY, Brian *The Ship of the Line*. Vol. I: *The Development of the battlefleet, 1650-1850*. Conway Maritime Press, Londres, 1983.
- MARIANA, Juan de: *Narración de los sucesos principales de la Historia de España, desde el año 1600 hasta 1808*, t. IX. Imprenta de los Hijos de Doña Catalina Piñuela, Madrid, 1828.
- NAVARRETE, Adolfo: *Historia marítima militar de España*. Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1901.
- PERONA TOMÁS, Dionisio A.: *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1998.
- RICHMOND, Herbert William: *The Navy in the war of 1739-48*. At the University Press, Cambridge, 1920.
- ROLT, Richard: *An Impartial Representation of the conduct of the several powers of Europe, engaged in the late General War...*, vol. III. Printed for S. Birt. Londres, 1750.



## AGUSTÍN PACHECO FERNÁNDEZ

- SCHOMBERG, Isaac: *The naval chronology; or, an historical Summary of naval and maritime events...*. T. Egerton, At the Military library, Londres, 1815.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: *El astillero de La Habana y la construcción naval militar (1700-1750)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2008.
- URBAN, Sylvanus: *The Gentleman's Magazine: and Historical Chronicle for the year MDCCXCV*, vol. LXV, 1795.
- VARGAS PONCE, Josef de: *Varones ilustres de la Marina española. Vida de D. Juan Josef Navarro, primer Marques de la Victoria*. Imprenta Real, Madrid, 1808.
- VV.AA.: *Diccionario marítimo español, que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano*. Establecimiento tipográfico de T. Fortanet, Madrid, 1864.
- VV.AA.: *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua...* Imprenta de la Real Academia Española, por los herederos de Francisco del Hierro, Madrid, 1734.

### Artículos

- APESTEGUI, Cruz: «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa», en *La construcción naval en el País Vasco*, núm. 2 de *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1998, pp. 237-266.
- ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: «Un ejemplo de arquitectura industrial en la Guipúzcoa del siglo XVIII: la Real Fábrica de Armas de Placencia», en *Cuadernos de Artes Plásticas y Monumentales*, núm. 10, 1992, pp. 9-28.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: «¿El primer tratado completo de construcción naval español? Un manuscrito ignoto llega al Museo Naval», en *Revista Historia Naval*, año XXIX, núm. 114, 2011, pp. 9-47.
- PIÑÓN BOUZA, Román: «El *Glorioso*, un navío que hizo honor a su nombre», en *Revista General de Marina*, t. 243. Agosto-septiembre 2002, pp. 383-389.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: «La gesta del *Glorioso*», en *Revista General de Marina*, t. 240. Mayo 2001, pp. 613-617.
- SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: «Ciprian Autran Oliver: una vida al servicio de la construcción naval española. De ayudante de contramaestre a director de construcción de bajeles (1718-1773)», en *Ingeniería Naval*, año LXXX, núm. 888. Enero 2011, pp. 57-60.

# LA ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO DEL RESGUARDO MARÍTIMO EN ESPAÑA DESDE LA CAÍDA DE ESPARTERO HASTA EL FIN DEL REINADO DE ISABEL II (1843-1868)

Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN  
Licenciado en Historia de España

## Resumen

Durante el período del reinado de Isabel II en el que asumieron la regencia del Reino su madre, María Cristina, y posteriormente el general Espartero, se trató por varios medios de evitar el contrabando marítimo en España, medios que no dieron resultado debido a causas como el elevado grado de corrupción existente, la guerra civil, la escasez de medios marítimos con que combatirlo, etc. Con la caída de Espartero y la proclamación, en 1843, por las Cortes de Isabel II como reina se inicia otra forma de enfocar la persecución del contrabando en el mar. A partir de ese momento, el Estado se encargará de la organización del Servicio del Resguardo Marítimo y asumirá la gestión de la construcción y mantenimiento de buques, la provisión de tripulaciones y demás gastos que tal servicio conllevaba. Desde entonces, primero el Ministerio de Hacienda y luego el de Marina serán los responsables de que dicho servicio persiguiese el contrabando marítimo con la eficacia que la situación económica reclamaba.

Palabras clave: reforma, ministros, contrabando, resguardo.

## La formación de divisiones de buques guardacostas

**L**A represión del contrabando en España iba a tomar un derrotero más eficaz con las medidas adoptadas tras la renuncia al poder de Espartero, quien se exilió en Inglaterra en 1843 forzado por la oposición de generales como Narváez, Prim o Serrano (1).

---

(1) Si, por un lado, la represión de la actividad contrabandista experimentó un gran impulso con esta reforma y las sucesivas, con la creación de la Guardia Civil en 1844 también se

Una vez acabada la contrata con Llano, Orts y C.<sup>a</sup>, y sofocados que fueron los pronunciamientos progresistas de febrero de 1844, cuyos núcleos más importantes fueron Alicante (2) y Cartagena (3), el Resguardo Marítimo fue estructurado por real orden de 14 de agosto de ese año. La orden iba firmada por Alejandro Mon (4), quien en esas fechas ocupaba el cargo de ministro de Hacienda, y en ella se desarrollaba otra de 10 de julio de ese año por la que se creaban cinco divisiones de guardacostas, que se repartían entre sí la vigilancia del litoral español, destinada cada una en un apostadero o cabecera donde radicaba su respectiva comandancia.

Con esta asunción por parte del Estado del Servicio del Resguardo Marítimo se trataba de evitar la tremenda sangría que para el Erario suponía la continua introducción por costas y fronteras de productos ilícitos, en especial de tabaco americano y, en no menor medida, de hilaturas inglesas, que causaban una competencia desleal en un momento en el que en España, sobre todo en Cataluña, se mantenía (5) o se iba desarrollando una industria textil cada vez más importante que era necesario defender (6).

Ya desde 1842 la prensa se hacía eco de la aparición de nuevos centros de distribución del contrabando en el litoral norteafricano, denunciando la asiduidad con que arribaban barcos cargados con géneros de contrabando en Orán o Argel, focos de tráfico ilícito ya tan perjudiciales como Gibraltar (7). Por otro lado, la firma del tratado de comercio entre España e Inglaterra de 1843, con

---

pusieron fuertes fundamentos para la lucha contra el bandolerismo, que se había enseñoreado de amplias zonas del país. Ahora se contaba con fuerzas especializadas en el mantenimiento del orden tanto en tierra como en el mar. Sobre la creación de la Guardia Civil, véanse THOMAS, Hugh: *Historia de la Guardia Civil española*, Grijalbo, Barcelona, 1976; LÓPEZ GARRIDO, Diego: *La Guardia Civil y los orígenes del Estado centralista*, Crítica (Grupo Editorial Grijalbo), Barcelona, 1982, y MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: *Creación de la Guardia Civil*, Editora Nacional, 1976.

(2) La prensa de la época daba noticia de que los sublevados de Alicante tenían tres faluchos guardacostas, que usaron para bombardear a los buques del Gobierno. Estos, por su parte, también contaron con el concurso de otros seis guardacostas. *El Católico*, 15 y 19 de febrero de 1844, y *La Posdata*, 22 de febrero de 1844.

(3) ÉGEA BRUNO, P.M.: «Los motines cartagenos de febrero-marzo de 1844», en *Murgelana*, núm. 91, 1995, pp. 57-67.

(4) Fernando Garrido, político socialista español, llegó a calificar a Mon como el «Necker de su partido y como el hombre más grande y más útil al moderantismo que produjo la reacción de 1843».

(5) Aunque en un grado mucho menor que en Cataluña, en otras partes de España también se desarrollaba una industria textil que tuvo en el contrabando uno de los factores que lastraron su producción. Véanse MARTIN GARCIA, J.J.: «Empresa y empresarios de la industria textil en la sierra de la Demanda durante el siglo XIX», en *Anales de Estudios Económicos y Empresariales*, vol. XVIII, 2008, pp. 125-171; OJEDA SAN MIGUEL, R.: «Cameros: una comarca puntera en el proceso de industrialización textil español», en *Berceo*, núm. 138, 2000, pp. 183-202; ROS MASSANA, R.: «La industria (1800-1919)», en HERNÁNDEZ DÍAZ, J.M., y AVILÉS AMAT, A. (coords.): *Historia de Béjar*, vol. II, 2013, pp. 49-79.

(6) NADAL I OLLER, J.: «Los Bonaplata: tres generaciones de industriales en la España del siglo XIX», en *Revista de Historia Económica*, núm. 1, 1983, pp. 79-95.

(7) *El Católico*, 29 de septiembre de 1842.

su espíritu proteccionista —la Junta Revisora propuso el establecimiento de unos derechos protectores que superaban el 20 por 100—, abrió la puerta a que continuase el tráfico de este tipo de géneros, uno de los preponderantes en cuanto a introducción fraudulenta (8).

La formación de las divisiones quedó establecida así: la primera división tenía su cabecera en Cádiz; la segunda, en Cartagena (9); la tercera, en Barcelona, y la cuarta, en Ferrol. La quinta quedó volante, como más adelante sucedería con la séptima, que se ocuparía de las Canarias (10). A su vez, el Ministerio de Hacienda, al que correspondía facilitar los buques, debía contar con un remanente suficiente de estos. La obligación de estas divisiones era perseguir, detener y apresar a las embarcaciones que se empleasen en el contrabando, servicio al que se destinaban 2 vapores (11), 6 bergantines, 2 goletas, 23 faluchos de 1.<sup>a</sup> clase, 6 de segunda, 2 lugres y 29 escampavías. Sus tripulaciones estarían formadas por marinería matriculada, a las órdenes de oficiales o suboficiales de la Armada (12), si bien este menester también podían desempeñarlo oficiales de la marina mercante con la formación suficiente. A la Hacienda le correspondía el suministro de víveres. Con frecuencia, las divisiones eran reforzadas adicionalmente con barcos contrabandistas apresados, ideales para su empleo en la represión del contrabando por sus buenas condiciones marineras (13).

---

(8) MONTAÑES PRIMICIA, E.: «Vinos y cuestión algodonera. Los exportadores ante la reforma arancelaria, 1839-1843», en *Historia Agraria. Revista de Agricultura e Historia Rural*, núm. 43, 2007, pp. 459-484. Por su parte, la prensa daba la noticia de que, como consecuencia de la firma del tratado, Inglaterra adelantaba a España un empréstito de seis millones de libras esterlinas a un interés del 3 por 100, mientras que España, en contrapartida, autorizaba a Gran Bretaña a introducir tejidos de algodón por los puertos de Cádiz, Barcelona, Málaga, Alicante y Cartagena, pagando un 25 por 100 de derechos. *El Católico*, 7 de diciembre de 1842.

(9) La segunda división del Resguardo la formaban los siguientes buques: el bergantín *M.<sup>a</sup> Cristina*, los faluchos de 1.<sup>a</sup> clase *Leónidas*, *Saeta* y *Argos*, los de segunda *Amalia*, *San Antonio* y *San José*, y las escampavías *San Mateo*, *San Bartolomé*, *M.<sup>a</sup> Luisa Fernanda*, *San Ramón*, *Neptuno*, *Juramentada*, *Luchana*, *San Fernando*, *San Manuel* y *Concha*. Como distinción, iban dotados de una bandera triangular azul en la que figuraba el numeral de cada buque. Cada división lucía una bandera con su color peculiar.

(10) Archivo Histórico de la Armada de Cartagena (AHAC), caja 2284, carpeta 12, reales órdenes 1846-1847. Así quedó reflejado en la «Instrucción provisional para el régimen de los buques de la Armada asignados al Resguardo de las costas aprobada por S.M. en Real Orden de 15 de octubre».

(11) La incorporación de vapores al Resguardo supuso un quebradero de cabeza para los contrabandistas.

(12) RO de 21 de agosto de 1844.

(13) RO de 1 de agosto de 1847. En virtud de ella, el ministro de Marina comunicaba al comandante general del departamento de Cartagena que se suspendiera la subasta de dos faluchos capturados, uno de los cuales pasó de inmediato a artillarse para destinarlo a la tercera división de guardacostas, debiendo ser tripulado por marinería de la existente en el arsenal de Cartagena.

## Real decreto de 2 de diciembre de 1846 sobre reorganización del Resguardo

En 1846 el ministro de Hacienda, don Alejandro Mon (14), acometió una reorganización del servicio de guardacostas (15). Manteniendo las cinco divisiones existentes en ese momento, se modificó el emplazamiento de la cabecera de la cuarta, que se mudaba de Ferrol a La Coruña. La quinta mantenía su condición de volante; su comandante fijaría su residencia en el buque de su mando.

Las divisiones primera y quinta dependían del capitán general del departamento de Cádiz; la segunda y tercera, del de Cartagena, y la cuarta, del de Ferrol. Todas ellas tendrían un contador, que fijaría su residencia en la cabecera de su comandancia, excepto el contador de la quinta, la volante, que debía residir en Canarias. En cuanto al suministro de víveres y municiones y a las posibles reparaciones, la cuatro primeras dependerían de sus cabeceras de departamento, y la quinta, de Santa Cruz de Tenerife (16).

La nueva organización del Resguardo dio muestras inmediatas de su eficacia. Y así, durante 1846 las capturas se cifraron en 1 bergantín, 52 faluchos, 1 barca, 1 elástico, 8 laúdes, 4 lanchas, 86 barquillas, 77 botes, 32 góndolas y 2 embarcaciones menores, capturas que llevaron aparejados el apresamiento de 268 contrabandistas y el decomiso de géneros por valor de cuatro millones de reales (17). Posteriormente, la promulgación de la Ley de Reforma Arancelaria de 1849, que levantó muchas de las barreras con que hasta entonces habían tropezado los productos ingleses para entrar en el mercado español, también redundaría en una sensible disminución del contrabando (18).

## La organización del marqués de Molins

El 24 de mayo de 1850, en virtud de real decreto fechado en Madrid, se procede a reorganizar nuevamente el Servicio de Guardacostas, que vio incrementado el número de sus divisiones, buques que las compondrían, zonas de

---

(14) Alejandro Mon y Menéndez fue ministro de Hacienda en cinco ocasiones y presidente del Consejo de Ministros en 1864. Su paso por Hacienda dejó una perdurable estela merced a la modernización y simplificación que llevó a cabo en el sistema tributario español, plasmadas en la denominada Reforma Mon-Santillán. Sobre dicha reforma ha tratado MARTORELL LINARES, M.A.: «Hacienda y política en el primer tercio del siglo XX. Las reformas tributarias», en BARCIELA, Carlos; MELGAREJO, Joaquín, y DI VITTORIO, Antonio (coords.): *La evolución de la Hacienda Pública en Italia y España (siglos XVIII-XXI)*, 2015, pp. 241-262.

(15) *Gaceta de Madrid*, 22 de diciembre de 1846.

(16) RO de 15 de diciembre de 1846.

(17) *El Popular*, 29 de marzo de 1847.

(18) SÁNCHEZ MANTERO, R.: *Estudios sobre Gibraltar, política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*. Diputación Provincial de Cádiz, 1989, p. 101.



vigilancia, etc. De esta manera, a los vapores *Lepanto*, *Isabel II* y *Vulcano*, que hasta ese momento pertenecían al Resguardo Marítimo, se añadían ahora los faluchos *Plutón* y *Vulcano* (19).

Al mismo tiempo, el número de las divisiones se aumentó a siete. La primera se encargaría de la vigilancia de las costas de Gerona, Barcelona y Tarragona, y la formaban 1 vapor, 6 faluchos y 12 escampavías. La misión de la segunda, compuesta por 1 vapor, 4 faluchos y 5 escampavías, era vigilar el litoral de las Baleares. La tercera tenía encomendada la custodia de las costas de Castellón, Valencia y Alicante y disponía de 1 vapor, 6 faluchos y 5 escampavías. Las costas de Murcia y Almería estaban destinadas a la cuarta división, formada por 1 vapor, 6 faluchos y 5 escampavías. La quinta se encargaba de recorrer las costas de Granada y Málaga con 1 bergantín goleta, 7 faluchos y 12 escampavías, abarcando, y en la provincia de Cádiz, hasta Tarifa. Del resto de la costa gaditana, de la de Huelva hasta la frontera portuguesa y de las islas Canarias debía encargarse la sexta división, con 1 vapor, 1 místico, seis faluchos y 8 escampavías. La séptima estaba formada por 1 bergantín goleta, 1 místico, 2 lugres y 11 escampavías, y su radio de acción abarcaba toda la costa norte peninsular.

Se creó para su mando una comandancia general, al frente de la cual se hallaba un jefe de escuadra o un brigadier con la denominación de comandante general de guardacostas, quien fijaría su residencia en Cádiz. A sus inmediatas órdenes se hallaría un capitán de navío o de fragata, en calidad de segundo, y dos oficiales subalternos que ejercerían de ayudante de órdenes y secretario. Cada división estaría mandada por un capitán de fragata con residencia en su cabecera, quien debía dirigir las operaciones navales de acuerdo con los gobernadores civiles de las provincias.

A fin de organizar las acciones y maniobras navales, se acordó que a todos los buques bélicos de vela se les adjuntase una escampavía, que los seguiría a todas partes. Para optimizar esta fuerza se dispuso que la mitad de las unidades a flote se mantendrían navegando durante una quincena, transcurrido cuyo plazo serían relevadas por la otra mitad, de manera que las costas nunca quedasen sin vigilancia efectiva.

La misión de los vapores era recorrer de parte a parte la porción de costa que les estaba encomendada, para acudir con presteza a cualquier punto donde se demandase su presencia. Por otro lado, eran los encargados de surtir de víveres y municiones al resto de los buques de su división (20).

En los presupuestos del Estado para 1850 se destinaron al Servicio del Resguardo 7.441.374 reales, lo que evidenciaba la intención de incrementar su eficacia (21). El éxito en esta empresa quedó reflejado en la *Gaceta de*

---

(19) Esta nueva reforma fue pilotada por Mariano Roca de Togores y Carrasco, marqués de Molins, quien asumió la cartera de Marina entre 1847-1849 y 1853-1854.

(20) RD de 24 de mayo de 1850.

(21) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F. de: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX*. Tomo I: 1800-1866. Editorial Naval, Madrid, 1993, p. 222.

*Madrid*, que publicaba periódicamente unas cifras de capturas ejecutadas cada vez mayores (22).

Durante el «bienio progresista», las capturas realizadas fueron también múltiples. Y así, durante todo 1855 y el primer trimestre de 1856 se aprehendieron 138 buques, con 125 reos, 535 fardos de géneros lícitos, 899 de ilícitos, 2.013 de tabaco y 7 54/112 fanegas de sal, con un valor total de 2.363.833 reales (23).

### **La colaboración del Resguardo Marítimo contra las agresiones marroquíes**

La que con posterioridad fue llamada Guerra de África tuvo un largo período de gestación que ocupó varias décadas hacia mediados del siglo XIX. Ya en 1840 Ceuta y Melilla padecían frecuentes incursiones de grupos marroquíes. El acoso continuó con ataques a las tropas españolas, sobre todo en 1844, 1845, 1848 y 1854. En este último año también se produjo un asalto criminal contra el místico correo de Melilla *Carmen Primera* (24).

A fin de dar un escarmiento duradero a los rifeños, se decidió concentrar en Cartagena una división de buques, formada por faluchos y místicos de diferentes divisiones del Resguardo. En ellos se preveía trasladar hasta la costa marroquí al Regimiento de Cazadores de África y otras tropas ligeras, con objeto de que hiciesen una incursión punitiva en las cabilas. Con este correctivo —las tropas expedicionarias debían quemar las cosechas y viviendas de los lugareños— se esperaba poner fin a la beligerante actitud de los autóctonos contra los españoles (25).

Pero este plan se vio frustrado a causa de la sublevación contra el Gobierno propiciada por el general O'Donnell, la llamada «vicalvarada», la cual, iniciada el 28 de junio de 1854, puso fin a la década moderada e inició el bienio progresista, simbolizado por el abrazo entre dicho general y Espartero, que con esta asunción de los principios progresistas buscaban movilizar a las masas (26).

---

(22) En la *Gaceta de Madrid* de 21 de enero de 1854 se indicaba que, en el tercer trimestre de 1853, el Servicio de Guardacostas había capturado 35 buques, que transportaban 145 fardos de géneros y 282 de tabaco por valor de 244.793 reales.

(23) *Gaceta de Madrid* de 22 de junio y de 24 julio de 1856.

(24) *El Balear*, 4 de junio de 1854. El místico *Carmen Primera* era un buque correo que realizaba el trayecto entre Málaga y Melilla. Fue atacado por varios cárabos marroquíes que transportaban un nutrido grupo de rifeños. La tripulación, al verse acometida por estos corsarios, se puso a salvo y escapó en el bote salvavidas. Los rifeños asesinaron a un muchacho que no pudo huir.

(25) *La Época*, 21 de junio de 1854. En Cartagena se concentraron los faluchos *Aníbal*, *Dorado* y *Escorpión*, a los que se unirían otros de la tercera división y el místico *Isabelita*. En un principio se pensó colocar al frente de la expedición al brigadier Pinzón, que debía comandar el vapor *Vigilante*.

(26) FONTANA, J.: *La época del liberalismo*, vol. VI de la *Historia de España* dirigida por Josep Fontana y Ramón Villares. Crítica-Marcial Pons, Barcelona, 2007, pp. 267-268.

## La reforma del ministro Bayarri

Durante el ministerio don Pedro Bayarri (27), el sistema de prevención contra el contrabando fue objeto de otra reorganización. Este ministro, en la «Exposición á S.M.» que, a modo de preámbulo, encabeza el real decreto de 6 de agosto de 1856, trazaba una semblanza del servicio de guardacostas, cuya trayectoria desde principios del siglo XIX describía. En ella indicaba que, ya desde 1802, en Europa esta tarea de vigilancia de los mares había sido encomendada a los capitanes generales de los departamentos o a los comandantes de los apostaderos en las Indias. Debido a las sucesivas guerras, continuaba Bayarri, la Hacienda volvería a tomar su dirección, que en 1829 pasaría a manos de una empresa particular, la cual se encargó de ella el tiempo justo que duró el contrato, «sin dar lugar a las prórrogas» que en él se contemplaban. A partir de entonces, la Marina auxiliaría a la Hacienda facilitándole parte del personal que comandaba los buques guardacostas. En 1840 el servicio volvió a manos particulares, aunque por breve plazo, pues en 1843 la Armada asumió de nuevo esta tarea, bajo la responsabilidad directa de los intendentes. Por último, en 1847 la Marina se haría cargo de todos los buques destinados al Servicio, exceptuando aquellos encargados de la vigilancia en el interior de los puertos, que en lo relativo a la represión del fraude dependían funcionalmente de Hacienda, aunque sus dotaciones pertenecían a la Armada.

El preámbulo seguía indicando la conveniencia de que, ante lo crecido del número de buques que en 1850 eran destinados a este servicio, algunos de los que se movían con vela fueran sustituidos por otros propulsados por remo o vapor, con objeto de formar dos líneas, una inmediata a tierra, que obraría en combinación con los carabineros, y otra exterior en coordinación con la primera. De este modo, levantando estas tres barreras, se pensaba conferir una mayor eficiencia a la lucha contra el fraude.

En la estrategia de Bayarri en pro de una mayor eficiencia, la construcción de nuevos buques de hélice era un elemento capital. En el aspecto orgánico, el real decreto suprimía la comandancia general de guardacostas y las oficinas en tierra de las comandancias de divisiones y secciones de reformas, con lo que se buscaba, a la par que una mayor eficacia en la lucha contra el fraude, una economía de más de millón y medio de reales.

Para la persecución del contrabando marítimo en la Península e islas Baleares quedaban destinados 7 vapores, 7 faluchos de 1.<sup>a</sup> clase, lugres o pailebotas, 26 faluchos de 2.<sup>a</sup> clase, 73 escampavías y 1 pontón. A las unidades de esta fuerza se las seguiría denominando guardacostas y estarían divididas en

---

(27) Bayarri ocupó el Ministerio de Marina y Gobernación de Ultramar desde el 14 de julio hasta el 12 de octubre de 1856, durante el llamado «bienio liberal». Fue secretario de las Cortes y una de las cabezas visibles del denominado Centro Parlamentario, grupo de opinión que propició la formación del primer gobierno de O'Donnell. Véase CHATO GONZALO, I.: «La Unión Liberal y la renovación del sistema de partidos (1858-1863)», en *Revista de Estudios Políticos* (nueva época), núm. 153. Madrid, 2011, pp. 75-111.

tres trozos, que recibirían los nombres de Norte, Poniente y Levante, dependientes, respectivamente, de los departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena. A su vez, los citados trozos quedaron subdivididos en apostaderos.

Ciñéndonos al departamento de Cartagena, indicaremos que estaba constituido por cinco apostaderos: Cartagena, Valencia, Tarragona, Barcelona y Baleares. El primero debía vigilar una franja costera de 65 leguas, desde el cabo de Gata al de San Martín, con 2 faluchos de primera, 3 de segunda y 7 escampavías; el apostadero de Valencia extendía su ámbito de actuación a las 45 leguas de costa que median entre el cabo de San Martín y Los Alfaques, labor para la que contaba con 1 vapor, 3 faluchos de segunda y 6 escampavías; el de Tarragona, con 1 falucho de primera, 2 de segunda y 5 escampavías, debía vigilar las 33 leguas de costa comprendidas entre Los Alfaques y Barcelona; el de esta última abarcaba las 36 leguas existentes entre la ciudad condal y el cabo de Creus, constando su fuerza de 1 vapor, 1 falucho de primera, 1 de segunda y 5 escampavías. Al quinto le correspondía la vigilancia de las 80 leguas de costa de las islas Baleares, y para ello contaba con 1 vapor, 3 faluchos de segunda y 10 escampavías.

En cuanto a la estructura jerárquica, la responsabilidad principal de cada trozo recaía en el respectivo capitán general de departamento, quien a su vez tendría a sus órdenes inmediatas a un comandante. De esta disposición quedaba exceptuado el trozo de Levante, que por su especial configuración dispondría de dos comandantes, uno encargado de los apostaderos de la zona peninsular, y el otro, de las islas Baleares. Estos comandantes de trozo, que debían ser capitanes de fragata, tenían que velar por el buen estado de los buques y el adecuado espíritu militar de las dotaciones. Al frente de cada apostadero había un comandante. Por último, se establecía un sistema y calendario en lo relativo a las recorridas y carenado de las unidades a flote.

## El traslado de miembros de la realeza

Como muestra de la versatilidad del Resguardo, señalaremos que alguno de sus buques fue destinado a delicadas comisiones de protocolo, como el traslado de miembros de la realeza. Y así, el 15 de mayo de 1855 se daban instrucciones para que el vapor *Isabel II* estuviese preparado en Cartagena a fin de trasladar a Italia a la infanta Luisa Fernanda de Borbón, duquesa de Montpensier, hermana menor de Isabel II, y a su marido (28). Asimismo, el 25 de agosto de 1856, en el Palacio Real de Madrid, se ofició la boda entre el príncipe Adalberto de Baviera y la infanta doña Amalia de Borbón y Borbón. En esta ocasión fue el vapor *Santa Isabel* (29) el que trasladó de Marsella a Valencia al príncipe bávaro, quien desde allí completaría en tren su viaje hasta Madrid.

---

(28) AHAC, caja 2295, exp. 8, Reales Órdenes 1855.

(29) AHAC, caja 2297, exp. 19, Reales Órdenes 1856.

## La reforma del ministro José Manuel Pareja

Bajo el ministerio de don José Manuel Pareja Septién (30) se emprendió una nueva organización en el servicio, que ponía a los segundos comandantes de los departamentos marítimos al frente de las comandancias generales de los guardacostas, a las que se hacía responsables de la dirección del servicio y de garantizar el adecuado estado militar y marinero de los buques.

La anterior organización departamental en trozos se sustituía por otra en secciones. A Ferrol se le asignaban tres, cuya vigilancia correspondía a los apostaderos de Santander, Ferrol y Vigo. El departamento de Cádiz se dividía en igual número de secciones, cuya vigilancia estaba encomendada a los apostaderos de Cádiz, Algeciras y Málaga. Por su parte, el de Cartagena se ocupaba de cinco, con un apostadero en Cartagena cuyo sector de vigilancia comprendía la parte de costa entre el cabo de Gata y el de San Martín; otro apostadero en Valencia, al que correspondía la costa entre el cabo San Martín y Los Alfaques; uno tercero en Tarragona, que se extendía desde Los Alfaques hasta Barcelona; uno más en Barcelona, que abarcaba desde ese puerto hasta cabo Creus, y el último en Palma de Mallorca, cuyo ámbito de actuación se extendía a todas las Baleares.

La reforma se extendía a cuestiones de jerarquía militar, intendencia, mantenimiento de buques, etc. (31).

## La reforma de Juan de Zavala y de la Puente, ministro de Marina

La reforma de Pareja duró poco. El 1 de septiembre de 1865, don Juan de Zavala llevó a cabo una nueva reestructuración (32), que buscaba ante todo hacer economía, para lo cual se suprimían las comandancias de trozos y las contadurías de guardacostas allí donde su existencia no fuera necesaria, al tiempo que se introducían ciertas modificaciones en relación con el mando.

El real decreto constaba de 14 artículos, que organizaban el servicio de guardacostas de forma similar a como lo había estructurado Pareja, tomando como base los tres departamentos marítimos y dividiendo la zona costera afecta a cada uno de ellos en las mismas secciones que antes. En cuanto a la distribución de las embarcaciones, tampoco difería mucho de la anterior,

---

(30) Ocupó el Ministerio de Marina entre el 1 de marzo y el 16 de septiembre de 1864, en el gabinete de Alejandro Mon. En octubre de ese año fue nombrado comandante general de la Escuadra del Pacífico y, en calidad de tal, negoció el tratado Vivanco-Pareja, por el que España devolvía a Perú las islas Chinchas y la república andina se obligaba a saludar al pabellón español.

(31) RD de 13 de junio de 1864.

(32) Ocupó el sillón ministerial de Marina desde el 21 de junio de 1865 hasta el 10 de julio del año siguiente. Hijo de un criollo realista limeño emigrado a España, ocupó los Ministerios de Estado, Marina y Guerra, fue senador por derecho propio, caballero de Carlos III, conde de Paredes de Nava y marqués de Sierra Bullones.



aunque se disponía que cada apostadero podría contar con un vapor. Se suprimían las comandancias generales de guardacostas y cesaban en el mando de los apostaderos los comandantes de los tercios y provincias marítimas, cuyas competencias pasaban a asumir los capitanes generales de los departamentos. También se establecían normas para el mantenimiento de los buques y se sometían nuevas competencias a los comandantes de los apostaderos (33).

### **Sobre las diferentes formas de actuar de los contrabandistas**

El estudio pormenorizado de las noticias referentes a las actividades de los guardacostas pone de manifiesto determinados patrones en la forma de actuar de los contrabandistas.

En la bahía de Algeciras operaban casi a diario, sobre todo a partir de 1851, empleando embarcaciones de muy escaso porte que transportaban pequeños cargamentos destinados a ser desembarcados en las costas españolas cercanas al Peñón. En cualquier caso, la eventual captura de alguno de estos buques de poco calado, que intentaban eludir la acción de los guardacostas españoles navegando sobre bajíos y zonas de arrecifes, no suponía un contratiempo muy gravoso, ya que solían transportar pocos fardos. Sea como fuere, las escampavías del Resguardo se mostraron muy eficaces en su persecución y captura, y las detenciones de este tipo de embarcaciones fueron muy frecuentes. En efecto entre la variedad de buques que formaban el Resguardo Marítimo, las que llevaron el peso de la represión en la bahía de Algeciras fueron tales unidades, ya que se trataba de «embarcaciones de vela, de casco y aparejo bien cortados a fin de que sean rápidas, de tales dimensiones que pueden sin peligro acercarse a la tierra, meterse en las calas, etcétera., destinadas a la persecución del contrabando marítimo, pertenecen a la marina de guerra y están mandadas por segundos contraalmirantes de la Armada y tripuladas por marinería del Estado» (34).

La prolongación en el tiempo de la acción contrabandista tuvo graves consecuencias económicas para la bahía de Algeciras, zona estratégica donde las hubiera en el entramado comercial hispano y cuyo desarrollo tanto se ha resentido a causa de su proximidad a Gibraltar (35). De esa capital del contrabando también partían faluchos y laúdes con cargas mayores pero destinos más distantes, muchos de los cuales fueron a su vez capturados en zonas alejadas del litoral mediterráneo español o en aguas de Cádiz. Estos buques solían ir armados y sostener combates con los del Resguardo. Cuando llegaban a su destino transbordaban parte de la carga a embarcaciones menores, según las peticiones que de los diversos pueblos tenían.

Como ya se ha mencionado, el contrabando se repartía a lo largo y ancho de la costa española, usando para ello buques nodriza, en muchos casos falu-

---

(33) *Gaceta de Madrid*, 1 de septiembre de 1865.

(34) *Enciclopedia universal ilustrada europea americana*, t. xx. Barcelona, 1930, p. 641.

(35) VILLALBA FERNÁNDEZ, A.: «Zona del estrecho de Gibraltar», en *Cuadernos de Estrategia*, núm. 72, 1994, pp. 259-280.

chos o laúdes. Desde ellos se transbordaba a naves más pequeñas que aguar-daban en un sitio determinado, las cuales por último alijaban parte de la carga en tierra. Sin embargo, el proceder de los contrabandistas en las islas Baleares presentaba una particularidad. Si, como norma general, siempre se escudaban en la oscuridad de la noche para los alijos, en dicho archipiélago solían operar de una manera aún más subrepticia y cautelosa, hasta el punto de que muchas veces no les esperaba en tierra ninguna partida para ayudar en el desembarco. En estas islas, los alijos se hacían en sitios solitarios y recónditos o en parajes con escondites idóneos para dejar el cargamento, como cuevas, bosques y matorrales costeros o formaciones rocosas en las que fuera fácil depositar la carga. Al cabo de cierto tiempo, esta era retirada sigilosamente, eludiendo la vigilancia del Resguardo. A pesar de dichas precauciones, las capturas de buques contrabandistas no eran infrecuentes, pues el Resguardo había infiltrado delatores en las filas contrabandistas y conseguía localizar los escondites con asiduidad (36). Muchos de estos buques aprehendidos eran vendidos al mejor postor en pública subasta. La prensa mallorquina publicó por estos años reiterados avisos oficiales de convocatoria a estas licitaciones (37).

A partir de 1851 fueron mucho menos frecuentes los combates marítimos entre buques españoles de guerra y naves contrabandistas, señal de la merma del poderío que estas habían mostrado hasta entonces. Dos de las más importantes de estas acciones bélicas las protagonizó, en aguas del estrecho de Gibraltar, el falucho *Luisita*, de la primera división. En la primera tuvo que habérselas con el buque de la misma clase *Primavera* (38), del que se apoderó tras cuatro horas de fuego contra más de 80 contrabandistas. Unos meses más tarde, el *Luisita* se medía con el *San Ramón*, con el que se cañoneó y al que, para reducirlo, hubo incluso de abordar. La acción se saldó con la muerte del capitán del buque contrabandista y con tres hombres heridos de entre los más de treinta que conformaban su tripulación. También resultó herido el segundo. Una vez capturado, el *San Ramón* fue traslado a Algeciras (39). Muy lejos quedaban los tiempos en que los buques contrabandistas gozaban de poder y fuerza suficientes para derrotar a sus frustrados captores, como algunas veces sucedió durante el reinado de Fernando VII (40).

---

(36) *Gaceta de Madrid*, 2 de junio de 1850. Se hace referencia a la captura en la cala del Romagueral de una partida de contrabando. Este es solo uno entre los numerosos ejemplos que se pueden ofrecer de esta forma de proceder.

(37) *El Genio de la Libertad*, 15 de agosto, 5 de octubre y 22 de noviembre de 1852, 10 de octubre de 1853, 27 de enero y 29 de mayo de 1854, 22 de octubre de 1856, etc.

(38) *Gaceta de Madrid*, 8 de julio de 1851.

(39) *Gaceta de Madrid*, 9 de septiembre de 1851. Como resultado de esta brillante acción, la reina concedió al comandante del *Luisita* la Cruz de Marina y recompensó a su segundo con un ascenso. El *Luisita* se perdió en un naufragio en aguas de Tarifa el 9 de diciembre de 1856, indigno final para tan brillante hoja de servicios. *Gaceta de Madrid*, 21 de mayo de 1857.

(40) Este tipo de encuentros bélicos fueron habituales durante aquel reinado, como se refleja en la *Gaceta de Madrid*, que se encargaba de informar sobre su resultado. MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F.: «El contrabando por las costas de Murcia durante el reinado de Fernando VII», en *Murcia Histórica*, núm. 9. Murcia, 2010, pp. 4-23.

En lo relativo al departamento marítimo de Ferrol, dada su lejanía respecto del gran foco gibraltareño, su actividad fue mucho menor y se redujo a vigilar las eventuales entradas desde Francia, centrándose la mayoría de las capturas en la localidad fronteriza de Irún.

### **La acción represora en los departamentos marítimos**

Ya hemos enumerado las sucesivas reformas en la regulación del Servicio del Resguardo Marítimo entre 1843 y 1868. Ahora nos ocuparemos de la eficacia que tales cambios tuvieron en la represión del contrabando, así como las diferentes formas de actuación que para evitarlo fueron adoptando los promotores de este comercio ilegal.

La reforma de Mon de 1846 se tradujo en un incremento exponencial de apresamientos en relación con los efectuados antes de su entrada en vigor. Ejemplo de ello es que, entre el 25 de abril y el 6 de junio de 1847, los buques guardacostas de la segunda división capturaron en las aguas comprendidas entre Mazarrón y Alicante cuatro barcos contrabandistas. Durante todo este año, las unidades del Resguardo lograron apresar cuando menos 36 naves a lo largo de la costa del departamento marítimo de Cartagena. En su mayoría se trataba de faluchos, aunque también se sorprendió a varios laúdes de pesca con cargamento ilícito, así como a una tartana sarda. Los productos aprehendidos fueron sobre todo, como de costumbre, géneros textiles y tabaco. En 1848, los apresamientos fueron como mínimo veintiocho (26 buques y dos partidas en tierra).

En el curso de las dos primeras reformas del Resguardo Marítimo, verificadas durante el ministerio de Alejandro Mon, hasta mayo de 1850 se produjeron en el departamento marítimo de Cartagena un mínimo de 102 capturas, correspondientes a 34 faluchos, 24 laúdes, 1 urca, 6 barquillas, 1 lancha, 6 barcas, 18 barcos de pesca, 1 tartana y 1 bateo sardos, 3 botes, 2 de origen desconocido y 5 partidas en tierra. Aunque los períodos de vigencia de ambas reformas sean muy dispares, tanto en uno como en otro la actividad contrabandista por vía marítima decayó considerablemente.

Si tomamos como ejemplo lo ocurrido en el departamento marítimo de Cartagena, caracterizado por ser el que más kilómetros de costa debía vigilar y por estar tachonado de localidades y grandes ciudades costeras susceptibles de recibir alijos, veremos que lo componían un número superior de divisiones. En concreto, la reforma de Mon le asignó cuatro, cada una de ellas integrada por 4 vapores, 21 faluchos y 27 escampavías, mientras que el departamento del Estrecho lo formaban 2 divisiones, con 1 vapor, 1 bergantín goleta, 1 místico, 13 faluchos y 20 escampavías, y el del Norte disponía de 1 bergantín goleta, 1 místico, 2 lugres y 11 escampavías.

Durante la reforma de Molins, de 1850 a 1856, las capturas en aguas del departamento marítimo del Mediterráneo se cifraron en 10 faluchos, 10 laúdes, una polacra goleta inglesa, 1 bateo francés, 2 barcas, 3 barquillas, 4

barcos de pesca, 3 botes, 3 de fardos arrojados al agua, 17 escondites en tierra y 2 de origen desconocido, lo que hace un total 56 capturas, treinta y cuatro de ellas barcos.

Las aprehensiones practicadas tras la reforma de Bayarri son difíciles de cuantificar, ya que en este período se produjo la invasión de Marruecos (años 1859 y 1860), y la fuente documental de donde se han extraído las cifras de capturas anteriores omite todo dato acerca de la actividad represora del contrabando mientras duró ese conflicto. No obstante, en los lapsos precedente y posterior a la guerra, en las aguas del departamento del Mediterráneo se produjeron no menos de 37 aprehensiones: 6 faluchos, 6 laúdes, 1 goleta, 4 botes, 1 lancha, 8 en las que no se identifica el tipo de embarcación y 11 escondites en tierra.

En los catorce meses que duró la reforma de Pareja, los buques del Resguardo ejecutaron en las mismas aguas 17 capturas, de ellas 2 faluchos, 3 laúdes, 2 pesqueros, 1 lancha y 9 aprehensiones en tierra —como casi todas las anteriores, realizadas en las Baleares.

En lo tocante al ministerio de Zabala, las capturas en este período se elevaron a veintinueve (10 faluchos, 2 laúdes, 2 buques ingleses, una barca, una embarcación sin especificar su clase, 3 abandonos de la carga en el mar y 10 escondites en tierra). De entre todas ellas, es de destacar la de un falucho, apresado en el cabo de Palos, al que se intervino una carga de 129 fardos de tabaco (41).

En cuanto al departamento marítimo de Cádiz, sus divisiones efectuaban una doble labor. Por un lado, las naves tipo escampavía se dedicaban cotidianamente a la busca y captura del sinfín de pequeñas embarcaciones ilegales que, merced a su escaso calado, trataban de alijar en distintos puntos de la bahía de Algeciras, en cuyas someras aguas tenían la esperanza de no ser perseguidas por las del Resguardo (42). Pero las escampavías guardacostas, a su vez embarcaciones de muy poco calado, no desfallecieron en su cometido y consiguieron infinidad de capturas de barquillas, góndolos, botes o lanchas. Por el otro lado, los buques de mayor capacidad trataban de cortar el paso, tanto en la zona de Cádiz como en la de Málaga, a los barcos nodriza tipo falucho, laúd, bergantín... que, con un cargamento de fardos muy superior, eran inabordables para las escampavías, de una potencia muy inferior.

## La prensa se hace eco de la eficiencia del Resguardo

Una vez encomendada a la Armada la represión del contrabando, en poco tiempo se dejó notar el acierto de dicha medida, como se desprende de un artículo inserto en un periódico en 1850:

---

(41) *Gaceta de Madrid*, 27 de junio de 1868.

(42) Son muy numerosos los apresamientos que hacen referencia a los arrecifes de Punta Carnero, Punta Mala, Chullera, bajo de Palmones, Salavieja, Botija, etc.

«Hacía cuatro años que no visitaba esta Roca, y me he quedado admirado de la decadencia en que se halla su comercio, antes tan próspero y floreciente. Las quiebras son frecuentes, y escasísimo el número de personas que vienen de fuera, cuando antes era esto una verdadera Babilonia. Los alquileres de las casas y tiendas disminuyen cada día más, siendo infinitas las que se hallan desocupadas. Las calles, los almacenes, el muelle, todo sin vida mercantil, y no se oyen sino lamentos y miserias. Y ¿cuál es la causa de un cambio tan repentino? preguntaba yo a un amigo que vivía constantemente aquí. “El orden que a grandes pasos se va estableciendo en España —me respondió—, pues desde que Narváez metió en cintura a los revoltosos y reprimió el contrabando, y reformó los aranceles, y estableció depósitos generales de comercio, ha desaparecido el tráfico ilícito, y con él la prosperidad de la plaza, reducido así su comercio al consumo local y a algún tráfico, con Berbería.” El ramo de tabacos por ejemplo, que es el que hasta esa época dejaba pingües beneficios a los contrabandistas, está hoy reducido a cero. Todos los años se vendían al martillo de 7 a 8.000 bocoyos o sean (*sic*) de 80 a 100.000 quintales de la clase Kentucky y Virginia, sin contar las ventas y transacciones privadas. En el día no se vende un solo bocoy, y los que sacan a la venta pública, tienen que retirarlos sin vender, porque no hay quien ofrezca un precio aceptable, por la absoluta falta de salida, para el contrabando en España, que era lo principal.

Lo mismo sucede con los algodones, pues aunque la reforma del arancel está muy lejos de ser perfecta y de producir al tesoro español lo que el consumo reclama, se dejan sin embargo sentir sus efectos en la exportación que antes se hacía de aquí, porque la mayor parte de los artículos permitidos al comercio en España, pagan hoy derechos casi lo mismo que antes recibía el contrabandista, y es claro que por cálculo especulativo nada espone (*sic*) lo que puede introducir legalmente y con el mismo coste. Los pintados y otros géneros prohibidos aún, son los que se esportan (*sic*), en pequeñas cantidades.

Desde que la marina se hizo cargo de los buques del resguardo, la persecución es activa y eficaz como no podía menos de suceder por la proverbial honradez y provida (*sic*) de sus jefes. En todos los puntos limítrofes de esta plaza, se observa la misma vigilancia y rigidez, así en la línea (*sic*), como en Algeciras o Ceuta; de modo que el bloqueo al tráfico ilícito no puede ser más perfecto» (43).

## El contrabando a través de las líneas regulares de vapores

A la actividad contrabandista hasta aquí descrita y que tenía como base principal Gibraltar, hay que añadir otra paralela, más sutil y no menos organizada, tal como ha explicado Matilde Morcillo (44). Nos referimos a la

---

(43) *El Popular*, 20 de mayo de 1850. En este artículo quedan claramente perfilados los motivos de la supuesta decadencia del contrabando ejercido desde Gibraltar. La conjunción de medidas económicas, políticas y coercitivas dieron al traste en gran parte con la pujanza de en otros tiempos tan floreciente comercio ilícito.

(44) MORCILLO ROSILLO, M.: «El estado de la navegación por el Mediterráneo visto por un diplomático español (1841)», en *Ensayos. Revista de la Facultad de Educación de Albacete*, núm. 14, pp. 71-78.



perpetrada con el concurso de las líneas regulares de vapores (cuatro francesas y una sarda) que a mediados de este siglo recorrían el Mediterráneo desde Marsella y Génova hasta Gibraltar, puntos de origen y llegada de los mismos.

Estos vapores, al tiempo que transportaban viajeros, también conducían cargamentos de contrabando como tejidos ingleses o tabaco norteamericano. Su forma de actuar era recoger en Gibraltar su carga ilegal para luego, mientras el pasaje dormía, valiéndose de la noche descargarlo en barcas de pescadores que la desembarcaban en diferentes lugares de la costa mediterránea española. A veces esos géneros ilegales eran descubiertos por agentes de aduanas a bordo de vapores (45), y en otras los sorprendidos por los buques del Resguardo eran las botes pesqueros participantes (46).

## Conclusiones

Durante el reinado de Isabel II, la actividad contrabandística se redujo notablemente respecto de los tiempos de Fernando VII, si bien la acción del Servicio del Resguardo Marítimo no pudo ser todo lo eficaz que se pretendía. Diversas fueron las causas que confluyeron para que esto fuera así: desde la insuficiencia de buques destinados a su persecución hasta la actitud claramente favorecedora del tráfico ilegal de políticos y funcionarios.

Hasta que se incrementó la producción de géneros de algodón, que eran los introducidos mayoritariamente de forma fraudulenta, al tiempo que se suavizó el sistema arancelario o se adoptaron medidas contra la corrupción —como nombrar cónsules de confianza, pagar sueldos decentes al funcionario, relevar periódicamente las tropas destinadas a su persecución, mejorar la comunicación entre las Administraciones (47), etc.—, no se pudo vislumbrar un horizonte de franco retroceso en las introducciones fraudulentas a través de las fronteras terrestres y marítimas. No obstante, el saldo del Servicio del Resguardo Marítimo en su actividad represora del contrabando puede considerarse positivo, pese a los escasos medios de que dispuso en proporción a la longitud de las costas y la inmensa superficie marítima que debía vigilar.

---

(45) *El Clamor Público*, 17 de agosto de 1851. Este periódico daba noticia del decomiso de los géneros de contrabando hallados bajo los colchones de algunos pasajeros del vapor francés *Elba*.

(46) La *Gaceta de Madrid* de 2 de diciembre de 1847 da noticia del apresamiento de dos barcas pescadoras en el Besós, y la de 17 de febrero de 1849, de la confiscación, en las inmediaciones de la desembocadura del mencionado río, de dos barcas palangreras cargadas de tabaco y ropa.

(47) GÁMEZ AMIÁN, A.: «Aproximación al contrabando en las costas meridionales durante el siglo XVIII y la primera mitad del XIX», en *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, núms. 9-10. Málaga, 1982, pp. 23-41.

### Otros archivos consultados

- Archivo Histórico Provincial de Murcia
- Archivo Municipal de Cartagena.

### Bibliografía complementaria

- ARTOLA, M.: *La Hacienda del siglo XIX. Progresistas y moderados*. Alianza Universidad, Madrid, 1986.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F. de: «La Marina durante la primera mitad del siglo XIX», en *Revista de Historia Naval*, núm. 4 (monográfico). Madrid, 1989.
- CANAL, J.: *El carlismo. Dos siglos de contrarrevolución en España*. Alianza, Madrid, 2000.
- CERVERA PERY, J.: *Marina y política en la España del siglo XIX*. San Martín, Madrid, 1979.
- COMELLAS, J.L.: *Los moderados en el poder, 1844-1854*. CSIC, Madrid, 1970.
- FERNÁNDEZ BASTARRECHE, F.: «El Ejército y la Marina en tiempos de Isabel II. Organización y estructuras internas», en *La era isabelina y el sexenio democrático (1834-1874)*, t. XXXIV de la *Historia de España* fundada por R. Menéndez Pidal y dirigida por J.M.<sup>a</sup> Jover. Espasa Calpe, Madrid, 1981.
- FUENTES ARAGONÉS, J.F.: *El fin del Antiguo Régimen (1808-1868)*. Síntesis, Madrid, 2007.
- JUTGLAR, A.: *Historia crítica de la burguesía en Cataluña*. Anthropos, Barcelona, 1984.
- LASARTE, J.: *Economía y Hacienda al final del Antiguo Régimen*. Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1976.
- MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F.: «La organización del Servicio del Resguardo Marítimo en España durante la minoría de edad de Isabel II», en *Revista de Historia Naval*, núm. 131. Madrid, 2015, pp. 53-67.
- NADAL I OLLER, J.: *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, Barcelona, 1975.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.T.: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Editorial Naval, Madrid, 1992.
- PÉREZ PICAZO, M.T., y LEMENUNIER, G.: *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*. Editora Regional de Murcia, 1984.
- RAMOS OLIVER, F.: «Las guerras de Marruecos», en MARTÍNEZ-RADÍO GARRIDO, Evaristo (dir.): *Aportaciones a cinco siglos de la Historia Militar de España*, vol. XVII de la revista *Entemu*. UNED, Asturias, 2013, pp. 165-185.
- RAMÍREZ GABARRÚS, M.: *La construcción naval militar española, 1730-1980*. EN Bazán, Madrid, 1980.
- RODA ALCANTUD, C.: *Historia e ingeniería en el siglo XIX. Vanguardia de la industria naval en el Mediterráneo occidental. El arsenal de Cartagena*. Ayuntamiento de Cartagena y Universidad Politécnica de Cartagena, 2008.
- SÁNCHEZ MANTERO, R.: «El contrabando de Gibraltar en la primera mitad del siglo XIX», en *Moneda y Crédito*, núm. 157, 1981, pp. 19-40.
- TORTELLA, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Alianza, Madrid, 1994.

# ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LOS PUERTOS ENTRE EL FIN DE LA EDAD MEDIA Y EL INICIO DE LA EDAD MODERNA

Chiara Maria MAURO  
Licenciada en Arqueología Clásica

## Resumen

Este artículo pretende examinar el papel que la geomorfología ejerce sobre los puertos, identificando los «discriminantes» naturales que contribuyen a su instalación y asimismo las ventajas y las desventajas que comportan desde el punto de vista náutico. A través del estudio de manuscritos y manuales de navegación, se ha trazado un cuadro de la situación y se ha profundizado en el proceso de desarrollo conocido por los puertos mediterráneos pertenecientes, entre los siglos XV y XVI, a las coronas de Castilla y Aragón

Palabras claves: navegación, rutas, puertos, geomorfología, Mediterráneo.

## Introducción

LOS puertos —como puntos de principio y fin del tejido conectivo constituido por las rutas marítimas— son a menudo englobados dentro de estudios más amplios dirigidos al análisis de la navegación. Tales estudios, frecuentemente, no indagan en su función práctica, sino que más bien se centran en aspectos secundarios (1), considerando los puertos ante todo como lugares receptores y transmisores de cultura. De hecho, si pensamos en el agua como en una superficie de comunicación dotada de cierto poder mediador, entonces los puertos se configuran como los artífices de esta unificación —es como si el mar y los barcos hiciesen de aglutinante entre una ciudad y

---

(1) Al emplear el término «secundario» no pretendemos rebajar la importancia de estos aspectos, sino remarcar el hecho de que, muchas veces, estos estudios, más que apuntar a los puertos en cuanto tales, se centran en ciertas cuestiones a ellos conexas.

otra—. Por lo tanto, hablando de viajes y de desplazamientos, el estudio de los puertos siempre se enfoca sobre los movimientos que en ellos tienen origen: se considera el traslado de materiales, objetos, hombres, y con ellos, el movimiento de ideas, ritos y culturas. Huelga señalar que estos aspectos son muy importantes y que resultan útiles para reflexionar sobre el hecho de que todos estos tránsitos afectan, de una manera u otra, a un espectro más amplio respecto a aquel donde se realizan y que van a transformar los equilibrios preexistentes: el resultado es una especie de efecto dominó cuyas repercusiones alcanzan incluso aquellas áreas no directamente involucradas en el fenómeno, pero en las que la llegada de nueva gente, productos y culturas se refleja necesariamente.

Esta dimensión de los puertos y las rutas que los conectan, en cuanto cauces, a lo largo del tiempo, de relaciones comerciales y culturales que han puesto en marcha procesos comunes de transformación de la arquitectura urbana, de sus formas y sus funciones, es capital. Sin embargo, no es tal aspecto el que en este artículo se quiere analizar. Aquí lo que se pretende es reflexionar sobre la esencia del puerto, o sea, sobre lo que hace que un puerto se haya definido como tal y, por consiguiente, sobre la relación con su entorno geográfico. En un primer momento, esta tarea puede parecer fácil en comparación con la multiplicidad de facetas que un estudio del primer tipo debe atender. Sin embargo, a medida que se van completando etapas en pos de esa meta, descubrimos que el camino hacia la decodificación retrospectiva de las zonas portuarias resulta casi intransitable. Esto obedece a muchos motivos: a la tendencia general de emplazar los puertos contemporáneos en el mismo lugar donde se instaló el puerto en el pasado (fenómeno de los *buried harbors*); a los cambios en el nivel del mar —debidos en gran parte al aumento de la temperatura global—, que tienen como resultado que muchas zonas portuarias hayan quedado sepultadas bajo el agua; a la destrucción de muchas infraestructuras portuarias por las dinámicas meteomarinas (fuertes corrientes, oleaje invernal) y, por último, a la intervención humana, que cambia la configuración de las costas atendiendo a las demandas de la industria del turismo o de la piscicultura (2).

A todos estos problemas hay que añadir otra tendencia general: incluso a día de hoy se utilizan como puertos aquellas áreas cuyas características morfológicas parecen predestinarlas inexorablemente a usos portuarios. Por esto, las intervenciones humanas realizadas en el pasado en estos entornos fueron relativamente reducidas y se entendieron ante todo como optimizaciones complementarias de unas idóneas condiciones naturales preexistentes.

Sentadas estas necesarias y poco halagüeñas premisas, entremos en materia y pasemos a abordar una serie de consideraciones en torno a lo que debía

---

(2) CHRYSSOULAKI, Stella.: «The imaginary navy of Minoan Crete», en *EMPORIA. Aegeans in the Central Mediterranean. Proceedings of the 10.<sup>th</sup> International Aegean Conference*. Peeter, Lieja, 2005, pp.77-90.

de ser el aspecto de los puertos entre fines de la Edad Media e inicios de la moderna. Estas reflexiones, desafortunadamente, como ya apuntábamos antes tendrán que prescindir de las contribuciones de la arqueología (3) y sustentarse sobre todo en fuentes cartográficas y literarias, así como en observaciones de carácter geográfico y náutico.

### Los puertos, «discriminantes» naturales

Los seres humanos, ya desde la antigüedad, aprendieron a aprovechar algunas de las características propias de las costas y a obtener ventajas de ellas. La protección contra los vientos o las corrientes ofrecida por una determinada conformación costera, más o menos eficaz a tenor de que la zona en cuestión estuviese a mayor o menor merced de las olas y los vientos, era el factor decisivo a la hora de elegir los lugares que serían adaptados como puertos/áreas de parada. Esta pauta ha sido una constante histórica que llega hasta el presente, por más que en nuestros días las intervenciones de mejora en las cuencas portuarias sean mucho más invasivas.

Entre las relaciones diplomáticas del siglo XVI recogidas por Albéri se encuentra la siguiente nota:

«Genova ha un porto non tutto naturale, ma da una parte dove viene in fuora, ha una gran quantità di sassi grandi posti in modo di un muro; non di meno a tempo di grandissima fortuna alcune volte è rovinata dal mare, di che ne seguono gran danni alli navigli che si trovano nel porto» (4).

En la frase «Génova tiene un puerto, pero no completamente natural» asoma entre líneas el concepto de puerto al uso en el siglo XV: una cuenca de agua protegida casi exclusivamente por su naturaleza, por más que eventualmente pudiera ser mejorada con estructuras artificiales («tiene una parte que parece salir fuera, con una gran cantidad de piedras dispuestas como si fuesen un muro») (5).

Esto quiere decir que las características relevantes del elemento «puerto» se mantuvieron sin apenas alteración desde la antigüedad hasta la época

---

(3) La arqueología portuaria es una disciplina relativamente joven, por lo que sus aportaciones resultan todavía escasas; además, la interpretación de los datos procedentes de las pocas excavaciones llevadas a cabo se ve limitada por los factores antes mencionados.

(4) ALBÉRI, Eugenio.: *Relazioni degli ambasciatori veneti al senato durante il sec. XVI (Vols. II-Serie II)*. Società Editrice Fiorentina, 1839-1863, p. 445.

(5) La traducción de la frase es nuestra. En el siglo XVI, Bartolomeo Crescenzo, escribiendo sobre los puertos, dice «y los puertos en parte están contruidos por la misma naturaleza». CRESCENZO, Bartolomeo: *Nautica mediterranea, di Bartolomeo Crescentio Romano (...) nella quale si mostra la fabbrica delle galee Galeazze, e Galeoni (...) si manifesta l'error delle Chartre mediterranée (...) s'insegna l'arte del navigar (...) vi è il calendario nautico (...) e un portolano di tutti i porti da stantiar vascelli co i loghi pericolosi di tutto il mare Mediterraneo*. Stamperia di Bartholomeo Bonfandino, Roma, 1607, p. 539.



moderna. En el siglo xv, en un manual de navegación escrito por el dalmata Benedictus de Cotrullis (6), encontramos enumeradas las características fundamentales que debía reunir un puerto, que el autor resume en cinco puntos:

«... lo portu deve essere concluso et tortuoso in modo che da ogni vento habbia reparo» (7).

Secundo, deve essere com bonu fundo, cioè è bono afferraturu (...) bisongna lu fundo scia de creta tenace, acciò che lla anchora afferre bene» (8).

Tertio, lo porto non deve essere ventoso et questo adviene se llo lito è montuoso ad sarthia et la nave et li marinari dona multa despesa della sarthia» (9).

Quarto, lo portu deve havere acqua per bere» (10).

Quinto, lo portu deve havere levata o vero oscita dallo porto a destri et a sinistris con multi venti et con quanti più, tanto è più commendabile (...) et però è multo utile che le isolecte solgliono havere alcuni porti davanti dove volentero surgeno li navilii grossi» (11).

Partiendo de estas premisas, y queriendo identificar los enclaves geomorfológicos cuyas privilegiadas características determinaron la instalación en ellos de puertos o fondeaderos en el curso de la historia, podríamos señalar las siguientes tipologías.

#### *Puertos situados en estuarios*

Este género de puertos proporcionan acceso directo y natural al *hinterland*.

Las aguas de salida del río afectan a la dinámica marina normal, ya que retrasan la fractura de la ola, haciendo que el brazo de mar que se encuentra enfrente sea menos movido. Se crea por lo tanto una zona de mar calmo propicia para que en ella se ancle una embarcación. Además, las orillas del río, cuando son bajas y de naturaleza aluvial, presentan condiciones favora-

---

(6) KOTRULJEVIĆ, Benedikt (ed., D. SALOPEK): *De navigatione/O Plovidbi*. Zagreb (Croacia), 2005 (ed. orig., 1464), libro I, cap. XLVIII. Cit. por MEDAS, Stefano: «Attestazione dei contenuti nautici», en ÍDEM: *Lo Stadiasmo o Periplo del Mare Grande e la navigazione antica*, anejo XII de *Gerión. Revista de Historia Antigua*. Universidad Complutense, Madrid, 2004, p. 132.

(7) «El puerto tiene que estar cerrado y ser profundo, para que esté protegido de todos los vientos». (Esta traducción y las que siguen han sido obra de la autora, que las ha realizado a partir de la versión contenida en el texto.)

(8) «En segundo lugar es necesario que tenga un buen fondo que pueda retener las anclas (...) El fondo tiene que ser de arcilla tenaz para que el ancla lo pueda aferrar bien».

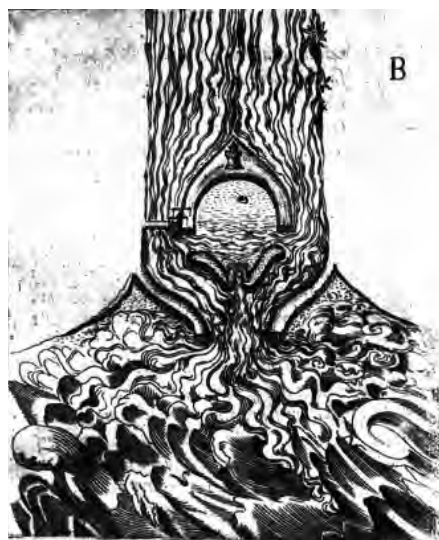
(9) «Como tercera cosa, tiene que estar protegido de los vientos gracias a la orografía de la costa, ya que si la costa es montañosa el viento no levanta el mar; en caso contrario, el viento provoca el desgaste del equipamiento de la nave».

(10) «Cuarto, en el puerto tiene que haber agua potable».

(11) «Quinto, se tiene que poder salir del puerto en cualquier condición de viento (...) Es asimismo aconsejable que el puerto tenga alguna isla situada en la parte delantera, donde poder tener otras áreas portuarias y en donde los barcos de gran tamaño puedan fondear».



Representación del puerto siciliano de Falari, situado en el estuario de un río. CRESCENZIO: *Nautica*, p. 540



Representación de un puerto ubicado en el estuario de un río. CRESCENZIO: *Nautica*, p. 541

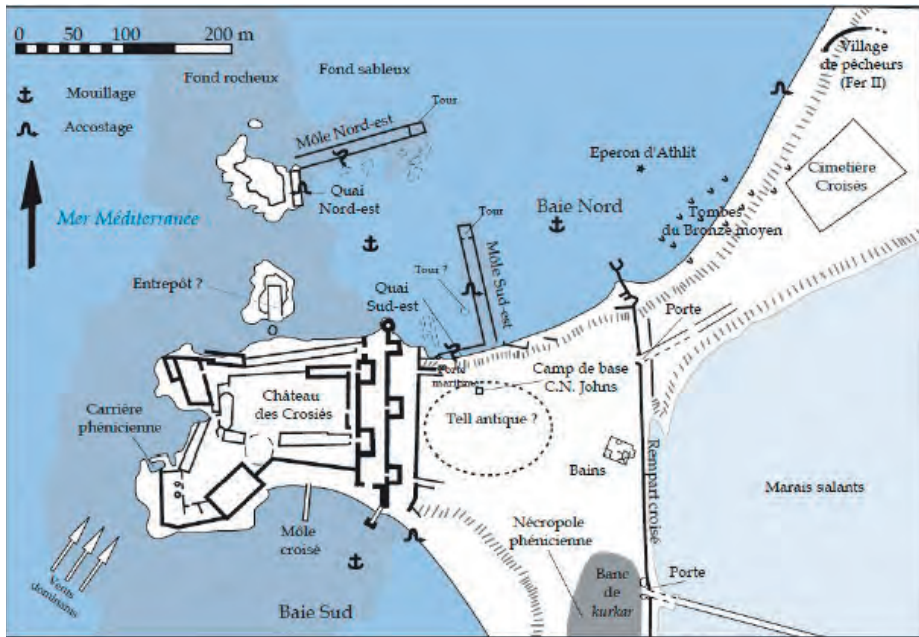
bles para varar, mientras que cuando son elevadas proporcionan una protección adicional contra el viento.

Entre sus inconvenientes figura en lugar destacado su condición relativamente inestable, a causa de la acumulación de sedimentos derivada de la aportación fluvial; de hecho, los puertos situados en estuarios han sido frecuentemente afectados por el fenómeno de la colmatación, y muchas veces tienen aguas poco profundas, inaccesibles a las naves de gran calado. Por ejemplo, el puerto de Ferrara, que podemos adscribir a esta categoría (12), en el siglo XVI solo resultaba accesible a las embarcaciones que los venecianos llamaban *marciliane* (13).

---

(12) Las ventajas y desventajas de la instalación de un puerto en un estuario se encuentran enumeradas también por Crescenzo, el cual menciona como ejemplo justamente el puerto de Ferrara. CRESCENZIO, Bartolomeo: *op. cit.*, p. 539.

(13) Embarcaciones de tamaño modesto en uso en el Adriático durante el siglo XVI. PINO-BRANCA, Alfredo: *La vita economica degli Stati italiani nei secoli XVI, XVII, XVIII, secondo le relazioni degli ambasciatori veneti*. Studio Edit. Moderno, Catania, 1938, p. 209.



Puerto de Atlit (Israel), ejemplo de espacio portuario situado cerca de un promontorio. Como se puede ver, las áreas portuarias se instalan a un lado (bahía sur) y al otro (Bahía Norte) del gran cabo que acogió, desde 1291, una fortaleza cruzada. CARANYON

### *Puertos situados cerca de cabos y penínsulas*

Un cabo proporciona protección a un lado u otro del promontorio, dependiendo de la temporada, y los promontorios crean, para aquellos que desean efectuar paradas, un espejo de agua más o menos protegido que, en ciertas situaciones y épocas del año, puede servir como lugar de fondeo o desembarco. Este tipo de puerto fue particularmente apreciado, ya que garantizaba el aprovechamiento de dos cuencas portuarias (al sur y al norte del cabo), según las condiciones meteorológicas. Los promontorios también presentaban la ventaja de ser fácilmente visibles y reconocibles, por lo que a menudo fueron enclaves privilegiados para la construcción de santuarios, iglesias o sistemas de señalización marítima (faros, torres) (14).

No obstante, a despecho de estas ventajas, los cabos a menudo esconden bajo su superficie escollos o fondos bajos que pueden causar problemas a la navegación; además, alrededor de estos accidentes costeros se generan con frecuencia corrientes peligrosas o fuertes remolinos. Por lo tanto, la supera-

(14) MEDAS: «Tipología e struttura del documento», en ÍDEM: *Lo Stadiasmo o Periplo del Mare Grande...*, p. 74.

ción de un cabo siempre representa una incógnita al navegar, ya que su prolongación en el mar rompe la trayectoria de los vientos y las olas, de modo que doblar un cabo implica enfrentarse a una nueva situación natural y al peligro de chocar contra la costa (15).

### *Puertos lagunares*

Los espacios portuarios de estas características están perfectamente protegidos de las dinámicas meteomarineras; sin embargo, sus aguas son poco profundas, de manera que solo resultan accesibles a los barcos de poco calado —que podían ser varados fácilmente en la playa—, mientras que los grandes mercantes tenían que anclar fuera de la laguna.

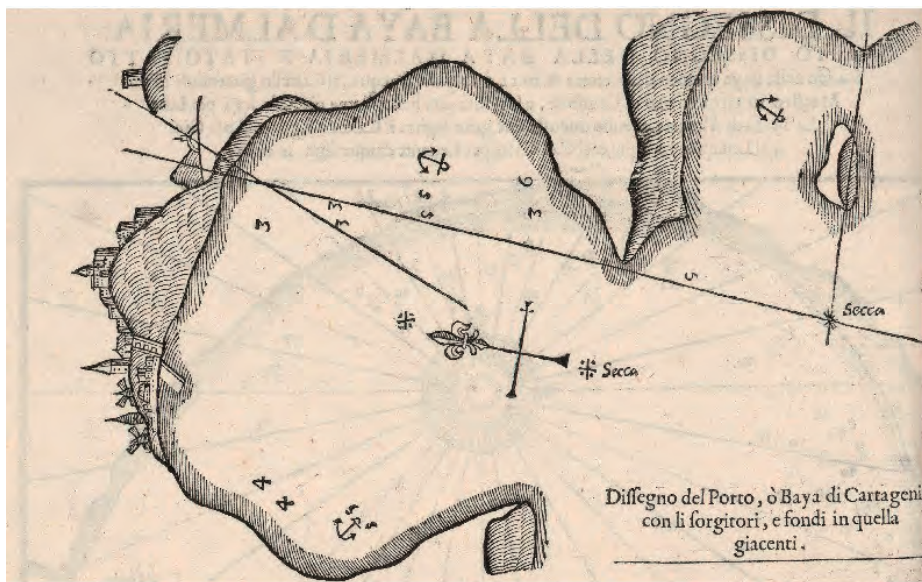
El puerto de Cagliari (Cerdeña), durante la antigüedad y parte de la Edad Media, tuvo carácter lagunar; de hecho, el promontorio de Santa Elia separaba la bahía en dos sectores: la laguna de Santa Gilla, al oeste, y la de Montelargiu, al este.



El puerto de Cagliari. Se pueden advertir la antigua área lagunar de S. Gilla y la laguna de Montelargiu. Imagen tomada (y modificada) por la autora de Google Earth

(15) *Ibidem*, p. 72.





«Baya de Cartagenia», ejemplo de puerto emplazado en una bahía protegida. Nótese cómo todas las áreas portuarias de fondeo (indicadas por las áncoras) se sitúan en el interior de la bahía o entre la isla y tierra firme (puerto insular). LEVANTO, p. 18

El golfo quedaba, así pues, ampliamente protegido de los vientos occidentales y orientales: «Karalis, enfrente de la costa de la Libia, se extiende hacia el mar con un pequeño monte que rompe la fuerza de los vientos contrarios. De esta manera se forma un puerto y una amplia ensenada, protegida de todos los vientos y en la que las aguas descansan tranquilas» (16).

El puerto principal tuvo que ser la laguna de Santa Gilla, bien protegida y con playas bajas, ideales para que en ellas varasen los barcos. Sabemos que esta laguna permaneció accesible y conectada al mar por lo menos hasta el siglo XIII d.C. (17). Es posible que también la laguna de Montelargiu, al oeste, estuviese unida al mar y constituyese otra área portuaria.

Probablemente, a finales de la Edad Media y durante la edad moderna ninguna de las dos lagunas resultaba accesible para los barcos, y el puerto de Cagliari asume el aspecto de un puerto dentro de una bahía, como aparece también en el testimonio de Levanto: «Esta bahía aparece bien hecha y en ella

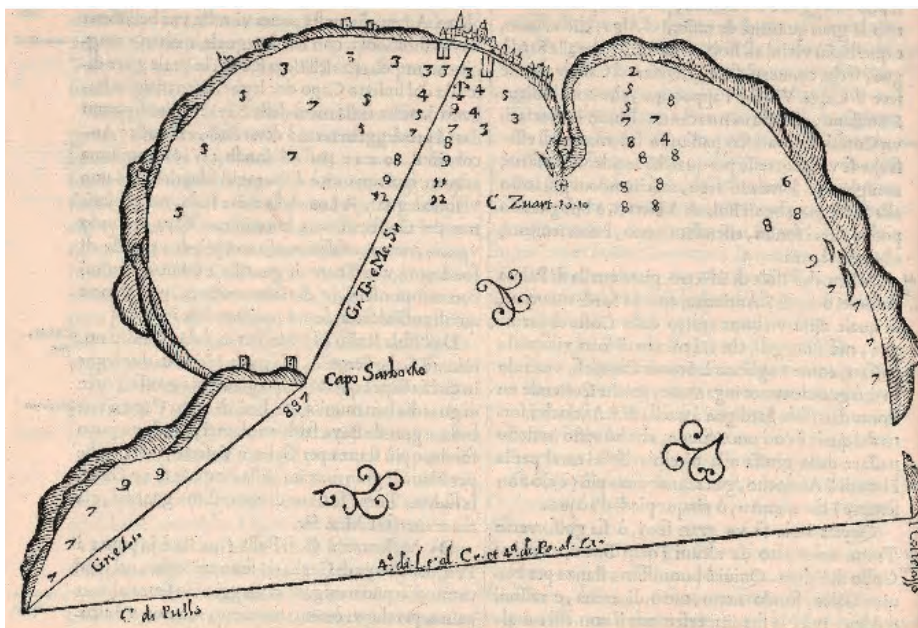
(16) CLAUDIANO: *De Bello Gildonico* I, 520. Traducción del latín al castellano realizada por nosotros a partir del texto fijado, traducido y comentado por Elzbieta M. Olechowska en CLAUDII CLAUDIANI: *De Bello Gildonico*. Brill, Leiden, 1978.

(17) SCHMIEDT, Giulio: *Antichi porti d'Italia. Gli scali fenicio-punici. I porti della Magna Grecia*. Coi Tipi dell'Istituto Geografico Militare, Florencia, 1975.

el mar adentrándose, poco a poco, pierde su fuerza. (...) Aquí por las naves no hay riesgos» (18).

### *Puertos en bahías protegidas*

Para las embarcaciones era posible amarrar en estas bahías casi en cualesquiera condiciones atmosféricas, ya que el oleaje no tenía acceso a la dársena del puerto o llegaba al interior muy amortiguado, pero su protección estaba sujeta a la estrechez de la abertura y a la orientación de la misma.



La bahía de Cagliari en el siglo XVII. Las áreas lagunares al O y al E del cabo de S. Elia (aquí llamado Cabo Zuart, según la nomenclatura flamenca) ya han desaparecido. LEVANTO, p. 52

### *Puertos insulares*

Los puertos insulares se instalaron por lo general en el pasillo de mar que se encuentra entre la isla y el continente, o bien en la parte interna de los canales insulares. La isla ya crea por sí misma una barrera natural contra el movi-

(18) LEVANTO, Francesco Maria: *Lo specchio del Mare Mediterraneo: nel quale si descrivono tutti li porti, spiagge, baye, isole, scogli e seccagni*. Gerol. Marino, Génova, 1679, p. 52





Ejemplo de puerto insular: la isla de Elba. Cabe destacar cómo las áreas portuarias y los fondeaderos se encuentran en la parte de mar interior, o sea, entre la isla y la costa toscana.

LEVANTO, pp. 40-41

miento de las olas (19); sin embargo, esta protección dependía de la situación costera de los alrededores y de su posición dentro de la isla o respecto al continente que tenían enfrente.

El asentamiento de Bosa nos ofrece un ejemplo paradigmático de puerto lagunar. Se encontraba en el estuario del Temo, aunque hoy en día se halla más retrasado debido a la acumulación de los sedimentos transportados por el río. Sin embargo, el puerto principal da a la isla, desde época fenicia y hasta el siglo XVII, se instalaba en un islote: el denominado *Isola Rossa*, que durante un tiempo estuvo separado del litoral sardo.

Como confirmación de este uso portuario de la isla, Levanto afirma:

«... a milla XI Bossa, donde hay una pequeña isla que sirve de estancia para las naves» (20).

### Puertos naturales *versus* puertos artificiales

Estas reflexiones no deben inducirnos a pensar que los puertos de esta época eran total y enteramente naturales. Elaborando la anterior tipología solo hemos querido subrayar la importancia que la geomorfología ha tenido desde siempre a la hora de determinar los lugares adecuados para la instalación un puerto. Además, esto explica el hecho de que, mientras que las ciudades y los centros del interior, respondiendo a dinámicas diferentes, se alternan más rápidamente en el escenario de la historia, los puertos y las ciudades a ellos conectadas (las ciudades portuarias) perduran a través del tiempo. Los puertos se configuran como un elemento más o menos estable, en el sentido de que su importancia decrece o disminuye, pero raramente —y menos aún en el caso de los dotados de una excelente situación natural— se eclipsa totalmente.

Las características geomorfológicas resultaban, así pues, determinantes a la hora de elegir el emplazamiento de un puerto, pero igualmente importante era complementarlas con la edificación de infraestructuras de protección. Sin embargo, este tipo de intervenciones, en los siglos XV-XVI, no estaban generalizadas, como parece atestiguar Bartolomeo Crescenzo (21) en su manual

(19) MEDAS: «Attestazioni dei contenuti nautici», pp. 105-112.

(20) LEVANTO: *op. cit.*, p. 59.

(21) CRESCENZIO: *op. cit.*, p. 531.



Ejemplo de puerto insular: el caso de Bosa (Cerdeña). Imagen (tomada de Google Earth y modificada por la autora) en la que está señalada Bosa y la «Isola Rossa», anteriormente separada de tierra firme

cuando distingue entre los «puertos naturales» y aquellos a los que él llama «puertos artificiales» —que en realidad no son otra cosa que puertos del primer tipo mejorados con la erección de alguna infraestructura.

Entre los primeros, Crescenzio (22) señala que en su época el puerto natural por antonomasia era el de Mesina, cuyo fondo era capaz de retener las anclas y cuya cuenca podía acoger un gran número de navíos. Entre los puertos artificiales cita los de Venecia, Génova y Nápoles (23). De estos, Nápoles y, en una medida aún mayor, Génova figuran mencionados como «peligrosos». El autor critica con dureza la elección como enclaves portuarios —por razones puramente políticas— de estas dos ciudades ya que, según él, no disponían de estructuras suficientes para garantizar plenamente la protección de sus cuencas. Ni Génova ni Nápoles, siendo capitales de señoría y de reino, deberían haber escatimado en gastos: esta elección comprometía el flujo continuo de navíos dentro de sus puertos, con el consiguiente riesgo para las ciudades de que no llegasen suministros suficientes para la población.

---

(22) *Ibidem.*

(23) Subrayamos otra vez que los puertos incluidos en esta categoría no eran enclaves naturalmente desprotegidos, sino puertos cuya conformación geomorfológica, ya de por sí idónea, se mejoraba a través de algunas intervenciones.

«Sono soggetti alle traversie, e spesso si perdono de vascelli, à tal que essendo queste due Città si celebri, l'una capitale di regno, e l'altra di Signoria non si dovrebbe guardar a forte di alcuna spesa per far tai porti, quali convengono alla magnificenza di simili loghi, e alla quatità, e qualità de' Vascelli, che in quelli entrano di continuo, essendo, che molte volte per paura de' tristi Porti periscono i Popoli della fame, perche, ò le Navi no 'arriscano à venir, ò si perdono nell'entrar, ò doppo Surte in Porto la traversia l'anega, come spesso avviene in Civitavecchia» (24).

Las palabras de Bartolomeo Crescenzo deben invitar a la reflexión a quien se aproxime al estudio de los puertos en la edad moderna. Conservan, por cierto, el eco del encendido debate que debió de desarrollarse durante estos siglos acerca de la «antropización» del paisaje costero. La seguridad de la cuenca portuaria de una ciudad no era ahora solo una cuestión de prestigio, sino que de ella dependía la supervivencia de la población y el florecimiento de su economía.

### **Una mirada sobre el Mediterráneo español: los puertos de las Coronas de Aragón y Castilla (siglos XV-XVI)**

El debate del que se conserva eco en el manual de Bartolomeo Crescenzo tuvo que desarrollarse en España ya durante los siglos XV y XVI, lapso en que se registra una mejora sustancial en las estructuras portuarias, incluidas las de la vertiente mediterránea.

El desarrollo de las rutas españolas en el *Mare Nostrum* había tenido lugar especialmente a partir del siglo XIII, cuando las armadas de los cruzados lograron romper las barreras políticas y económicas establecidas, quinientos años antes, por los sarracenos. De las consecuencias de las cruzadas y del aumento de la seguridad marítima supieron aprovecharse en particular las ciudades de la Corona de Aragón, que a partir de entonces establecieron relaciones comerciales con los centros del Mediterráneo occidental y oriental.

Las interrelaciones de España con el Mediterráneo en el siglo XV se canalizaron sobre todo a través de los puertos de Barcelona, Valencia, Mallorca y Perpiñán. La ciudad de Barcelona, en particular, desarrolló un papel clave en la primera mitad del siglo, ya que gestionaba los intercambios con la zona magrebí, las islas y Levante.

El puerto de Barcelona, naturalmente protegido por el promontorio de Montjuich y el estuario del Llobregat, conoció una notable mejora en el curso del siglo XV. Fue Alfonso V quien otorgó el permiso para el inicio de la construcción de las primeras infraestructuras portuarias, el 8 de diciembre de 1438. El monarca aragonés concedió al ayuntamiento, con carácter perpetuo, libre facultad para limpiar y desembarazar la playa, imponiendo el primer derecho

---

(24) *Ibidem*.

de anclaje; y en 1439, bajo su reinado, se iniciaron también las obras para la construcción de un espigón de piedra mediante el sistema de encajonado (25). Sin embargo, tenemos noticia de que la construcción del rompeolas en cuestión se malogró a causa de un inopinado temporal marítimo, así que hasta 1477 Barcelona no pudo contar con un espigón que conectaba la tierra firme con la isla de Maians. Los trabajos de construcción fueron dirigidos por el ingeniero alejandrino Stasio, y la primera piedra la puso el rey Juan II, ya octogenario, el 20 de septiembre (26).

A pesar de las obras de reforma del puerto y de la creciente expansión aragonesa por el Mediterráneo (27), el comercio de Barcelona entró en crisis justo en estos años, quizá como consecuencia de la guerra civil que afectó a la ciudad entre 1462 y 1472. Llegados a este punto, Valencia acudió a recoger su herencia, convirtiéndose en el puerto español con mayor tráfico.

En el puerto de Valencia se registra una gran actividad ya a principios del siglo xv. En 1425 el número de barcos llegados es de 741: 101 naos, 338 laúdes y 159 barcos de tamaño reducido, que movieron un total aproximado de 250.000 toneladas de mercancías. Sin embargo, el nivel de este tráfico sube notablemente en el último cuarto del siglo, cuando Valencia se convierte en un centro de actividades mercantiles y financieras de primer orden. El traslado de Barcelona a Valencia del centro de gravedad en la actividad portuaria vino dictado por el hecho de que esta tenía un interior rico y, por lo tanto, una vía natural de salida para los productos de su huerta; además, su puerto era un punto de embarque ideal para las mercaderías castellanas, gracias al beneficio, otorgado en 1480, de la supresión de las aduanas que separaban Valencia de las dos Castillas.

Para poder soportar este tráfico creciente, el puerto de Valencia fue sometido en estos años a trabajos de perfeccionamiento que afectaron a las instalaciones del Grao, los almacenes y las atarazanas. Tenemos constancia también de que el rey Fernando el Católico concedió a mosén Antoni Joan licencia (expedida en Córdoba el 28 de mayo de 1483) para construir un puente de madera en la playa del Grao, con «arranque en tierra firme y hasta dentro del mar», y que actualmente es conocido como «Pont de Fusta».

En las obras se invirtió una suma superior a los 10.000 florines, a la que hubo que agregar otros 600 anuales a fin de atender los gastos de conservación. Ese mismo año, los jurados de la ciudad concedieron a Antoni Joan la explotación como embarcadero del puente de madera. Apenas un año antes, en 1482, se había empezado en la ciudad la construcción de la lonja.

Esta efervescencia de reformas portuarias en la época se advierte asimismo en una orden firmada en Zaragoza en 1476, en la cual se disponía que los ingresos del derecho de anclaje en Alicante se destinaran en su totalidad a la

---

(25) URIOL SALCEDO, José Ignacio: «Puertos y barcos en España en el siglo xv», en *Revista de Obras Públicas*, núm. 3455, 2005, pp. 41-44.

(25) *Ibidem*. Quizá sea este el espigón a que alude Crescenzo cuando, en su portulano del Mediterráneo, refiriéndose a Barcelona menciona el «nouo mollo».

(26) En 1442, el reino de Nápoles fue incorporado a la Corona aragonesa.

(27) URIOL SALCEDO: art. cit.



Restos hallados del Pont de la Fusta. Autoridad Portuaria de Valencia (2014) <<http://www.valenciaport.com/SiteCollectionDocuments/cultures/es-ES/Documentos/Historial/Historia%20Puerto%20Valencia%20completa.pdf>> (consultado el 28 de octubre de 2014)

conservación y la fábrica del muelle de aquella ciudad: «... de los caudales del anclaje no se aplique parte alguna a la fábrica del castillo, sino que toda su recaudación se emplee en la conservación y fábrica del muelle de la ciudad» (28).

A pesar de que los Reyes Católicos hayan pasado a la historia por sus hazañas atlánticas, su política repercutió positivamente también en el contexto mediterráneo, donde su afán por proteger la construcción naval y apoyar la creación de atarazanas y astilleros se plasmó en la concesión de fueros y privilegios también a las ciudades de este litoral. Mediante pragmáticas y reales cédulas, Isabel de Castilla y Fernando de Aragón institucionalizaron racionalmente las reglas de la navegación, de la instrucción técnica de pilotos y marinos y de la construcción naval. Estas disposiciones coadyuvaron a que los centros mediterráneos españoles pudieran desarrollarse y trabar importantes relaciones económicas con Italia, Francia y África, además de cumplir una notable función de engarce comercial de las naves del Levante español con los

---

(28) PI CORRALES, Magdalena de Pazzis: «La Marina de los Austria: una aproximación historiográfica e investigadora», en *La historiografía de la Marina española*, núm. 56 de los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, pp. 63-121.



mares de la Europa atlántica, bien a través del Estrecho, bien de rutas terrestres interiores.

En el siglo siguiente, el panorama de los puertos se amplía: a las ya citadas ciudades de Barcelona, Valencia, Mallorca y Perpiñán, los portulanos flanquean las de Málaga, Alicante, Almería, Cartagena y Denia. Sin embargo, la posición de Carlos I no fue fácil: los Reyes Católicos, de hecho, le habían dejado en herencia un territorio que se asomaba a dos mares. Y, mientras que en el Atlántico la oposición a Francia e Inglaterra amenazaba las pretensiones de España sobre el Nuevo Mundo, en el Mediterráneo el Emperador tuvo que enfrentarse a un tiempo con el creciente poderío turco y argelino y con la rivalidad francesa. Carlos I entendió que el mantenimiento de la hegemonía política y comercial implicaba un papel activo de España en el mar, y de aquí que, asumiendo ese imperativo, trazase en este aspecto una línea de continuidad con sus predecesores (29). Las distintas Armadas de la Monarquía, por lo tanto, además de participar en las numerosas guerras en que esta se vio involucrada, tuvieron asignado un cometido específico de primer orden y responsabilidad: el mantenimiento de las comunicaciones marítimas entre los lejanos y dispersos territorios de un inmenso imperio (30).

Su hijo Felipe II atribuyó al mar la misma importancia, y a partir de 1562 puso en marcha un programa de construcción y armamentos navales, a la vez que promovió una intensa actividad en los astilleros (31). El objetivo del Rey Prudente era fundamentalmente dotar a España de una marina capaz de salvaguardar sus inmensas posesiones; por esa razón impulsó la mejora de los prototipos navales e incentivó la construcción de infraestructuras en los puertos.

El puerto de Málaga, que actuaba como nexo entre los ámbitos atlántico y mediterráneo, fue equipado con un muelle, cuya construcción empezó en 1588 bajo la supervisión del ingeniero Facio Bursots. El puerto de Cartagena, célebre por ser un puerto natural excelente, había conocido un período de prosperidad a comienzos de siglo, pero en 1516 fue bombardeado por los genoveses como castigo por la protección que se le había dado a un corsario en Málaga (32). Y así, quizá para dotar otra vez al puerto de las infraestructuras adecuadas, en 1581 el ayuntamiento pidió a Felipe II una galera vieja con la que poder construir un muelle en la playa de San Leandro. Quince años después, en 1596, en Cartagena se construyó otro muelle, en sitio «bastante hondable para que lleguen las barcas» (33).

En 1575, Felipe II ordenó a la ciudad de Alicante alargar 14 metros el muelle existente, cuya cabeza, por añadidura, debía inclinarse hacia poniente,

---

(29) *Ibidem.*

(30) *Ibidem.*

(31) A este propósito, se dice que Doria estaba acostumbrado a decir: «... en el Mediterráneo hay tres puertos: Cartagena, junio y julio».

(32) MONTOJO MONTOJO, Vincenzo: «Cartagena en la época de los Reyes Católicos (1474-1516)», en *Murgetana*, núm. 72, 1987, pp. 49-71.

(33) URIOL SALCEDO, José Ignacio: «Puertos y barcos en España en los siglos XVI y XVII», en *Revista de Obras Públicas*, núm. 3466, 2006, pp. 48-54.





El puerto de Barcelona durante el siglo XVI, con representación del espigón, recogido en una lámina del *Libro de armas y blasones de diversos linajes y retratos*. Biblioteca Nacional de España, Ms. 1196

para evitar los temporales de levante. Ese mismo año el rey otorga a la ciudad de Valencia los derechos de carga y descarga en el Grao, haciendo construir un muelle de madera de 600 pasos de largo. Este muelle fue utilizado principalmente por las naos; las embarcaciones más pequeñas, en cambio, siendo las orillas del río poco profundas, podían vararse y efectuar el trasiego de mercancías en la playa.

Sabemos que a la mitad del siglo seguían las obras también en Barcelona, donde se construyó la muralla y la puerta del mar; asimismo en 1590 se inauguró la prolongación del dique-muelle de Santa Cruz (34).

Durante el siglo XVI, Valencia mantuvo el papel fundamental que ya venía desempeñando desde finales del siglo precedente. Según las observaciones de Emilia Salvador (35), por su puerto entraban un promedio 548 embarcaciones al año. Sin embargo, debemos señalar que los barcos que entraron en los primeros y en los últimos años del siglo superaban esta media, lo que quizá

(34) *Ibidem*.

(35) SALVADOR ESTEBAN, Emilia: *La economía valenciana en el siglo XVI. Comercio de importación*. Universidad de Valencia, 1972, p. 183.

podría ser un reflejo del estallido de la rebelión de las Germanías. La misma Emilia Salvador destaca que no parece haber diferencias significativas entre los tráficos de los meses invernales y los de los estivales, si bien en estos años Venecia aún mantenía la prohibición de navegar «su'l cuor dell'invernata», o sea, entre el 15 de noviembre y el 20 de enero (36).

Precisamente, la crisis provocada por las Germanías contribuyó a que, a fines de siglo, parte del tráfico comercial se desplazase hacia Alicante — ciudad que en pocos años duplicó su población— y Barcelona, que de esta manera recobró parte de su importancia originaria.

## Conclusiones

Como hemos intentado remarcar a lo largo de esta contribución, los puertos son el lugar de conexión entre dos mundos: el terrestre y el marítimo. Los podríamos definir, por consiguiente, como «espacios-bisagra», en razón de su emplazamiento en la interfaz entre el mar y la tierra. Quizá por esta peculiaridad, los estudios acerca de los espacios portuarios en cuanto tales no abundan, al haber permanecido este objeto de estudio en una especie de limbo disciplinar, sin que ninguna rama del saber lo considerara de su específica competencia. Muchas veces se ha pensado incluso que el análisis de los puertos y de su utilización era asunto de geólogos o geomorfólogos; no obstante, si bien es cierto que la tarea de estos especialistas es esencial, ya que pueden aclarar aspectos diacrónicos tan relevantes como los cambios en las líneas de costa, es también necesario que sus aportaciones sean integradas en un discurso histórico. Por esa razón, en este trabajo hemos seguido dos líneas paralelas de investigación: por un lado, hemos intentado desvelar qué aspecto tenían los puertos entre los siglos XV y XVI, y esclarecer por qué se instalaban donde lo hacían, y por otro, recrear un cuadro de la España mediterránea, para ver más de cerca el proceso de desarrollo que siguieron sus puertos y al compás de qué circunstancias particulares lo hicieron. De hecho, creemos que la única vía para comprender la compleja naturaleza de los puertos y entender la espesa trama de relaciones que los conectaban con el interior (vías de comunicación terrestres) y con el exterior (rutas marítimas) es abordar desde una perspectiva histórica los estudios geográficos existentes sobre la materia.

## Bibliografía complementaria

CARAYON, N.: *Les ports pheniciens et puniques*. Tesis de doctorado inédita, 2008.

---

(36) Ley de 8 de junio de 1569. Cit. por BRAUDEL, Fernand: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Armand Colin, París, 1949, p. 328. (Trad. esp., *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II*, 2 t. Fondo de Cultura Económica de España, Madrid, 1987.)

# 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

# LA EXPEDICIÓN DEL *ÁRTABRO* AL AMAZONAS: DE LA ILUSIÓN AL DESENCANTO

Francisco FONT BETANZOS  
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

## Resumen

Con este trabajo pretendemos poner en conocimiento de los lectores, de una manera general y resumida, la que pudo ser la expedición científica más interesante y productiva del siglo xx. No obstante, la situación política y económica de España en esa época y otras circunstancias impidieron convertir en realidad el sueño del capitán Iglesias de recorrer el Amazonas y llevar a cabo este programa científico y de investigación durante tantos años programado.

Palabras clave: expedición al Amazonas, el *Ártabro*, Iglesias Brage.

## Un proyecto ilusionante

**L**A expedición al Amazonas fue calificada como el proyecto científico más relevante de España en el siglo xx. Como escribe Pedro López Gómez en *La Expedición Iglesias al Amazonas*, refiriéndose al capitán Francisco Iglesias y a su expedición: «Influido por su carácter romántico y aventurero, la considera continuadora de las expediciones ilustradas que la Corona española sufragara con destino a América, y consigue que una idea absolutamente personal sea asumida por personas e instituciones públicas, hasta transformarla en una gran empresa colectiva». El propio capitán Iglesias, en un acto celebrado en el paraninfo de la Universidad de Valencia el 16 de febrero de 1935, expresó en pocas palabras sus motivaciones para llevar a buen puerto la expedición al Amazonas: «Aspiro a que el *Ártabro*, primer buque que dedica en este siglo España al estudio de la ciencia geográfica, sea el símbolo de una España nueva y la iniciación de un vasto programa de reivindicación española en el mundo. Que cada español trace en su alma este deseo de recuperar para España el título de país privilegiado en dichos estudios».

En febrero de 1931 comenzaron los trabajos preparatorios de la expedición, un proyecto que el capitán Iglesias acariciaba desde que en la primavera de 1929 recorriera la América hispana volando en el *Jesús del Gran Poder*:

«Íbamos Jiménez y yo en el avión. Debajo de nosotros aparecía y se ocultaba la plata del río Amazonas. Maravilloso y lujurioso espectáculo el de aquella inmensa selva, cruzada por el gigantesco río y sus afluentes. ¿Comprende? (...) Entonces tuve la inspiración del viaje y tracé la idea de esta aventura al alto Amazonas. Y rápido y decidido ordené: Es necesario ir a explorar las selvas vírgenes del Amazonas».

El objetivo del proyecto era llevar a cabo en la citada región una ingente labor investigadora —recorriendo 500.000 kilómetros cuadrados en un tiempo estimado de tres años, fraccionado en dos etapas de año y medio cada una—, cuyos trabajos se extenderían a múltiples ramas científicas: cartografía, meteorología, magnetismo, medicina, geología, botánica, mineralogía, zoología, geografía... Su progenitor sabía de lo complicado y costoso del proyecto, porque alcanzar las metas propuestas exigía un equipo humano altamente capacitado y profusión de elementos materiales, cuando la situación económica de España en ese momento no era la ideal para financiar un proyecto de ese alcance —debemos subrayar que, a diferencia de otros trabajos y misiones similares, la expedición del *Ártabro* no contaba con fuentes privadas de financiación—. Iglesias era consciente también de que, para que su plan fuera aceptado, era imprescindible que estuviera debidamente documentado y se reflejaran debidamente en el informe las metas a alcanzar. Desde el primer momento, Iglesias comprobó la escasez de datos científicos que se tenían del alto Amazonas, especialmente cartográficos, así como la carencia casi total de libros y documentos que pudieran contribuir al estudio de esa enigmática zona. Una importante aportación fue la prestada por las autoridades de los países por donde iba a discurrir la expedición (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú). En España, ilustres personalidades como los doctores Marañón y Pittaluga apoyaron el proyecto desde el primer día.

En mayo de 1932 finalizaron los trabajos necesarios para la redacción y publicación del proyecto definitivo, que junto a distintos informes elaborados por corporaciones y organismos científicos de España y América fue presentado por el jefe de la expedición al ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, Fernando de los Ríos. El 16 de julio fue sometido a deliberación en las Cortes, que lo aprobaron por unanimidad. El decreto de 27 de agosto de 1932 que creó el patronato de la Fundación Nacional para Investigaciones Científicas y Ensayos de Reforma daba vida oficial al patronato de la Expedición Iglesias al Amazonas, que ya venía funcionando a título privado y que a partir de ese momento tendría el carácter de subpatronato. Esa Fundación Nacional había sido constituida por decreto de 13 de junio de 1931, convalidado y convertido en ley el 4 de diciembre del mismo año, firmado por el presidente del Gobierno provisional de la República, Niceto Alcalá-Zamora y Torres, y el ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, Marcelino Domingo Sanjuán.

Debemos recordar algunas de las personalidades que en diciembre de 1932 formaban parte del patronato, cuyo presidente era Gregorio Marañón: Ortega y Gasset, Menéndez Pidal, Pittaluga, Cabrera, Hernández Pacheco, Barcia, Cervera y Francisco Iglesias, este en calidad de secretario técnico.

La *Gaceta de Madrid* (núm. 62 de 3 de marzo de 1933, p. 1724) publicó un decreto del presidente de la República, Niceto Alcalá-Zamora y Torres, por el que se aprobaba «el pliego de condiciones técnicas y legales para la construcción de un buque destinado a investigaciones científicas», que había «de utilizar la Expedición Iglesias al Amazonas», autorizando «al Subpatronato de dicha expedición para el anuncio del correspondiente concurso». El 21 de junio del mismo año se publicó un nuevo decreto que sancionaba la propuesta formulada por el Patronato de la Expedición Iglesias, en virtud de la cual se adjudicó, mediante concurso público, a la Unión Naval de Levante, S.A., de Valencia, por la suma de 4.271.000 pesetas, la construcción de un buque destinado a investigaciones científicas para uso de dicha expedición. Con ello se veía frustrada la aspiración de los vecinos de Ferrol de que el *Ártabro* se construyese en sus astilleros. Tal aspiración, en pro de cuya consecución el periódico *Renovación* había lanzado una campaña, se sustentaba en la condición ferrolana de Iglesias. Pese a ello, y a que también los astilleros gaditanos acariciaban una tenue esperanza de resultar agraciados con la adjudicación, la construcción del buque se concedió a los astilleros valencianos, lo que supuso el espaldarazo definitivo a ese centro fabril, cuyos trabajadores venían de atravesar un período de cierta incertidumbre.

A despecho de algunas críticas malintencionadas e interesadas, difundidas por competidores poco leales que señalaban la inexperiencia y bisoñez de la factoría para acometer una obra de tal enjundia, en sus gradas se habían construido magníficas unidades para la Compañía Trasmediterránea y otras navieras, además de contar con una cartera de pedidos que incluía buques para el extranjero. La Sociedad Española de Construcción Naval, competidora de la Unión Naval de Levante en el concurso para construir el *Ártabro* —y que tantos éxitos había conseguido en la construcción de buques mercantes y de guerra—, había aconsejado al Patronato que el buque expedicionario se construyese en el extranjero, dadas la complejidad y peculiaridades de la obra. Constructora Guipuzcoana también optó a su construcción. Las propuestas económicas de las distintas factorías para la construcción del buque diferían poco entre sí y fluctuaban entre los cuatro y cinco millones de pesetas, según se optase por la propulsión diésel directa o por la eléctrica. También el plazo de construcción ofertado por los distintos astilleros era similar (entre catorce y quince meses).

Las características técnicas más importantes del nuevo buque, contenidas en la memoria y especificación del casco y maquinaria, eran: eslora entre perpendiculares, 52,20 m; eslora máxima, 57,30 m; manga fuera de miembros, 10,80 m; puntal de construcción hasta la cubierta principal, 5,00 m; calado en carga, 2 m; desplazamiento en carga, 800 t; potencia del motor, 500 CV; velocidad en pruebas a plena carga, 9 nudos; radio de acción a 9 nudos, 3.000



millas; capacidad de la bodega (carga en grano), 200 m<sup>3</sup>; dotación, 46-50 hombres. Iría equipado con propulsión diésel eléctrica, material eléctrico Westinghouse y motores Burmeister & Wain de 575 r.p.m. Toda la maquinaria sería construida por la Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica, en sería competencia con firmas extranjeras y contando con el asesoramiento técnico de Westinghouse. En las condiciones generales del contrato se resaltaba que el buque no debía sobrepasar los 2,50 m de calado en navegación por agua dulce, haciendo hincapié en que la forma de la popa debería proteger adecuadamente la hélice y el timón. Debería disponer de un hangar con capacidad para dos avionetas anfibas, dependencia imprescindible, así como de los elementos necesarios para el arriado, izado y manejo de las mismas. También debería estar dotado de tanques con capacidad para 12.000 litros de gasolina, y contar con una instalación frigorífica, tanto para suministro de aire frío como para fabricación de hielo, así como con equipos de destilación, sondas, telegrafía, enfermería, cocina y panadería. Como embarcaciones auxiliares dispondría de dos botes automóviles, dos de vela y remo con motor adaptable, dos balsas salvavidas y dos con motores fueraborda, siendo la duración prevista de la obra de catorce meses. Los decorados interiores del nuevo buque estarían a cargo del dibujante valenciano Gori Muñoz, hijo de un gran artista que fue fundador de la Escuela de la Cerámica de Manises.

El abono del gasto que esta construcción originó se satisfaría en distintos plazos y con cargo a varios presupuestos del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, cuyo titular era Francisco J. Barnés Salinas. La entidad adjudicataria tuvo que depositar en el plazo de diez días una fianza equivalente al 5 por 100 de su proposición, debiendo formalizar en el mismo plazo escritura pública ante notario designado por el Colegio de Madrid, que debería remitirse posteriormente al Tribunal de Cuentas de la República para su examen y toma de razón. Estaba previsto que, cuando el *Ártabro* finalizase su misión en el Amazonas, pasase a integrarse en la Armada como buque hidrográfico. El 18 de septiembre de 1933, en el domicilio social de la Unión Naval de Levante, ante el notario Manuel Enciso de las Heras, se firmó la escritura-contrato para la construcción del buque, que se llamaría *Ártabro*. Representó al Patronato su presidente, Gregorio Marañón Posadillo, y por la Unión Naval firmó su director general, Manuel Soto Redondo.

Importante medio de difusión, información y propaganda del proyecto fue la revista *Crónica de la Expedición Iglesias al Amazonas*. A pesar de que su objetivo básico era la divulgación científica, sus páginas informaban detalladamente del desarrollo del proyecto, complementándolo con notables crónicas sobre Colombia, Brasil, Perú, las Guayanas, Ecuador, etc., ilustradas con interesantes fotografías, planos, mapas y composiciones. Se publicó entre noviembre de 1932 y febrero de 1935, con periodicidad mensual. Junto a Francisco Iglesias, director gerente, colaboraron en la redacción personalidades tan eminentes como el doctor Gregorio Marañón, Concha Espina, Jaime González de Aledo y Rittwagen (teniente coronel de Ingenieros de la Armada), Víctor de la Serna, Ignacio Bolívar (director del Museo nacional de Cien-

cias Naturales), Waldo Frank, P. Agustín Barreiro, el profesor G. Pittaluga, José M.<sup>a</sup> Torroja (secretario general de la Sociedad Geográfica Nacional), Ferreira de Castro, José M.<sup>a</sup> Salaverría, Pedro de Novo Chicarro (profesor de la Escuela de Ingenieros de Minas), Raimundo Moraes, Rafael de Buen (jefe de oceanografía del Instituto Español Oceanográfico) y el capitán de fragata Rafael Estrada, entre otros.

### **El capitán Iglesias**

Francisco Iglesias Brage, inspirador y ejecutor principal de la expedición al Amazonas, nació en Ferrol en 1900. La Escuela de Artes y Oficios de la ciudad departamental fue su primer centro de formación. Atraído por la vida militar, ingresó en la Academia de Ingenieros de Guadalajara, de la que salió en 1923 con el grado de teniente, para ser destinado a la comandancia de Ingenieros de Ceuta. En los inicios de 1925 asistió, en el madrileño aeródromo de Cuatro Vientos, al curso de observador de aeroplano. Participó en el desembarco de Alhucemas realizando vuelos de carácter cartográfico y fotográfico, lo que acrecentó su afición a la aeronáutica, gestada ya en la infancia. Intervino en distintas acciones de guerra en Marruecos, donde fue herido con carácter leve. Al regresar a la Península, a finales de 1926 realiza y supera el curso de piloto en el aeródromo de Alcalá de Henares. Al año siguiente, ascendido a capitán, es nombrado inspector de Construcciones Aeronáuticas, S.A. Será a partir de 1928 cuando se dedique en profundidad a prepararse para vuelos trasatlánticos y de permanencia. En marzo de 1929, con el avión *Jesús del Gran Poder*, nuestro protagonista y el capitán Ignacio Jiménez Martín efectúan sin escala la travesía del Atlántico sur —de Sevilla a Bahía (Brasil)—. Será en este viaje cuando el capitán Iglesias madure el proyecto de la expedición al Amazonas.

Durante la Guerra Civil, adscrito al Ejército nacional, actuó eficazmente en distintas acciones bélicas, lo que le valió su nombramiento, en 1937, como comandante y jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas del Sector Norte. Es nombrado posteriormente secretario general técnico del Ministerio del Aire, obteniendo la titulación de ingeniero aeronáutico. En 1947 asciende a coronel, permaneciendo en distintos cargos oficiales hasta que en 1964 pasa a la situación de retiro. Falleció el 14 de marzo de 1973 en Madrid. Sus restos fueron trasladados al cementerio de Catabois, en Ferrol.

### **La construcción y botadura del *Ártabro***

Una vez aprobada la construcción del buque, el Patronato nombró una comisión inspectora con objeto de fiscalizar las labores del astillero adjudicatario y exigir el cumplimiento de los plazos estipulados. Estaba integrada por Luis Azcárraga Pérez-Caballero, ingeniero aviador y segundo jefe de la expedición, que la presidiría en ausencia de Francisco Iglesias; Pedro de la Rosa,



Colocación del primer remache en la quilla del *Ártabro*. *La Expedición Iglesias al Amazonas*, Archivo CSIC

ingeniero naval, y Luis Hernández, vicesecretario. Una vez listos para su instalación los motores propulsores y la restante maquinaria, se solicitaría del Ministerio de Marina la incorporación a la citada comisión de Ernesto Torrente, maquinista de 1.<sup>a</sup> de la Armada, que se encargaría de inspeccionar la instalación y funcionamiento de tan importantes elementos. Debemos indicar que, a causa de un conflicto laboral, el astillero de la Unión Naval de Levante permaneció cerrado desde mediados de julio de 1934, lo que demoró considerablemente los trabajos en el *Ártabro*. Asimismo, la introducción de algunas modificaciones en el proyecto inicial aceptado por las partes contratantes, y que afectaban a la disposición interior, la decoración..., retrasó la fecha de entrega de la nueva unidad.

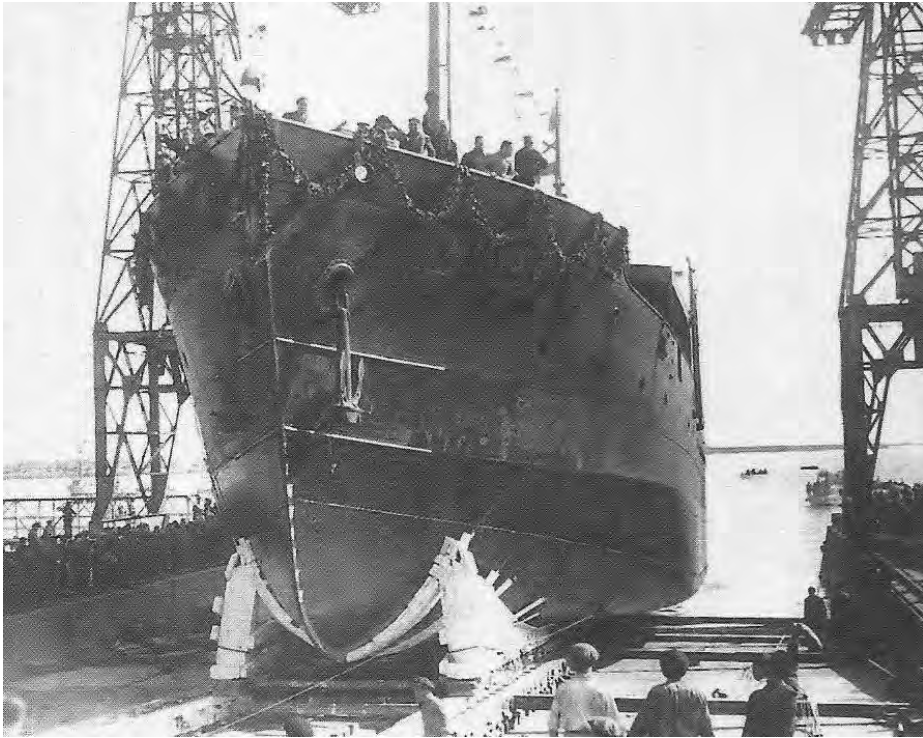
El 5 de octubre de 1933, con la colocación de la quilla, se iniciaba la construcción del *Ártabro* en los astilleros de la Unión Naval de Levante de Valencia. En este acto, la señorita Mabel Marañón, hija del presidente del Patronato Nacional, escenificó la colocación del primer remache del buque con un martillo guarnecido con una incrustación de oro. Tras la operación, la madrina hizo entrega al capataz, Baltasar Gómez, de una petaca protegida con un artís-

tico estuche. Asimismo, donó 1.000 pesetas para distribuir las entre aquellos cuatro obreros cuyo sueldo fuera inferior a diez pesetas y su familia, más numerosa. El director de la Unión Naval, Manuel Soto, por su parte agasajó a la madrina con una valiosísima sortija de platino y brillantes. Seguidamente, los asistentes degustaron un *lunch* en una dependencia del astillero, para posteriormente trasladarse al Club Náutico, donde estaba preparado el banquete organizado para conmemorar el acto. A la ceremonia asistieron todas las autoridades locales y el personal técnico de la factoría. El gran ausente fue el capitán Iglesias, promotor y jefe de la expedición, que se hallaba de viaje en América. Cuando finalizó el ágape se leyeron dos radios enviados por Iglesias desde Bogotá. El primero decía: «En fecha puesta quilla *Ártabro*, tan esperada, deseo expresarle agradecimiento por entusiasta cooperación esos astilleros que van a colaborar en una obra patriótica de paz y trabajo. Afectuosos saludos para usted y demás ingenieros, así como a los obreros de la Unión Naval de Levante». En el segundo, el capitán rogaba que le representaran ante las diversas autoridades en el acto de colocación de la quilla. Como colofón se celebró un baile, trasladándose posteriormente el doctor Marañón y otros invitados a El Saler. El director Manuel Soto propuso enviar a la madre del capitán Iglesias, Manuela Brage, un radio con el siguiente texto: «Con motivo puesta quilla buque expedición Amazonas, le dedican recuerdo, respeto y emoción: Patronato, autoridades, personal y obreros astilleros, prensa e invitados, rogándola acepte ser madrina botadura». Manuel Soto envió otro radio a Iglesias: «Vapor *Mosquera*, Leticia.— Reunidos Patronato, autoridades, fuerzas vivas, personal y obreros astilleros, prensa e invitados, le dedicamos cariñoso recuerdo y entusiasta felicitación por comienzo logro románticas y patrióticas aspiraciones, deseando verle pronto entre nosotros».

Iglesias había ido a América formando parte de la Comisión de Administración del Territorio de Leticia. Cumplimentando un encargo de la Sociedad de Naciones, el mandato de esta comisión era arbitrar en el conflicto entre Colombia y Perú acerca de la soberanía de los territorios amazónicos de Leticia, disputa que estuvo a punto de desencadenar un conflicto bélico entre las dos repúblicas americanas. La confianza en él depositada por el organismo internacional, sabedor del exhaustivo conocimiento que Iglesias tenía de la zona en litigio —uno de los futuros escenarios de la expedición en proyecto—, evidenciaba el crédito y prestigio internacional de que gozaba el militar español. Representantes de Brasil (Alberto de Lemos Basto, capitán de fragata) y Estados Unidos (Arthur W. Brown, coronel del Ejército) acompañaban al capitán, quien ocupó los cargos de comisario y presidente interino de la citada comisión.

Un artículo de Juan B. Robert en *Las Provincias* servía de colofón a la campaña organizada por la prensa y las fuerzas vivas de Valencia en favor de la construcción del *Artabro* en los astilleros de la Unión Naval de Levante. Transcribimos un párrafo:

«Se ha llegado a buen fin. Hoy empieza, en los astilleros de la Unión Naval de Levante, la construcción del buque *Artabro*, buque proyectado para la expedición científica del capitán Iglesias al río Amazonas, y que, terminada esta, ha de utili-



El Ártabro, botadura

zarse para los trabajos hidrográficos de la Marina. Para conseguir que no se malograra, por motivos o pretextos que ya no son del caso, la adjudicación del barco a nuestros astilleros no ha sido enteramente necesario que “Valencia se pusiera en pie”, como ahora se dice en la fraseología política. Ha bastado que se incorporase un tanto, que las corporaciones locales, inteligente y patrióticamente dirigidas, trabajaran con buena voluntad y activamente».

A última hora de la tarde del 13 de febrero de 1935 zarpaban de Cartagena, rumbo a Valencia, los cruceros *Méndez Núñez* y *República*, para asistir a la botadura del *Ártabro*. A bordo viajaban el vicealmirante jefe de la base naval, Juan Cervera, y el contralmirante jefe de la flotilla de destructores, Manuel Fernández Pin. Con motivo de dicha botadura, estaba previsto celebrar en el paraninfo de la Universidad de Valencia un acto al que asistirían Alcalá-Zamora y Lerroux, presidente del Consejo, así como los ministros de Estado, Instrucción Pública y Marina. A las 1130 del 16 de febrero comenzaba la solemne botadura del *Ártabro*. El acto se desarrolló con gran brillantez, en presencia de numeroso público. Durante la celebración, los hidros Dornier Wall 19, 22 y 25, procedentes de la base de Cartagena; la escuadrilla del grupo 23, procedente del aeropuerto de Logroño, compuesto por nueve apar-



tos Breguet, y un aparato Havilland procedente de Cuatro Vientos evolucionaron sobre los presentes en perfecta formación. Además de las autoridades civiles y militares, entre los asistentes se contaban todos los miembros del Patronato de la Expedición, presididos por el capitán Iglesias, así como el personal técnico de los astilleros, que contemplaban la exhibición aérea desde las tribunas montadas al efecto. Como madrina de la botadura ofició la señorita M.<sup>a</sup> Luisa López Cayetano, hija del comandante de Marina Ludgardo López, en representación de la esposa del presidente de la República, que por motivos de salud no pudo asistir. Momentos antes de la botadura, las bandas de los regimientos asistentes interpretaron los himnos nacionales de Perú, Colombia, Chile y Brasil, finalizando con el himno de Riego. Al término de la ceremonia se sirvió un *lunch* en los locales del astillero, y posteriormente, a la una de la tarde, una comida en el Club Náutico, en honor de los presidentes de la República, el Gobierno y el Patronato de la Expedición Iglesias. La ceremonia de la botadura fue retransmitida desde Valencia por Unión Radio de Madrid. La idea de bautizar el buque con el nombre de *Ártabro* —los ártabros fueron una tribu celta que pobló la zona comprendida entre la ría de La Coruña y la de Ferrol— fue de Pedro de Répide, quien cumplía así un encargo del propio Iglesias, que quería de esa manera hermanar el buque con su Ferrol natal.



Botadura del *Ártabro*. *La Expedición Iglesias al Amazonas*, archivo CSIC

«Para honra mía, me fue discernida por el padre de la criatura la halagüeña misión de señalar una denominación al bajel. Había que buscarla alta, sonora y significativa, según la fórmula cervantina; pero al mismo tiempo breve, concisa y tajante, como la proa que ha de cortar las aguas del océano y del enorme río. He encontrado el nombre, aceptado por el creador de la empresa y proclamado y sancionado recientemente en El Ferrol, en ágape fervoroso con el gran hidalgo jurista Alfonso de Cal y con el teniente de Artillería Ricardo Nores. Hemos brindado con vino del Rivero a la salud de la nave. Y ese barco nacido junto a la costa artábrica, en el fecundo seno del *Portus Magnus Artabrorum*, arca flotante de un tesoro de esperanzas gloriosas, señero de la continuidad de virtudes raciales, el *Ártabro* se llama».

Después de la botadura, el capitán Iglesias escribe a Luis Azcárraga, que se encontraba en Bata (Guinea Ecuatorial): «... tengo la impresión de que la



expedición entra en la fase de verdadera comunión con el resto de los españoles como habíamos previsto, y no encontraremos grandes dificultades para emprender el viaje». No se imaginaba el jefe de la expedición que no tardarían mucho en difundirse los rumores sobre la conveniencia de suspender el proyecto, a pesar de que el programa de estudio e investigación estaba definido para cumplir los objetivos y se contaba con el material, equipos y efectos necesarios.

El 27 de febrero de 1935, el capitán Iglesias visitó Alicante acompañado de varios oficiales de aviación, a fin de examinar una embarcación que se había construido en los astilleros del Postiguet con la que se navegaría por los ríos de la cuenca amazónica. El 9 de marzo, en los salones de la Sociedad de Amigos del Arte, se inauguraba la Exposición Iglesias de Etnografía Amazónica. El capitán Iglesias, como ya hemos citado, había permanecido trece meses en las regiones amazónicas como comisionado de la Sociedad de Naciones para resolver la cuestión de los límites de Letícia, y de esa estancia procedían los fondos expuestos en el Palacio de Bibliotecas y Museos, un total de 851 objetos recogidos por el expedicionario en la cuenca del Amazonas. Algunas de estas piezas, procedentes de ocho tribus aborígenes, se remontaban a la época precolonial. Muchas eran totalmente desconocidas en Europa, como los fragmentos de cerámica precolombina encontrados en la isla de Pacoval.

El viernes 21 de junio, a las cuatro de la tarde, el *Ártabro* zarpó del puerto de Valencia en viaje de pruebas, para recalar en la bahía de Palma al día siguiente a las ocho de la mañana. Tras doce horas de estancia en la localidad balear volvió a hacerse a la mar rumbo a Valencia, donde fondeó frente a los astilleros el domingo a las 14.00. Las pruebas oficiales de velocidad sobre la milla medida ya las había realizado el miércoles 19, alcanzado una velocidad de 10 nudos, superior a la contratada. Tanto el aparato motor como todos los servicios auxiliares funcionaron sin contratiempos, lo que hizo que el marinista Juan B. Robert expresara en un artículo publicado en *Las Provincias*: «El largo proceso de dificultades burocráticas y de otra índole que rodearon la construcción del buque, desde antes de empezarse, se ha coronado con una aureola triunfal en el orden de la técnica naval para nuestros astilleros de Unión Naval de Levante». Para este viaje de pruebas se había enrolado a una tripulación escogida. Entre los oficiales de cubierta figuraban el capitán de los astilleros Salvador Llopis, que ostentaba el mando del buque, y los también capitanes de la marina mercante Alfredo Dorda, de la factoría naval, y Santiago Villaamil, inspector de CAMPSA. Respecto a los oficiales de máquinas, figuraban los ingenieros navales Pedro Miranda, subdirector de Astilleros, y Miguel Poole, teniente coronel de Ingenieros de la Armada, ambos técnicos de la Unión Naval de Levante. No podían faltar en estas importantes pruebas técnicas algunos de los futuros expedicionarios, como Iglesias, el capitán de corbeta Luis González de Ubieta y González del Campillo o los aviadores Álvaro Guitián Vieito, teniente de navío y piloto de autogiro, y Francisco Vives Camino, aviador militar. También iban a bordo el capitán de Ingenieros

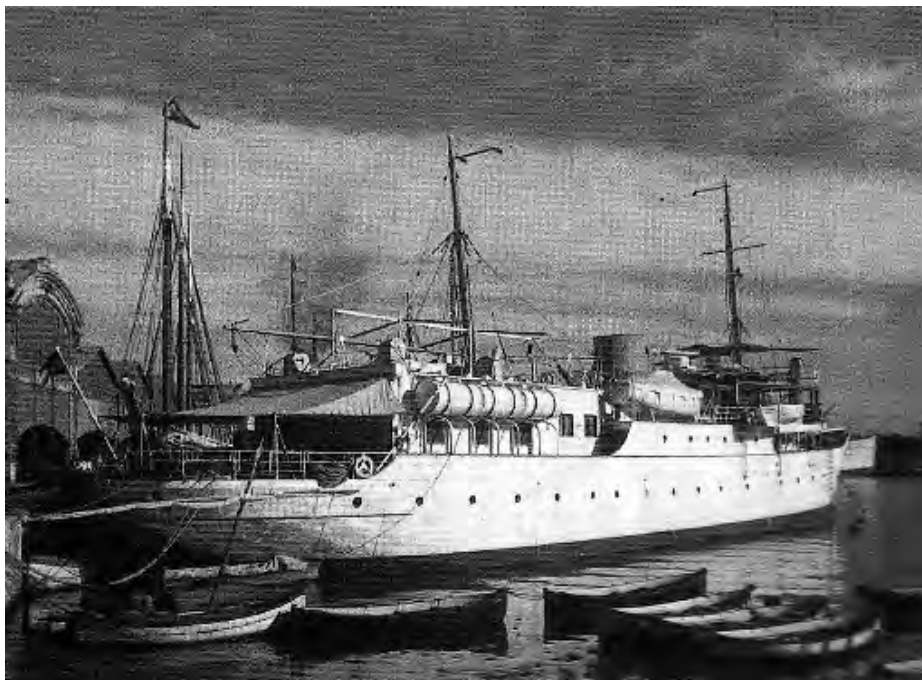
de la Armada Pedro de la Rosa, el secretario de la expedición, Hernández, el biólogo doctor Herrera y el dibujante Gori, encargado de los trabajos de planimetría. Jesús Alfaro, director de la Unión Naval de Levante; Rechea y Rabanals, ingenieros navales del astillero; Zubiaga, del Bureau Veritas, y Scott, del Lloyd's Register, supervisaban las pruebas y elaboraban los informes técnicos.

Diecisiete profesores componentes de la tripulación, al mando del capitán Azcárraga, habían permanecido ocho meses en Guinea con vistas a entrenarse para la expedición al Amazonas. Allí habían realizando trabajos de cartografía, geología, antropología y medicina, encargados por la Inspección de Colonias. Habían salido de Cádiz en dos expediciones, el 20 noviembre y el 25 de diciembre de 1934, con 70 cajas de material de topografía y fotogrametría y el hidro propiedad de la expedición. Como testimonio de la labor realizada por el equipo, transcribimos el telegrama que la Cámara Agrícola envió a la Inspección de Colonias:

«Bata 11 de febrero de 1935. Font de Rubinat, presidente a inspector general de Colonias: Acuerdo Cámara enviarle felicitación entusiasta por trabajos que expedición Amazonas, sección Guinea, efectúa gran importancia prosperidad colonia, interesándole su apoyo lograr ampliar tiempo permanencia sección colonia finalizar trabajos, rogándole haga extensiva felicitación capitán Iglesias, jefe expedición Amazonas. Font de Rubinat. Presidente».

Inicialmente estaba proyectado que fuese el *Ártabro* el que viajase a Guinea, para que la dotación fuera familiarizándose con los equipos y el instrumental, y a la par recoger a los expedicionarios y el material que allí se encontraba, evitando con ello las averías que pudiera sufrir si se transbordaba a otro buque para trasladarlo a la Península. Pero hubo que abandonar la idea, ya que la Unión Naval no había finalizado la construcción del buque para la fecha deseada, además de otros problemas de carácter económico, por lo que los expedicionarios regresaron a la Península a finales de junio de 1935 en el *Ciudad de Cádiz*, de la Compañía Trasmediterránea.

El 2 de julio salían de Ferrol para Valencia los expedicionarios que embarcarían en el *Ártabro*, cuya partida estaba prevista para el 4 de octubre. El 27 de julio de 1935, el buque se entregaba oficialmente al Patronato de la expedición, acompañado de un hidroavión Havilland Moth Major, dotado de una cámara fotogramétrica y estibado en el garaje de la cubierta de popa. Para asistir a este acto se había desplazado desde Madrid el doctor Marañón, presidente del citado organismo, así como Pablo Hermida, de la Dirección General de Aeronáutica. A bordo del buque estaban el capitán Iglesias y gran parte de los componentes de la expedición. Tras el acto protocolario, el *Ártabro* desatrancó y salió a mar abierta, donde tanto las autoridades como los invitados asistentes pudieron comprobar el perfecto comportamiento de todos sus elementos. A las 13.00 regresaba a su base. Una hora más tarde se servía un banquete en el que se pronunciaron emotivos discursos y que concluyó con un brindis por el éxito de la expedición. El 29 de agosto, en reunión magna celebrada por las fuerzas vivas, en medio de un entusiasmo indescriptible se acor-



*El buque Ártabro, de Pedro López Gómez. La Expedición Iglesias al Amazonas*

dó invitar a la entrega oficial del *Ártabro* a Alcalá Zamora y su esposa, así como al Gobierno en pleno. Igualmente se convino regalar, por suscripción popular, una bandera al buque. El 30 de agosto de 1935 se conoció que la viuda de Ramón Caimi, antiguo cónsul de la República Argentina, había entregado un pendón, bordado en oro y pintado —reproducción exacta del que llevó Colón a América—, destinado al *Ártabro*. El 10 de septiembre de 1935, un comercio de Ferrol exhibía en su escaparate la bandera que por cuestación popular se había regalado al buque. El 13 de septiembre se daba a conocer la concesión de la Cruz de segunda clase del Mérito Naval al teniente coronel de Ingenieros de la Armada Jaime González Aledo, autor del proyecto de propulsión eléctrica del buque expedicionario. Para conmemorar la salida del *Ártabro* estaba prevista la botadura del segundo de los buques minadores encargados por el Gobierno. Ambos actos se revistieron de una solemnidad extraordinaria, con la presencia del Gobierno en pleno. Pero, a pesar de las manifestaciones triunfalistas y del fervor patrio que se respiraba en determinados círculos científicos y sociales, se barruntaban algunas dificultades para que la expedición al Amazonas se llevase a efecto.

Una vez que el *Ártabro* estuvo prácticamente listo, y fijada para el 12 de octubre de 1935 la fecha de su salida hacia el continente americano, las



El Ártabro

presiones de las autoridades municipales de Valencia, Ferrol y Sevilla para que el buque zarpase desde sus respectivas ciudades se recrudecieron. Ya a mediados de agosto el teniente de alcalde sevillano, Manuel Bermudo, informó al Consistorio de sus gestiones para que el *Ártabro*, después de zarpar de Ferrol, hiciese escala en Sevilla para desde aquí partir hacia el Amazonas, obteniendo del jefe de la expedición, capitán Iglesias, la confirmación de la escala. Asimismo, había solicitado que el buque arbolase la bandera de la Raza el día en que zarpase hacia América, y sugería invitar al solemne acto, que coincidiría con la inauguración del Congreso Internacional de Americanistas, al alcalde ferrolano. Ferrol, por su parte, reclamaba acoger la partida de la expedición invocando la impronta galaica de la denominación del barco y la condición de ferrolano del cabeza de la expedición. Por último, los valencianos aducían que, para terminar debidamente el alistamiento del *Ártabro* y subsanar cualquier eventualidad técnica de última hora, lo conveniente era que el buque iniciara el viaje desde la ciudad en que se había construido. El capitán Iglesias arbitraba entre estas rivalidades regionales manifestando que la expedición tenía carácter nacional y que, por lo tanto, correspondía al Gobierno designar el puerto de partida, criterio asumido igualmente por el Patronato.

El 11 de octubre de 1935 llegaban a Cádiz varios embajadores sudamericanos, entre ellos el de Chile y el de Argentina, para asistir a las celebraciones por la partida del *Ártabro*. El comandante de la fragata *Presidente Sarmiento* ofreció al embajador argentino un banquete en el buque de su mando. El 26 de diciembre el capitán Iglesias manifestaba desde Ferrol que el *Ártabro*, fondea-



Sello conmemorativo de la Expedición Iglesias al Amazonas. Sociedad Filatélica de Madrid

de mil solicitudes para formar parte de la expedición del buque. A mediados de marzo, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones expedía la patente de navegación mercantil del *Ártabro*. El barco estaría mandado por Luis González de Ubieta, capitán de corbeta, al que auxiliaría como segundo José de Pedro Fernández, teniente de navío e ingeniero radioeléctrico.

do en Valencia, se encontraba alistado para zarpar hacia el Amazonas. Ese mismo día el doctor Marañón declaró a los periodistas en Madrid que, después de hablar con algunos representantes del Gobierno, estaba en disposición de anunciar que la expedición se iniciaría en enero.

El 5 de febrero de 1936 se completaba la dotación del *Ártabro* pasaportando para Valencia a un maestre permanente de marinería, dos cabos de 1.ª, tres de marinería, un cabo de artillería y dos cabos electricistas. Como dato anecdótico señalamos que el capitán Iglesias había recibido más

## El desencanto

Sin embargo, el domingo 22 de marzo de 1936, el diario *Abc*, en su sección «En pocas líneas», insertaba un escueto comunicado:

«Se desiste oficialmente de la expedición, capitaneada por Iglesias, a las fuentes del Amazonas. La expedición, el barco *Ártabro*, los resultados, el carácter científico, explorador y épico de la hazaña, eran, y serán, glorias del esfuerzo, el valor y la técnica españolas. Se ha desistido. No interesa nada de eso en estos momentos».

Ya la víspera, el ministro de Instrucción Pública había insinuado que la mejor salida para la expedición Iglesias era renunciar a consumarla, y sobre el *Ártabro* señalaba que

«[sobre este] viejo y casi inservible buque han caído todas las energías de los Gobiernos; pero a pesar de esto, por unas u otras causas la expedición no ha podido realizarse. El Gobierno entiende que aun cuando es muy interesante conocer algunos puntos del Amazonas, no lo es menos el organizar expediciones con el mismo fin a otros puntos lejanos de la soberanía española».

El gobierno del Frente Popular, en Consejo de Ministros convocado para el 24 de marzo de 1936, adoptó el trascendental acuerdo de desistir de realizar la expedición:



## LA EXPEDICIÓN DEL ÁRTABRO AL AMAZONAS: DE LA ILUSIÓN AL DESENCANTO

«Considerando las dificultades inherentes a toda empresa, como es la de la expedición Iglesias al Amazonas y las actuales circunstancias de España, que obligan al Estado a prestar una mayor atención a los problemas de su reconstitución interior, sin renunciar definitivamente a llevar aún a cabo una obra de tal índole para el prestigio de España en América, el Gobierno acuerda aplazar dicha expedición científica...».

Se alegó que el coste del proyecto era excesivo en proporción a sus presumibles resultados, así como la indiferencia suscitada en ciertos círculos científicos nacionales y ciertos amagos de animosidad mostrados por las repúblicas americanas por cuyo territorio iba a discurrir la expedición, aunque todos estos impedimentos entraban dentro de lo previsible, pues ya en el Consejo de Ministros de 26 de septiembre de 1935 se citaba:

«Se acordó orillar algunas dificultades surgidas con motivo de la expedición al Amazonas del *Ártabro* que ofrece un Estado sudamericano. A este respecto, la fecha señalada para realizar la salida, que es el día 12 del próximo mes de octubre, se aplazaría en caso preciso».

El articulista Juan B. Robert ironizaba sobre el boato magnificador que había rodeado al proyecto: «... se emitió y circuló una serie de bonitos sellos de correos conmemorando la salida de la Expedición... antes de salir». Y concluía:

«En resumen, que si ahora resulta doloroso que la expedición al alto Amazonas quede en proyecto, tanto más lo es el sentido apoteósico, de epopeya, que antes se le concedió, para venir a parar en su fracaso antes de emprenderse el viaje, para que fuera de aquí se catalogue como una “cosa de España” más».

Un editorial de *El Sol* de 25 de marzo de 1936 trataba de justificar la decisión gubernamental de suspender la empresa:

«La interferencia del asunto relativo a los planes del viaje del *Ártabro* al río Amazonas en los Consejos de Ministros celebrados de tres meses a esta parte, y entre los problemas políticos y de administración que al gobernante plantea el afán de cada día, no deja de ofrecer curiosos caracteres. Una vez realizados todos los preparativos de la expedición, seleccionado el personal científico de la misma y lanzada a los cuatro vientos desde hace cuatro años, la noticia de la inminencia del comienzo del viaje ha venido sufriendo este constante aplazamiento hasta llegar el día de ayer, en que el Gobierno se pronuncia por la suspensión definitiva de la realización de la empresa tal y como se había concebido y preparado por el Patronato correspondiente, del que era brazo ejecutor el capitán Iglesias. La decisión ha sido madurada en deliberaciones de varios Gabinetes. Nadie, por lo visto, estaba convencido de la necesidad de la gesta preparada, y sobre todo del rendimiento de la misma. No ocurre así con otra expedición de pretensiones análogas a la de Iglesias, que a toda prisa se está preparando en Francia, bajo la protección y con el concurso de altas instituciones científicas. Mas no es la ocasión de discutir el acuerdo del Consejo en cuanto a la suspensión del viaje. En un editorial publicado

en este mismo sitio señalábamos la necesidad de dar una aplicación conveniente a los medios acumulados para la expedición del *Ártabro*. Si se ha renunciado a la realización de una empresa de vasto alcance, como era la exploración de parajes de la cuenca amazónica, se ha centrado el objeto de la expedición en otra de menor alcance espectacular, pero quizá de momento más provechosa, como es el destino del *Ártabro* a exploraciones en nuestras colonias de África, acerca de cuyas características, fauna, flora y elementos de vida y posibilidades que ofrecen se tienen versiones incompletas cuando no erróneas o sujetas a un completo desconocimiento. No se desaprovecharán con esto gastos cuantiosos realizados en la preparación de una empresa costosa. Mas en lo sucesivo conviene que no se peque de ligereza en la adopción y patrocinio de iniciativas si es que no se tiene la seguridad y la firme voluntad de que han de cuajar en hecho consumado, por ser en sí y sin lugar a interpretaciones subjetivas de plena conveniencia o de necesidad».

Analizando objetivamente las causas de la suspensión, debemos señalar que la principal fue la crisis política que atravesaba la nación, sacudida por las turbulencias sociales. También tuvieron su peso en la decisión las dificultades económicas y los recortes presupuestarios adoptados, las desavenencias entre el capitán Iglesias y algunos componentes del Patronato, así como las disensiones entre los propios componentes de este, escindido en bandos, y los enfrentamientos entre los científicos y los marinos que formaban parte de la expedición. Los salarios y plantilla de los expedicionarios, así como la financiación del proyecto, también influyeron en la decisión de cancelar la expedición y acarrearón la dimisión del capitán Iglesias como secretario del Patronato. Debemos considerar igualmente que el proyecto inicial era más modesto respecto del que fue cobrando forma posteriormente. Fue precisamente el apoyo de las entidades científicas españolas al proyecto de Iglesias y el entusiasmo con que lo acogieron lo que amplió el horizonte de la expedición, cuyos objetivos originales, reiteramos, eran menos ambiciosos en cuanto a duración y presupuesto. Pero tanto la Escuela de Ingenieros de Minas como el departamento de hidrografía del Ministerio de Marina, así como la Sociedad Geográfica Nacional, el Museo Nacional de Ciencias Naturales y otros muchos organismos oficiales de reconocido prestigio, informaron favorablemente sobre la expedición, alentando al forjador del proyecto a fijar para este metas más ambiciosas. Y así, se consideró la posibilidad de incrementar el tamaño del barco, así como el número de tripulantes, el personal científico, la duración, los materiales, etc. A pesar de que ante esta suspensión surgen inútiles protestas de eminentes personajes pertenecientes tanto al ámbito científico como al político, la decisión gubernamental está tomada y es considerada firme. Todos coincidían en afirmar que la expedición, de haberse llevado a término, habría constituido un éxito por la preparación, aptitud y entusiasmo de los participantes y la calidad del material incorporado.

El decreto de suspensión disolvía el Patronato de la Expedición Iglesias al Amazonas y nombraba una comisión liquidadora cuyo presidente sería Luis González de Ubieta, secretario técnico del Patronato, comandante del *Ártabro* y capitán de corbeta de la Armada. Como vocales figuraban Luis Romano

Mestas, comandante de Intendencia de la Armada, Guillermo Fernández, Alejandro Otegui Vicandi, Manuel Artilés Pérez, José Cuatrecasas Arumí, Federico Bonet Marco y Fernando Álvarez Suárez, que actuaría como secretario. Se creó una Junta de Exploraciones Científicas, dependiente del Ministerio de Instrucción Pública, cuya finalidad era promover y organizar los viajes de estudio que fueran necesarios para alcanzar un conocimiento profundo de los territorios africanos bajo influencia española. Todo el material que se había adquirido para la expedición, incluidos los aviones, pasaría al Instituto Geográfico. El *Ártabro* se cedió al Ministerio de Marina, donde quedó a disposición de los organismos que lo precisasen para los fines científicos que promovieron su construcción.

Al estallar la Guerra Civil, el *Ártabro* se encontraba fondeado en Cartagena, comandado todavía por el capitán de corbeta Luis González de Ubieta. Militarizado, fue destinado a la base de Málaga, donde se lo habilitó como buque hospital y residencia de jefes republicanos. A mediados de septiembre de 1936, el *Diario Oficial* insertaba una orden por la que el comandante médico de la Armada Francisco Pérez Cuadrado y Rodríguez cesaba de prestar sus servicios en el buque *Ártabro* y quedaba en la situación de disponible forzoso en Cartagena. Al caer la ciudad, tomada por las tropas nacionales, fue hundido por su propia tripulación el 7 de febrero de 1937. Rebotado el 16 de febrero de 1937, tomó su mando el capitán de corbeta Francisco Fernández de la Puente, quien asumía a la par la jefatura del Estado Mayor de la base naval de Málaga. En el *Boletín Oficial del Estado* número 141 de 10 de marzo de 1937, a propuesta del jefe de la base malagueña se dispuso que a partir del 14 de febrero último el buque *Ártabro* pasase a tercera situación. La disposición estaba firmada por el almirante jefe del Estado Mayor de la Marina, Juan Cervera Valderrama. Y en el BOE correspondiente al 7 de diciembre de 1937, número 413, a propuesta del Estado Mayor de la Armada, el generalísimo de los Ejércitos Nacionales dispuso que a partir del día primero de diciembre del corriente año el *Ártabro* pasase a segunda situación. El general secretario, Germán Gil Yuste, rubricaba esta segunda disposición.

A mediados de febrero de 1942, el *Diario Oficial de Marina* publicaba la siguiente disposición: «Sin perjuicio del mando del cañonero *Calvo Sotelo* que tiene conferido, se nombra comandante de quilla del *Ártabro* al capitán de corbeta (A) Manuel Seijo López».

El 5 de abril de 1943, una vez reparado en los astilleros de la Unión Naval de Levante, donde le instalaron nuevos motores de propulsión, zarpaba para quedar afecto a la Escuela Naval de Marín. Había permanecido una larga temporada en la capital valenciana habilitado como base y delegación flotante de la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques. Posteriormente pasó a formar parte del grupo de buques del Instituto Hidrográfico de la Armada.

Años más tarde, en mayo de 1944, era el capitán de corbeta Luis Cadarso González quien asumía el mando del *Ártabro*. En febrero de 1945 le sucedía en el cargo el también capitán de corbeta José M.<sup>a</sup> Mena y Ruiz del Portal, al que asistía como segundo el teniente de navío Guillermo Rodríguez Catalán

de Ocón. Mena permaneció en el citado cargo hasta el 30 de octubre, en que fue relevado por el de igual empleo Francisco de la Rocha Mille. A primeros de 1946 pasó a ser su comandante interino el teniente de navío José M.<sup>a</sup> Turnay y Turnay. A finales de 1948 el teniente de navío Luis Martínez-Cañavate Ballesteros asume el cargo de segundo comandante.

A fines de julio de 1949, una disposición del Ministerio de Marina ordenaba el cambio de nombre del buque *Ártabro* por el de *Juan de la Cosa*. En octubre de 1950 se encontraba en el arsenal gaditano de La Carraca, donde se le sometió a una gran carena y quedó habilitado como buque planero. En el *Boletín Oficial del Estado* número 309 de 25 de diciembre de 1975 se anunció la venta en pública subasta del buque hidrógrafo *Juan de la Cosa* con un precio tipo de 3.594.955 pesetas.

### Bibliografía y fuentes

LÓPEZ GÓMEZ, Pedro: *La Expedición Iglesias al Amazonas*. Organismo Autónomo Parques Nacionales, Madrid, 2002.

—: «El capitán Francisco Iglesias Brage en Leticia. Un gallego properuano en la Comisión de Administración del Territorio (1933-1934)», en *Anuario de Estudios Americanos* LVIII, núm. 2, 2001. Departamento de Biblioteconomía y Documentación, Universidade da Coruña.

MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando, y MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Gráficas Lormo, S.A., Madrid, 1998.

ROBERT, Juan B.: Artículos publicados en *Las Provincias* (5 octubre 1933, 30 agosto 1934, 25 junio 1935 y 19 diciembre 1952).

*Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, CXLIV. Enero-diciembre 2008, Madrid.

CSIC: «Crónica de la Expedición Iglesias al Amazonas», vols. 1 al 14, años 1932 al 1935. Biblioteca Museo Nacional de Ciencias Naturales.

Expediente de la Expedición Iglesias al Amazonas. Correspondencia ACNO 347/005.

Hemerotecas de *Abc*, *La Gaceta de Tenerife*, *La Prensa*, *Diari de Tarragona*, *La Vanguardia*, *Madrid Científico*, *Mundo Gráfico*, *La Guinea Española*; hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional de España.

Archivo de la UAM.

Archivo de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

Archivo de la *Revista General de Marina*.

# LA ESCUELA DE INGENIEROS NAVALES DE FERROL

Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada  
(1914-1932)

Jaime ANTÓN VISCASILLAS  
Teniente de Navío (RV)

*La enseñanza es la educación de la inteligencia*

Almirante Augusto Miranda y Godoy,  
marino ilustre de España (1855-1920)

## Resumen

Aborda este artículo los antecedentes históricos y los fundamentos en que se asentó la creación de la Escuela de Ingenieros Navales («Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada»), reestablecida en Ferrol en 1914 treinta años después de su cierre. Los avatares que experimentó la docencia de esta disciplina -y su Escuela, tan vinculada a la Armada desde su origen-, así como su resurgimiento de la mano del almirante Miranda, que la llevó a convertirse en un centro de referencia por su alto nivel técnico y científico.

Palabras clave: modernización de la Armada en el siglo xx, Academia de Ingenieros y Maquinistas, promociones de ingenieros navales (1917-1939).

**L**A antigua Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada, instituida en Ferrol y creada en virtud del real decreto de 15 de octubre de 1914, gozó a lo largo de su andadura como centro docente (1914-1932) de un merecido prestigio por su alto nivel científico. Merece la pena, pues, recordar su historia, máxime cuando próximamente se cumplirá el centenario de su primera promoción de ingenieros navales (1917-2017).

Heredera de la anterior Escuela de Ingenieros de la Armada, instalada en el arsenal de Ferrol en 1860, tras veinticinco años de funcionamiento, en 1885, esta última dejó de impartir enseñanza (real decreto de 19 de agosto), por lo





Fachada del Edificio de Ingenieros de la Academia de Ingenieros y Maquinistas. Internet

que, tras muchos avatares históricos —entre ellos, el Desastre de 1898—, treinta años después, y en el marco del impulso naval que propiciaron las leyes de Escuadra de 1908 (Ley Maura-Ferrándiz), 1914 y 1915 (Leyes de Miranda), la sabia política ministerial del almirante Augusto Miranda con vistas a reorganizar y modernizar todos los servicios y estructuras de la nueva Armada que se estaba constituyendo, le llevó, entre otras muchas medidas, a restituir la Escuela de Ingenieros Navales en Ferrol, incorporándola a la de Maquinistas ya existente, y que a partir de entonces pasaría a denominarse «Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada».

De aquel destacado centro docente ferrolano saldrían prestigiosos ingenieros navales españoles del siglo XX —e incluso algunos extranjeros—, tanto militares como civiles, pues de su excelente magisterio no se benefició solo el personal de la Armada, y en sus aulas también se formaron, ingresando en la modalidad de «alumnos libres», personas ajenas a la milicia que quisieron titularse como ingenieros navales.

### **Orígenes y antecedentes de la Academia y el Cuerpo de Ingenieros de Marina (siglos XVIII y XIX)**

Tras la Guerra de Sucesión a la Corona de España (1701-1713), y una vez asentada la dinastía borbónica, el rey Felipe V inició un amplio proceso reformador de todas las instituciones de gobierno y de la Administración, lo que

afectó de lleno a la Marina. A partir de la creación de la Real Armada (1), por real cédula de 21 de febrero de 1714, y de su Secretaría del Despacho (2) (Ministerio), la estructura orgánica de la Marina (3) se fue desarrollando, principalmente a partir de 1717).

Por real orden de 29 de agosto de 1726, y a propuesta del secretario del Despacho de Marina e Indias, don José Patiño y Rosales (4), se crearon los tres departamentos marítimos españoles: Norte, Mediodía y Levante, con capitales en La Graña (trasladada a Ferrol en 1750), Cádiz —trasladada a la Isla de León (San Fernando) en 1768— y Cartagena. Con el objetivo de asentar firmemente estas nuevas estructuras orgánicas y operativas, en los tres departamentos se llevarán a cabo obras de construcción y erección de arsenales, astilleros, escuadras, infraestructuras de todo tipo, fortificaciones defensivas e, incluso, ciudades de nueva planta que acogerían la llegada de miles de personas, lo que obligó al Estado a proveerse de los mejores ingenieros y arquitectos de la época para trabajar en tan magna obra.

Esta actividad constructivo-arquitectónica e industrial en los astilleros (5) y arsenales españoles se prolongaría durante todo el siglo XVIII, sobre todo

---

(1) Los historiadores navales consideran unánimemente que la real cédula de 21 de febrero de 1714 señala la creación de la Real Armada, asegurando que en dicho texto legal las diversas «Armadas» hasta ese momento existentes se refundían en una. Pero, si leemos con atención la norma, reproducida en la celeberrima *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, del capitán de navío Cesáreo Fernández Duro (t. VI, pp. 112-113), en realidad lo que legisla es la denominación de los distintos mandos navales, equiparándolos con los existentes en la Marina francesa. Así, estableció los siguientes grados: 1) almirante general de la mar, 2) gobernador de la mar, 3) teniente general de la mar, 4) teniente de la mar, 5) capitán general de la Armada, 6) almirante general de la Armada, 7) almirante real de la Armada, 8) almirante de la Armada, 9) capitán de mar y guerra. Es cierto que en el texto no se citan las Armadas existentes, y que a partir de entonces todas ellas pasan a designarse con el nombre genérico de «Armada Real»; pero, sin caer en la vanidad de cuestionar a los citados eruditos, en nuestra opinión casaría mejor con la orgánica naval fijar el nacimiento de la Marina española moderna en la fecha en que se creó su Secretaría (hoy diríamos Ministerio), es decir, el 30 de noviembre del mismo año.

(2) El primer secretario (ministro) del Despacho de Marina fue don Bernardo Tinajero de la Escalera, que ocupó el cargo desde el 30 de noviembre de 1714 hasta el 28 de abril de 1715, fecha esta última en que la Secretaría de Marina quedó suprimida. Sus asuntos pasó a despacharlos la de Guerra hasta el 14 de enero de 1721, cuando el Despacho de Marina recuperó su autonomía orgánica. En 1726, los negocios de Indias quedaron agregados a Marina, si bien con posterioridad el número y clase de las competencias asumidas por las distintas secretarías y ministerios, que las permutaban con frecuencia entre sí, fue muy oscilante.

(3) Se inició con el nombramiento de su intendente general (por real orden de 28 de enero de 1717), y siguió con la creación del Real Cuerpo de Caballeros Guardias Marinas (15 de abril), de los Batallones de Marina (28 de abril) y de los Cuerpos General de la Armada y del Ministerio (hoy conocido como «de Intendencia»), estos últimos creados en virtud de unas instrucciones conocidas como «Ordenanzas de Patiño», dictadas el 16 de junio de ese mismo año.

(4) Ocupó el cargo durante más de una década, entre mayo de 1726 y noviembre de 1736).

(5) durante el siglo XVIII, el principal astillero del inmenso imperio español fue el de La Habana, en Cuba, donde entre 1724 y 1870 se construyeron un total de 197 barcos. Sus riquezas naturales y óptimas condiciones defensivas hicieron de la Gran Antilla un lugar ideal para la construcción de barcos.

gracias al impulso inicial que el marqués de la Ensenada, don Zenón de Somodevilla y Bengoechea (6), imprimió a todo el programa. Los principales «Directores de las Reales Obras» fueron ingenieros militares de los Reales Ejércitos, pues el Cuerpo de Ingenieros (7) militares se había creado en 1711 y contaba con los mejores técnicos en materia de ingeniería y arquitectura. El gran Jorge Juan y Santacilia (1713-1773), marino y científico eminente, ejerció de coordinador y director general de todas las obras, tanto las de carácter civil como las de ingeniería naval, y trajo a España reputados técnicos extranjeros (8) que supervisaron las construcciones de buques.

Pero esta fue una solución eventual, y enseguida hubo que plantearse seriamente crear en la Armada un cuerpo facultativo/técnico propio que asegurase en el futuro la provisión de profesionales altamente cualificados. Y así, por real orden de 24 de diciembre de 1770 nace el Cuerpo de Ingenieros de Marina, y a continuación, por disposición del rey Carlos III de 13 de agosto de 1772, la primera escuela o academia para la formación de ingenieros de la Armada, siendo secretario (ministro) del Despacho de Marina frey don Julián de Arriaga y Rivera (9).

Su primer ingeniero general fue el brigadier don Francisco Gautier Oliber (10), quien ocupó el cargo entre 1770 y 1782. Antiguo ingeniero jefe en la Marina francesa, Gautier (Jean-François Gautier Oliber, 1733-1800) llegó a Ferrol en 1765. Le sucedería don José Romero y Fernández de Landa, ingeniero general entre 1782 y 1805, considerado el primer ingeniero naval espa-

---

(6) Secretario del Despacho de Marina, de Hacienda e Indias entre mayo de 1743 y julio de 1754, durante la última etapa del reinado de Felipe V y casi todo el reinado de Fernando VI. El marqués de la Ensenada fue sin duda el máximo impulsor de las reales obras en los tres departamentos marítimos, en su decidido propósito de crear una Armada fuerte que situase de nuevo a España como árbitro de las relaciones internacionales.

(7) Fueron ingenieros militares del Ejército, entre otros, Joseph Petit de la Croix, Miguel Marín, Francisco Llobet..., y arquitectos, Julián Sánchez Bort (ingeniero director y capitán de navío del Cuerpo de Ingenieros), Antonio Bada Navajas, Andrés Sánchez, Francisco Solinis... Algunos de estos últimos fueron también ingenieros militares formados en la Real Academia de San Fernando. Hasta el segundo tercio del siglo XIX no se llevará a cabo la escisión entre las diferentes ingenierías y la arquitectura. En el siglo XVIII, los profesionales de estas ciencias y técnicas se formaban fundamentalmente en la Real Academia de Matemáticas de los Ejércitos (Barcelona), desde 1720, y en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (Madrid), desde 1744, así como en otros centros docentes españoles y extranjeros.

(8) Entre ellos, Richard Rooth, Tomas Mullan y Eduard Bryan.

(9) Desempeñó la cartera de Marina durante más de dos décadas, desde el 22 de julio de 1754 hasta el 31 de enero de 1776, sucediendo en el cargo al marqués de la Ensenada.

(10) Aunque la «Academia de Ingenieros de Marina» se crea oficialmente en 1772, según la tesis doctoral del ingeniero naval J.M.<sup>a</sup> Sánchez Carrión el propio Gautier, en octubre de 1770, ya enseñaba «ingeniería naval» en su casa oficial y en otras dependencias del arsenal de Ferrol (ya desde 1769), y conforme a lo establecido en la Ordenanza de 1770 de creación del cuerpo, que también habla de una academia (primero sería de «cadetes» en 1770, y después quedó solo de «oficiales subalternos» en 1772, precedentes de otras armas y cuerpos), para la que define un plan de estudios. Fracasado el intento de consolidar un centro docente específico, en adelante los «ingenieros de Marina» se formarían cursando «Matemáticas Sublimes» en las academias de guardiamarinas.

ñol. Posteriormente, el ingeniero general pasó a denominarse «comandante general del Cuerpo de Ingenieros de Marina».

Las ordenanzas del Cuerpo de Ingenieros de Marina asignaban al ingeniero general competencias exclusivas en la elaboración de los proyectos y planos de los buques, arsenales y demás «obras de construcción, carenas, edificios, métodos de seguir las, admisión de maestranza y como debe emplearse en sus trabajos».

Según estas mismas ordenanzas, la Academia se nutría con oficiales provenientes de distintos cuerpos: ingenieros del Ejército, miembros del Cuerpo General de la Armada y de otras armas, e incluso, como alumnos libres, «caballeros civiles». Estos debían dirigir recursos con las certificaciones de los directores de las Academias en que cursaran las matemáticas, recursos que eran examinados por el ingeniero general. El plan de estudios de la Academia se componía de cuatro partes: 1) aritmética, 2) geometría con trigonometría, 3) álgebra y 4) estática y movimiento, con hidroestática e hidrodinámica.

Los alumnos debían asistir dos horas por la mañana a clase de matemáticas y dos por la tarde a navegación y maniobra, y habían de superar exámenes mensuales hasta que se consideraban suficientemente instruidos. Las demás horas del día las dedicaban a dibujar planos de navíos, edificios, radas, puertos, arsenales..., así como a estudiar física y «ciencias de Ingeniero». Para salir ingeniero se requería haber realizado una campaña de mar y una visita de montes, y haber concluido los exámenes de matemáticas y presentado planos de navío y de fragata, calculado sus capacidades, resistencia de fluido y centro de gravedad. Los uniformes y divisas del Cuerpo de Ingenieros eran idénticos a los del Cuerpo General de la Armada. Y lo más curioso y singular es que se consideraba a los «Ingenieros de Marina», al mismo tiempo, ingenieros facultativos y marinos militares, una suerte de ambivalencia/polivalencia de capacitación profesional que se manifestaba en una doble condición (11) por la que ostentaban una «clase de Ingeniero» y un «empleo militar de Cuerpo General».

Aunque la Academia no tendrá continuidad —es difícil precisar sus años de funcionamiento efectivo—, tras varias décadas de brillante ejecutoria en la construcción naval en los astilleros del Estado (12), durante el desastroso reinado de Fernando VII el Cuerpo de Ingenieros de Marina se declara a extinguir (31 de agosto de 1825), para ser sustituido el 21 de enero de 1827

---

(11) Los ingenieros de Marina conjugaban una doble condición profesional (clase de ingeniero y empleo de Cuerpo General), según las siguientes categorías: ayudante de ingeniero (y alférez de fragata), ingeniero extraordinario (y alférez de navío), ingeniero ordinario (y teniente de fragata), ingeniero en 2.<sup>a</sup> (y teniente de navío), ingeniero en jefe (y capitán de fragata), ingeniero director (y capitán de navío) e ingeniero general (y brigadier).

(12) A lo largo del siglo XVIII, principalmente fueron los de La Habana, Ferrol, Cádiz, Cartagena, Veracruz y Guarnizo. Según diversos estudios, durante esta centuria se construyeron un total 243 buques de guerra (164 navíos, 77 fragatas y 2 corbetas), aparte de mercantes y otras embarcaciones menores.

por el de «Profesores constructores e hidráulicos», sin equiparación militar. En los años siguientes se intenta reorganizar el cuerpo —se restablece por real orden en 1845—, pero este propósito no se hará efectivo hasta el 7 de julio de 1848, cuando se cree una nueva academia o escuela en el arsenal de La Carraca (San Fernando, Cádiz), siendo ya ministro de Marina don Mariano Roca de Togores, marqués de Molins. Pero dicha escuela, por falta de profesores, no llegó a entrar en funcionamiento, de modo que los integrantes de las cinco promociones correspondientes a esta etapa cursaron sus estudios en la Escuela de Construcciones Navales de la Marina francesa en Lorient, y realizaron las prácticas en los arsenales de Brest y Tolón.

En 1860 se crea una nueva escuela de ingenieros en el arsenal de Ferrol, que tendrá continuidad hasta 1885, cuando se suspende su actividad docente (real decreto de 19 de agosto), si bien su cierre definitivo formal se demorará hasta 1896). En este centro se admitió también la figura del «alumno oyente» en la modalidad de libre, con derecho a examinarse y a obtener el título civil de ingeniero naval. Entre los alumnos destacados de la escuela de Ferrol se puede mencionar a don Andrés Avelino Comerma y Batalla (1842-1917), célebre ingeniero que alcanzó el generalato del Cuerpo de Ingenieros de la Armada. Fue autor, entre otros muchos proyectos, del famoso «Dique de la Campana» (o de San Julián) del arsenal de Ferrol, fosa granítica de 145 metros de eslora, 27 de manga y 12 de calado que, inaugurada en 1879, está considerada la obra hidráulica más importante del siglo XIX. Otros alumnos destacados de dicha escuela fueron Miguel Rechea Hernández (promoción de 1882) y Nicolás Fuster Romero (promoción de 1883), que serían ingenieros directivos de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), la más importante compañía del sector en el primer tercio del siglo XX. Las escasas promociones posteriores a 1885 estudiarían en universidades extranjeras y completarían su formación en la Escuela de Aplicación de la Armada, sita en San Fernando, donde se impartieron varias especialidades.

### **Etapas intermedia sin escuela. Siglo XX, resurgimiento naval. Los programas de Maura-Ferrándiz (1908) y Dato-Miranda (1914 y 1915)**

Tras el Desastre del 98, catástrofe naval solo comparable a la derrota en Trafalgar (1805) y en la que Armada sufrió quizá la mayor pérdida de unidades (trece) de su historia, la Marina española iniciaba el siglo XX en un estado verdaderamente lamentable —por no decir caótico— tanto en el aspecto moral como en lo que a unidades operativas se refería, que a duras penas sumaban la irrisoria cifra de cuarenta. Esta precariedad inicial solo estuvo compensada gracias a los buques en construcción —diez en total— procedentes de los planes navales de Rodríguez Arias de 1887 y de Beránger de 1896, que irían entrando en servicio a lo largo de la primera década del nuevo siglo.



Pero el impulso definitivo al renacer de la Marina española vino dado por los magníficos planes navales de 1908 —Ley Maura-Ferrándiz (13)— y de 1915 —Ley Miranda (14)—, este último precedido de otra ley (de 1914), impulsada también por el almirante Miranda, que aprobó la construcción de una unidad de crucero (15). Merced a estos programas de construcciones navales, civiles e hidráulicas, la Armada española se dotó de unas infraestructuras adecuadas y de una Escuadra muy respetable que permitió al país recuperar la posición perdida en el concierto internacional y convertirse, a fines de la década de 1920, en la cuarta potencia naval europea (16), tan solo superada por el Reino Unido, Francia e Italia.



Almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), ministro de Marina, creador de la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada (colección del autor)

En 1910 se procede a reconstituir el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, ante la necesidad de contar con

(13) Ley de 7 de enero de 1908. De resultas del plan naval derivado de esta ley, los principales buques facturados y construidos fueron: 3 acorazados (*España, Alfonso XIII y Jaime I*), 3 destructores (*Cadarso, Bustamante y Villaamil*), 22 torpederos (núm. 1 a núm. 22) y 4 cañoneros (*Laya, Lauria, Recalde y Bonifaz*), además de la habilitación y equipamiento de las zonas industriales de los arsenales.

(14) Ley de 17 de febrero de 1915. Los principales buques de este plan naval facturados y construidos fueron los siguientes: 4 cruceros rápidos, en dos series de dos cada una (*Méndez Núñez y Blas de Lezo, Príncipe Alfonso y Almirante Cervera*); 6 cazatorpederos o destructores, en dos series de tres (*Alsedo, Velasco y Lazaga; Churruca, Alcalá Galiano y Sánchez Barcáiztegui*); 16 submarinos, de los que cuatro se adquirieron a naciones extranjeras (*Isaac Peral*, en Estados Unidos; A-1, *Narciso Monturiol*; A-2, *Cosme García*, y A-3, en Italia), y doce se construyeron en Cartagena (B-1 a B-6 y C-1, *Isaac Peral*, a C-6); 1 buque especial de salvamento (*Kanguro*, construido en Holanda); 3 cañoneros (*Cánovas del Castillo, Canalejas y Dato*), y 18 buques menores (guardacostas y guardapescas). Además, este plan se plasmó en la instalación de minas y defensas submarinas, y en la ejecución de otras muchas obras de modernización de los arsenales, así como en la construcción/habilitación de nuevas bases navales secundarias (La Graña, Marín y Ríos, en Galicia, y Mahón, en la isla de Menorca), que se llevarían a cabo en desarrollo de la Ley Miranda y por elección del propio ministro.

(15) Ley de 30 de julio de 1914, que aprobó la construcción del crucero explorador (*scout*) *Reina Victoria Eugenia*. Este buque, que antecedió a los cuatro cruceros de la Ley Miranda, a causa de las vicisitudes políticas pasaría después a denominarse *República* (en 1931) y, por último, *Navarra* (en 1937).

(16) Según los tratadistas navales, en 1930 la Armada española alcanzó su cenit en el siglo XX, al disponer de una Escuadra moderna que incluía acorazados, cruceros, destructores

suficientes profesionales capacitados para supervisar e inspeccionar las construcciones y obras derivadas del Plan Ferrándiz, que desde 1909, y por intermedio de la SECN, se ejecutaba en los astilleros de Ferrol y Cartagena, así como en las zonas industriales de los arsenales y, posteriormente, también en los talleres de artillería de La Carraca. En virtud del contrato suscrito con aquel gran consorcio, ganador del concurso público convocado por real decreto de 21 de abril de 1908 y participado por firmas españolas y británicas (17), el Estado arrendaba a la SECN las instalaciones y le cedía la gestión y dirección técnica de todas las obras. La avanzada tecnología británica y las garantías que aportaba cumplieron una función capital en estos primeros años.

Las promociones de ingenieros navales de la Armada de 1912 y 1913 estuvieron integradas por oficiales procedentes del Cuerpo General, que cursaron sus estudios en París (once tenientes de navío) y Génova (cuatro alféreces de navío), respectivamente, los cuales causaron alta en el Cuerpo de Ingenieros una vez obtenido su título. En 1914 se convocaron ocho plazas para ingreso por oposición, de las que solo se cubrieron dos (Ambrosio Espinosa Rodríguez y José Emilio Díez Hidalgo).

---

y cañoneros y de unas respetables armas submarina y aérea como principales unidades. Por otra parte, la formación y preparación del personal, al especializarse en todas las categorías, mejoró notablemente. La obra del almirante Miranda al frente de la Marina fue tan extensa y diversa que, como afirmó su nieto el almirante general Carlos Vila Miranda (1930-2011) en ocasión memorable, «es difícil encontrar otro período en la historia, si es que hay alguno, en el que se hayan realizado tantas y tan fructíferas reformas en nuestra Armada».

(17) La Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), conocida como «la Naval» [la Constructora] (1909-1969), llegaría a disponer de hasta ocho grandes centros productivos, tres de ellos en régimen de arrendamiento —los astilleros y zonas industriales de los arsenales de Ferrol y Cartagena (1909-1940) y los talleres de artillería del arsenal de La Carraca (1915-1941)— y cinco en instalaciones y factorías propias —astillero y factoría de Matagorda, en Puerto Real, Cádiz (1914); los astilleros y talleres de Sestao (1915) y el Nervión (1920), ambos en Bilbao (Vizcaya); la factoría siderúrgica de Reinosa (1917), en esta ciudad cántabra, y los talleres de Artillería de San Carlos (1923), en Cádiz— en una expansión que le llevó a diversificar su actividad tanto en la construcción naval militar y mercante, como en la fabricación de equipamientos industriales de todo tipo de material, así como de maquinaria. Realizó asimismo inversiones en otras empresas. Tras la Guerra Civil, la industria naval militar fue nacionalizada, por lo que la SECN gestionó en régimen transitorio los astilleros de Ferrol y Cartagena hasta el 28 de febrero de 1940, y el de San Fernando hasta octubre de 1941, centrándose en la construcción de buques mercantes en Cádiz y Sestao. En 1969, en el marco de una reorganización del sector naval, la empresa pública Astilleros de Cádiz (ASCASA) se fusiona con las privadas SECN y Astilleros Euskalduna de Bilbao. La Naval aportó el 31,8 por 100 del capital de la nueva sociedad, que se denominó «Astilleros Españoles» (AESA), la cual, integrada en el Instituto Nacional de Industria (INI), se convirtió en una de las primeras empresas de su ramo a nivel mundial, con dos astilleros en Cádiz, uno en Sevilla, dos en Bilbao y tres menores en Santander, Gijón y también Bilbao. Una gran parte de los directivos de la SECN fueron ingenieros navales formados en la Academia de Ferrol, así como antiguos oficiales de los Cuerpos de Ingenieros y Artillería de la Armada y del Ejército.

## La Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada (1914-1932)

La creación de la nueva escuela de ingenieros navales, como hemos visto, fue una iniciativa del entonces ministro de Marina, el almirante Augusto Miranda y Godoy (18) —R.D. de 15 de octubre de 1914 (19)—, quien en un principio la agregó a la academia de maquinistas, ya existente en Ferrol desde 1850 y que a partir de ese momento pasó a denominarse «Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada».



Placa conmemorativa de la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada, en Ferrol (colección del autor)

El impulso a la construcción naval que, como ya apuntamos anteriormente, dieron la Ley Maura-Ferrándiz (1908) y, más adelante, las dos Leyes Miranda (1914 y 1915) hizo replantear radicalmente el sistema de formación de los

---

(18) Fiel reflejo del decidido impulso que el almirante Miranda dio a la Academia de Ingenieros de la Armada es el significativo hecho de que dos de sus hijos se formasen en este centro docente: don Augusto Miranda y Maristany (promoción de 1917) y don Pedro Miranda y Maristany (promoción de 1924).

(19) Organizando la enseñanza en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada. Véanse *Gaceta de Madrid* de 16 de octubre de 1914 (núm. 289) y *Diario Oficial del Ministerio de Marina* de 17 de octubre de 1914 (núm. 232).

ingenieros de la Armada, con el objetivo de nacionalizar en la medida de lo posible tanto la tecnología como la formación.

A través de varias reales órdenes, la normativa y los planes de estudio de la nueva Academia fueron desarrollándose. Inicialmente se admitió el ingreso de oficiales del Cuerpo General de la Armada (20), mediante exámenes de geometría descriptiva y mecánica, lo que posibilitaba la obtención del título de ingeniero con tres años de estudios. Debido a la falta de aspirantes, la convocatoria se amplió luego a los oficiales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército (21), los cuales, en consideración a la alta preparación técnica obtenida en la academia de ingenieros de Guadalajara, solo tuvieron que cursar dos años. Todos ellos se graduaron en julio de 1917, constituyendo la primera promoción de ingenieros navales de la academia de Ferrol. A continuación, y según prevenía el reglamento, los flamantes oficiales del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, que causaron alta con el empleo de capitán, pasaron a realizar prácticas en diversos buques y organismos por espacio de varios meses.

La academia se instaló en el arsenal de Ferrol, en el antiguo Edificio de Herrerías, del siglo XVIII. Junto a él se levantó otro de nueva planta y estilo modernista, denominado precisamente Edificio de Ingenieros, que a día de hoy conserva su facha original y alberga diversas dependencias en el complejo conocido como Centro de Herrerías.

Aunque el director de la Academia de Ingenieros de Ferrol lo era también de la de Maquinistas, se trataba en realidad de dos centros docentes distintos para la formación de personal de distintos cuerpos de la Armada, aunque compartieran edificio e, incluso, profesores; por ello, la desaparición de la academia de ingenieros en 1932 (OM de 1 de febrero) no impidió que continuase la de maquinistas, que pasó a denominarse Escuela de Maquinistas. La sucesora del prestigioso centro docente ferrolano sería la Escuela Especial de Ingenieros Navales de Madrid, que ya como centro docente civil, dependiente en aquel momento del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, se creó por decreto de 25 de enero de 1933, durante la II República (22). Su

---

(20) Convocatoria publicada por real orden de 23 de octubre de 1914 (*Diario Oficial* 238). Los alumnos aprobados —tres oficiales del Cuerpo General (teniente de navío Francisco de la Rocha Riédel, y alféreces de navío Juan Antonio Suanzes Fernández y Nicolás Franco Bahamonde)— ingresaron en la Academia de Ingenieros y Maquinistas el 10 de marzo de 1915, a fin de cursar los estudios correspondientes para obtener el título de ingeniero naval, con arreglo a lo dispuesto en las bases provisionales para régimen de la academia, aprobadas por real orden de 3 de marzo de 1915 (DO núm. 32).

(21) Convocatoria-concurso dispuesta por real decreto de 2 de diciembre de 1915 (DO núm. 274). Los alumnos aprobados fueron nueve, más uno a título particular, todos ellos oficiales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército: Carlos Godino Gil, Aureo Fernández Ávila, Augusto Miranda y Maristany, José Rubí y Rubí, Antonio Mas García, Luis Ruiz Jiménez, Jesús Alfaro Fournier, Juan Campos Martín, Octaviano Martínez y Barca, y Federico Beigbeder Atienza. Todos fueron nombrados alumnos por real orden del Ministerio de Marina de 19 de enero de 1916).

(22) Lo expide el jefe del Estado, don Niceto Alcalá-Zamora, y lo refrenda el presidente del Consejo de Ministros, don Manuel Azaña Díaz. La decisión se tomó a solicitud de la Asociación de Ingenieros Navales, integrada en su mayoría por antiguos oficiales de la Armada.

dirección la asumiría Nicolás Franco Bahamonde, perteneciente a la primera promoción de la academia de Ferrol.

A partir de 1915, las promociones de ingenieros de la academia ferrolana fueron sucediéndose regularmente siguiendo el sistema de oposición libre. La duración de la carrera para quienes ingresaban directamente era de cinco años. Los dos primeros se cursaban en la Escuela Naval Militar de San Fernando (Cádiz), compartiendo estudios con los guardiamarinas, y los tres siguientes, en la Academia de Ingenieros de Ferrol. En 1921 se suprimió el bienio común y los alumnos de Ingenieros pasaron a cursar toda la carrera en la academia de Ferrol.

Prácticamente desde el principio, los «alumnos oficiales» de la Armada coexistieron en la academia con otros «alumnos libres» (23) de distinta procedencia (oficiales del Ejército y de la Armada, ingenieros, universitarios, etc.), que no se integraron posteriormente en el Cuerpo de Ingenieros.

Desarrollando esta primera normativa de organización de la enseñanza, el almirante Augusto Miranda, en su segunda etapa como ministro de Marina, publicaría el real decreto de 4 de septiembre de 1918 (*Gaceta de Madrid* del día 10) por el que se facilitaba a los ingenieros libres de otras especialidades (Camino, Minas, Industriales) que cursaban sus estudios en la Academia de Ingenieros de la Armada la obtención de los conocimientos complementarios precisos para obtener la capacitación de ingeniero naval. Con este fin, se distribuían en dos cursos alternos de un año de duración cada uno las siguientes materias: teoría del buque, submarinos, aeronáutica, construcción naval, teoría de máquinas, construcción de máquinas, calderas y tuberías, mecanismos y máquinas hidráulicas y neumáticas empleadas en los buques y factorías navales. También se establecían las prácticas y requisitos necesarios para optar a los estudios.

Para desarrollar esta norma, mediante real orden circular de 6 de noviembre siguiente se publicaba el reglamento —a propuesta del coronel director de la escuela ferrolana— para la admisión y permanencia de los alumnos libres en la Academia de Ingenieros de la Armada. Transcribamos sus artículos más interesantes:

«Artículo 1º. Para ser admitido como alumno libre en los cursos de especialidad de Ingeniero Naval en la Academia de Ingenieros de la Armada es necesario ser español y hallarse comprendido en alguno de los casos siguientes:

a) Pertenecer o haber pertenecido al Cuerpo General de la Armada y haber aprobado ante las Juntas de exámenes de la Academia la Ampliación, Geometría

---

(23) Según el art. 7 del RD de 15 de octubre de 1914, «los alumnos podrán ser de dos clases: oficiales y libres. Serán alumnos oficiales los que procediendo de la Escuela Naval, hagan sus estudios en perfecta normalidad sin perder ningún curso. Serán alumnos libres los no procedentes de la Escuela Naval que se admitan como tales en las condiciones que determine el Reglamento y los que habiendo sido alumnos oficiales dejen de serlo con opción a continuar sus estudios con tal carácter».





Profesores

descriptiva y sus aplicaciones, Cálculo gráfico, materiales de origen pétreo, Resistencia de Materiales, Metalurgia y Metalografía y Construcción civil e Hidráulica marítima.

b) Poseer el título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos o tener aprobadas las asignaturas que den derecho a obtenerlo o ser o haber sido Oficial del Cuerpo de Ingenieros del Ejército.

c) Poseer el título de Ingeniero Industrial o de Minas o tener aprobadas las asignaturas que dan derecho a obtenerlos y haber aprobado ante las Juntas de exámenes de la Academia las Construcciones Hidráulicas Marítimas

d) Poseer el título de Arquitecto, de Ingeniero Agrónomo o de Montes o tener aprobadas las asignaturas que dan derecho a obtenerlo, y haber aprobado ante las juntas de examen de la Academia, Metalurgia y Metalografía y las Construcciones hidráulicas marítimas.

e) Haber aprobado previo su estudio en la Academia de Ingenieros de la Armada el curso preparatorio.

(...)

Artículo 3 (...) Los cursos empezarán el 15 de septiembre y terminarán el 3 de julio, divididos en dos semestres, terminado el primero en 15 de febrero. (...) = Artículo 9) El candidato que deje de presentarse en la Academia el día y hora en que hubiese sido citado al examen, se entenderá que renuncia al ingreso a ella



Julio de 1917. Integrantes de la primera promoción de ingenieros navales de la academia de Ferrol acompañados del director y subdirector del centro (colección Marqués de Suanzes)

como alumno libre (...) = Artículo 11) Los candidatos que deban examinarse para admisión al curso preparatorio satisfarán 15 pesetas en concepto de derechos de examen...».

Por último, se indicaban los programas para los exámenes de admisión a los cursos, en los que se especificaban tanto los libros de texto como las materias de que cada uno trataba. El 4 de julio de 1919 se dictan las bases de funcionamiento de la academia de ingenieros, durante el segundo ministerio de Augusto Miranda. Su primer director fue el coronel José Galvache Robles, y el último, Enrique Dublang Tolosana.

## Promociones de la Academia de Ingenieros de Ferrol (24)

Insertamos a continuación varios listados que, aunque incompletos, son orientativos de alumnos (militares y civiles) que cursaron sus estudios en la Academia de Ingenieros de la Armada en Ferrol, única existente en España durante su vigencia como centro docente habilitado para impartir las enseñanzas conducentes a la obtención del título de ingeniero naval. La coexistencia de alumnos «oficiales» y «libres» fue usual en la Academia desde la real orden de 22 de diciembre de 1917, por la que ingresaron en la misma dieciséis alumnos libres de distintas procedencias.

En la convocatoria publicada el 30 de agosto de 1930 se determinaron nuevas condiciones de ingreso: tener aprobado el bachillerato de Ciencias y el primer curso de Ciencias Exactas. El régimen de los alumnos libres era idéntico al de los oficiales: debían asistir diariamente a las clases y cumplir el horario establecido.

### *Promoción de salida, julio de 1917*

Los integrantes de la primera promoción de ingenieros navales, a la que ya nos hemos referido, pertenecieron a dos convocatorias de ingreso, una de 1914 (tres oficiales del Cuerpo General de la Armada) y otra de 1915 (diez oficiales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército), que entraron en la academia en marzo de 1915 y en enero de 1916, respectivamente, en virtud de su distinta procedencia y de los estudios previos acreditados. No obstante, finalizaron conjuntamente la carrera, en julio de 1917). Fueron escalafonados en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, con el empleo de capitán, según la siguiente ordenación: 1) Francisco de la Rocha y Riédel, 2) Juan Antonio Suanzes y Fernández (25), 3) Nicolás Franco Bahamonde (26), 4) Carlos

---

(24) Información tomada del Anuario del Colegio Oficial de Ingenieros Navales (COIN), por una parte, y de los Estados Generales de la Armada (EGA) de esos años, por otra. Sus datos, pues, son incompletos, dado que no todos los ingenieros navales se colegiaron; y, en lo que al segundo documento se refiere, los EGA no incluyen a los alumnos libres, ya fuesen estos civiles, ya militares, que no eran alumnos de enseñanza militar y, por lo tanto, no se integraron en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada. También faltan otros alumnos que no finalizaron la carrera.

(25) Don Juan Antonio Suanzes y Fernández (Ferrol, 1891-Madrid, 1977) fue oficial del Cuerpo General de la Armada (promoción 312.<sup>a</sup> A) y, después, del Cuerpo de Ingenieros Navales, en el que alcanzó el empleo de general de división inspector (1950). Ingeniero-director de los astilleros y factorías de Cartagena y Ferrol, e inspector general de construcciones de la SECN, dos veces ministro de Industria y Comercio (1938-1939, 1945-1951), fundador y primer presidente del Instituto Nacional de Industria (INI, 1941-1963), desempeñó otras importantes responsabilidades. Principal artífice de la industrialización en España, se le otorgó el título de marqués de Suanzes por decreto de la Jefatura del Estado de 1 de octubre de 1960.

(26) Don Nicolás Franco Bahamonde (Ferrol, 1891-Madrid, 1977) fue oficial del Cuerpo General de la Armada (promoción 313.<sup>a</sup>) y, posteriormente, del Cuerpo de Ingenieros Navales, donde alcanzó el empleo de general de división inspector (1957). Entre otros cargos, fue director de la Escuela Especial de Ingenieros Navales en Madrid, secretario general de la Jefatura del Estado (1936-1937), embajador de España en Portugal (1937-1957), inspector general del Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada y procurador en Cortes.

Godino Gil, 5) Áureo Fernández Ávila, 6) Augusto Miranda y Maristany, 7) José Rubí y Rubí, 8) Antonio Mas García, 9) Luis Ruiz Jiménez, 10) Jesús Alfaro Fournier, 11) Juan Campos y Martín, 12) Octaviano Martínez y Barca. También finalizó el ciclo Federico Beigbeder Atienza, en calidad de alumno libre.

Las carreras profesionales de todos ellos tendrían una gran proyección. En 1919 fueron promovidos al empleo de comandante, y en 1921 algunos ya eran tenientes coroneles, varios de ellos con tan solo veintiséis años. Aunque con posterioridad casi todos desarrollaron su carrera profesional en la empresa privada, pasando sucesivamente a las situaciones administrativas de supernumerario, excedencia y retiro, la Guerra Civil provocó su vuelta al servicio activo. Al término de aquella, algunos continuaron en la Armada, en distintas situaciones administrativas, y cinco de ellos (De la Rocha, Suanzes, Franco, Godino y Alfaro) llegaron a alcanzar el generalato del Cuerpo de Ingenieros Navales (27). Por otra parte, siete de los integrantes de esta primera promoción figuran como colegiados del COIN en años posteriores, según el Anuario de 1977, que recopila datos históricos.

#### *Promoción de ingreso, enero de 1919*

Nombrados «alumnos de Ingenieros» (30 nov. 1918), asimilados a guardiamarina, ingresaron en la Escuela Naval de San Fernando el 10 de enero de 1919. Causaron alta en la Academia de Ingenieros de Ferrol el 10 de enero de 1920.

Promovidos al empleo de teniente en enero de 1924, y a capitán en enero de 1926, según orden en este último empleo figuran: 1) Manuel López-Acevedo y Campoamor, 2) Rafael Crespo Rodríguez, 3) Juan A. Cerrada y González de Serralde, 4) Enrique Dublang Tolosana, 5) Pedro Miranda y Maristany, 6) Manuel Luna y Porredón y 7) Fernando San Martín Domínguez.

#### *Promoción de ingreso, enero de 1921*

Aspirantes de ingenieros: 1) Rafael León de Palacios, 2) Patricio Rodríguez Roda, 3) Ramiro Alonso-Castrillo y Maudi, 4) Luis Santomá Casamor, 5) Jaime González de Aledo y Rittwagen, 6) Guillermo Botaz Olano, 7) Felipe Lafita Babio, 8) Valeriano González Puertas, 9) Rafael Cardín Fernández, 10) Bernardo Rechea Moreno, 11) Miguel Poole Shaw, 12) Pedro Vargas Serrano, 13) José Parga Rapa y 14) Manuel García y Caamaño.

---

(27) Por real decreto de 11 de marzo de 1929 (DO núm. 56) se dispuso que el Cuerpo de Ingenieros de la Armada se denominase en lo sucesivo «de Ingenieros Navales de la Armada», como cuerpo político-militar, con las categorías y asimilaciones que en dicho RD se especificaban. En 1943 se creó el Cuerpo Facultativo de Armas Navales, heredero del antiguo Cuerpo de Artillería, que a su vez cambió su nombre en 1949 por el de «Cuerpo de Ingenieros de Armas Navales». Los dos cuerpos coexistieron hasta 1967, cuando se refundieron en el actual Cuerpo de Ingenieros de la Armada.



Promovidos al empleo de teniente en diciembre de 1925: 1) Luis Santomá Casamor, 2) Patricio Rodríguez Roda, 3) Ramiro Alonso-Castrillo y Mauti, 4) Miguel Poole Shaw, 5) Felipe Lafita Babio, 6) Bernardo Rechea Moreno, 7) Rafael Cardín Fernández, 8) Valeriano González Puertas, 9) Jaime González de Aledo y Rittwagen y 10) José Parga Rapa.

*Promoción de ingreso, noviembre de 1921*

Promovidos al empleo de teniente en diciembre de 1926, según orden de escalafonamiento: 1) Félix Aniel-Quiroga y Redondo, 2) Ramón Sainz de los Terreros y Villacampa, 3) Leonardo Nárdiz Echanove, 4) Julio Murúa Quiroga, 5) Antonio Galvache Cerón, 6) José Manuel Cavanilles, 7) Pedro García Bermúdez, 8) José Martín Gil, 9) Ramón Pardo Delgado, 10) Ramón Sanz y García de Paredes, 11) Félix Echevarría Alegría, 12) Luis Taviel de Andrade y 13) Manuel García Caamaño.

Promovidos al empleo de capitán en diciembre de 1928 —después denominados «Ingenieros Navales primeros».

*Promoción de ingreso, noviembre de 1922*

Promovidos al empleo de teniente en diciembre de 1927: 1) Ignacio de Espada Mercader, 2) Carlos Lago Couceiro, 3) Pedro de la Rosa Mayol, 4) Antonio Alberto Lloveres, 5) Antonio Zarandona Antón (28), 6) Ramón Carlos-Roca Carlos-Roca, 8) Adolfo Mariño Lodeiro, 9) Arturo Pombo Angulo y 10) Agustín Fernández Morales.

También ingresaron en noviembre de 1922 Antonio Castell de Luna y Fernando Corominas Gispert, promovido a teniente en diciembre de 1928.

*Promoción de ingreso, noviembre de 1924*

Figuran promovidos al empleo de teniente en diciembre de 1927: Fernando de Rodrigo Jiménez, José María de Leiva Lorente, Alfredo Castro-Girona Pozurama, Benito Cañas Conesa, Jesús Galvache Cerón y Emilio Ripollés de la Cruz.

También ingresaron en noviembre de 1924 Augusto Riquelme y Ojeda y José de la Figuera y Calín, ambos promovidos a teniente en diciembre de 1930.

*Promoción de 1921* (colegiados, según consta en el Anuario del COIN. Todos ellos cursaron su carrera en la Academia de Ingenieros de Ferrol).

José María Pinto de la Rosa

---

(28) D. Antonio Zarandona Antón (1906-1998) alcanzó el empleo de vicealmirante del Cuerpo de Ingenieros de la Armada. Fue inspector general del Cuerpo y director de Construcciones Navales.



*Promoción de 1923 (colegiados)*

Manuel López-Acevedo Campoamor, Rafael Crespo Rodríguez, Juan Antonio Cerrada y González de Sarralde y Fernando San Martín Domínguez.

*Promoción de 1925 (colegiados)*

Luis Santomá Casamor, Miguel Poole Shaw, Rafael Cardín Fernández, José Parga Rapa, Felipe Garre Comas, Vicente González Ravanals, Felipe Lafita Babio, Juan de la Fuente Casares, Alberto M. de Ochoa y Rivas y Pedro Vargas Serrano.

*Promoción de 1926 (colegiados)*

Julio Murúa Quiroga, Antonio Galvache Cerón, Manuel García Caamaño y Félix Aniel-Quiroga y Redondo.

*Promoción de 1927 (colegiados)*

Ignacio Díaz de Espada y Mercader, Pedro de la Rosa Mayol, Adolfo Marino Lodeyro, Agustín Fernández Morales, Salvador Cascales Lozano, Julio de la Cierva y Malo de Molina, Luis Aulet de Ezcurra, Ángel Novás Torrente y Antonio Zarandona Antón.

*Promoción de 1928 (colegiados)*

José María González-Llanos Caruncho, Luis Neira Franco, José Antonio Diego de Somonte Orbeta y Manuel Torres Casanova.

*Promoción de 1929 (colegiados)*

Fernando de Rodrigo Jiménez, Fernando Corominas Gispert, José María de Leiva Lorente y Jesús Galvache Cerón.

*Promoción de 1930 (colegiados)*

Luis Bruna Dublang, Andrés Guerreiro Prieto, Félix Rebollo Baranda, Leandro Fernández Muñoz y Luis Martínez Otero.

*Promoción de 1931 (colegiados)*

Germán García-Monzón y Alía, Ángel Morales Martínez, Ricardo Saura Rodríguez, Alfredo Pardo Delgado, Ricardo Iglesias Cheda, Francisco de Araoz y Vergara, Enrique Tortosa Lletget, José Ramón Barcón de Furundarena, Ángel Novás Torrente y Simón Ferrer Delgado.

JAIME ANTÓN VISCASILLAS

*Promoción de 1932 (colegiados)*

Juan José Romero Aparicio, Enrique Montalbo Azpiri, Serafín Pérez y Pérez-Alejandro

*Promoción de 1936 (colegiados, antiguos alumnos que iniciaron su carrera en Ferrol y la finalizaron en Madrid).*

Juan Bautista Torrente Vizoso, Javier de la Rosa Mayol, Manuel Otero Saavedra y Enrique Tamayo Cererols.

*Promoción de 1939 (colegiado)*

Ángel Díaz del Río Jáudenes.

En diciembre de 1926 se suspenden las oposiciones de acceso al Cuerpo de Ingenieros de la Armada, por lo que los alumnos que ingresan en la Academia de Ingenieros de Ferrol a partir de entonces serán civiles. Los militares que accedieron desde esa fecha lo hicieron a título de alumnos libres.

La proclamación de la II República el 14 de abril de 1931 llevó aparejados cambios profundos en la organización de las Fuerzas Armadas, lo que se tradujo, entre otras medidas, en que el Cuerpo de Ingenieros Navales fuese declarado a extinguir, ofreciendo unas condiciones muy ventajosas a aquellos de cuyos miembros que decidiesen pasar a la situación de retiro (decretos de 23 de junio y 9 de julio de 1931, y ley de 24 de noviembre de 1931).

Por añadidura, por orden ministerial de 1 de febrero de 1932 se dispuso el cierre de la academia de ingenieros, que pasó a denominarse Escuela de Maquinistas. Esta circunstancia perjudicó notablemente a los alumnos de Ingeniería Naval que estaban cursando sus estudios en Ferrol, los cuales tuvieron que esperar al año siguiente para continuarlos en Madrid. Esos alumnos fueron los siguientes: Juan Bautista Torrente Vizoso, Francisco Javier de la Rosa Mayol, Manuel Otero Saavedra, Ángel Díaz del Río Jáudenes, Enrique Tamayo Cererols y Antonio Quintana García. La primera promoción de alumnos de la Escuela Especial de Ingenieros Navales de Madrid salió al término del curso 1935-1936. Sus miembros procedían de la academia de Ferrol, quedando únicamente a falta del proyecto fin de carrera y la convalidación de alguna asignatura, ya que por haber hecho algún examen con posterioridad al 18 de julio de 1936, hubieron de ser convalidadas por disposición del Ministerio de Educación Nacional, una vez finalizada la Guerra Civil en 1939.

## Razones del cambio de modelo de enseñanza y avatares posteriores de la Escuela Especial de Ingenieros Navales

El decreto de 25 de enero de 1933 que creó la Escuela de Ingenieros de Madrid señalaba así las razones del cambio efectuado:

«Por Decreto de 16 de diciembre de 1931 fueron incorporadas al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes las Escuelas Especiales de Ingenieros civiles dependientes de los antiguos Ministerios de Fomento y Economía Nacional; mas formulada por la Asociación de Ingenieros Navales la solicitud de que se agregue asimismo al Ministerio de Instrucción Pública la Escuela de Ingenieros Navales, dependiente hasta el presente del de Marina, parece justificado atender la petición a fin de que la organización de sus enseñanzas esté enlazada con las generales de la Ingeniería por razones de contenido y finalidad y lleguen a depender todas las Escuelas de Ingenieros de un solo departamento,

En su consecuencia, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta de su Presidente,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1º. La Escuela de Ingenieros Navales, que hasta ahora dependía del Ministerio de Marina, pasa a depender del Departamento de Instrucción Pública y Bellas Artes.

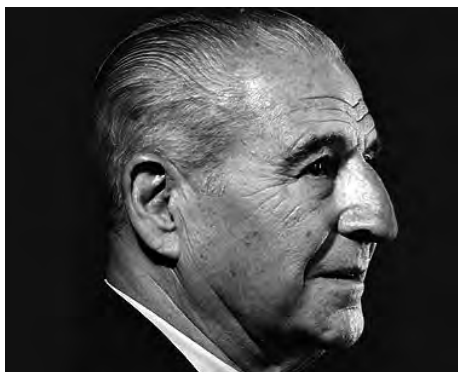
Art. 2º. Se dotará a dicha Escuela de cuantos elementos y recursos necesite para su funcionamiento.

Art. 3º. Por los Ministerios de Marina y de Instrucción Pública y Bellas Artes se dictarán las disposiciones necesarias para el cumplimiento de este Decreto, nombrándose a tal efecto una Comisión formada por dos funcionarios que dirigen la enseñanza profesional de Ingenieros de ambos Ministerios y el Presidente de la Asociación de Ingenieros Navales. Esta Comisión procederá con toda urgencia a redactar las normas de reorganización y régimen de dicha Escuela, propuesta que, a su vez, será enviada para su dictamen al Consejo Nacional de Cultura.

Dado en Madrid a veinticinco de enero de mil novecientos treinta y tres. Niceto Alcalá-Zamorá y Torres. El Presidente del Consejo de Ministros, Manuel Azaña».

La nueva situación y orientación de la Escuela fue debida en gran parte a los trabajos realizados por la Asociación de Ingenieros Navales, que durante años dedicó especial atención a la enseñanza técnica de la profesión y, como consecuencia, a la reorganización de la Escuela de Ingenieros Navales.

La comisión interministerial nombrada al efecto elevó a la superioridad un informe técnico en el que, entre otros extremos, se hacían constar los trabajos de recopilación que la Asociación de Ingenieros Navales había hecho sobre la organización de la enseñanza en el extranjero, especialmente en las naciones más avanzadas en técnica naval. El informe incluía asimismo varias ponencias de lo que debiera ser la enseñanza técnica del ingeniero naval en su doble aspecto de arquitectura naval y máquinas marinas, y señalaba las bases que debe comprender la enseñanza de esta Ingeniería; los estudios preparatorios, estudios y de especialidad, el carácter teórico y práctico de las enseñanzas, la necesidad de que no fuera cíclica, el número de horas necesario para el estu-



Don Juan Antonio Suanzes y Fernández (1891-1977), marqués de Suanzes, insigne ingeniero naval, alumno de la primera promoción de la academia de Ferrol (colección del autor)

dio de la especialidad, la duración de los cursos, el régimen de las clases, los proyectos de fin de carrera y título y las prácticas de fin de carrera.

Los aprobados en los exámenes de ingreso celebrados en julio de 1936, a causa de la guerra, se unieron posteriormente a la promoción que ingresó en septiembre de 1939, formando todos ellos el tercer curso dentro de la escuela, dado que la oposición de ingreso englobaba los dos primeros cursos.

La primera mujer que obtuvo en España el título de Ingeniero Naval fue doña María Jesús Bobo de la Peña, perteneciente a la promoción de 1975 y que figura como colegiada núm.1064 del Colegio Oficial de

#### Ingenieros Navales.

En cuanto al emplazamiento de la Escuela Especial de Ingenieros Navales, primero se estableció con carácter provisional en un local de la madrileña calle de la Princesa, donde permaneció hasta 1936, y tras la guerra, en otro de la calle de O'Donnell. En 1948 se inauguró el nuevo centro docente, que sigue en funcionamiento: la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN), de la Universidad Politécnica de Madrid (29), situada en la avenida del Arco de la Victoria, de la Ciudad Universitaria, campus de Moncloa, Madrid.

La ETSIN de Madrid actualmente expide los grados universitarios de Ingeniería Marítima y Arquitectura Naval, al igual que el título de Ingeniero Naval y Oceánico (en extinción), así como varios doctorados y másteres entre los cabe destacar el máster en Ingeniería Naval Militar.

Por otra parte, transcurridos sesenta años desde su cierre, la ciudad de Ferrol recuperó su escuela de ingenieros navales (como heredera de la antigua Academia de Ingenieros de la Armada) con la creación de la actual Escuela Politécnica Superior de la Universidade da Coruña, que desde el curso 1991-1992 expide las titulaciones de ciclo largo (cinco cursos) de Ingeniería Naval y Oceánica y, desde 1992-1993, de Ingeniería Industrial.

La escuela ocupa el antiguo pabellón de Medicina y un edificio de nueva construcción (2001) del extinto Hospital de Marina de Ferrol, recinto militar que dio lugar al campus de Esteiro, muy cerca del centro de la ciudad. Desde el curso 2010-2011, la escuela expide los títulos de grado en Arquitectura Naval, Ingeniería en Propulsión y Servicios del Buque, Ingeniería en Tecnolo-

(29) [www.etsin.upm.es/ETSINvales](http://www.etsin.upm.es/ETSINvales)

gías Industriales e Ingeniería Mecánica. Existen también tres doctorados relacionados con un programa de posgrado: Ingeniería Industrial, Tecnologías Navales y Oceánicas y Fotónica. Para el curso 2010-2011 se aprobó un nuevo doctorado interuniversitario en Láseres y Espectroscopía Avanzada. La oferta formativa se completará en un futuro próximo con la puesta en funcionamiento de los másteres que habiliten para el ejercicio de las profesiones de ingeniero naval y oceánico y de ingeniero industrial.

Adscrita a la ETSIN de Madrid, se creó en 1979 la Fundación Marqués de Suanzes, como una institución benéfico-docente privada y sin ánimo de lucro cuyos fines son promover el desarrollo de la tecnología española en el ámbito naval, así como contribuir al perfeccionamiento científico y técnico de los ingenieros navales. El nombre de esta fundación honra la memoria del primer marqués de Suanzes, don Juan Antonio Suanzes y Fernández (1891-1977), egregio ingeniero naval del siglo xx al que sin duda podemos considerar el más destacado alumno de la prestigiosa Academia de Ingenieros de Ferrol, cuya historia hemos rememorado.

#### Fuentes

- Archivo personal del autor.
- Archivo Central del Cuartel General de la Armada. Expediente personal, Hoja de Servicios del Excmo. Sr. D. Augusto Miranda y Maristany (1895-1976).
- Archivo-Biblioteca Naval de Ferrol, Delegación del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, expediente personal, hoja de servicios del Excmo. Sr. D. Juan Antonio Suanzes y Fernández (1891-1977). Expedientes AGMAB 3409/19 y AGMAB 3408/66.

#### Bibliografía

- ANTÓN MIRANDA, Emilio, y ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: «*In memoriam*. El general don Juan Antonio Suanzes y Fernández, marqués de Suanzes», en *Revista de Historia Naval*, núm. 101, segundo trimestre de 2008, pp. 49-72.
- ANTÓN VISCASILLAS, Jaime, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y Senador del Reino*. Editado por los autores, Ferrol, 2012.
- ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: «Don Augusto Miranda y Maristany, el ingeniero naval del *España*», en *Revista General de Marina*, cuaderno de julio de 2014, pp. 5-22.
- : «Centenario del Arma Submarina (1915-2015). Fundamentos históricos y jurídicos sobre su origen y creación», en *Revista de Historia Naval*, núm. 127, cuarto trimestre de 2014, pp. 43-67.
- : «La enseñanza naval en el pensamiento doctrinal del almirante Miranda», *íbidem*, núm. 119, cuarto trimestre de 2012, pp. 91-116.
- BLECUA FRAGA, Ramón: «La Escuela de Ingenieros Navales de Ferrol, única en España desde 1860 a 1932», en *Revista General de Marina*, Julio 2003, p. 71.
- COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS NAVALES: Anuario 1977.
- JUAN-GARCÍA AGUADO, José M.<sup>a</sup> de: *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval en Ferrol (1909-1936)*. Editores del Henares, Guadalajara, 2015.
- ESTADOS GENERALES DE LA ARMADA, varios años.
- FERNÁNDEZ RIVERA, Guillermo: *Ferrol: la llave inglesa*. Edicións Embora, Ferrol, 2011.



JAIME ANTÓN VISCASILLAS

GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón; CASTROVIEJO VICENTE, Cristino, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Los dreadnoughts clase España*. Real del Catorce Editores, S.L., 2012.

INTERNET: varias páginas.

REVISTA DE INGENIERÍA NAVAL. Asociación de Ingenieros Navales de España (AINE), marzo 1941.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*. Galland Books, S.L.N.E., 2010.

SÁNCHEZ CARRIÓN, José M.º: «Bernia y De la Puente, dos ingenieros de Marina olvidados del siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, núm. 130, 2015.

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS  
Coronel de Máquinas (R)

## LA HISTORIA VIVIDA

### **La reina doña María Cristina, don Pascual Cervera y el mando del *Pelayo***

**C**URIOSEANDO en los anaqueles de viejas bibliotecas, cuyos escondrijos ocultan no pocas veces auténticas joyas, nos tropezamos con el folleto *La reina doña María Cristina y la Marina*, de Salvador Pineda y Zurita. En él se nos relata la intervención directa de la regente en la designación del almirante Cervera como presidente de la comisión inspectora de la construcción del acorazado *Pelayo*, en 1884, muestra del interés de doña María Cristina por las cosas de la Marina. El opúsculo reúne la serie de artículos que, con la firma de «Germán», Pineda publicó originalmente, bajo el mismo título, en *El Siglo Futuro* durante la segunda quincena de abril de 1929. Como es costumbre en esta sección de la REVISTA, ponemos a disposición de nuestros lectores esta pieza que nos permite bucear en la historia menuda —que no menor— de la Armada española. El extracto que publicamos corresponde a la entrega de la serie correspondiente a la edición de el 23 de abril de 1929 del rotativo madrileño:

«La prenda que como preciada joya legaba a la Marina don Alfonso XII era la construcción del *Pelayo*, y Antequera, alma de esta obra, que pudo ser piedra fundamental de la moderna Escuadra, encontró en Cervera el jefe honrado, leal, independiente y competente que necesitaba para nombrarlo presidente de la Comisión inspectora de la construcción del hermoso buque en octubre de 1884. Apenas iniciada la construcción, ya Antequera se dio cuenta del celo y patriotismo con que respondía a la confianza en Cervera depositada, recabando que en las pruebas de las planchas de las corazas se procediese como en la Armada francesa, escogiendo una cualquiera y no la determinada que la Casa presentaba, y que, a pesar de ser así como debió exigirse, el ministro dio la razón a la casa extranjera, dando fútiles motivos para no recibir en Madrid a Cervera, que para informarle personalmente así lo pedía.

Variado el Ministerio, ya en los primeros años de la regencia, Antequera, a la sazón presidente del Centro técnico de la Armada, llamó a Madrid a Cervera, y

confirmó en la entrevista el concepto que de él tenía formado. Con estos antecedentes se comprende la intervención personal de Antequera ante la Reina para que no se le admitiese la solicitud de retiro, que tenía presentada [por verse obligado a ir con el *Pelayo*, sin cañones aún, a una demostración naval en Tánger], en la entrevista que al final del artículo anterior dejamos referido [una entrevista en Deva].

La prudente Reina Regente tenía antecedentes de lo que valía Cervera, y la primera entrevista que con él tuvo la relata su notable biógrafo el jesuita P. Risco del siguiente modo: “Por septiembre del año 1887 hizo don Pascual una visita que tuvo gran trascendencia en los destinos que más tarde había de desempeñar. La augusta Reina doña María Cristina veraneaba en San Sebastián, cuando el comandante del *Pelayo* tuvo precisión de pasar por la linda ciudad guipuzcoana. La augusta señora mostró deseos de conocer personalmente al ya renombrado marino y le envió al comandante del *Destructor*, don Fernando Villamil, para que le hiciese sabedor de este su deseo. Cervera, con su natural modestia, se excusó, alegando que solo pensaba estar unas horas y que por eso no tenía traje de uniforme ni de etiqueta de paisano que el caso requería; mas la Reina le hizo venir con el de viajero que traía y la entrevista, que fue corta, se hizo en la playa de la Concha. El objeto de ella fue conocer al héroe de Pagalugan y de Joló y se redujo a algunas preguntas sobre el *Pelayo*; pero la favorable impresión que en la Reina produjo la franqueza del marino le decidió más adelante a nombrarle ayudante de órdenes del Cuarto militar Real”.

Dos años después de esta escena, incorporado el *Pelayo* a la escuadra como insignia, pero sin *cañones* y contra la opinión de Cervera, va a Tánger con la escuadra apoyando una reclamación, y ante farsa tan ridícula y depresiva Cervera pide el retiro a la Reina Regente, fundándolo modestamente en sus fracasos al organizar el *Pelayo*, y sin alegar razones de salud... “porque no hablaría con verdad, y eso es contrario a su carácter”. Se alarma la Reina ante la pérdida que supone a España y la Marina el retiro de tan prestigioso jefe y consulta con el digno almirante Antequera en el paseo que le invitó a dar en el *Destructor*, y del que dice este jefe a Cervera: “En el paseo en el *Destructor* en que Su Majestad me dispensó el honor de acompañarla, habló sobre usted conmigo en el sentido que usted se merece”.

Desde entonces formó la prudente señora una firme resolución de no firmar en modo alguno el retiro, y en la misma actitud se pusieron en el ministerio de Marina. El ayudante de Su Majestad, contralmirante Catalá, escribió varias cartas a Cervera, llegando a decirle: “Tengo encargo de decir a usted que retire la instancia y siga en su mando; que se hará lo posible para separarlo de la Escuadra y que vaya a Tolón a terminar el armamento... El interés con que la Señora con su buen talento ha tomado este asunto, es motivo para que sin titubear retire usted la solicitud. Repito que de estos escritos solo tenemos conocimiento usted, la Señora, que los motiva, y yo...”

Cervera contestó, y entre otras cosas decía: “... La medida estaba llena y se derramó; y como los militares no podemos protestar de otro modo, lo hice así. Pero basta que S.M. desee que retire mi instancia para que no insista en ella...; y aunque las causas no han desaparecido, confío en que con su valiosa protección podré al fin organizar mi barco, como debe estarlo una poderosa máquina de guerra, tal vez sin tanto brillo, pero procurando que haya fondo; sin que por eso se descuide la superficie. Suplico a usted, mi general, que cuando tenga ocasión haga presente a S.M. mi

profunda gratitud, que viene a confundirse hoy en un solo sentimiento con el amor y respeto que siempre me han inspirado sus virtudes y su talento”. Inmediatamente, y ampliado el recurso, se dio una Real orden no admitiendo el retiro de Cervera, y luego otra Real orden ordenando que «el *Pelayo* pase a Tolón a montar su artillería y completar su armamento». La intervención personal de la Reina había salvado el honor de la Marina.

El 3 de mayo de 1891 fue nombrado don Pascual Cervera ayudante de órdenes, en plaza recién creada, para el Cuarto militar del Rey.

La impresión que el almirante, tan poco palaciego, como rudo marino, sacó de este período de su vida cortesana, la relata su biógrafo el P. Risco, tomada de apuntes del poco adulator marino y de escritos de la familia, en estos términos: “Era el Palacio real en aquella época, en que lo perfumaba el aroma de virtud que todos los actos de la augusta Reina despedían, una especie de casa señorial, en donde reinaba la austeridad de costumbres más edificantes, unida al más fino trato de corte. La había armonizado en feliz consorcio el respeto profundo a las augustas personas reales y la deferencia afectuosa y franca en el trato común de las personas que pertenecían a la servidumbre real. La prudente Reina, que presidía este armonioso conjunto, daba alientos para ello con el orden de su vida, actividad en todos los negocios de Estado y esmero en la educación de sus hijos, entre lo cual y atender a los actos de Gobierno y ejercitar las prácticas de piedad consumía el tiempo y enseñaba a emplearlo a sus damas y servidumbre... Gustaba la Reina de conversar con sus ayudantes para conocer el espíritu y aspiraciones de los diversos Cuerpos militares”.

Como la gestión de los problemas de Marina en este período histórico está casi todo sintetizado en la actuación de Cervera, en la biografía de este seguiremos viendo la intervención personal de la Reina Regente en los asuntos de Marina en los sucesivos artículos, Dios mediante.

GERMÁN

Vigo, marzo, 1929».

Nosotros lo dejamos aquí.

## NOTICIAS GENERALES

### **Curso de profesores de la Comunidad de Madrid sobre temas de la Armada española. Madrid (España)**

Organizado por el Centro Territorial de Innovación y Formación de la Consejería de Educación, Juventud y Deporte de la Comunidad de Madrid, con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 3, 5, 10, 12, 17, 19, 23 y 26 de mayo de 2016 se impartió el curso «Barcos, marinos y viajes en la época de los grandes descubrimientos», dirigido a cate-dráticos y profesores de enseñanza secundaria.

El curso se ocupaba de España y Portugal en cuanto actores de los descubrimientos geográficos en los comienzos de la edad moderna. Y en lo que a España se refiere, además de examinar su papel en el descubrimiento y

*JOSÉ ANTONIO OCAMPO*

exploración de América, el curso profundizó en los aspectos científico-técnicos relacionados con la navegación de los siglos XV y XVI, y resaltó la importancia de los navegantes españoles en la apertura de las nuevas rutas oceánicas. Por último, los asistentes conocieron los recursos didácticos que, en relación con la materia impartida, ofrece el Museo Naval de la Armada en Madrid.

El curso se articuló en siete conferencias, impartidas a razón de una diaria en sesiones de tarde (martes y jueves de 17.00 a 20.00) en el madrileño Instituto Isabel la Católica:

*Día 3 de mayo de 2016*

Después de la presentación del curso, Alejandro Klecker de Elizalde, alférez de fragata (RV) y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval, pronunció la conferencia «Antecedentes históricos de la marina castellana anterior a Isabel la Católica».

*Día 5 de mayo de 2016*

«El descubrimiento de América y los viajes de Colón», por José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, capitán de Navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

*Día 10 de mayo de 2016*

«La vida a bordo de los barcos que iban a las Indias», por José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez.

*Día 12 de mayo de 2016*

«Descubrimiento y exploración de las islas de Poniente en el océano Pacífico (Filipinas, Marianas y Carolinas)», por Pedro Giner Lara, capitán de navío, consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

*Día 17 de mayo de 2016*

«La primera vuelta al mundo. La expedición de Magallanes y Elcano», por Marcelino González Fernández, capitán de navío, vicedirector de la Liga Naval Española.



*Día 19 de mayo de 2016*

«La búsqueda de las especias. La disputa entre portugueses y castellanos», por José Manuel Sevilla López, contralmirante ingeniero, consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

*Día 23 de mayo de 2016*

«Las vías de comunicación marítimas con las colonias de ultramar», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío y consejero colaborador del Instituto de Historia Naval.

*Día 26 de mayo de 2016*

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

Quienes deseen obtener información más detallada, pueden dirigirse a

Santiago Prieto Pérez (prietoperez@educa.madrid.org)  
IES Isabel la Católica  
C/ Alfonso XII 3, Madrid (España).

### **Premios Virgen del Carmen de la Armada española. Madrid (España)**

La Jefatura de Estado Mayor de la Armada ha convocado los Premios Virgen del Carmen para 2016, en virtud de resolución núm. 600/2016, de 3 de febrero, cuyo primer epígrafe transcribimos a continuación (1):

«La Armada española, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y los asuntos navales, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones navales y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional, en uso de las competencias que le otorga la Instrucción 3/2010, de 10 de febrero, del Jefe de Estado Mayor de la Armada, por la que se establecen las normas para la concesión de los “Premios Virgen del Carmen de la Armada”, convoca los premios “Virgen del Carmen”, correspondientes a 2016, con arreglo a las siguientes bases

---

(1) A la hora de distribuir este número, los plazos para la presentación de los trabajos ya se han cerrado —el de libros se cerró el 29 de abril, y el del resto de modalidades, entre 2 y el 31 de mayo—. La periodicidad trimestral de la REVISTA nos ha impedido ofrecer a nuestros lectores esta noticia con la debida anticipación. (*N. de la R.*)

*Premios*

1.1. De Libros, dotado con 6.500 euros y diploma

Para el mejor trabajo que en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y la Armada, en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. Caso de tratarse de un trabajo publicado no podrá ser de una antigüedad superior a dos años, contados desde la fecha de publicación de la convocatoria anual de los premios.

1.2. Diploma de Honor

Para la persona o entidad que se haya destacado por sus actividades de contribución a la Armada española en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses navales españoles.

1.3. De Pintura

Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos.

1.3.1. Primer premio, dotado con 5.500 euros y diploma.

1.3.2. Segundo premio, dotado con 3.500 euros y diploma.

1.3.3. Accésit y diploma a las obras que posean un valor artístico digno de ser destacado.

1.4. De Fotografía, dotado con 2.000 euros y diploma

Para la fotografía que mejor plasme la vinculación de la Armada y su entorno, sugiriendo motivos que reflejen los aspectos de sus múltiples facetas y actividades.

1.5. De Modelismo Naval

Debido a su periodicidad bienal esta convocatoria se hace para el año 2017 y será publicada de nuevo en la convocatoria de dicho año, en la que se fijará su dotación económica.

Con este premio se persigue fomentar el acercamiento de la sociedad a la Armada a través de la representación por un medio tan artístico y creativo como es el modelismo.

Se consideran dos categorías diferenciadas:

1.5.1. Premio Modelo

1.5.2. Premio Maquetas y Dioramas.

1.5.3. Accésit a la obra que posea un valor artístico y trabajo técnico digno de ser destacado y diploma».

Las normas a que deben ajustarse las obras que opten a los premios están recogidas en el epígrafe segundo de la resolución citada más arriba, que puede

consultarse en el portal BDNS del Sistema Nacional de Publicidad de Subvenciones (URL <http://www.pap.minhap.gob.es/bdnstrans>).

Esta información también puede ampliarse dirigiéndose a

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Premios Virgen del Carmen  
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid (España)  
Telf.: 913 79 50 50. Fax: 913 79 59 45  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

### **La arqueología submarina en España (2015-2020). Madrid (España) (\*)**

Organizada por la Universidad de Cádiz (UCA) y el Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEI.Mar), durante los días 2 y 3 de diciembre de 2015 se celebró en Cádiz una mesa redonda con el título «La Arqueología Subacuática en España (2015-2020)», cuyas sesiones se desarrollaron en la misma UCA.

El objeto de esta mesa redonda era «reunir, entorno (*sic*) a un espacio de debate, a los *actores principales* (Ministerios, Universidades, Centros de Investigación y Gestión y Empresas Privadas) que intervienen en la *formación, investigación, protección y tutela del PCS* [Patrimonio Cultural Subacuático], con el objetivo de conocer los *retos* a los que se enfrentarán los futuros investigadores y gestores de este patrimonio y de este modo adecuar nuestro programa docente a estas necesidades».

El programa planteado por la organización del evento fue el siguiente:

#### *Miércoles 2 de diciembre de 2015*

Después de que el vicerrector de investigación de la UCA, Casimiro Mantell Serrano, procediese a la salutación de los presentes y diese la bienvenida a los participantes en la mesa redonda, estos fueron enumerando, en sus sucesivas intervenciones, las que entendían deben ser líneas prioritarias de actuación para el presente lustro.

Estos fueron los ponentes:

- Xavier Nieto Prieto, de la Universidad de Cádiz
- Manuel Martín Bueno, de la Universidad de Zaragoza
- Juan Blánquez Pérez, de la Universidad Autónoma de Madrid
- Eduardo Brinquis Crespo, jefe del departamento de patrimonio sumergido del Instituto de Historia y Cultura Naval

---

(\*) Recogemos esta noticia, a pesar del retraso con que la damos, por la importancia que, entendemos, reviste. (*N. de la R.*)

*JOSÉ ANTONIO OCAMPO*

- Juan Antonio Aguilar Cavanillas, del Instituto Hidrográfico de la Marina
- Carlos de Juan Fuertes, de la Universitat de Valencia
- Carmen García Rivera, del Centro de Arqueología Subacuática de Andalucía
- Mercedes Gallardo, de la Empresa Tanit
- Miguel San Claudio Santa Cruz, de la Empresa Arqueonauta S.L.

A continuación se abrió un coloquio con el fin de delimitar los campos prioritarios y los medios más adecuados de actuación.

*Jueves 3 de diciembre de 2015*

Se dedicó este día a la mesa redonda, en la que participaron todos los invitados, con el fin de llegar a conclusiones sobre las líneas prioritarias de actuación, hasta 2020, en el ámbito formativo en relación con la arqueología submarina española.

Nuestros lectores podrán obtener información ampliada del evento dirigiéndose a

Xavier Nieto Prieto  
Universidad de Cádiz (UCA)  
Facultad de Filosofía y Letras. Área de Arqueología  
Avda. del Doctor Gómez Ulla, s/n  
Telf.: 607 86 59 65  
C/e: Xavier.nieto@uca.es

### **150.º aniversario del combate de El Callao. Pontevedra (España)**

Durante los días 3, 4 y 5 de mayo de 2016, el Museo de Pontevedra, con la colaboración de la diputación provincial, el Instituto de Historia Naval y la Universidade de Santiago de Compostela, organizó un ciclo de conferencias con el título «150.º aniversario del combate de El Callao». Las ponencias se pronunciaron en el salón de actos del Sexto Edificio de dicho museo, en sesiones de tarde que comenzaban a las 20.00.

Recordamos a nuestros lectores que el Museo de Pontevedra, desde 1946, viene ofreciendo a sus visitantes una reconstrucción de la cámara de la *Numancia*, recreada ateniéndose a los planos contemporáneos y decorada con mobiliario y objetos de época. Esta fragata acorazada, la más moderna de su tiempo, participó el 2 de mayo de 1866 en el bombardeo de El Callao, como buque insignia desde el que Casto Méndez Núñez —Vigo, Pontevedra (1824-1869)— comandó la Escuadra del Pacífico.

La condición de pontevedrés de Méndez Núñez fue el motivo por el que el 150.º aniversario del acontecimiento se conmemorase en el museo de la loca-

lidad, que reunió a varios destacados especialistas para que reflexionaran sobre el contexto geopolítico en que se produjo el episodio bélico, considerado tanto en sí mismo como en relación con las especiales circunstancias que concurrieron en la participación y cometidos de la *Numancia*, la primera fragata acorazada que dio la vuelta al mundo.

El programa comprendía las tres conferencias siguientes:

*Martes 3 de mayo de 2016*

«De las “tinieblas” de Bolívar al hispanismo de Rodó. Las relaciones entre España y la América Latina en el siglo XIX», por Eduardo Rey Tristán, profesor de Historia de América de la Universidad de Santiago de Compostela.

*Miércoles 4 de mayo de 2016*

«La vuelta al mundo de la fragata *Numancia*», por José Manuel Castaño García, del Museo de Pontevedra.

*Jueves 5 de mayo de 2016*

«El combate de El Callao», por Marcelino Fernández González, capitán de navío, vicedirector de la Liga Naval Española.

Nuestros lectores pueden ampliar esta información dirigiéndose a

Director del Museo de Pontevedra: D. José Carlos Valle Pérez  
C/ Pasantería 10  
36002 Pontevedra  
Telf.: 986 80 41 00  
C/e: carlos.valle@depo.es

# Impresión Bajo Demanda

## Procedimiento

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

**Nombre y apellidos**

**NIF**

**Teléfono de contacto**

**Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos**

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

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

**Número de ejemplares que desea**

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

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

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

## Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

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

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:



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



# DOCUMENTO

## La Jornada de Balanguingui

**E**n fuerza de esta convicción que abrigaba el General Clavería, de los insultos que diariamente llegaban á sus oídos, y sobre todo impelido por la espresa voluntad de S. M. comunicada en Real orden de 7 de Setiembre de 1843, determinó dar una severa lección á la morisma. Se hicieron los preparativos necesarios; se despacharon á mediados de Enero seis lanchas cañoneras con objeto de trasportar á Zamboanga la guarnición de Visayas; en la tarde de 27 del mismo zarparon de esta bahía dos pailebots de guerra convoyando á los bergantines *Constante* y *Lingayen* fletados por el Gobierno, con mas el *Guadiana* facilitado jenerosamente por D. Joaquín Ortiz su dueño, y condujeron á su bordo tres capitanes, doce subalternos, y trescientos sesenta y seis hombres de tropa á las órdenes del primer comandante D. Andrés Arriete. Quedaron todavía dos compañías en Manila, y un piquete de alabarderos y seguridad pública, para dar la guardia á S. E. y esta fuerza se embarcó en la mañana del día 6 de Febrero en los vapores de guerra, habiendo asistido previamente á la misa, que para implorar el triunfo de nuestras armas se celebró en la Catedral, en la que tambien estuvo S. E. dando un ejemplo de relijion y de fé. La expedición rebasó la punta de Santiago, atravesó el estrecho de Mindoro, el de la Verde yendo á recalár á Antique. De aqui salió para Dapitan, donde ya habian llegado los pailebots, lanchas, falúas y trasportes, y para el 12 se hallaron reunidas todas las fuerzas en el puerto de Caldera, emprendiendo el derrotero con direccion á Balanguingui.

Cuatro eran los fuertes que existian en la isla, aunque solamente dos; el de su nombre, y el de *Sipac* sentados en la embocadura del estero principal, opusieron una resistencia vigorosa. Su situacion en un terreno anegadizo y pantanoso impedia el acceso de las tropas; en el desembarco y demas operaciones habia que superar obstáculos no pequeños, y hasta su construccion particular aumentaba su importancia, pues que nuestra artillería era poco menos que infructuosa. Enormes troncos de dos y tres pies de diámetro con diez y ocho y veinte de altura fuera de la superficie de la tierra, y colocados con mucha maña en hileras paralelas, cuyas distancias y vacío habian cuidadosamente relleno, formaban un terraplen ó murallon de cascajo y piedra nada menos que

de diez y ocho pies de grueso. La morisma mas valiente y aguerrida se encargó de su defensa, y no calculando tal vez el ardimiento de las tropas invasoras, é ilusionada con los presajios de sus fanáticos *Panditas*, juró la muerte ó la victoria, encerrando en su recinto lo mas precioso de sus casas, sus hijos y sus mujeres, para defender objetos tan caros con toda la desesperacion propia del convencimiento en que estaban, de que de ella dependian su esterminio ó su independencia é impunidad de la piratería y vandalismo.

Dos dias se invertieron en la travesía de la Caldera á Balanguingui, el 15 se hizo el reconocimiento de la isla, fuertes, sus esteros y avenidas, y el 16 á la madrugada desembarcaron tres compañías con mas ciento y cincuenta Zamboanguenos al mando del Coronel Arriete. Los buques de guerra dirijieron sus fuegos con mucho acierto, y viendo el poco efecto que hacian en el muro, y que se podian perder los preciosos momentos de la marcha, se trató de vencer todas las dificultades con el asalto. Hubo arrojo y decision, y fueron bien necesarias, pues que un incidente pudo costar mucha sangre, y aun apagar el entusiasmo. Al tiempo de colocar las escalas conducidas de Manila, se conoció que eran demasiado largas, y esta circunstancia facilitaba á los moros el derribarlas, si se ponian en su declive natural, ó quedaban muy tendidas, y espuestas á romperse con el peso, si queria evitarse el que sobresaliesen del borde de la muralla. Fue preciso obviar este inconveniente, se tomó el partido de acertarlas á golpe de hacha, y despreciando el fuego de fusilería, las granadas de mano devueltas, y una nube de piedras y lanzas arrojadas, se terminó esta arriesgada operacion, si bien con varios heridos, entre los que se contaron los Coronels Figueroa Gobernador de Zamboanga, y Peñaranda Secretario de Gobierno. Se intentó por segunda vez el asalto; los moros que con la desgracia de las escalas por nuestra parte habian adquirido cierta confianza y superioridad, se defendian con furor, llegó á haber momentos de temor y desaliento; pero al fin nuestros bravos coronaron aquellos terribles muros sembrando por todas partes la muerte. Los enemigos conocieron que era inútil tan desesperada resistencia, se precipitaron por el muro, y trataron de salvarse á

nado ó escondiéndose entre manglares espesos; pero los botes y falúas los acuchillaron en la fuga, siendo el resultado de esta jornada la posesion del famoso fuerte de *Balanguingui* con toda la artillería y la muerte de mas de ochenta de sus furibundos defensores.

Lo natural era que cundiese el desaliento en la morisma, y sucedió precisamente lo contrario. Mientras los nuestros cumplian con los deberes de la humanidad enterrando los muertos y curando los heridos, y preparaban escalas nuevas y demas útiles indispensables al asalto del fuerte de *Sipac* el mas grande y mejor guardado, los moros no perdieron el tiempo inutilmente, y procuraron mejorar las obras de defensa, improvisando un terrible valladar encima del muro con grandes palos cruzados á manera de red, y amarrados con solidez; obstáculo, con que no contaban nuestras tropas, y que costó no poca sangre y dificultad el superar. El 18 desembarcaron las columnas que camparon en un gran cocal frente á *Sipac*, el General desde tierra hizo un reconocimiento cual lo esijia la importancia, y todo quedó listo para dar el ataque el 19 á la mañana.

En efecto: las fuerzas navales por una parte, y por otra una batería de obuses desde tierra rompieron el fuego á las siete, y á la hora ya marchaban las tropas al asalto. «La misma decision, (dice el General Clavería) «el mismo arrojó que en Balanguingui llevó á nuestras «tropas, paisanos de Zamboanga y una brigada de marineros que su Comandante General me manifestó debía tener parte en las glorias de tierra, no contenta «con los importantes servicios que prestaba en la mar.» Las columnas avanzaron en silencio, colocaron las escalas, y treparon animosamente por el muro, y cuando ya se creian coronados los esfuerzos y el valor, un nuevo obstáculo, el valladar mencionado se opuso al paso de los valientes; encendió su coraje en vez de amortiguarlo, y con hachas y sables sufriendo al descubierto los fuegos y ataques al arma blanca de sus numerosos y desesperados defensores, fue preciso superarlo.

Yo no acierto á describir las escenas horrosas á que dió motivo esta resistencia tan tenaz, y por otra parte temeria faltar á la sencillez histórica, si trasladase este cuadro tan sombrío con su verdadero colorido. No puedo sin embargo dispensarme de tomar de boca del General las siguientes palabras arrancadas por la admiracion, dolor y demás afectos, que se agolparon á la imaginacion del vencedor, al presenciar tanto heroismo por una parte, tal obstinacion por otra, y por todas una lucha tan sangrienta. «Mejor hubiera sido para ellos y para la humanidad no contener asi vuestro arrojo.... Porque caudó el espectáculo de ocupar vosotros dos lados del «fuerte y los enemigos los otros, quedando en el centro «grupos de mujeres y niños, que en el concepto de invulnerable habian encerrado en este recinto sufriendo «el fuego de unos y otros. Contaron sin duda con su valor para defenderlo, y no con el vuestro para atacarlo!!! «Todo lo arrollasteis al fin, y entonces se vió á algunos

«de aquellos bárbaros introducir sus campilanes y lanzas en el seno de sus mujeres é hijos por no entregároslos, y arrojarse á la muerte sin rendirse. Escena terrible es la que se presentó á mis ojos cuando subí «tras de vosotros á contener vuestra indignacion, y me complazco sin embargo en anunciar que vi algunos «actos jenerosos, que prueban sois tan valientes como humanos.» La muerte en todas sus formas se presentaba á la vista; victimas inocentes mezcladas con las de frenéticos guerreros; lagos de negra sangre por doquier; cadáveres palpitantes despedazados por la metralla, fusilería, sables y bayonetas, y trescientos y cuarenta sacados del recinto eran prueba ineluctable de la obstinacion en su defensa. Los que huyeron logrando tirarse de lo alto del muro, fueron perseguidos por la compañía de carabineros del 2.º Lijero preparada al efecto, sin dejarles lugar á encerrarse en el segundo fuerte, de que tomó posesion, y en menos de una hora de rudo combate cayó en nuestro poder la artillería, y mas de ciento y cincuenta mujeres y niños que se pudieron sustraer del hierro de sus esposos ó padres, arbolando en seguida el pabellon de Castilla en aquel temido fuerte, madriguera infame de los piratas que infestaban estos mares.

Aun quedaba el cuarto fuerte, de que dieron noticia los cautivos, y el Coronel Peñaranda con una compañía se hizo cargo de asaltarlo sin ser visto, si bien no llegó á ofrecer dificultad, pues desbandada la guarnicion, y hallándose merodeando fue cargada con arrojo sin darle tiempo para refugiarse en el recinto, del que quedó dueña nuestra tropa. Los hotes de guerra y vintas de Zamboanguenos penetraron por los canales interiores pegando fuego á crecido numero de embarcaciones de piratero, y la tropa y paisanaje se ocupó algunos dias en cortar cerca de ocho mil pies de coco, única produccion de aquella isla y en quemar y destruir las poblaciones y fuertes.

Tales son los principales hechos de la espedicion que nos ocupa. No dejó de sernos cara la victoria; murió el Capitan Ataide con otros veinte y dos mas, y hubo mas de doscientos heridos, entre los que figuraron dos edecanes de S. E.; pero en «cambio la isla, (dice en su oficio el General) sus siete pueblos y cuatro fuertes con ciento y «veinte cinco piezas de artillería cayó en nuestro poder; «los piratas tuvieron mas de cuatrocientos cincuenta «muertos, seis prisioneros y doscientas mujeres y niños, además de ciento y cincuenta embarcaciones de «piratero, de su crédito en este archipiélago, y de doscientos á trescientos cautivos rescatados.»

Tan plausibles noticias se recibieron en Manila el 28 de Febrero, é inmediatamente se circularon á las provincias mandándolas traducir en los diferentes idiomas del pais. Se fijó el domingo 5 de Marzo para el *Te Deum* y misa de accion de gracias, que se celebró con brillantez, teniendo además la guarnicion en la tarde gran parada, en lá que S. E. el 2.º Cabo pronunció una entusiasta allocucion. Las tropas fueron regresado, y mientras que

el General Claveria visitaba algunas provincias del Visaismo, se hacian preparativos para recibirlo en Manila de una manera digna de los triunfos conseguidos. A las diez de la mañana del 13 un repique jeneral de campanas anunció la llegada del General; á las tres fondó el vapor, y media hora despues recibió S. E. las felicitaciones de las principales autoridades y corporaciones de las islas. Una comision del Ayuntamiento puso en manos de S. E. una magnífica espada que habia sido de antemano preparada, como un obsequio dedicado al vencedor de Balanguingui. Desembarcó á las cinco de la tarde en el muelle Real, en el que habia una magnífica pagoda y un arco erijido por la principalia de la provincia, y montado á caballo, y puesto á la cabeza de las fuerzas que habian

tomado parte en la jornada, pasó el puente grande, y recorrió las tropas tendidas en la calzada hasta llegar al arco triunfal levantado en la misma por el ejército y armada, al pie del cual le felicitó S. E. el 2.º Cabo á nombre de los compañeros de armas. Las tropas desfilaron para sus cuarteles, S. E. se retiró para palacio, y las iluminaciones y serenatas pusieron término á esta especie de ovacion. El General habia dispensado en Zamboanga algunas gracias, y propuesto á Madrid las que no estaban en sus atribuciones; aquellas fueron confirmadas y estas aprobadas por Real orden de 27 de Setiembre, concediendo además al ilustre General la Gran-Cruz de San Fernando y un título de Castilla con la denominacion de Conde de Manila, Vizconde de Claveria.

*(Memoria sobre Nueve Vizcaya escrita por el R.P. Fr. Francisco Gainza. Manila, 1849)*

# DOCUMENTO NUMERO 12.

## CAPITANIA GENERAL DE FILIPINAS.

Resuelta la expedicion en consecuencia de las noticias que reuni al regreso de la comision que efectuó el Secretario de Gobierno en el vapor Reina de Castilla, se prefijó la fuerza de que debia componerse, buques en que habia de transportarse, y material y personal elegido al efecto, segun manifiestan las relaciones que á continuacion se espresan.

Buques.	Rejintos.	Compañias.	Clases.	Nombres.	1. <sup>o</sup> Comandantes.	2. <sup>o</sup> Comandantes.	Cirujanos.	Capellanes.	Capitanes.	Tenientes.	Subtenientes.	Tropa.	
<b>PLANA MAYOR GENERAL.</b>													
<i>Reina de Castilla</i> . . . . .			Teniente General . . . . .	Escom. Sr. Gobernador Capitan Gral.	1								
			Brig. <sup>o</sup> Com. <sup>o</sup> Jral. de Mar. <sup>o</sup>	D. Manuel de Quesada . . . . .									
			Ten. <sup>o</sup> Cor. <sup>o</sup> Srio. de Gob. <sup>o</sup>	D. Nicolás Enrile . . . . .									
<i>Lijero</i> . . . . .			Capitan de Alabarderos . . . . .	D. Francisco de Urbiztondo . . . . .				1				40	
			Oficial 2. <sup>o</sup> de la Secretaria.	D. José María Valiño . . . . .									3
			2. <sup>o</sup> Com. <sup>o</sup> Ayud. <sup>o</sup> de Campo.	D. José Ochoteco . . . . .									
<i>Reina de Castilla</i> . . . . .	Reyna. Cazadores.		Capitan de Injenieros . . . . .	D. Emilio Bernaldez . . . . .									
			Capitan . . . . .	D. Francisco Hernandez . . . . .									
			Tenientes . . . . .	D. Manuel Eujenio Conde . . . . .					4	2	2		119
<i>Magallanes</i> . . . . .	Infante. Carabineros.		Subtenientes . . . . .	D. Pedro Paz . . . . .									
			Capitan . . . . .	D. Manuel Fernandez . . . . .									
			Banda de Musica . . . . .	D. José Gonzalez . . . . .									37
<i>Villa de Bilbao</i> . . . . .	Rey . . . . .		Tenientes . . . . .	D. Francisco de la Guardia . . . . .									
			Capitan . . . . .	D. Emilio Burrueso . . . . .					4	2	2		119
			Subtenientes . . . . .	D. Francisco Llaurado . . . . .									
<i>Villa de Bilbao</i> . . . . .	Rey . . . . .		Capitan . . . . .	D. Juan Daza . . . . .									
			Coronel . . . . .	D. Vicente Conti . . . . .	4								2
			Teniente Coronel . . . . .	D. Manuel Coballes y Bermudez . . . . .		4							3
<i>Villa de Bilbao</i> . . . . .	Rey . . . . .		Ayudante . . . . .	D. Anjel Pelaez . . . . .						4			
			Sub-Ayudante . . . . .	D. Juan Salomon . . . . .							4		
			Fisico . . . . .	D. Miguel Lopez de Roda . . . . .					4				
<i>Villa de Bilbao</i> . . . . .	Rey . . . . .	Cazadores.	Capellan . . . . .	D. José Santos Rodriguez . . . . .				4					
			Capitan . . . . .	D. Miguel Burguez . . . . .									
			Tenientes . . . . .	D. Sebastian Magariños . . . . .									
<i>Villa de Bilbao</i> . . . . .	Artill. <sup>a</sup> bateria . . . . .		Capitan . . . . .	D. Francisco Garcia . . . . .					4	2	2	119	
			Teniente . . . . .	D. Tomás Rico . . . . .									
			Subtenientes . . . . .	D. Santiago Merino . . . . .									
<i>Lijero</i> . . . . .	Rey . . . . .	2. <sup>a</sup>	Capitan . . . . .	D. Joaquin Bannasor . . . . .									
			Tenientes . . . . .	D. Gines Oliva . . . . .					4	4	2		101
			Subtenientes . . . . .	D. Francisco S. Martin . . . . .									
<i>El Cano</i> . . . . .	España. 2. <sup>a</sup>		Capitan . . . . .	D. Juan Rodriguez . . . . .									
			Teniente . . . . .	D. Ignacio Perier y Funes . . . . .									
			Subtenientes . . . . .	D. Francisco Portillo . . . . .					4	2	2		119
<i>F. 6<sup>o</sup> 7.<sup>o</sup> 2.<sup>a</sup></i> . . . . .			Capitan . . . . .	D. Manuel Gomez . . . . .									
			Teniente . . . . .	D. Pascual Alonso . . . . .									
			Subtenientes . . . . .	D. Ricardo Diaz Mayorga . . . . .									
<i>F. 6<sup>o</sup> 7.<sup>o</sup> 2.<sup>a</sup></i> . . . . .			Capitan . . . . .	D. Domingo Vila y Vargas . . . . .									
			Teniente . . . . .	D. Antonio Marin . . . . .					4	4	4		99
			Subtenientes . . . . .	D. Agustin Barrangan . . . . .									
<i>F. 6<sup>o</sup> 7.<sup>o</sup> 2.<sup>a</sup></i> . . . . .			Capitan . . . . .	D. Juan Martinez . . . . .									
			Tenientes . . . . .	D. Joaquin de Prat . . . . .									
			Subtenientes . . . . .	D. José M. Galan . . . . .					4	2	2		117
TOTAL . . . . .					1	4	1	4	8	11	14	818	

NOTA. En Zamboanga se han incorporado á la columna el Coronel Gobernador de la provincia Don José Carlés, el Capitan de Injenieros Don Rafael Carrillo, dos practicantes de cirujía y 102 Zamboanguenos.



# DOCUMENTO NÚMERO 10.

## CAPTANIA GENERAL DE FILIPINAS.



*Estado de los muertos, heridos y contusos habidos de resulta de los asaltos de los fuertes de Balanguingui y Sipac en los dias 16 y 19 del actual, y demas operaciones practicadas en la Isla de Balanguingui.*

	GEFES.	CAPITANES.	TENIENTES.	SUBTENIENTES.	SARGENTOS.	CABOS.	SOLDADOS.	PAISANOS.	TOTAL.
Muertos. . . . .	»	1	»	»	2	3	10	7	23
Heridos. . . . .	2	3	1	5	8	12	103	40	174
Contusos. . . . .	»	»	1	1	2	3	25	»	32
<i>Total de bajas. . . . .</i>	2	4	2	6	12	18	138	47	229

# ÍNDICES

## DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Está a la venta el tomo IV de los ÍNDICES GENERALES de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que comprende los contenidos de los números 101 al 125 distribuidos en las entradas que siguen:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- 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 ocho 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 cien números anteriores, en tres tomos, actualizados, al precio de 9 euros. Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

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

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL



## RECENSIONES

ANES Y ÁLVAREZ DE CASTRILLÓN, Gonzalo, y O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (coords.): *Historia militar de España*. Tomo IV: *Edad Contemporánea*. Vol. II: *De 1898 a 1975*. Ministerio de Defensa, 2016, 750 págs., ilustraciones.

La feliz conjunción entre la Comisión Española de Historia Militar y la Real Academia de la Historia sigue dando frutos con la edición de este nuevo volumen del tomo IV de la *Historia militar de España*, centrado en la edad contemporánea. En este segundo volumen, comprensivo de los años 1898 a 1975, como en los anteriores un numeroso plantel de historiadores e investigadores exponen sus conocimientos sobre los temas que les fueron propuestos, con objetividad y buen criterio, todos ellos coordinados por Gonzalo Anes —hasta su prematuro fallecimiento— y Hugo O'Donnell, en una tarea verdaderamente admirable.

Esta nueva entrega de la serie sigue la tónica de los tres tomos precedentes (prehistoria y antigüedad, Edad Media, edad moderna), a los que seguirán el tomo quinto, referente de las grandes batallas, y el sexto, que está previsto dedicar al análisis historiográfico y que recogerá un glosario y una cronología.

El limitado espacio de estas recensiones no nos permite proceder a una glosa a fondo de esta empresa editorial de enorme trascendencia, que aborda la historia del estamento militar español con un espíritu multidisciplinar, enfocándolo desde distintas perspectivas (política, social, cultural...). Pero el éxito que está alcanzando es el mejor exponente de su relevancia.

Consideramos, por tanto, esta monumental obra imprescindible y difícilmente superable, y el mejor homenaje que puede ofrecerse a la gran familia castrense española.

PACHECO FERNÁNDEZ, Agustín: *El Glorioso*. Galland Books, Madrid, 2015, 250 págs., ilustraciones.

El *Glorioso*, cuyo verdadero nombre era *San Ignacio de Loyola*, fue un barco que acreditó cumplidamente su eficacia en la lucha contra Inglaterra y que ha quedado inseparablemente unido a una de las grandes hazañas de la Marina española. Como reza la contraportada de la obra que reseñamos, la vida del *Glorioso* fue la propia un navío de novela, pues la crónica de sus hechos está aderezada de acción, intriga, viajes, héroes, espías y tesoros escondidos. Así pues, no es de extrañar que su nombre se haya convertido casi en un epítome de toda una época, al haber estado siempre en primera línea de los acontecimientos más egregios, circunstancia de la que tenemos reiterados ejemplos a lo largo del siglo XVIII, tan pródigo en hechos de armas y, por ende, en navíos memorables.

Sobre estas premisas ha concebido Agustín Pacheco el *Glorioso*, cuya peripecia sigue desde que se proyecta su construcción hasta su última singladura en el fondeadero inglés de Portsmouth, hitos que abren y cierran un relato minucioso, seriamente documentado y con enriquecedoras adiciones orgánicas y documentales relativas a mandos, tripulaciones, aparejos y demás datos estadísticos que el libro ofrece en abundancia. No obstante, entiendo que el propósito del autor, pese a lo que hemos dicho más arriba, no ha sido ofrecernos una epopeya, sino exprimir hasta el último detalle la «biografía» de este navío en cuanto paradigma de la Real Armada dieciochesca —de la que tanto queda por decir pese a lo mucho que ya se lleva dicho sobre ella—, biografía que no es sino la de los hombres del mar que en él sirvieron, cuya entrega y esfuerzo, como sucede con todas las instituciones, son la materia de que está hecha la historia de la Marina española.

El libro, muy bien editado e impreso en un papel de excelente calidad, cumple sobradamente su objetivo, aunque quizá se exceda con las parrafadas en inglés, cuya traducción hay luego que buscar en la incómoda «letra chica» de las notas a pie de página.

FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro; MOSQUERA GÓMEZ, José María, y BUDIÑO CARLÉS, José Manuel: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, 949 págs., ilustraciones.

En 2008, el capitán de navío Pedro Fernández Núñez publicó su *Historial de las promociones del Cuerpo General de la Armada*, cuyas páginas albergaban el más completo censo del cuerpo a lo largo del siglo XX y registraban desde los miembros provenientes de la Escuela Naval Flotante hasta los que ingresaron en la Escuela Naval de Marín, sin obviar, naturalmente, a los salidos de la Escuela Naval de San Fernando.

Nuevamente, el capitán Fernández Núñez, esta vez flanqueado por los investigadores José Manuel Budiño Carlés y José M.<sup>a</sup> Mosquera Gómez, afronta el reto de elaborar un padrón de la herramienta naval española, esta vez centrado en sus buques, que va inventariando a través de las diferentes épocas hasta culminar un espléndido vademécum de las unidades a flote de la Armada española a través de los tiempos, comprensivo de diferentes tipos y sistemas. Nos hallamos, en suma, ante un verdadero alarde de catalogación paciente y eficaz.

Entiendo que *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)* se concibió con el designio de ser obra de referencia. Creemos que el denodado esfuerzo de selección e investigación que subyace a la obra, en la que se plasma un monumental trabajo recopilador, ha permitido cumplir tal propósito, a lo que tampoco es ajena la solvencia técnica de que hacen gala los autores a la hora de catalogar, describir y analizar.

La labor de este equipo es, por tanto, merecedora de reconocimiento, sobre todo por parte de quienes se dedican a la problemática naval, que tendrán en

esta obra un inestimable manual de consulta donde documentarse sobre todos y cada uno de los buques que fueron directos protagonistas del proceso de formación y desarrollo de la historia naval española.

RUIZ GARCÍA, Vicente: *Las aventuras del navío San Justo*. Glyphos Publicaciones, Valladolid, 2015, 395 págs., ilustraciones.

La mayor parte de los navíos españoles botados durante el siglo XVIII, turbulenta centuria que los obligó a combatir en distintos escenarios y en el marco de diversas guerras, tienen por ello un historial brillante. En diferentes reseñas nos hemos referido a bastantes de ellos, en las que hemos procurado subrayar los recios tiempos con que les tocó bregar.

Es difícil, sin embargo, superar en intensidad y dinamismo la trayectoria del navío de línea *San Justo*, que luchó contra los ingleses durante la guerra de independencia estadounidense, asedió Gibraltar, desempeñó un papel estelar en el combate de Trafalgar —del que salió indemne—, colaboró en la captura de convoyes británicos, cañoneó en Cádiz a las huestes napoleónicas, fue el último buque español que trasladó caudales de América y cuya dotación, antes de ser desguazado en Cartagena, aún tuvo tiempo de participar en la insurrección que dio comienzo al «trienio liberal».

Pues bien: a buque de tan sugestivo historial ha dedicado Vicente Ruiz García este libro verdaderamente meritorio, por la enjundia de las fuentes primarias en que se sustenta —la mayor parte de la documentación manejada por el autor proviene de los fondos del Don Álvaro de Bazán y del Museo Naval— y la amenidad de su relato, entreverado de esclarecedoras «derivadas» hacia la historia general de España y sus más descolantes próceres.

En definitiva, la autoridad de las fuentes consultadas y las relaciones documentales sobre las que el texto se basa constituyen unas excelentes credenciales para un libro que, indudablemente, merece ser leído.

J.C.P.

## INFORMACIÓN PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la Revista puede leerse, en diferentes formatos, a través de las siguientes direcciones de INTERNET e INTRANET:

### INTERNET ARMADA

[www.armada.mde.es](http://www.armada.mde.es)

↳ Ciencia y Cultura

↳ Órgano Historia y Cultura Naval

↳ Instituto Historia y Cultura Naval

↳ Revista de Historia Naval

### INTERNET MINISDEF

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

↳ Revistas

↳ Armada

App Revistas Defensa: disponible en tienda Google Play <http://play.google.com/store> para dispositivos Android, y en App Store para iPhones y iPads <http://store.apple.com/es>

### INTRANET MINISDEF/ARMADA

<http://intra.mdef.es>

↳ Armada española

↳ Ciencia y Cultura

↳ Órgano Historia y Cultura Naval

↳ Instituto Historia y Cultura Naval

↳ Revista de Historia Naval

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

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

## Advertencias

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





