

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXV

2017

Núm. 136

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXV

2017

Núm. 136

## 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; Eduardo Bernal González-Villegas, 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 Sumergido; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R), consejero-colaborador.

*Redacción, Difusión y Distribución:*

Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

*Administración:*

Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

### DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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



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

### IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre de 2017.  
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 (edición en papel).  
ISSN: 2530-0873 (edición en línea).  
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).

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

## SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL .....	7
<i>El traslado de los «pliegos reales» de la expatriación jesuita de Filipinas. La medida de expulsión y el destierro de Asia (1767-1770). Estudio de la Relación y Diario de Navegación de Francisco X. Estorgo Gallegos</i> , por María Luisa Rodríguez Sala .....	9
<i>Marina mercante: luces y sombras (1914-1918)</i> , por David Rubio Márquez .....	37
<i>Presencia vasca en la Armada española (IV)</i> , por José Andrés Álvaro Ocáriz .....	55
<i>El extraño caso del Jaedjoer alias Lola</i> , por Francisco Javier Álvarez Laita y Santiago Domínguez Llosá.....	81
<i>Biografía de don Julio Fernando Guillén Tato, contralmirante de la Armada española</i> , por Antonio Luis José Martínez y Guanter	103
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	121
La historia vivida: <i>Desastre del 98. El crucero acorazado María Teresa</i> Noticias generales.	
Documento: <i>Prohibición del uso del uniforme a soldados y marineros alternando con los cómicos en los teatros</i> .....	131
Recensiones: .....	137

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**María Luisa Rodríguez-Sala Muro** es licenciada en Sociología, maestra y doctora en Historia por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), investigadora de la máxima categoría en el Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM. Poseedora de una larga trayectoria como académica, ha sido investigadora y profesora visitante en instituciones de esta índole mejicanas y españolas como el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Departamento de Historia y Filosofía de la Ciencia y Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla), la Universidad Castilla-La Mancha, la Complutense y otras. Autora de numerosos libros sobre sociología de la ciencia e historia de la ciencia y la tecnología, así como de más de sesenta artículos científicos sobre los mismos temas, publicados en revistas académicas de diferentes países hispanohablantes, ha impartido e imparte cátedra en diversas escuelas y facultades mejicanas y pertenece a sociedades científicas de reconocido prestigio internacional.

**David Rubio Márquez** es doctor en Historia Contemporánea por la UNED. Su tesis, «El regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)», fue galardonada, *ex aequo*, con el Premio Virgen del Carmen 2015. Diplomado en Estudios Avanzados en Geografía de España en la UAM, con el tema «Ferrocaril y Turismo: nuevos usos para viejas infraestructuras», y profesor de enseñanza secundaria, desde 1989, en el IES Las Lagunas, ha publicado artículos sobre temas navales en las revistas *Espacio, Tiempo y Forma* (núm. 26), *Fuerzas de Seguridad y Defensa* (núms. 356 y 357), *Revista General de Marina* (tomos 264, 267 y 270) y *Revista de Historia Naval* (núm. 215).

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

**Francisco Javier Álvarez Laita** es ingeniero industrial por la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid. Ha centrado su labor profesional en empresas de consultoría, sector en el que acumula más de veinte años de experiencia, trabajando especialmente con la Administración Pública. También ha realizado y gestionado proyectos en Argentina, Perú y Marruecos. En la actualidad es colaborador habitual de *Infodefensa. Revista Española de Defensa y Marina Civil* y de numerosas revistas centradas en esta temática, como la *Revista General de Marina, Fuerza Naval, War Heat* y otras. Ha publicado más de un centenar de artículos sobre temas navales y de artillería de costa, tanto históricos como de actualidad. Es director del Archivo MdR Almirante de Castilla y autor de los informes «Necesidades de control del espacio marítimo español. Hacia un servicio de guardacostas» y «Perfiles IDS. Producción en España de buques y embarcaciones de vigilancia y patrulla», así como de varios monográficos sobre buques no militares al servicio del Estado y sobre la historia de la artillería de costa en España.

**Santiago Domínguez Llosá** nació en 1962 en Melilla, donde reside en el presente. Funcionario de carrera de la Administración General del Estado, es miembro fundador de la Asociación

de Estudios Melillenses. Su interés investigador se centra en las campañas de Marruecos, tema sobre el que ha publicado numerosos trabajos. Domínguez Llosá es asimismo autor de varios artículos de temática naval —siempre circunscritos al norte de África— editados en revistas especializadas y que tocan tanto asuntos históricos como actuales.

**Antonio Luis José Martínez y Guanter** es perito mercantil. De su obra destacaremos *Un almirante relegado al olvido. Francisco Moreno Fernández* y los varios artículos publicados en la *Revista General de Marina*, entre los que es particularmente reseñable «Análisis del combate naval entre el navío español *Catalán* y el británico *Mary*», recogido en el cuaderno de noviembre de 2007. Su firma es habitual en las cartas de los lectores a la dirección de la revista *La Aventura de la Historia* y es administrador de las *web* de historia naval española <http://www.todoavante.es>, <http://foro.todoavante.es> y <http://blog.todoavante.es>.

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

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

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

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

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

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

## NOTA EDITORIAL

AÑO nuevo, vida nueva, dice el refrán. Este aserto acaso regirá para los afortunados agraciados en la lotería de Navidad, pero no reza para la Armada. Esta, como institución plurisecular que es, se halla hasta cierto punto en los márgenes del tiempo y en su seno lo viejo y lo nuevo no se excluyen mutuamente, pues su glorioso pasado es fuente inagotable de aliento y ejemplo en el presente. Valga como muestra el hecho de que el año recién arrancado nos llega cargado de conmemoraciones navales. La primera es el tercer centenario de la creación de la Real Compañía de Guardias Marinas, forja de la identidad corporativa de todos los que lucimos el dorado botón de ancla; la segunda, el primer centenario de lo que en sus comienzos se llamó Aeronáutica Naval y hoy se conoce como Aviación Naval.

Pero las efemérides navales de este año no acaban ahí, pues la densa historia de la Armada es fecunda es hechos memorables —hechos, por otra parte, que protagonizaron españoles originarios de todos los rincones del país, por más que en esta hora de crisis disgregadora algunos abjuren de la historia común—. Otras dos celebraciones discurrirán parejas con las mencionadas más arriba. Una de ellas es el traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, que convirtió a esta última en la capital económica de la Península y en una abigarrada encrucijada cosmopolita de gentes y mercancías. El consiguiente crecimiento de una burguesía adinerada que gustaba tanto de las artes escénicas y musicales como de las poéticas auspició un florecimiento de imprentas y periódicos. El efecto multiplicador que ello tuvo en la difusión cultural e informativa permitió que esta alcanzase al pueblo llano, lo que fue germen de una incipiente opinión pública y propició el arraigo de la cultura liberal en todos los estratos sociales. Es entendible, por tanto, que Cádiz fuera elegida sede de las primeras Cortes Constituyentes españolas, tan genuinamente representativas que acogieron incluso a delegados de las provincias de ultramar y cuyos encendidos debates alumbrarían la Constitución de 1812, *la Pepa*, primer capítulo del agitado constitucionalismo histórico español.

Y otro hito que celebraremos este año es el de la primera vuelta completada por un buque acorazado. La protagonista de esta gesta fue la *Numancia*, fragata blindada pionera en la historia de la Armada, que con tal logro evidenciaba el resurgimiento de la marina española de guerra en el siglo XIX. La proeza sirvió de colofón a la campaña del Pacífico, que si bien empezó como expedición científica, acabó derivando en empresa bélica con el bombardeo de los puertos de Valparaíso y El Callao. El conflicto también marcó un hito en lo tocante a la táctica naval, pues mostró al mundo que los acorazados —la *Numancia* participó en los hechos—, merced al aumento del alcance efectivo de su artillería (por encima del kilómetro) tras la adopción de cañones rayados de retrocarga y el cambio de las bolas de avancarga por ojivas con espoletas



con capacidad explosiva, habían dejado de ser meros buques costeros con gran potencial artillero.

Tras este repaso onomástico a 2017, calentamos los motores y damos adelante para mostrar que la Armada, tras la creación de la Marina Real, que le confirió estabilidad institucional y engendró un oficial de nuevo cuño (el oficial ilustrado), nunca perdió el compás de los tiempos y supo evolucionar, sobreponiéndose a las convulsiones políticas de nuestro siglo XIX.

# EL TRASLADO DE LOS «PLIEGOS REALES» DE LA EXPATRIACIÓN JESUITA DE FILIPINAS. LA MEDIDA DE EXPULSIÓN Y EL DESTIERRO DE ASIA (1767-1770)

Estudio de la *Relación y Diario de Navegación* de Francisco Xavier Estorgo y Gallegos

María Luisa RODRÍGUEZ-SALA  
Doctora en Historia

## Resumen

La expulsión de los jesuitas, por orden de Carlos III, de todos los territorios españoles cuenta con una amplia bibliografía historiográfica en varios idiomas, pese a lo cual, como en toda investigación científica, es un tema en el que aún quedan lagunas. Este artículo cubre una de ellas dando a conocer la travesía que condujo de Nueva España a las Filipinas los «pliegos reales» de destierro de los ignacianos. El documento, que hasta la fecha había permanecido inédito, de la mano de Xavier Estorgo, comandante de la empresa, narra ese azaroso viaje transpacífico (diciembre de 1767-mayo de 1768). Fue localizado por la autora en el Archivo General de Indias (AGI), analizado con todo detalle y transcrito y complementado con un estudio histórico-social sobre su redactor (\*).

Palabras clave: expulsión jesuita, Filipinas, *Relación y Diario*, mapas de retorno.

## Presentación

EL trabajo que como coordinadora y autora entrego al lector se inserta en la investigación, *Científicos y Técnicos: sus papeles profesionales y sociales en el desarrollo de sus disciplinas en México* y se realiza en el Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México (1).

---

(\*) En el *Suplemento* núm 25 a este número de la REVISTA presentamos la transcripción inédita y completa de «La *Relación* y el *Diario* de Francisco Xavier Estorgo y Gallegos». En sucesivos trabajos se abordarán otros extremos relativos a la expulsión jesuita, centrados ante todo en los avatares personales de muchos de los ignacianos que salieron desterrados de las Filipinas y de las islas Marianas. Tales trabajos proceden de otros de los colaboradores en este amplio proyecto.

(1) Este trabajo forma parte del proyecto «Aportaciones al conocimiento científico de los Diarios terrestres y marítimos novohispanos» auspiciado por el Programa PAPIIT de la UNAM y por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de México (CONACYT).

Responde, en su parte central, al rol que uno de los miembros de la Real Armada española desempeñó como náutico y al resultado de una parte de sus trabajos y que dejó plasmada en un interesante y hasta ahora inédito documento y un «plano» compuesto de cinco dibujos. Se trata del oficial español Francisco Xavier de Estorgo y Gallegos cuya tarea medular fue dar término a una importante comisión virreinal. A finales de 1767 el virrey de la Nueva España, Carlos Francisco de Croix, marqués de Croix, le encargó conducir de la Nueva España a Filipinas, en el más absoluto secreto, los pliegos reales que contenían la orden de expulsión de los jesuitas de aquellas islas. El virrey había recibido la orden de Carlos III de destierro de los ignacianos de la Nueva España en mayo de 1767 y, con gran cuidado en colaboración con el visitador general José de Gálvez, preparó la logística. Un mes más tarde, un 25 de junio, se implementó la detención de los padres de san Ignacio en forma simultánea en todas las poblaciones en donde estaban asentados. Para el virrey su cometido no terminaba con esa medida, tenía que hacer que la orden se recibiera en las lejanas posesiones del Asia, que como es sabido dependían administrativa y políticamente de Nueva España. Dedicó los siguientes meses a preparar el envío del comunicado real; tarea nada sencilla ya que tuvo que cubrir varios aspectos. En primer y fundamental lugar, seleccionar a un individuo adecuado que se comprometiera a llevar el documento con total secreto y con posible éxito. El tiempo no fue su aliado, lo tenía encima, la salida hacia las Filipinas debía efectuarse durante el verano o a más tardar durante el otoño para que el viaje tuviera algún grado de seguridad. En forma precipitada, el marqués de Croix localizó al oficial más idóneo, Francisco Xavier Estorgo y Gallegos, y lo comisionó para zarpar de inmediato; pero, en los puertos del Pacífico no se disponía de naves adecuadas. Las mejores estaban en alta mar ocupadas en el transporte de militares, en conducir auxilio a las misiones de la Alta California y en embarcar a los primeros jesuitas hacia el inicio de su destierro. Por ello se tuvo que echar mano de una pequeña goleta recién construida en el astillero de San Blas, la llamada *Nuestra Señora de la Soledad*, alias *La Sonora*. Sin embargo, el viaje, a pesar de toda la premura que se requería, no se inició sino hasta el 24 de diciembre, ya que los meses anteriores se dedicaron a preparar la nave, abastecerla de todo lo necesario y conseguir la escasa tripulación.

Como se puede apreciar, desde el principio, los augurios para un buen viaje no fueron los mejores. El comandante y piloto Estorgo tuvo que emprenderlo ya en una época del año nada favorable, en una embarcación por demás inapropiada y con una tripulación poco eficaz. Sin embargo, supo y pudo sortear con admirable entereza y aplomo todas las dificultades y dar cabal cumplimiento a la encomienda virreinal. Esta, como es conocido, culminó en la expulsión de los ignacianos de las posesiones españolas en Asia. La medida tomada por Carlos III y sus ministros, en este caso, hizo posible que el portador de la misma, Estorgo nos legara una bella y dramática descripción de su viaje de ida y cinco planos o cartas del de retorno; ambos documentos hasta ahora desconocidos.

El valioso documento central, en adelante, *Relación y Diario* fue descubierto por la autora en una de sus visitas al Archivo General de Indias (AGI) en Sevilla. Como casi todo hallazgo de este tipo, este fue fortuito, no lo buscábamos específicamente, aunque sí íbamos en pos de localizar nuevos diarios de navegación con punto de partida en puertos de la Nueva España. Al tropezarnos con el documento, nos percatamos de inmediato de su importancia y como primera providencia, lo solicitamos para su rescate, junto con el añadido, los cinco dibujos.

Después, la tarea consistió en buscar bibliografía que nos llevara a él y, al no encontrar referencia alguna, confirmamos que el documento era desconocido y con ello aumentó su valía y, por supuesto, nuestro interés personal. Si bien se deducía que había habido un viaje en el cual se llevó la orden real de expulsión, no se sabía de él y menos de su autor y su enorme hazaña plasmada por su propia mano. Tampoco localizamos referencia alguna a los dibujos, atribuidos en ese entonces al viaje de ida, como veremos más adelante, un error archivístico.

A partir de la *Relación y Diario* (2), y dada la importancia de la misión encomendada a Estorgo, llevar los «pliegos reales» de expulsión de los jesuitas y que, sin duda, influyó en que el marino escribiera su narración de la navegación y, desde luego, nos dejara sus cinco dibujos, creímos conveniente y necesario proporcionarle un marco complementario. Este ha quedado conformado por varios trabajos que son los que en esta REVISTA DE HISTORIA NAVAL aparecerán en números sucesivos al presente. Este primero contempla los comentarios sobre lo que implica el documento central y el «plano» o cinco dibujos, en la perspectiva del conocimiento geográfico; lo completamos con la trayectoria vital del valeroso comandante. En esta contribución tan solo presentaremos un resumen, ya que el estudio histórico-social ya lo hemos publicado previamente (3); sin embargo, el presente trabajo incluye algunos apartados que en el anterior publicado en la revista *Portes* omitimos por razones de espacio, en tal forma, que ambos, en realidad se complementan.

De inmediato aparecerá como suplemento la transcripción del documento central, que ha significado una ardua y cuidadosa tarea de paleografía y de presentación; en ella se ha conservado especialmente la distribución del texto, respetando la que le dio el propio Estorgo, que si bien en ocasiones resulta extraña, no altera para nada el sentido. Se ha conservado el estilo y la ortografía y la presentación de las anotaciones náuticas.

---

(2) Nombre completo: *Relación y Diario de la Navegación que hizo en virtud de orden del Excelentísimo Señor Virrey de Nueva España, Don Francisco Xavier de Estorgo y Gallejos, desde el Puerto de San Blas, a las Islas Filipinas, con los Pliegos de S.M. para la Expatriación de los Jesuitas.*

(3) Dentro de las normas de publicaciones y las académicas no es correcto repetir lo ya previamente incluido en otros órganos periódicos. El estudio sobre Estorgo apareció en la revista *Portes* de la Universidad de Colima, vol. 9, núm. 17 de 2015.

Adicionalmente, aparecerán en sucesivos artículos de esta misma revista, tres contribuciones que se ocupan de aspectos cercanos y estrechamente vinculados con la expulsión jesuita, los cuales complementan y enmarcan la hazaña. Es así que sabemos perfectamente que la medida borbónica de expulsión no fue producto individual del monarca; se dio en el contexto político español de la corte borbónica de los años del último tercio del siglo XVIII. Para entender mejor esa disposición, en el siguiente trabajo, su autor, el mejicano José Ignacio Lizárraga, analiza lo mucho que estuvo detrás de esa medida. En el cuerpo central nos presenta un análisis de la conformación del dictamen fiscal que elaboró Pedro Rodríguez de Campomanes. Fue este documento la base legal que dio pábulo a, y justificó a la Corona para proceder a la expulsión de la Compañía de Jesús con todos sus miembros.

No nos quedamos con estas contribuciones, incluimos una trama más que se inserta como parte del corolario de la medida borbónica y conforma una etapa subsecuente en el escenario histórico-social de las posesiones asiáticas. Queda cubierta por dos contribuciones particularizadas que descubren aspectos muy poco difundidos. Parecería que en ese espíritu de total obediencia, los desterrados no hubieran dejado tras de sí la consignación de su duro destino. Pero no fue así, su propia formación de elevada cultura y sin duda, una clara conciencia de que tenían que dejar constancia de lo acontecido, llevó a muchos de ellos a describir pormenorizadamente el cómo se enfrentaron individualmente con el destierro. Sus escritos se han rescatado, se han compilado y se han estudiado a través de los años por adeptos y por no simpatizantes de ese suceso histórico. Los dos trabajos que forman otros tantos artículos, si bien afines, son diferentes como corresponde al trabajo académico y científico.

El primero, tercero en la secuencia, procede de la colega española Inmaculada Fernández Arrillaga, profesora e investigadora de la Universidad de Alicante, quien nos deja un acucioso aporte sobre los diarios tan poco conocidos que algunos de los ignacianos escribieron sobre sus tareas misionales, principalmente en los que exponen las penalidades que sufrieron durante los viajes que les llevaron, expeditivos y no siempre en las mejores condiciones, hacia el exilio. En la mayoría de las ocasiones estos documentos se escribieron cuando los religiosos estaban ya establecidos en los lugares italianos en los que se les dio, a regañadientes, asilo pontificio. Aunque algunos padres empezaron su elaboración, desde el momento mismo en que conocieron su triste destierro.

El segundo trabajo, cuarto y último en la serie, nos lo entrega Armando Francisco Azúa García, profesor e investigador de la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México. Se ocupa, también magníficamente, de la expulsión de los jesuitas de las lejanas posesiones en el Pacífico, en su caso de las poco conocidas islas Marianas. Su escrito, en la parte de las tareas misionales, revisa el paso de los miembros de la Compañía de Jesús por ese archipiélago. También recorre las diferentes etapas del llamado «Siglo jesuita» en aquellos territorios para concluir con el propio proceso de la expulsión

y el arreglo post-jesuita en las islas. A continuación pasamos ya a los trabajos específicos.

### La Relación y Diario

Si bien existen numerosos diarios de navegación transpacíficos, creemos que pocos reúnen las circunstancias del que analizamos. Si bien el escrito de la buena mano del comandante y piloto no contiene en sí aporte de carácter náutico que se pueda considerar desconocido, sí constituye una clara muestra de la estructura de ese tipo de «diarios» o «relaciones» que tan acertadamente se elaboraron durante la época ilustrada. En ellos se entremezcla al texto narrativo de los acontecimientos en cada singladura o tramo del recorrido con tablas y anotaciones náuticas que dan cuenta del avance cotidiano expresado en las acostumbradas distancias geográficas. Desde luego la escritura es clara y el empleo de términos náuticos frecuente, como es de esperar por su contenido.

Del documento existen, que tengamos noticia, dos versiones muy similares, las conserva el AGI en Sevilla. Las diferencias residen, primero, en el título, después en alguna información sobre la embarcación y tripulación, precisada solamente en el segundo de ellos. El contenido de tipo náutico y las observaciones personales coinciden en los dos textos. Sus títulos: *Relación y Diario de la Navegación que hizo en virtud de orden del Excelentísimo Señor Virrey de Nueva España, Don Francisco Xavier de Estorgo y Gallegos, desde el Puerto de San Blas, a las Islas Filipinas, con los Pliegos de S.M. para la Expatriación de los Jesuitas* (4) y *Diario exacto del viaje con el Divino favor voy a hacer en la Goleta Ntra. Sra. de la Soledad, alias La Sonora, de 36 pies de gavilla, 12 de manga y 7 pies y 2 puntos de Puntal en la que voy de Comandante y Piloto de derrota a conducir de orden del Exmo. Virrey M. de Croix, los Pliegos de S.M. a entregar en manos propias y a solas al M.I. Sr. Gobernador de Manila y con el recibo de su entrega, día y hora, volver a México a dar cuenta a dicho Exmo. Sr. para que este hacerlos al Monarca, habiendo de salir de este Puerto nuevo Presidio de San Blas* (5).

Así sabemos que Estorgo mandó y pilotó la goleta construida en el astillero de San Blas junto con otra igual que se denominó *La Sinaloa* destinada al transporte de los jesuitas expulsados de California (6). El navío, según lo

---

(4) AGI, México 1858.

(5) AGI, México 1369.

(6) BERNABÉU ALBERT, p. 90, n. 140. Queremos dejar constancia de que el colega Santiago Lorenzo García en su obra (n. 16, p. 72) transcribe una referencia del Archivo Histórico Nacional: Clero, Jesuitas, leg. 238, en la cual se menciona que Estorgo llegó a Manila a bordo del balandro *La Sinaloa* desde Nueva España, lo cual, desde luego, es un error, no del autor, sino de la información original. Como vimos, el propio Estorgo señala que condujo la goleta *Nuestra Señora de la Soledad*, alias *La Sonora*. El otro navío fue efectivamente *La Sinaloa* que solo viajó a las Californias.

describe su comandante en el segundo *Diario* era de 36 pies de quilla, 12 de manga y 7 pies y 2 puntos de puntal (7), pequeño e inadecuado para tan largo viaje. Llevó una escasa tripulación y de ella con buenos conocimientos náuticos solo contó con el contra maestre, en tanto que el joven pilotín le dio problemas todo el viaje por su total impericia. La dotación de la goleta fue de 16 personas: el comandante, un pilotín, un contra maestre, un carpintero y calafate, un dispensero, tres timoneles, uno de ellos fallecido durante el viaje, seis marineros, un cocinero y un paje. Su arboladura nueva consistió en: palo mayor, trinquete, bauprés, botavara, cangreja, mastelero y bota. Sus tablas, jarcia y demás cabos de labor eran todo alquitranado y bien acondicionado. Desde luego llevaba anclotes, cañones de bronce de calibre 3 y cureñas con todo su herraje (8). Con este equipamiento abandonó el puerto de Matanchel, cercano a San Blas, en la actual entidad federativa mejicana de Nayarit, el 24 de diciembre hacia las cuatro de la tarde. Cinco meses más tarde, dejando en una pequeña isla filipina a su goleta ya casi destruida, llegaría Estorgo a Manila, en las Filipinas. Durante esos largos meses, además de sus múltiples tareas como comandante y, de hecho, también tripulante, fue capaz de escribir el detallado e interesante *Relación y Diario* que damos a conocer.

Desde nuestra perspectiva, el valioso documento contiene rasgos fundamentales que deseamos destacar, puesto que justifican su contribución a la historia de la náutica, la geografía y derivados de ellos a la cultura general del siglo ilustrado. Y, desde ese escenario, se proyecta a la época actual para dar a conocer lo que una hazaña marítima de esa envergadura representó para el conocimiento.

### *La navegación*

El escrito constituye un aporte científico más a la cognición y entendimiento de la difícil ruta marítima que partía de la Nueva España y llegaba a las islas Filipinas. Si bien, no era un camino desconocido pues para esas fechas se había navegado en innumerables ocasiones. Sí, en efecto el desarrollo de ese recorrido era conocido, pero lo que ahora aportamos, la narración detallada de la travesía concreta mediante la cual Estorgo condujo la orden real de expulsión de los ignacianos, había permanecido inédita hasta ahora.

---

(7) De acuerdo al *Diccionario marítimo español* de Martín Fernández de Navarrete, Imprenta Real, 1831, corresponden a las siguientes medidas en metros: 10,97; 3,48 y 2,74: o sea que era una pequeña embarcación de casi 11 metros de largo por 3,5 de ancho y 2  $\frac{3}{4}$  m de altura.

(8) AGI, México 1369, s/ff. La dotación de la goleta fue, aparte de su comandante, el contra maestre Vicente Casaña, el pilotín Joseph Arangoite y Argamanlla, el carpintero y calafate Juan Noguera, el dispensero Salvador Carrera, los timoneles Francisco Herrera, Ignacio Morillo y Joseph Rayales (el que falleció), los seis marineros; Ramón Puente, Joseph Jurado, Lázaro Juan, Eduardo Antonio, Gabriel Lucio, Jacinto Figueroa; el cocinero Francisco Castellón y el paje Joseph María de la Trinidad. AGI, México 1369, s/f.



Por supuesto, tampoco se tenía noticia de lo dura que fue esa navegación, en qué circunstancias se dio, cómo se desarrolló y lo difícil que resultó su culminación. Independientemente de los pormenores del viaje, conocer tan detalladamente el cotidiano acontecer a lo largo de varios meses, no suele encontrarse en los diarios náuticos. Adicionalmente, en esta narración, su autor, junto con el aspecto náutico, incluye, muy atinadamente, la parte humana. En el primero encontramos el empleo constante de lo que en náutica se designaba en aquellos años, como los cuatro términos fundamentales de la navegación, el rumbo o viento, la distancia, la latitud y la longitud (9). El marino, sin duda un muy buen piloto, señala en cada singladura, en forma destacada y casi siempre en el mismo sitio de la *Relación y Diario* (al lado derecho de las últimas líneas que corresponden a cada día), la anotación de: la latitud observada, la diferencia, la distancia navegada, el apartamiento meridional, y en lugar separado (generalmente en el extremo izquierdo del folio), la anotación a: la longitud observada o disminuida. En ambos señalamientos, por supuesto, las medidas están dadas en grados y minutos.

A lo largo del texto incluye la descripción de las maniobras necesarias para mantener los rumbos y adecuarse al comportamiento de los vientos o a esa calma o calmas que les obligaban a permanecer sin avanzar durante algún tiempo. En igual forma da cuenta del comportamiento de la goleta que lo llevó a ese importante viaje y de las dificultades ocasionadas por el tamaño tan reducido de la embarcación (10).

### *La dotación*

Como aporte humano el autor describe los problemas, las dificultades, los sinsabores, las preocupaciones, lo hace no fríamente como el militar que era, sino cálidamente como capitán (11) responsable de sus hombres. Su narrativa, en momentos, alcanza una enorme emotividad.

A lo largo de los muchos días de la travesía Estorgo nos transmite sus estados de ánimo; desesperación al no contar con adecuados colaboradores, tristeza ante la enfermedad o el fallecimiento de algún personal de la tripulación;

---

(9) De acuerdo a la obra casi coetánea, la de Francisco de Barreda: *Marinero Instruido en el Arte de Navegar especulativo y Práctico para la enseñanza de los Colegiales del Real Seminario de San Telmo, Francisco de Barreda, colegial que fue de él y actual Maestro de la expresada Facultad, Piloto principal de la Carrera de Indias y Capitán de la Universidad de Mareantes, Piloto igual en todas las Juntas al de los Señores Diputados de ellas y del referido Real Colegio, y dedica al Sr. San Pedro González Telmo, singular patrón de los navegantes, Segunda impresión, Año de MDCCLXXXVI.*

(10) Las goletas según la nomenclatura náutica eran buques de vela de dos o más mástiles que aparecieron en el siglo XVIII y que se emplearon de forma parecida a los bergantines, aunque al tener un tamaño más pequeño, su uso se destinó más a actividades mercantiles y de cabotaje. La que nos ocupa, llevaba cuando menos dos cañones.

(11) Se adopta el término «capitán» de ahora en adelante por ser esta la denominación que se da a Estorgo en el original.



angustia y temor al percatarse de la escasez de agua potable y de bastimentos a medida que el viaje avanza. Y, muy especialmente, su preocupación ante la ineficacia de la goleta, ya en los difíciles mares filipinos, casi totalmente destruida. Ahí es cuando, una vez más, demuestra su firmeza de carácter, ante el temor de verse impedido para continuar navegando y que su misión estuviera a punto de fracasar; se vale de todos los recursos posibles para poder entregar, a la mayor brevedad, su valioso documento. Solicita ferviente y en ocasiones exigentemente, ayuda en el pequeño puerto al que arribó; personalmente intenta arriesgadas y valerosas travesías que se ve obligado a suspender ante los embates de la naturaleza. Y aprovecha cualquier oportunidad para proseguir viaje hasta la capital filipina.

A lo largo del texto se revela claramente cómo Estorgo sacrifica su propio bienestar y el de su tripulación para cumplir su encomienda, y, ante la incapacidad de su barco para continuar el viaje, recurre a todos los medios para conseguir su traslado hasta la presencia del gobernador de Filipinas para entregarle los secretos pliegos reales. Finalmente, llega la ayuda directa del gobernador, quien había recibido uno de los varios mensajes que Estorgo le enviara. Así, embarca en la nave oficial para efectuar el último tramo de recorrido y desembarca en Cavite, puerto cercano a Manila, y entrega, en propia mano de la alta autoridad filipina, el documento de Carlos III, que debía haberle ya quemado las manos. Papeles que no eran cosa mínima, eran mucho más importantes que los que usualmente se llevaban a bordo en las travesías.

### *La vía*

Si bien, en el texto del documento central no se especifica, Estorgo en carta que envió al virrey de la Nueva España desde Manila el 21 de noviembre de 1768 expresa la pertinencia de la entrega de los «pliegos reales» que portó. En esa misiva informó de un hecho importante, el 13 de junio de 1767 se había enviado «con barco de los de este comercio que venía por la Caravana de Moscovia y vía de la China» una carta a los jesuitas en la que se «les anticipaban cuanto acaecía en España y Europa, con lo que se hubieran precavido del golpe». Adicionalmente, desde Madrid salió otro correo con el extrañamiento de los jesuitas, por la vía de Francia, Holanda y Batavia. Pero que no llegó aquí (Filipinas) hasta principios de julio (12). Sobre esta doble vía de aviso del destierro, Santiago Lorenzo García, menciona: «... con el objeto de asegurar en su posible, su arribada, se utilizó una doble vía: por Oriente bordeando el Cabo de Buena Esperanza y por el Atlántico, haciendo escala en Nueva España» (13). Ahora, debido al documento de Estorgo, sabemos que, en realidad, fue una triple vía, ya que a las dos mencionadas, la del cabo de Buena Esperanza y el Atlántico y la de Francia y Batavia (Países Bajos), se unió la que llevó Estorgo.

---

(12) *Ibidem*, Marina, vol. 28, exp. 44.

(13) LORENZO GARCÍA, n. 15, p. 76.

La tarea cumplida de este capitán y piloto y el consecuente destierro de los jesuitas, no fue un suceso menor en la historia filipina. En esas islas como en el resto del imperio español, influyó directamente en el desarrollo cultural de aquellas posesiones. Entre las limitaciones que acarreó, no fue corta la que frenó la educación de las élites criollas y el desarrollo de varias disciplinas científicas, entre ellas la cartografía, que tan acertadamente realizaron los ignacianos.

### *La cartografía*

Y, finalmente, incluimos un rasgo más que proviene del conocimiento del documento central. Si bien hemos asentado que fueron pocos los conocimientos náuticos que nos dejó el documento, indirecta y contrastadamente, disponemos de una auténtica contribución a la cartografía. Fue gracias al viaje de retorno de las Filipinas a la Nueva España que Estorgo estuvo en posibilidad de producir su aporte central cartográfico. Se conforma con lo que se ha designado archivísticamente como «plano» o «carta» y que consta de cinco dibujos que levantó durante el tornaviaje como pasajero de la fragata *San Carlos Borromeo* y que se insertan al final de este artículo.

Para su correcta ubicación interviene aquí, nuevamente, su *Relación y Diario*, ya que gracias a nuestro análisis pormenorizado de su contenido, pudimos conocer y constatar que los cinco planos elaborados no correspondían al viaje de ida, sino al de vuelta. Esos cinco dibujos se conforman en una secuencia que sale y parte desde Cavite, el puerto de Manila, y que termina en el de Acapulco en Nueva España y que, en absoluto, responden a lo escrito por la mano de Estorgo, en el documento central (14). Con esta apreciación contribuimos a corregir una equivocación archivística de apreciación cartográfica que se originó por el desconocimiento del documento y repercutió en que el «plano» o «carta» se encontrara durante muchos años mal clasificado en el AGI en donde se resguardan los originales. A la fecha, y gracias al producto de nuestra investigación, el error se ha subsanado. Las razones y justificación de nuestro aporte se basan en la detenida revisión de la ruta incluida a lo largo de los cinco trazos náuticos como podemos ver en la secuencia que presentamos:

- a) De la salida del puerto filipino, la goleta, toma rumbo noreste, supera las Marianas y otras islas, como Bolcán, sube hasta las costas de Japón, y en esa altura cambia la dirección abiertamente al este, ligeramente al norte de una isla a la que denomina Guadalupe, no identificada en la geografía actual. Sin duda, la nave en la que iba Estorgo buscaba la ya para entonces bien conocida corriente de *Kuro-Shio* (Río

---

(14) A esta observación nuestra comunicada al AGI, se ha modificado ya la referencia a ese «plano» del archivo señalado.

Negro) o *Kuro-Shivo* (15); que empujaba a las embarcaciones en dirección noreste hacia las lejanas costas de California. Su ruta dibujada señala que pasaron por el norte de las entonces conocidas islas de *Sebastián López*, *Guadalupe*, *Malabrigo*, *las Columnas* y de las míticas *Rica de Plata* y *Rica de Oro*, situadas en un orden geográfico de sur a norte. Sobre ellas hemos localizado referencia, en una obra más o menos contemporánea al viaje de Estorgo, cuyo autor escribe que entre las islas que hay de «Philipinas a América pasadas las Marianas» se encuentran precisamente las arriba citadas (16). Esta información la corrobora y amplía, años más tarde (1815), un comandante de la marina inglesa. Este marino señaló algunas de las islas que Estorgo dejó en su plano. Cita, antes de las Marianas, la de *Sebastián López* en 23° 24' N y poco más al norte, las de *Malabrigo* y *Guadalupe* en, aproximadamente, 27° 30' N. Sobre las míticas *Rica de Plata* y *Rica de Oro*, nos dice que, supuestamente, están situadas entre los 25° y los 40° N (17).

- b) Mucho más adelante el capitán Estorgo dibujó y nombró, localizadas muy al sur de su ruta, las islas de *Doña María de Xara*, *San Francisco*, *Bajos de Villalobos* y el *Bajo de Miguel Rodríguez*. El jesuita Murillo Velarde las menciona y considera que la primera, en «27 y 39», sin duda, grados, es uno de los sitios «más señalados en este viaje de Filipinas a Acapulco» (18).

Un poco más adelante con el mismo rumbo, el capitán incluye en la ruta varias islas más, relativamente cercanas a la línea de puntos que marca su derrotero y al sur del mismo anota la isla de Pájaros; hacia el sureste de ella, la de Ulloa; más sureñas y occidentales, un conjunto a las que da el nombre de Los Monges y cercanas a estas, hacia el este, La Desgraciada. Murillo Velarde ya no las menciona, en tanto que el inglés Hingston sí lo hace. Para él (19) la de Pájaros corresponde al apelativo nativo de *Modoopapa*. Por supuesto los españoles ya la conocían y ubicaban. Si bien no estamos seguros, puede pertenecer al atolón de Midway (20) (nombre actual), formado por dos islas principales, Sand y Eastern. La primera ha sido considerada como uno de los lugares favoritos de reproducción de los famosos pájaros del Pacífico, los albatros y, además, como cruce de muchas otras especies aladas. De ahí, probablemente, el nombre español primitivo de isla de Pájaros; actualmente sus coordenadas geográficas son 28° 12' N y 177° 20' E.

---

(15) [https://es.wikipedia.org/wiki/Corriente\\_de\\_Kuroshio](https://es.wikipedia.org/wiki/Corriente_de_Kuroshio). (Consultado el 18 de octubre de 21014). Al respecto véase: RODRÍGUEZ-SALA y otros.

(16) MURILLO VELARDE, p. 386.

(17) HINGSTON TUKEY, p. 16.

(18) MURILLO VELARDE, pp. 385-386.

(19) HINGSTON TUKEY, p. 17.

(20) Debe este nombre a ser considerado como la mitad aproximada del viaje entre Japón y América del Norte, muy cercano pasa el paralelo de cambio de uso horario.

El autor y marino inglés no menciona la Ulloa de Estorgo, tal vez siga siendo parte de las Midway, en tanto que considera Los Monges ya perteneciente a las islas Sándwich descubiertas por James Cook en 1778 y las sitúa en los 18° 54' y los 26° 0' y los 156° y 160° E. Desde luego se trata de las ahora conocidas como archipiélago de Hawái. También la llamada por Estorgo, La Desgraciada es parte de ese mismo grupo isleño según escribe Landín Carrasco, quien considera que es tan española como Los Monges mismos y que, desde luego, los españoles conocieron al enorme grupo de las Hawái desde los primeros viajes transpacíficos de mediados del siglo XVI (21). En el viaje de Ruy López de Villalobos (1542-1546) se mencionan algunas de ellas.

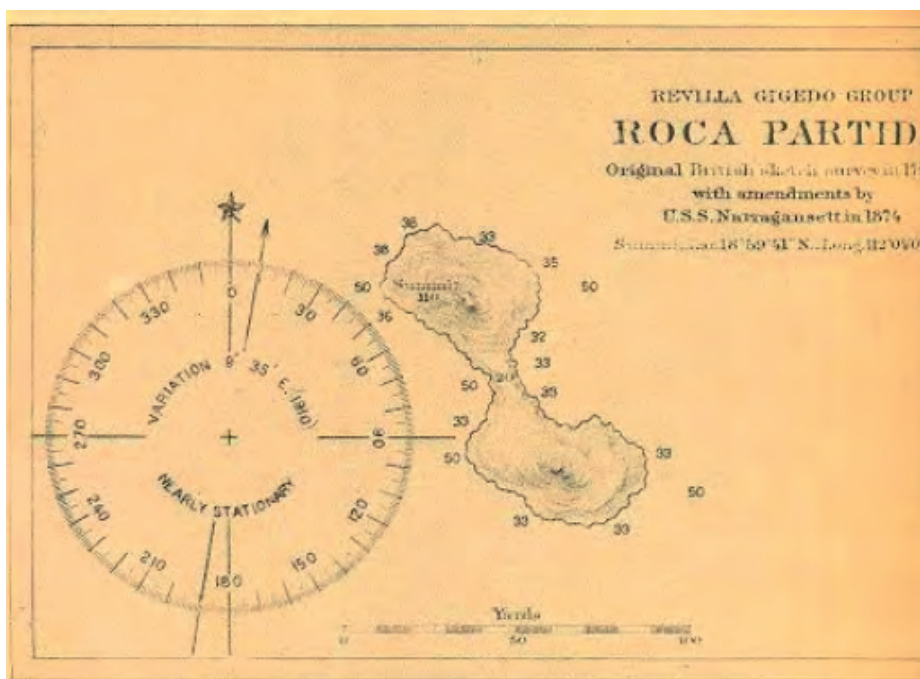
- c) Ligeramente hacia el sureste de la última isla mencionada, nuestro capitán, dibujó dos porciones isleñas más: Roca Partida y Misopo. Si bien hemos localizado la primera como una de las cuatro islas del archipiélago de las Revillagigedo (22) alejadas unas mil leguas marinas de la punta sur de la península de la Baja California, la ubicación en la que Estorgo dibuja la Roca Partida, parece demasiado alejada de las costas mejicanas, pero, desde luego, la localización de los accidentes geográficos, no siempre era acertada durante aquellos años. Sin embargo, el dibujo en el mapa de Estorgo se asemeja mucho a la forma de la Roca Partida, como se aprecia en la imagen que incluimos. La cartografía moderna la sitúa a 77 millas hacia el noroeste de la isla Socorro y se señala que es la más pequeña de las cuatro. En la geografía no se la considera como isla, sino más bien como un islote estéril formado por dos macizos rocosos de granito de 35 metros aproximados y unidos por un puente de seis metros de alto. Desde las primeras travesías transpacíficas se la incluyó en las cartas de navegar, «por ser un riesgo estorbo en el camino de cualquier navío» (23).
- d) En su cuarto mapa nuestro capitán dibujó en las costas de lo que sería la Alta California, numerosos puntos geográficos. La embarcación se aproximó a tierra a la altura de la isla de San Marcos, al sur de los farallones que marcan la entrada a la bahía de San Francisco. A lo largo de esas costas, con prolijidad, Estorgo proporciona nombres de islas y sitios terrestres, pero casi todos, muy poco exactos. La topografía, especialmente la de esa porción de California, en esos años, estaba en proceso de conformarse y se mantenían los nombres que los primeros exploradores habían anotado. Fue hacia los años setenta del siglo XVIII, cuando los religiosos fernandinos encabezados por fray Junípero Serra, fundaron, entre otras, las misiones de San Diego y San Francisco de Asís. En ese mapa, Estorgo salta abruptamente desde la demarcación de

---

(21) LANDÍN CARRASCO, *Los hallazgos...*

(22) Socorro, San Benedicto, Roca Partida y Clarión.

(23) REYES VAYSSADE, pp. 192-194.



Dibujos de Roca Partida

los farallones frente al ahora puerto de San Francisco, a accidentes geográficos ya en la península de Baja California. Algunos de ellos son, en orden de localización de norte a sur: la isla Guadalupe en  $29^{\circ} 1' N$  y  $118^{\circ} 17' O$ , situada ahora a 241 kilómetros de la costa baja californiana; la isla San Roque en  $27^{\circ} 8,52' N$  y  $114^{\circ} 22' O$ ; la isla de la Asunción en  $27^{\circ} 5,51' N$  y  $114^{\circ} 17' O$ , y Punta Abreojos en  $26^{\circ} 42' N$  y  $113^{\circ} 35' O$ .

- e) En el quinto y último de los mapas, Estorgo dibujó algunos otros lugares: de Ballenas, que sin duda, por la posición y el dibujo, se corresponde a la entrada a la laguna de San Ignacio, refugio actual mejicano de las ballenas grises; puerto de la Magdalena en aproximadamente,  $24^{\circ} 48' N$  y  $112^{\circ} 3' O$ ; el puerto de San Lucas que corresponde al actual cabo San Lucas en  $22^{\circ} 51' N$  y  $109^{\circ} 55' O$ , y el puerto de San Joseph, ahora cabo San José o San José del Cabo, en  $23^{\circ} 3,1' N$ , y  $109^{\circ} 41' O$ . Como sabemos todas estas localizaciones se sitúan aún en la península de Baja California en México y son grandes centros turísticos. Desde estos últimos sitios, el marino vuelve a dar un gran salto geográfico que nos lleva hasta la entrada del puerto de San Blas, sin mencionar ningún otro punto, pero sí señaló la ruta, como a lo largo de todos

sus mapas, con una línea de puntos. Después de la mención de San Blas no encontramos ya la ruta marcada del viaje, pero sí mención de los principales lugares de las costas por donde navegaban, en las actuales entidades federativas de Nayarit, Jalisco y Guerrero. Corresponden a las islas Marías, el puerto de Matanchel, el valle de Banderas, el cabo Corrientes, Chamela. Tierra adentro señala: el volcán de Colima, el Puente de Santiago y la población de Colima, para seguir en la costa con la Punta de Suchusi, el río de Sacaula y el de Petatán, Sihuatanejo, Calvario, Punta de Santiago, las Tetas de Coyuca y, finalmente, Acapulco con el sitio llamado P. (por puerto) del Marqués, ligeramente al sur, actualmente ya parte del turístico enclave. La mayor parte de estos nombres se corresponden con los actuales, ya que esa topografía era ya usual cuando Estorgo elaboró sus mapas.

Con las anotaciones y los comentarios anteriores, confirmamos que don Francisco Xavier trazó y nos legó un interesante e importante derrotero desde Manila hasta Acapulco, que evidencia sus conocimientos náuticos y su experiencia de navegante de esa ruta. Lo que no hemos localizado es alguna descripción escrita de esos cinco dibujos.

### **Francisco Xavier de Estorgo y Gallegos. Breve semblanza**

Su figura se integra en una más del conjunto de personajes vinculados con el desarrollo náutico que tuvo como escenario la Nueva España. No es mucho lo que hemos podido conocer sobre el piloto y oficial que condujo la importante orden de expulsión. Presentamos su trayectoria en forma resumida, ya que, como hemos escrito, en otro trabajo publicado la tenemos un poco más amplia.

Desconocemos su lugar y fecha de nacimiento, suponemos que fue peninsular ya que no existe documento alguno que nos contradiga; tenemos documentado que desde 1751 residió en Filipinas. Ahí fue capitán de bandera y piloto mayor; en 1753 lo fue del famoso galeón de Manila, el *Santísima Trinidad*. Residió en Filipinas durante varios años y en ellos figuró como propietario y explotador minero y castellano de una fortaleza por él levantada para protección de los reales de minas de su descubrimiento. Para 1762 le encontramos en la Nueva España al servicio del virrey Joaquín de Monserrat, marqués de Cruillas. De él recibió la orden de conducir a Filipinas, a bordo de la fragata *Santa Rosa*, los «Preliminares de la Paz» con Inglaterra y el situado para las islas (24). Unos años los pasó en Filipinas defendiéndose de una injusta acusación que no viene al caso destacar.

Para el 8 de marzo de 1767 estaba de regreso en Nueva España y el 26 recibió nueva comisión militar. Se le nombró «Comandante y piloto mayor de

---

(24) La fragata fue comprada en el puerto de Acapulco. AGNM, Gobierno virreinal, vol. 19, exp. 46, f. 366.



los bergantines y lanchones de Guerra» que conducirían las tropas de apoyo a la dura empresa en defensa de los colonos septentrionales, la «Expedición de Sonora» (25).

Hacia el otoño de ese mismo año de 1767, asignado al Departamento de San Blas, recibió la orden y comisión del virrey para salir hacia las islas Filipinas a «efecto de conducir unos Pliegos de S.M. de suma importancia, que logré poner en manos de este Gobernador con la precaución que el caso pedía» (26). Cinco meses más tarde, a mediados de mayo de 1768, Estorgo entregaba en manos del gobernador de Filipinas los pliegos reales. Desde la capital, Manila, el marino informó al virrey en la Nueva España lo que él consideró sus logros. Pero, también se quejó de que, a pesar de haber cumplido su difícil comisión, le era «doloroso» la falta de reconocimiento, pero aún peor, el desprecio en «público y secreto» de su acción por algunas autoridades de Manila (27). Más adelante, con fecha del 12 de diciembre, reitera esa falta de consideración a su empresa, inclusive, en actos públicos se la «trataba de una bárbara y atrevida acción, sin conocimiento del peligro y que para que otros no la imitasen, se debía quemar la embarcación y a mi despreciarme para que, ocultado, no hubiera otro que lo quisiera emular» (28).

Es más, las autoridades portuarias ignoraron su nivel como navegante y comandante, al no encomendarle el viaje de retorno a la Nueva España. Se le trató como a cualquier viajero y, paradójicamente tuvo que emprender el regreso con los primeros jesuitas desterrados. Así, compartió con ellos la nefasta travesía del *San Carlos Borromeo*, viajó en compañía de un gran número de padres exiliados, con ellos sufrió los embates marinos que les obligaron a retornar todos juntos al puerto de salida. Hubo que esperar varios meses hasta que se presentó nueva posibilidad de zarpar en mejores condiciones. Las autoridades habían comprendido que no debían sobrecargar la fragata y se disminuyó el número de pasajeros y se previó una circunstancia más favorable para emprender, con mayores posibilidades de éxito, el tornaviaje hasta Acapulco.

Después de la usual larga travesía con algunos contratiempos menores, como la falta de agua, ya en costas californianas, la *San Carlos* tomó puerto en San José del Cabo al extremo sur de la península de Baja California, el 2 de diciembre de 1769, para abastecerse del líquido y víveres frescos. Siguió camino y anclaron en Acapulco el 24 de diciembre en donde la población estaba atacada de la epidemia del tabardillo, por lo cual los jesuitas desembarcaron dos días más tarde (29). En el puerto, Estorgo pidió a los oficiales reales dinero para costear su viaje a la capital, para él, 100 pesos, para el segundo piloto, Joseph Aragoiti, 50 pesos, para el contramaestre Vicente Cazaña, 30 y

---

(25) AGI, Filipinas 375, N.76.

(26) *Ibidem*.

(27) AGNM, Indiferente virreinal, vol. 6669, exp. 16.

(28) *Ibidem*, exp. 17.

(29) *Ibidem*, p. 105.

para el guardián y grumete, 18 pesos cada uno. La liquidación de Estorgo fue larga y precisa.

Acerca del regreso a la capital novohispana del destacado comisionado, sabemos que, relativamente pronto, el 28 de febrero de 1770, el virrey, marqués de Croix, comunicó a Madrid que Estorgo se había reintegrado a la ciudad de México y le había solicitado licencia para dirigirse a Madrid y retirarse del servicio. El virrey anotó que le apoyaba por «los buenos servicios que había prestado» y accedió a darle su liquidación y ayuda de costa, pues el capitán se encontraba «muy gastado» (30). La respuesta real afirmativa le llegó al virrey por dos comunicaciones, la primera fechada en Madrid el 2 de junio de 1770 y la segunda el 13 del mismo mes puesta en Aranjuez, en ellas se autorizó la entrega a Estorgo de 20 pesos (31) a cargo de sus haberes (32). En cuanto al retiro expresa «que es digno de pasar a España a acabar sus días decentemente, dónde y cómo apetece por tener repetidas experiencias de que el temperamento y clima de Filipinas es el único que acomoda a su salud» (33). El virrey anexó el Diario y el «plano» que Estorgo había firmado unos días antes, el 22 de febrero.

El destacado oficial marino embarcó en Veracruz con destino a España en el navío de guerra *La España*. El virrey le encomendó que llevara, a su cuidado, unos pájaros, un tigre pequeño, un águila mansa y dos cíbolos. Las aves «de plumas» le habían sido encargadas desde el 1 de abril de 1767 por el ministro Julián de Arriaga en respuesta al interés que manifestara el príncipe de Asturias de ver «los pájaros más particulares en plumas que se críen en América» (34).

Lo último que sabemos sobre Estorgo fue que regresó a Sevilla con su familia, probablemente hacia la primavera de 1770, que sepamos vivió con su esposa en esa ciudad hasta su fallecimiento en mayo de 1774. Su viuda, doña Sebastiana Fernández, informó de la muerte del oficial, en carta del 11 de noviembre de ese año a Julián de Arriaga y quedó asentado en la Isla de León (35) en el actual San Fernando en aquellos años conocido como Villa de la Isla de León. Así terminó sus días nuestro personaje.

## Resumen sobre el viaje de Estorgo y Gallegos de Nueva España a Filipinas

Para cerrar esta presentación nos referiremos a lo que el marino cubrió en su viaje de ida, lo que dejó relatado en su *Relación y Diario*. Lo hacemos

---

(30) AGI, México 1858, s/ff.

(31) Probablemente haya un error y deban ser 200 pesos, ya que la primera cifra es casi inaceptable.

(32) AGNM, Gobierno virreinal, Reales Órdenes, vol. 2, exp. 74, e Indiferente virreinal, vol. 6151, exp. 96.

(33) AGI, México 1369, s/ff.

(34) AGNM, Reales Cédulas originales, vol. 96, exp. 148 del 1.º de abril de 1770.

(35) Archivo General de la Marina Don Alvaro de Bazán (AGBMAB), General 620/375. En los archivos arzobispaes centrales de Sevilla, no pudimos localizar nada relacionado con su fallecimiento, es probable que se registrara en alguna de las numerosas parroquias de la capital andaluza.



brevemente, ya que en el suplemento núm. 25 de la presente REVISTA DE HISTORIA NAVAL 136, aparece completa la transcripción del documento.

Estorgo abandonó el puerto de Matanchel, el 24 de diciembre de 1767 hacia las cuatro de la tarde, gobernó al sureste a lo largo de la costa y pronto dejó de lado la isla de Taberna y otros accidentes. Pasaba, precisamente, frente a las costas de las actuales entidades federativas mejicanas de Nayarit y Jalisco, con rumbo suroeste. Para el 27 el viento había refrescado, tres tripulantes estaban enfermos, era imposible cerrar la escotilla y había que achicar el agua de cubierta. El 30, uno de los enfermos se declaró loco rematado y hubo necesidad de amarrarlo y encerrarlo. El último día del año, por falta de hombres, tuvieron que colocar las gallinas vivas dentro de la canoa para deshacerse de los huacales. El primer día de enero de 1768 se adentraban ya en alta mar. El 4 falleció el marinero que había enloquecido y Estorgo padecía fiebre y estuvo enfermo durante varios días, sin poder descansar, ya que su presencia era indispensable en toda maniobra. El mismo día observaron un eclipse de luna que duró más de dos horas.

Para el 12 de enero gobernaron rumbo al noroeste y se adecuaron a las condiciones de la mar con el fin de dar descanso a la embarcación ante lo dilatado del viaje. Hacia finales de enero, el agua empezó a escasear, los barriles presentaban mermas y el capitán racionó el precioso líquido. La mayor parte de la tripulación se encontraba enferma, incluido el cocinero, y la guardia solo la realizaban dos marineros.

Con gran desconsuelo verificó, durante los siguientes días, ya de febrero, que el bizcocho se empezaba a agusanar, los frijoles estaban totalmente endurecidos y el pan de costra, en su mayoría, echado a perder. Para remediar en algo la situación cedió parte de sus dos barriles de aguardiente y de su jamón a la tripulación que solo disponía de tasajo asado. Él mismo ingería una comida al día; la leña era cada vez más escasa y desbarataron todo lo de madera para calentar una comida diaria. Contaba solamente con tres marineros en buen estado. Hacia mediados de febrero el clima empeoró y también los enfermos y solo comían arroz y frijoles. Algunos pájaros y delfines se dejaron ver desde la goleta.

El 17 de ese mes, el comandante aprovechó una bonanza e hizo abrir baúles y cajas de los oficiales para ver si contenían alguna carta, sin haber encontrado nada. Al mismo tiempo los reconvino de abstenerse en los puertos y en Manila de comunicación alguna mediante la cual avisaran por escrito o de palabra lo sucedido con los jesuitas en España. Les advirtió que de hacerlo serían considerados traidores a las dos majestades y les indicó que los pliegos que conducía eran para arreglar el comercio de aquellas islas sobre un pie fijo (36).

El 21 de febrero de 1767 Estorgo procuró mantenerse en la latitud de las islas Marianas, la que fijó en 23° 20'. La embarcación en esa singladura tenía

---

(36) Francisco Xavier Estorgo y Gallegos, *Relación y Diario*, f. 37. (En lo sucesivo, *Diario*).

dificultad para mantenerse sin agua en cubierta, sacando diariamente entre 20 y 25 baldes. El tasajo era ya poco, pero aún con algo de agua buena en la bodega. Los últimos días del mes la calma les impidió avanzar y los alimentos disminuyeron. El primer día de marzo consideraron que se acercaban a la isla Guaján de las Marianas y el comandante mandó gobernar al oeste para coger el paralelo de esas islas (37).

El día 9 de marzo, Estorgo escribió haber visto tierra, que consideró ser la isla de Zarpana, y a las diez de la mañana se descubrió la isla del Gobernador de Marianas, la nombrada Iguán (38). Durante esos primeros quince días del mes, vieron algunas carabelas, pero sin poder acercarse a tierra debido a la dificultad de maniobrar por los fuertes vientos. Fue el día de san José, 19 de marzo, cuando a las ocho y media de la mañana descubrieron tierra por la proa y el capitán mandó orzar (39) hasta el oeste para reconocerla. En ese rumbo mandó gobernar al suroeste en demanda de San Bernardino (40) y la medianía de la boca del Embocadero, la tradicional entrada a la isla de Luzón y Manila (41).

Un día más tarde él mismo, con su único timonel, condujo durante toda la noche y a las tres de la madrugada descubrió la tierra baja de Gate y tomó rumbo oesnoroeste a un embocadero muy peligroso en donde se habían hundido varias embarcaciones. Descubrió ya de día, la entrada de Capril, los Naranjos, Machaluyat, Sorsagón (42) y la isla de Ticao y a las siete y ocho reconoció la ensenada del Pueblo y del fuerte de San Jacinto y, a pesar del mal tiempo, a las diez dio fondo bajo su fuertecito (43).

Desde ese puerto envió en una de sus lanchas un propio con carta para el prior solicitándole que viniera a bordo, ya que ni él ni alguna de su gente podían desembarcar. En efecto, el religioso pasó a la goleta y Estorgo tomó todas las medidas para que no se entablara conversación con los acompañantes del visitante o que alguien de la tripulación descendiera. Informó al padre y al capitán de los naturales de la gran necesidad que tenían de víveres, agua,

---

(37) Desde luego se corresponde a la actual isla de Guam, la isla más sureña del archipiélago de las Marianas en coordenadas: 13° 5' N y 144° 5' E con un área total de 544 km<sup>2</sup>; su capital actual es Agaña. *Ibíd.*, f. 44.

(38) *Ibíd.*, f. 46.

(39) Gobernar hacia barlovento para reducir el ángulo de incidencia del viento en relación al rumbo de la nave.

(40) El estrecho de San Bernardino, también conocido como «El Embocadero» que se encuentra situado precisamente en la isleta de Capul, conecta el mar de Bisayas con el de las Filipinas y es parte de la vía marítima que a través del archipiélago filipino conecta el Mar de la China Meridional con el océano Pacífico por los mares menores de las Bisayas, de Sibuyan y de Sulú. Separa la península de Bicol que forma el extremo meridional de la isla de Luzón y de la de Samar, y constituye un paso sumamente reducido de no más de unos 18 kilómetros.

(41) *Diario*, f. 54.

(42) Se corresponde con Sorsogon en 12° 58' N y 124° 8' E.

(43) La ciudad y puerto principal de esta isla, San Jacinto, se ubica en 12° 33' N y 123° 44' E. Era este puerto el último que tocaban los galeones y navíos que hacían la ruta de Manila a Acapulco. *Diario*, f. 56,

leña, lastre y de un práctico que los convoyase a Paracao. La respuesta no fue agradable, ya que le manifestaron resueltamente que en el poblado solo se mantenían de pescado, raíces y algunos «muniatos» (44) y que no contaban con gente adecuada. Como segunda opción, Estorgo les pidió una barca para despachar a Zorrogón en distancia aproximada de 12 leguas; se la aprontaron, pero le advirtieron que sería un viaje muy peligroso por la presencia de los moros tan atrevidos y bien armados que inclusive amenazaban a la capital y que por ello solo hacían el recorrido las embarcaciones grandes, galeotas y galeras.

Sin embargo, el 22 del mismo mes, salió una barca para Zorrogón, retornando en la misma noche totalmente anegada; Estorgo la abordó y volvió a salir, el mal tiempo le obligó de nuevo a regresar. El religioso, angustiado por la situación del enviado real, le proporcionó alguna pieza de artillería y con la galera del pueblo partieron las dos pequeñas embarcaciones el día 28 a las cinco de la tarde. Montaron el cabo Punta del Diablo y descubrieron Masbate y Zibuyán y toda la isla de Burias. Los siguientes días continuaron su recorrido y el Jueves Santo, un 31 de marzo, se acercaron a la isla de Romblón en búsqueda del puerto del mismo nombre, que el capitán consideraba seguro. Todos estos sitios, en la actualidad, conservan sus mismos nombres.

El Viernes Santo, primer día de abril, ante el deplorable estado de la goleta para tomar puerto, solicitó ayuda al gobernadorcillo local. Tuvo una muy buena acogida, pero los hombres que trataron de remolcar la embarcación no lo lograron y el buque tuvo que dar fondo y quedar resguardado por centinelas y gente del poblado (45). El capitán Estorgo permaneció a bordo y en el segundo intento se llevó la goleta a la boca del puerto. El religioso aconsejó al capitán que esperara una embarcación mayor que lo convoyase y le avisó que estaba en puerto una balandra mediana que comerciaba en esa región. De inmediato Estorgo entró en comunicación con su dueño y le dio a conocer la importancia y urgencia de poder seguir su viaje. El comerciante aceptó acompañarlo siempre y cuando se le cubrieran los gastos para dejar en tierra su mercancía. Por supuesto que Estorgo accedió de buen grado y dio órdenes de adecuar las dos embarcaciones. Los siguientes días de abril (4 al 8) los dedicaron a esos trabajos. El día 9, si bien todos los prácticos y el piloto de la balandra le comentaron al capitán que esperara hasta la siguiente luna para levar anclas, la ansiedad lo empujó a salir (46).

El 14 de abril se encontraban frente a las costas de Tayabas (47) y desde ese punto envió una barca pequeña con cuatro remeros y un piloto para, por carta, dar cuenta al Superior Gobierno de que le era imposible llegar con la goleta a Manila y pedía se le enviara otra embarcación. A bordo de la balandra

---

(44) Especie de camotes o boniatos.

(45) *Diario*, f. 63.

(46) *Diario*, f. 66.

(47) Algún punto en la bahía de Tabayas, provincia de Quezón, probablemente antes del conocido Pasaje de las Islas Verdes. La provincia llevó el nombre de Tabayas y la isla Verde se localiza en 13° 33,8' N y 121° 4,23' E.

abandonaron el puerto el 21 de abril, aunque tuvieron que retornar debido al fuerte viento; al día siguiente lo intentaron de nuevo con mejores condiciones climáticas y lograron hacerse a la mar. El 22 de dicho mes casi habían montado la isla de Bantón por el noroeste desviándolos un tanto hacia las costas norte de la isla de Tablas (48), pero sin llegar a ellas. En tanto que sí encontraron refugio y dieron fondo el día 23 cerca de la isla del Cobrador (49). Para esa fecha, la confusión y perturbación invadió a Estorgo, ya que comprendió muy claramente que no podía proseguir el viaje (50).

Pronto supo por el religioso que estaba en construcción una embarcación, pero a pesar de estar dispuestos a concluirla, nadie aceptó hacer el viaje, ni aun con doble paga. Ante esta situación Estorgo no tuvo más solución que esperar el paso de algún navío de guerra; pero ahora su suerte cambió, ya que una pequeña embarcación que había enviado antes a Tabayas regresó con la noticia de que saldría hacia Manila. El capitán volvió a escribir y con doble paga logró hacerla llegar a esa población, y de ahí seguir viaje a Manila; en su misiva solicitó de nuevo el envío de transporte oficial para su traslado (51). Durante los siguientes días (del 22 al 28) dedicó a sus tripulantes a limpiar, carenar, aceitar y embrear su goleta para dejarla algo más ligera y que pudiese navegar mejor. La pudo sacar del río y dar de nuevo alojamiento a su gente. En espera de noticias pasaron unos días y, cuando menos lo esperaba, el día 11 fondeó un paquebote a cargo de un capitán de marina, un teniente y un piquete de tropa, quienes le entregaron una carta del Superior Gobierno con fecha del 14 de abril. El contenido le señalaba que se transbordara al paquebote para ir a la capital. Finalmente, Estorgo vio acercarse el fin de su cometido; dejó la goleta a cargo del pueblo y embarcó a toda su gente, tomando todas las precauciones posibles para que la comunicación entre ambas tripulaciones no dejara traslucir el grave encargo que llevaba (52).

El 13 de mayo se hicieron a la vela, remontaron las islas de Samara y Bantón y después los Tres Reyes, las isletas de Bacón y «llegamos avante con la Punta de Santiago» (53). Para el 17 de mayo ya se encontraban dentro de la bahía de Manila, habían pasado su entrada, la isla de Corregidor (54), y a base de remos, al ponerse el sol, dieron fondo cerca de Manila. De inmediato Estorgo, abordó la panga del capitán del puerto:

---

(48) Estas dos islas conservan actualmente sus nombres y están situadas en: 12° 34' N y 122° 15' E y en 12° 59' N y 123° 5,10' E, respectivamente.

(49) Conserva el mismo nombre, se encuentra en: 12° 32' N y 122° 18' E.

(50) Diario, f. 63.

(51) *Ibidem*, f. 66.

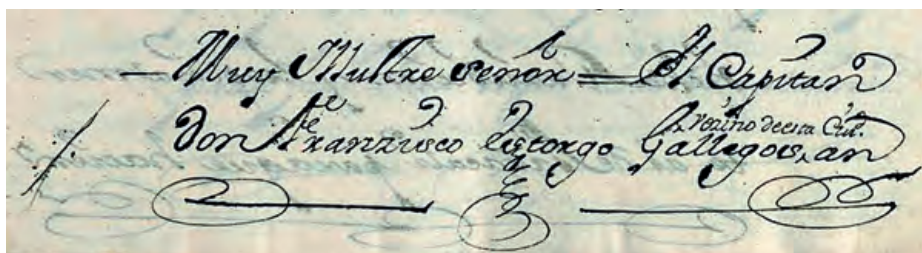
(52) *Ibidem*, ff. 70-73.

(53) Conserva el nombre de: islas Tres Reyes, en: 13° 1,24' N y 121° 54,1' E. La Punta de Santiago corresponde al extremo de la isla de Luzón, en la provincia de Batangas, en: 124° 20' N y 13° 46' E.

(54) El nombre se mantiene igual; se ubica en: 14° 22' N y 120° 34' E, y constituye el ingreso a la bahía de Manila.

«La viré al Gobernador con el Bote y Guardia que se me remitió y desembarqué con solo los Pliegos de mi cargo, y como a las 9 de la Noche cumplí con mi Comisión en los términos que se me prevenía y diera.»

El capitán permaneció en el palacio gubernamental hasta el día 19 cuando el gobernador «dio las órdenes correspondientes para asegurar y arrestar a los jesuitas poniendo la correspondiente tropa en sus Colegios». (55) Con estas atinadas y precisas palabras el capitán concluye su *Diario* y, por supuesto, lo rubrica.

A photograph of a handwritten signature in black ink on aged paper. The signature reads "Muy Muires con el Capitán Don Francisco Estorzo Gallegos, an. A. Marino Decia Cit." The text is written in a cursive script with some corrections and flourishes. There are several horizontal lines drawn across the signature, and some faint blue markings in the background.

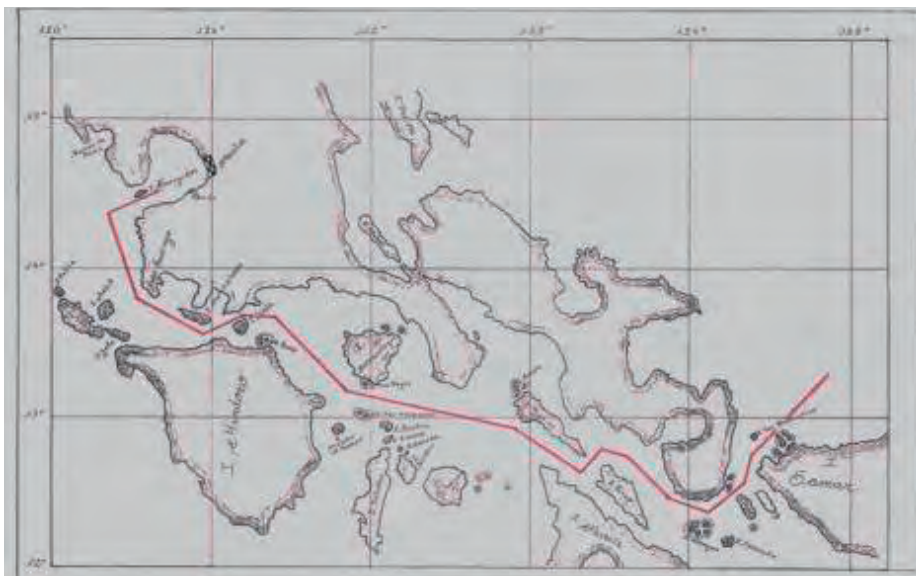
Todo lo anterior puede consultarse detenidamente en la transcripción totalmente inédita de la *Relación y Diario*, documento que con gran sentido profesional y humano nos legó don Francisco Xavier. Se ayuda la comprensión de la ruta con los dibujos que anexamos (56).

---

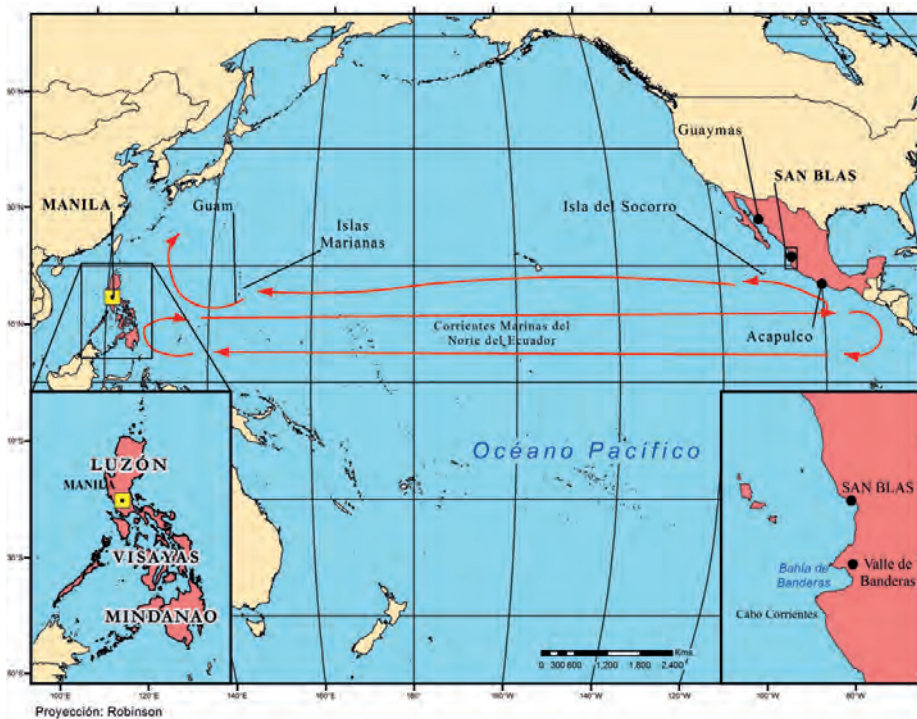
(55) *Diario*, ff. 73 y 74.

(56) Los dibujos son del licenciado en Geografía, Adrián García, quien colaboró en este trabajo.





Ruta de Estorzo y Gallegos



Mapa general del puerto de San Blas con respecto a Filipinas



Primera carta náutica con el derrotero de Manila a Acapulco de Estorgo y Gallegos



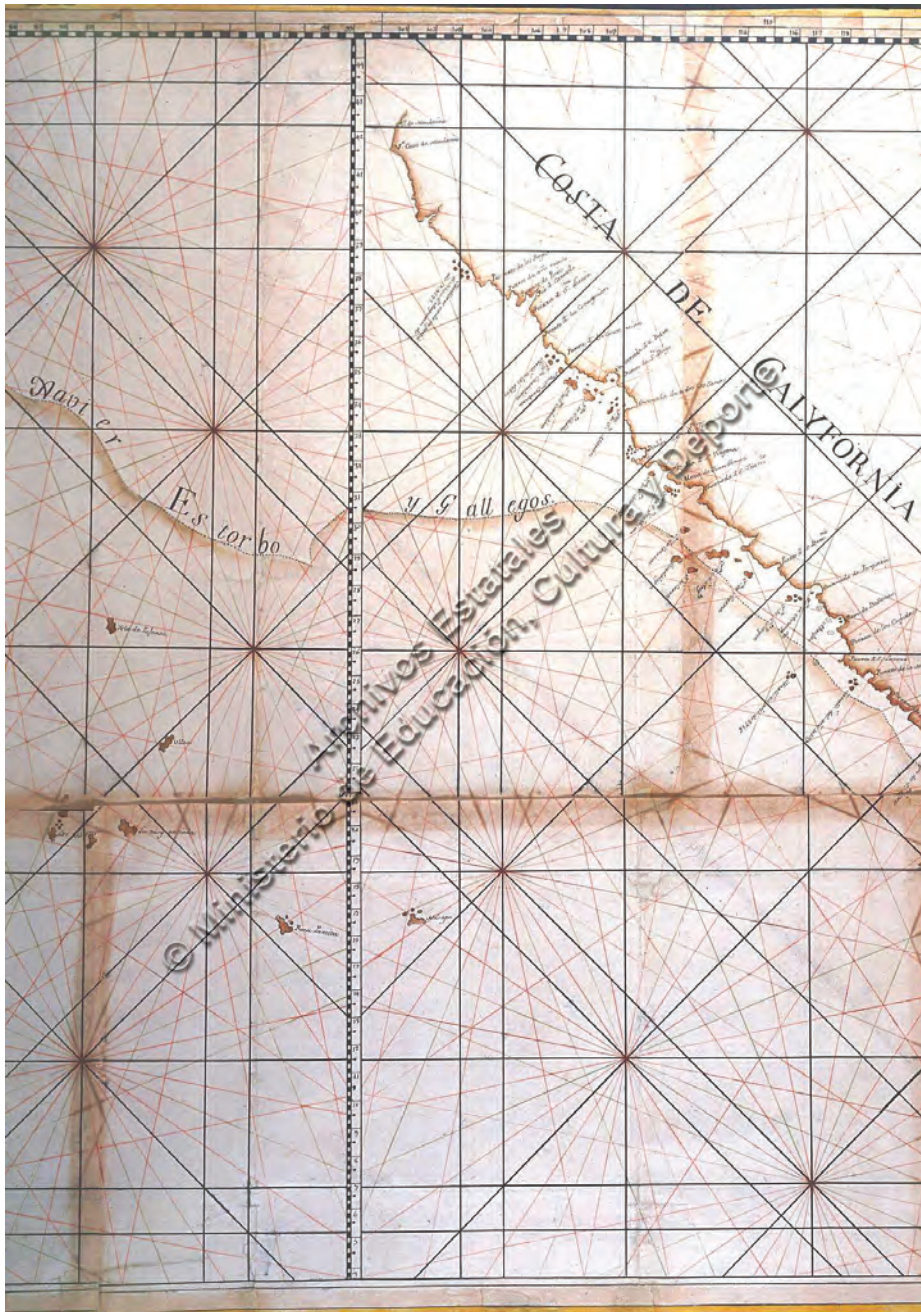


Segunda carta náutica del derrotero Manila-Acapulco



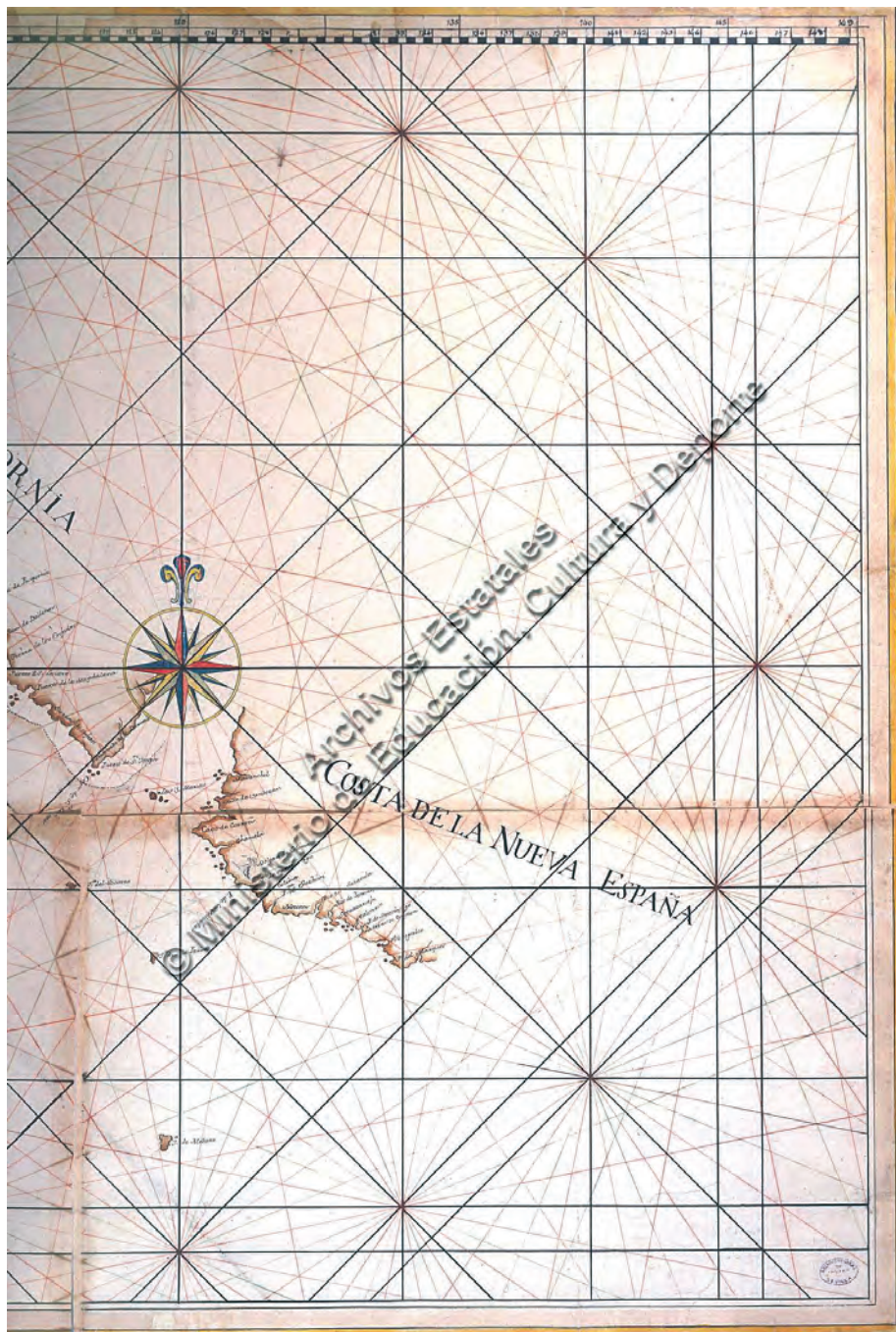


Tercera carta náutica del derrotero Manila-Acapulco



Cuarta carta náutica del derrotero Manila-Acapulco





Quinta carta náutica del derrotero de Manila-Acapulco

## Fuentes documentales

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (AGN), CIUDAD DE MÉXICO

Secciones:

- Gobierno virreinal, Marina: vol. 19, exps. 78, 46 y 47; vol. 23, exps. 119, 100, 150; vol. 24, exps. 56 y 84; vol. 28, exps. 42, 44, 53
- Gobierno virreinal, Reales Órdenes, vol. 2, exp. 74
- Gobierno virreinal, Reales Cédulas originales, vol. 96, exp. 148
- Indiferente virreinal: vol. 6151, exp. 96
- Provincias internas: vol. 49, exps. 9.

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI), SEVILLA

Signaturas:

- Filipinas 155, N.8
- Filipinas 335, L.16, ff. 483v-485v
- Filipinas 375, N.76
- México 1858
- México 1369
- MP-Filipinas 64bis.

ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL (AMN) MADRID

- Catálogo General.

ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA DON ÁLVARO DE BAZÁN (AGMAB), VISO DEL MARQUÉS, CIUDAD REAL

- General, 620/375.

*Newberry Library*, Carta de Francisco Javier de Estorgo y Gallegos al conde de Aranda, en Special Collections, 60 W. Walton St., Chicago, IL 60610, «Vault Ayer, Box MS. 1341».

## Bibliografía

- BERNABÉU ALBERT, Salvador: *Expulsados del infierno. El exilio de los misioneros jesuitas de la península californiana (1767-1768)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2008.
- ELIZONDO, Domingo: *Noticia de la expedición militar contra los rebeldes seris y pimas del Cerro Prieto, Sonora, 1767-1771* (edición, introducción, notas y apéndice de MIRAFUENTES, José Luis, y MAYNES, Pilar). Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, México, 1998.
- GARCÍA, Santiago Lorenzo: *La expulsión de los jesuitas de Filipinas* (tesis doctoral de la Universidad de Alicante, Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Historia Medieval y Moderna). Alicante, octubre de 1998.
- HINGSTON TUKEY, James: *Maritime Geography and Its Description of The Ocean and Its Coasts, Maritime Commerce and Navigation*, vol. IV (4 vols.) Londres, Printed for Black, Parr And Co. Booksellers To The Hon. East-India Company, Leadenhall Street, 1815.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio: «Los hallazgos españoles en el Pacífico», en *Revista Española del Pacífico*, núm 2, 1992, pp. 13-37. Consultado en PDF en Biblioteca Universal de Cervantes, URL <http://www.cervantesvirtual.com/obra/los-hallazgos-espanoles-en-el-pacifico/>

MARÍA LUISA RODRÍGUEZ-SALAS

- LEÓN-PORTILLA, Miguel: *La California mexicana. Ensayos acerca de su historia*. Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM (Historia Novohispana 58) y Universidad Autónoma de Baja California, México, 1995.
- MURILLO VELARDE, Pedro: *Geographia Historica, Libro IX, De la América y de las Islas Adyacentes, y de las Tierras Arcticas y Antarcticas I islas de los Mares del Norte y Sur*. «En Madrid, en la Imprenta de don Agustín de Gordejuela y Sierra, Calle de los Preciados, Año M.DCC.LII».
- PORRÚA TURRANZAS, José (ed.): *Noticias y documentos acerca de las Californias 1764-1795*. Colección Chimalistac de libros y documentos acerca de la Nueva España, núm. 5. Madrid, 1959.
- REYES VAYSSADE, Martín (coord.); MORENO COLLADO, Jorge; ZERTUCHE MUÑOZ, Fernando, y otros: *Cartografía histórica de las Islas Mexicanas*. Secretaría de Gobernación, México, 1992.
- RODRÍGUEZ-SALA, María Luisa, y otros: *Diario de la navegación hecha por José Antonio Vázquez*. Instituto de Investigaciones Sociales e Instituto de Geografía de la UNAM, México, 2013.
- : *Los Gobernadores de la Provincia de Sonora y Sinaloa, 1733-1771*. Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, y Universidad Autónoma de Sinaloa, Coordinación de Investigación y Posgrado, Culiacán (Sinaloa), 1999.
- : y otros: *Los Gobernadores de las Californias, 1767-1804, Contribuciones a la Expansión Territorial y del Conocimiento*, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM. El Colegio de Jalisco, Gobierno del Estado de Baja California, Instituto de Cultura de Baja California, Universidad Autónoma de Baja California, México, 2003.
- SERRANO MANGAS, Fernando: «De la estela al camino: el Pacífico, puente entre Continentes, Caminos en el Océano», en *España y la aventura en el Mar del Sur. Jornadas en el Archivo General de Indias, sept. 2013-febr. 2014*. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Secretaría General Técnica, Acción Cultural Española (AC/E), Fundación Cajasol, 2013.
- : ST. CLAIR SEGURADO, Eva María: *Expulsión y exilio de la provincia jesuita mexicana (1767-1820)*. Universitat d'Alacant/Universidad de Alicante, Servicio de Publicaciones, 2005.

# MARINA MERCANTE: LUCES Y SOMBRAS (1914-1918)

David RUBIO MÁRQUEZ  
Capitán de Navío (R)

## Resumen

El estallido de la primera guerra mundial en 1914 alteró de forma muy grave el comercio marítimo internacional. Todas las marinas mercantes se vieron afectadas. La española se benefició, al igual que el resto de la economía, de la neutralidad. Las luces fueron: el aumento de los fletes, con cuyos inesperados ingresos los armadores invirtieron tanto en nuevas construcciones como en otros sectores económicos, el aumento de las compañías navieras y el aumento de los astilleros. Las sombras vinieron tanto de los hundimientos de barcos, debidos especialmente a la acción de los submarinos alemanes, como del egoísmo de los navieros, preocupados tan solo de su inmediato beneficio, practicando una política de oposición a las reformas impositivas de Santiago Alba y una política de venta de barcos al extranjero.

Palabras clave: fletes, armadores, hundimientos, egoísmo.

## A modo de presentación: España neutral

**L**OS disparos realizados por Gavrilo Princip en Sarajevo el 28 de junio de 1914 iniciaron un proceso que degeneraría en una sucesión de declaraciones de guerra entre las potencias europeas causante de la primera guerra mundial. Un conflicto que transformaría el mundo.

Iniciadas las hostilidades en Europa, el Gobierno conservador de Eduardo Dato procedió a declarar la neutralidad estricta, mediante un decreto, del Estado español. Su decisión contó con el apoyo mayoritario de la sociedad. «Solo la censuraron los carlistas, que simpatizaban con Alemania, y Lerroux, notoriamente a sueldo de Francia», escribió en sus *Memorias* el político catalán Francesc Cambó. El Partido Republicano Radical, dirigido por Alejandro Lerroux, no ocultó su apoyo a los aliados e hizo campaña a favor de la intervención. El 12 de agosto de 1914 en las páginas del periódico afín *El Progreso*, Lerroux escribía: «¿Qué peligro hay en ello? ¿El que no triunfen? Le disminuimos con nuestro concurso. ¿El que nos pidan soldados? Los estamos

enviando y sosteniendo en Marruecos sin gloria ni provecho». El conde de Romanones, dirigente del Partido Liberal, se mostró disconforme con la decisión gubernamental. El rotativo *Diario Universal* publicaba, el 19 de agosto, un editorial sin firma con el título «Neutralidades que matan», en el que se criticaba la política gubernamental. El conde argumentaba que la intervención al lado de la Entente supondría una oportunidad de oro para España, que no solo se beneficiaría económicamente, sino que también podría ampliar sus posesiones africanas. En este punto de la narración es imprescindible que formulemos dos interrogantes: ¿había interés entre los dirigentes políticos españoles por participar en el conflicto bélico? ¿Tenía España capacidad militar para participar en la contienda? A la primera de las preguntas podemos responder taxativamente que no. Alfonso XIII deseaba permanecer neutral para poder asumir un papel importante como organizador de una conferencia de paz en la que España, presumiblemente, conseguiría por la vía diplomática muchas más cosas que por la vía militar. Al segundo interrogante responderemos utilizando las ya aludidas *Memorias* de Cambó: «España tenía que ser neutral (...) porque no podía ser otra cosa. Ni poseía ejército eficiente, ni tenía un ideal internacional». La primera de sus afirmaciones ha sido ratificada por las modernas investigaciones históricas. Un ejército incapaz de controlar Marruecos ¿podía aspirar a enfrentarse a los de las potencias europeas? Por otra parte, su flota resultaba insuficiente para defender, frente a una potencia naval, sus extensas e indefensas costas peninsulares, insulares y coloniales. La segunda afirmación requiere algunas matizaciones. España se había vinculado, aunque sin comprometerse a una intervención militar, con la Entente en virtud de los acuerdos suscritos en Cartagena en abril de 1907. Por otra parte, a pesar de la rivalidad con Francia generada por el control de Marruecos, Alfonso XIII ofreció al presidente de la República Francesa, Poincaré, garantías de seguridad que podrían permitir «al Estado Mayor francés desguarnecer la frontera pirenaica; un acuerdo más estrecho podría, también, facilitar a Francia puntos de apoyo para su escuadra en los puertos peninsulares e insulares de España e incluso el libre tránsito por territorio español, en caso de ser preciso el traslado a la metrópoli del XIX Cuerpo del Ejército francés, asentado en África».

A pesar de la neutralidad oficial, la opinión pública española se dividió en dos bandos: germanófilos y aliadófilos. Para los primeros, Alemania era sinónimo de orden y autoridad. Lo integraban grupos tan dispares como los carlistas, conservadores, los personajes de la corte, el clero, los terratenientes, los altos funcionarios, una parte de los hombres de negocios y la mayor parte de los oficiales del Ejército y de la Marina. La Iglesia se convirtió en el principal dirigente de este grupo. Su fervor germanófilo les llevó hasta condonar la invasión de la católica Bélgica y a presentar al káiser como «un príncipe católico que quería castigar a la inmoral Francia y restaurar el poder temporal del Papa». Para los aliadófilos, al lado de Francia e Inglaterra estaban la libertad, la razón y el progreso. ¿Quiénes integraban este grupo? Era aún más dispar: los liberales monárquicos, los republicanos, los socialistas, la mayor parte de



los intelectuales, las clases medias ilustradas, de las finanzas y de la industria, una pequeña parte del Ejército y los sindicalistas de extrema izquierda.

## La marina mercante y la primera guerra mundial

### *La marina mercante en 1914*

En el verano de 1914 el tonelaje total mundial de buques de vapor se elevaba a 77 millones de toneladas de desplazamiento bruto. Los Imperios Centrales estaban en desventaja, pues solamente disponían del 15 por 100. El tonelaje de los mercantes aliados representaba el 59 por 100 del total, siendo el aportado por el Reino Unido un 48 por 100. Los países neutrales, por su parte, aportaban el 27 por 100 restante. ¿Cuál era el papel de España? Según la Lista Oficial de Buques publicada por el Ministerio de Marina, España contabilizaba, el 1 de enero de 1914, 628 vapores, con 844.327 toneladas, y 236 veleros con 32.070 toneladas, lo que hacía un total de 877.297 toneladas. La flota española, atendiendo a este último dato, era la sexta del mundo por detrás de Gran Bretaña, Francia, Alemania, Estados Unidos y Noruega. Pero debemos consignar que el 66 por 100 de las importaciones y el 34 por 100 de las exportaciones se realizaban, en 1913, en buques extranjeros. España, para realizar su comercio exterior, seguía dependiendo de pabellones foráneos.

Todos, neutrales y beligerantes, se vieron afectados por el desarrollo del conflicto armado. La primera guerra mundial tuvo unas consecuencias sobre el transporte marítimo más importantes que sobre cualquier otro sector de actividad, al acentuar tanto el carácter cíclico del mismo como la necesidad de capital. Solo las compañías navieras más sólidas financieramente fueron capaces de sobrevivir.

La primera consecuencia fue la retirada de las rutas del comercio naval de los barcos bajo pabellón de los Imperios Centrales.

«El día 1.º de agosto, Alemania tenía en navegación 635 buques mercantes, de un valor de cinco mil millones en números redondos. En la misma fecha, los austríacos eran 150, valorados en quinientos millones. Estos buques habrán de buscar refugio en los puertos de las naciones neutrales. Los que han sido apresados ya suman unos doscientos (...) deduce de estos datos la ruina de la Marina mercante de Alemania y Austria» (1).

En España habían quedado retenidos 53 barcos alemanes, con un total de 165.647 toneladas, y 13 austrohúngaros, totalizando 45.840 toneladas. De la

---

(1) *Vida Marítima*, núm. 456, 30 de agosto de 1914, p. 374. Marc Ferro (p. 196) escribe: «En el momento de la declaración de guerra, 734 navíos se refugiaron en aguas neutrales y no le quedaron a Alemania más que 600 navíos aproximadamente, que representaban 2.875.000 toneladas, de las cuales unas 600.000 fueron capturadas y varios millares más hundidas a fin de verano. Al cabo de unas semanas, el comercio de las potencias centrales había desaparecido de los océanos».

importancia que en las rutas comerciales habían adquirido las islas Canarias, objeto de rivalidades comerciales anglo-germanas, da idea el dato de que en el puerto de Las Palmas había internados 16 barcos y en el puerto de Tenerife seis, representando el primer y el cuarto puerto, respectivamente, en número de barcos con pabellón de los imperios centrales en ellos (2). La retirada del comercio internacional de tan importante cantidad de buques tuvo inmediatas repercusiones. La subida de los precios de los fletes benefició a los países neutrales. Los navieros escandinavos, griegos y españoles vivieron una edad de oro.

### *Los aspectos positivos de la guerra para la marina española*

#### El impacto de la primera guerra mundial en la economía española

Antes de realizar el análisis de los aspectos positivos que para la marina mercante española deparó la primera guerra mundial, nos detendremos brevemente en su impacto sobre la economía nacional. Lo primero que debemos afirmar rotundamente es que España se benefició de su posición neutral, experimentando un primer despegue industrial. La caída de las importaciones, unida al volumen cada vez mayor y los precios en alza de las exportaciones, estimuló la producción interior con carácter sustitutorio. La industria textil catalana, en decadencia desde la pérdida de las colonias, cobró nuevo vigor. Las empresas vascas del acero y el hierro incrementaron también sus beneficios. La industria química y la hidroeléctrica también se expandieron enormemente. El superávit registrado en la balanza de mercancías entre 1915 y 1919 va a mantener llenas durante un par de décadas las arcas del Banco de España, además de permitir tanto el rescate de una parte sustancial de la deuda exterior española como pagar la industria española el utillaje comprado, liquidar las deudas anteriores, acumular una importante reserva de oro e incluso invertir capitales en empresas extranjeras. Los productos con valor estratégico se pagan en el mercado internacional a precios muy elevados. Se exportan desde España textiles de lana, algodón y yute, metales y sus manufacturas, cueros y calzados, papel y derivados, maquinaria y productos químicos. La minería, especialmente la extracción de carbón en Asturias, vivió una edad dorada. Aunque el valor de la producción minera había ido aumentando desde comienzos del siglo xx, alcanzó su cenit en los años 1917 y 1918, descendiendo a partir de esta última fecha. En cuanto a la agricultura —conviene recordar que aún en 1917 un 60 por 100 de la población española vivía en el campo y más de la mitad de los trabajadores censados eran campesinos—, el impacto fue ambivalente. Por último, el sector bancario vivió un enorme desarrollo de la banca privada. Muchos bancos, especialmente los vinculados a la industria siderúrgica, a la minería, a las navieras y a la producción de papel, cuadruplicaron o quintuplicaron sus capitales y sus reservas.

---

(2) *Ibidem*, p. 375.

Pero no todo fueron risas, hubo muchas lágrimas como consecuencia del impacto de la primera guerra mundial en la economía española. El primer problema derivaba de la cantidad de dinero en circulación, que había pasado de 1.931 millones de pesetas en 1913 hasta 3.866,9 millones en 1919. Como consecuencia, la peseta perdió la mitad de su poder adquisitivo y los precios se dispararon de una forma impresionante. Los salarios no pudieron mantenerse al nivel de los precios. Otro problema se derivó del desabastecimiento de suministros provocado, además de por la falta de importaciones de productos como abonos, bienes de equipo, maquinaria, carbones minerales, pasta de papel y ganaderos, por el colapso de la red ferroviaria nacional, sometida a una demanda de transporte que no fue capaz de satisfacer. Las compañías ferroviarias vieron cómo sus gastos de explotación aumentaban, especialmente desde 1916, mientras que sus ingresos reales permanecían congelados, lo que condujo a que los ejercicios se cerrasen con pérdidas. Las dificultades en el transporte perjudicaron gravemente a la industria de la construcción, afectada, además, por un alza en los precios de los materiales. En España se estaba produciendo el vertiginoso enriquecimiento de unos y la profunda miseria de otros. Especialmente perjudicados resultaron los campesinos del sur y del este peninsular. La única solución que encontraron, al agudizarse la inflación y la crisis de subsistencias partir de 1917, fue la emigración a las ciudades. En ellas, como consecuencia de la crisis de la construcción y del aumento de la demanda, se estaban elevando los precios de los alquileres. Evidentemente, como en todo período agudo de crisis económica, se produjeron frecuentes disturbios, motines y protestas que culminaron en la huelga general de 1917. Pero esa es otra historia en la que no debemos entrar.

### *Los impactos positivos de la primera guerra mundial en la marina mercante*

#### Aumento de los fletes y de los beneficios de las navieras

Como ya hemos señalado, la primera guerra mundial produjo un considerable aumento de los fletes debido a la insuficiencia del tonelaje disponible para abastecer las necesidades del comercio mundial. Desde finales de 1915 se podía apreciar claramente la imparable tendencia alcista. El flete desde Cardiff a Bilbao para transportar carbón en 1914 era de cinco o seis chelines, en diciembre de 1915 ascendía a 20 o 22; el transporte del mineral de hierro desde Bilbao a Glasgow había pasado de 5 chelines a 18 y, por último, hay que reseñar que llevar naranjas desde Levante al Reino Unido tenía un coste de 10 chelines por caja al comienzo de la guerra. «En marzo de 1918 se dan noticias para destinos británicos, desde los puertos de Águilas y Cartagena, de 28 y 30 chelines» (3). Otro producto de la agricultura levantina, las cebollas,

---

(3) EGEA BRUNO, p. 353.

no alcanzaba en el Reino Unido los 30 chelines/caja; en otoño de 1917 se pagaba el flete a 18/20 chelines la caja y por adelantado (4).

Los grandes beneficiados de la nueva coyuntura económica fueron las sociedades navieras, que obtuvieron pingües beneficios por la consecuyente revalorización de sus servicios. Las tasas de rentabilidad para los accionistas superaron el 100 por 100 durante algunos años, especialmente entre las navieras bilbaínas, para las cuales la primera guerra mundial podría ser calificada como su edad de platino. Señala el profesor Valdaliso los siguientes datos:

«... entre 1917 y 1919 los dividendos repartidos por las compañías navieras representaron algo más del 60 por 100 de todos los dividendos repartidos por las sociedades anónimas de la plaza de Bilbao. Los beneficios obtenidos en los años 1914 a 1920, casi 1.000 millones de pesetas, fueron superiores, en un 25 por 100, a todo el capital invertido en la creación de nuevas sociedades mercantiles en esos mismos años».

Citemos el caso de algunas navieras vizcaínas. La Compañía Naviera Vascongada, con 18.714 toneladas de arqueo bruto, repartió un dividendo entre sus accionistas del 15 por 100 en 1914; 100 por 100 en 1915; 80 por 100 en 1916; 90 por 100 en 1917 y 190 por 100 en 1918. Por su parte, la Marítima del Nervión, con 22.299 toneladas de arqueo bruto, ofreció, en los mismos años, los siguientes porcentajes: 13 por 100, 70 por 100, 210 por 100, 180 por 100 y 520 por 100 a pesar de la pérdida de cinco de sus barcos (5). La Compañía Naviera Sota y Aznar, la segunda naviera española en 1915 con 90.881 toneladas de registro bruto, pudo incrementar sus beneficios de 2.550.00 pesetas en 1914 a 35.119.900 pesetas en 1918. Ramón de la Sota, gracias a estos beneficios, pudo crear la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo y diversificar sus negocios invirtiendo en el sector eléctrico, en la construcción inmobiliaria en Bilbao y Getxo y en ferrocarriles. Por su parte, la Compañía Naviera Blachi, con 14.717 toneladas de arqueo bruto, pasó de unos beneficios de 239.700 pesetas en 1914 a 17.758.500 en 1918. Gracias a estas enormes ganancias, a pesar de las pérdidas causadas por los hundimientos, pudieron aumentar sus reservas y adquirir nuevas naves con las que sustituir a las envejecidas. La casa Martínez Rivas, en proceso de disolución, al fallecer José Martínez Rivas en abril de 1913, entre sus diez descendientes, vio cómo los resultados de todas sus empresas aumentaban abultadamente, lo que le permitió sanear sus cuentas, repartir cuantiosas rentas a los herederos y vender los buques que formaban su flota. Estos tenían una antigüedad superior a treinta años y fueron enajenados en 1915 y 1918 por los precios astronómicos que se ofrecieron por ellos. Otro empresario vasco, Horacio Echevarrieta, aprovechó la coyuntura favorable para realizar una doble operación: vender sus últimos

---

(4) SOLER, p. 196.

(5) Los barcos hundidos fueron *Mar Adriático*, *Mar Báltico*, *Mar Caspio*, *Eregea* y *Neguri*.

cinco barcos a la naviera La Palma de San Sebastián en febrero de 1917 y adquirir los Astilleros de Cádiz en mayo de 1917. Su naviera, con un arqueo bruto de 23.182 toneladas, ocupaba el séptimo puesto entre las nacionales en 1915. La enajenación de todos sus barcos, tres los había comprado la empresa siderúrgica Altos Hornos de Vizcaya en 1916, le había reportado «la fabulosa cantidad de 21.415.000 pesetas». El Astillero de Cádiz, en situación de quiebra desde 1910, lo adquiere por 1,31 millones pesetas pagadas en efectivo. Un negocio redondo. De esta edad de oro para las compañías marítimas españolas había quedado marginada la más importante: la Compañía Trasatlántica. ¿La causa? Su vinculación a los contratos estatales, que la obligaban a prestar una serie de servicios que le impedían beneficiarse de la situación bélica. Por último, señalamos un caso muy especial: la Compañía Cartagenera de Navegación. Creada el 26 de octubre de 1900, en 1915 disponía de un registro bruto de 6.082 toneladas. En septiembre de 1917 tuvo que convocar una junta extraordinaria de accionistas para informar de su disolución. Dos de sus barcos, *San Leandro* (6) y *San Fulgencio* (7), habían sido torpedeados; los dos restantes, *Santa Florentina* y *San Isidoro*, eran enajenados.

#### Aumento de las compañías navieras

Los ingentes beneficios obtenidos atrajeron a gran número de nuevos «emprendedores». Si entre 1910 y 1915 no se había creado ninguna naviera, entre 1916 y 1920 nacieron 58 nuevas; algunas con la intención de perdurar, otras solamente para aprovechar la coyuntura favorable. Dos ciudades portuarias iban a ser las sedes de las nuevas compañías: Barcelona y Bilbao.

En Barcelona, en 1914, había cinco sociedades anónimas dedicadas a la navegación. Entre 1916 y 1918 se crearon nueve sociedades anónimas dedicadas a la navegación de altura y cabotaje. La más importante de ellas fue la Compañía Trasmediterránea, instituida el 25 de noviembre de 1916 con un capital social de 100 millones de pesetas. En la misma procedían a fusionarse Valenciana de Vapores Correos de África, con 18 barcos en activo y 5 en construcción; Ferrer Peset Hermanos, con 15; Línea de Vapores Tintoré, con 7; Vinuesa, de Sevilla, con 5; Navegación e Industria (Barcelona), con 5, aportando los talleres Vulcano, sumando un total de 55 vapores (8). Se convertía en la segunda naviera española por detrás de la Trasatlántica. La Trasmediterránea poseía prácticamente la hegemonía de los servicios de cabotaje y la casi totalidad de los servicios postales oficiales con el norte de África.

---

(6) Narración del hundimiento en *La Época*, 9 de enero de 1917, primera página: «Las pérdidas de los neutrales».

(7) SOLDEVILLA, Fernando: *El año político, 1917*, Imprenta y Encuadernación de Julio Cosano, Madrid, 1918, p. 107; referencia muy crítica al hundimiento en *El País*, 22 de abril de 1917.

(8) *Vida Marítima*, núm. 538, 10 de diciembre de 1916, p. 552.

ca, Canarias y Baleares. El 1 de octubre de 1918, perdería el vapor *Francolí* al ser atacado por el submarino alemán UB 49 cerca del cabo de Palos (9). También en Barcelona la guerra provocó una expansión espectacular en la casa Hijos de José Tayà Sociedad en Comandita. En sus orígenes estaban dedicados a la importación y comercialización de la madera. Los Tayà, al percatarse de las posibilidades que el tráfico marítimo podía reportar, compraron a Sota y Aznar un vapor para cubrir sus propias necesidades en enero de 1915. Los negocios prosperaron tanto, que se convirtieron en la tercera naviera de Barcelona. Con el dinero obtenido pudieron invertir en el negocio editorial adquiriendo el periódico *La Publicidad*, también en el negocio minero al adquirir en Teruel unas minas de carbón para el uso de su flota y una fábrica de papel. La expansión prosiguió hasta 1919 con la entrada en el negocio del transporte de emigrantes a América. Desde esa fecha, el progresivo retorno de los mercados internacionales a la normalidad hizo que su flota se fuera reduciendo hasta desaparecer en 1926.

En el País Vasco se creaban en el verano de 1917 la Naviera Izarra, con un capital de 1,3 millones de pesetas; la Marítima Euskalduna, con un capital de 2,225 millones pesetas y un solo vapor; la Mundaca, con un capital de 10 millones de pesetas y tres vapores; la Iturri, con un capital de 2,5 millones pesetas y dos pequeños vapores; la Naviera Euzkera, con un capital de 3,5 millones de pesetas y un vapor; la Naviera Gascuña con un capital de 3,6 millones de pesetas y un vapor, y la Marítima Bilbao, con un capital de 11 millones de pesetas y tres vapores. Se trataba de empresas con muy reducido capital y proyectadas tan solo para aprovechar los beneficios coyunturales.

### Los astilleros nacionales

Los beneficios obtenidos por las navieras en la coyuntura favorable de la guerra se tradujeron en un aumento de las órdenes de construcción de barcos. Beneficiarios directos de las mismas fueron, a pesar de las dificultades, los astilleros nacionales. Entre 1917 y 1919 surgieron en Vizcaya 14 modestas empresas vinculadas a la construcción y reparación de buques y efectos navales de todo tipo. Entre ellas sobresalían los astilleros de Suárez y Cía. y los Astilleros de Cadagua, ambos creados en 1918. En la vecina Guipúzcoa la situación derivada de la primera guerra mundial hará posible que se consolide su mercado basado en la construcción de pequeñas embarcaciones de bajura. Antes del conflicto, dos astilleros concentraban el 96,2 por 100 de la cuota de

---

(9) Noticia del hundimiento en *El Globo*, 4 de octubre de 1918, «Otro barco español torpedeado», y SOLDEVILLA, Fernando: *El año político, 1918*, Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, Madrid, 1919, pp. 271 y 272. El hundimiento de este vapor de la Trasmediterránea ha sido estudiado por Francisco Font Betanzos en su artículo «Vapor *Francolí*, primera pérdida por acción de guerra de la Compañía Trasmediterránea», en *Revista General de Marina*, noviembre 2015, pp. 662-666.



mercado: Astilleros Urola y Astilleros Andonaegui de Pasajes. En 1918 se constituyen cinco sociedades anónimas en relación con la construcción naval. Sobre las formas societarias anteriores, se crean las sociedades anónimas: en Pasajes de San Juan aparecen Astilleros Eraso, Astilleros Andonaegui y Astilleros de Pasajes de San Juan. En Deba, por su parte, Astilleros de Deva y en Orio, Astilleros Oriotarras.

En cuanto a los tres grandes astilleros españoles, La Naval, Nervión y Euskalduna, evolucionaron de forma similar. El primero de los citados adquirió el 12 de enero de 1915 los terrenos de las marismas de Sestao (Vizcaya), donde instaló el astillero del mismo nombre. Ante las dificultades provocadas por el desabastecimiento de hierro y acero, en 1917 comenzaba a construir una nueva planta siderúrgica en Reinosa (Santander) (10). Los Astilleros del Nervión obtuvieron un significativo aumento en sus beneficios: en 1913 eran de 101.132,84 pesetas, en 1918 7.583.631,51 pesetas. Durante catorce años se habían especializado en la construcción de embarcaciones de poca envergadura tales como remolcadores, gabarras, pesqueros y balandros. Durante la guerra, especialmente a partir de 1916, el astillero reinició la construcción de vapores de cierta importancia como el *Mudela* núm. 2, botado el 15 de junio de 1915 y comenzado a construirse sin contar con pedido fijo, o el *Martínez de las Rivas*, botado el 21 de mayo de 1917. El primero sería adquirido por la Naviera de Martínez Rivas, el segundo por la Compañía Marítima del Nervión. El astillero Euskalduna, por su parte, tuvo que esperar a 1919 para iniciar su despegue, acosado por los problemas de suministros de materias primas, especialmente de hierro y acero, que repercutieron en frecuentes retrasos en la entrega de los barcos contratados. Como ejemplo, el vapor *José Tayà*. Iniciada su construcción, por encargo de la Compañía Tayà, en marzo de 1916, no pudo ser entregado hasta comienzos de 1918. En Cataluña merece atención el caso de los Astilleros de Cardona en Barcelona. Se trataba de una empresa familiar que, como tantas otras, se convirtió en una sociedad anónima en noviembre de 1915. Con el objetivo de ampliar el negocio, adquirieron los Astilleros Burell, situados en Casa Antúnez, habiendo empezado en ellos grandes reformas para montar tres gradas suficientes para construir, a la vez, tres buques de 4.000 toneladas. Los Astilleros Cardona tenían el proyecto de construir diez vapores seguidos de 1.000 toneladas; pero viéndose con posibilidades para emprender obras mayores, tan pronto estuvieron listos estos dos primeros vapores, comenzó la construcción de otros dos de 2.500 toneladas, cuyo proyecto estaba ya listo. Terminados estos buques, se empezarán otros de 4.000. Los resultados, no obstante, fueron pobres: los vapores *Olesa* y *Cervera* de 1.150 toneladas, destinados a la Sociedad Naviera Española, que el final de la guerra sorprendió aún en proceso de construcción (11). Debemos considerar que tanto el encare-

(10) SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL, pp. 121 y 122.

(11) Compra de los Astilleros Burell en *El Financiero Hispano Americano*, núm. 826, 26 de enero de 1917, p. 61. Proyectos y realizaciones del Astillero Cardona en *Vida Marítima*, núm. 598, 10 de agosto de 1918, p. 342.

cimiento de los productos importados como la inseguridad de su aprovisionamiento repercutieron negativamente en la industria naval. Tuvo que solventar la situación acudiendo a la colaboración con empresas y talleres nacionales o, como ocurrió con Euskalduna, aquejada de la continua falta de oxígeno y acetileno, a instalar su propia fábrica para abastecerse estos productos.

### *Los impactos negativos de la guerra para la marina mercante española*

#### La pérdida de buques y sus repercusiones gubernamentales

La guerra comercial emprendida por los beligerantes afectó a la marina mercante española. Lo más grave fue tanto la pérdida de barcos como de vidas humanas. Un total de 87 embarcaciones con un arqueo de 167.892 toneladas se perdieron durante el conflicto. Representaban el 20 por 100 del total de la flota mercante española (12). Hubo 397 víctimas. El hundimiento con mayor número de fallecidos tuvo lugar el 25 de mayo de 1917 cuando el trasatlántico *Carlos de Eizaguirre*, perteneciente a la Compañía Trasatlántica, chocó con una mina frente a la isla de Robbin, próxima a Ciudad del Cabo, en su viaje entre Barcelona y Manila y su naufragio produjo 134 muertos, esto es el 33,75 por 100 del total (13). Los dos primeros mercantes hundidos fueron el *Isidoro* y el *Peña Castillo*, cargados ambos con mineral de hierro y hundidos por submarinos alemanes en agosto de 1915 en el canal de San Jorge y en el canal de Bristol. En el segundo de los hundimientos, perecieron veintitrés de sus tripulantes (14). El 5 de octubre de 1918 el vapor *María* era torpedeado en el golfo de Salónica pereciendo 10 tripulantes, era la última víctima de la guerra. Las minas, además de causar el naufragio con mayor número de víctimas, como ya hemos señalado, fueron responsables del hundimiento de ocho barcos y de la pérdida de 191 vidas humanas. Los otros hundimientos son achacables a la acción de los submarinos alemanes.

---

(12) Existen datos dispares sobre el número de barcos hundidos durante el conflicto. Juan Antonio Lacomba habla de 89, con un tonelaje de registro bruto de 199.118 toneladas. José María Blanco Núñez, capitán de navío, eleva las pérdidas a 204.609 toneladas y el número de barcos hundidos a 97.

(13) *La Correspondencia Militar*, 29 de mayo de 1917, p. 3.

(14) El hundimiento del *Isidoro* y del *Peña Castillo* no fue mal recibido por la prensa germanófila. En el diario militar *La Correspondencia Militar* de 21 de agosto de 1915 (p. 2) se podía leer: «En cuanto se enteró el embajador de Alemania [del hundimiento del *Isidoro*] escribió al marqués de Lema, diciendo que si el hecho era exacto, lo sentiría mucho, y que suponía que sería el resultado de un lamentable error». El diario conservador *La Época* escribía: «El hundimiento del *Isidoro* no será obstáculo para que se mantengan sin alteración las buenas relaciones que sostenemos con Alemania. El Gobierno confía en que nuestra reclamación, por ser justa, no dejará de ser atendida, consiguiéndose también que en lo sucesivo los submarinos alemanes respeten a los buques españoles que hacen el tráfico con Inglaterra». En *El Liberal*, por el contrario, podemos leer: «... los alemanes, al hundir á mansalva el *Isidoro*, supieron (*sic*) perfectamente lo que hacían».

Ante la indiscutible superioridad naval de los aliados, la estrategia naval alemana se centró en una guerra de desgaste. En su intento de bloquear al Reino Unido, Alemania anunció que desde el 18 de febrero de 1915 todos los barcos que navegasen por las aguas de Gran Bretaña, Irlanda y el canal de la Mancha podrían ser hundidos sin previo aviso. La presión de Estados Unidos excluyó a los barcos neutrales de esta amenaza, a pesar de lo cual, como ya hemos señalado, fueron destruidos dos buques españoles. El hundimiento del trasatlántico inglés blindado y armado *Lusitania*, el 7 de mayo de 1915, muriendo 413 tripulantes y 785 pasajeros, agravó la tensión con los Estados Unidos al ser muchos de los fallecidos (128) ciudadanos norteamericanos. Para evitar la guerra con la potencia americana, el gobierno alemán instó al Alto Mando de la Armada a que moderara sus impulsos en la guerra submarina. Después del hundimiento del *Arabic*, en el que también perdieron la vida ciudadanos americanos, se prohibieron expresamente los ataques sin previo aviso a los buques de pasajeros. En septiembre de 1915, la guerra submarina quedó reducida a una guerra comercial ajustada a la «ley de presas». Los submarinos debían lanzar una advertencia a los navíos que permitiría ahorrar vidas humanas, dando la posibilidad a las tripulaciones de utilizar sus lanchas de salvamento. Para el sumergible esta táctica era muy peligrosa. Al señalar su posición se hacía muy vulnerable, especialmente desde que «se multiplicaron los pequeños vapores armados hasta una cifra enorme, tanto construyéndose nuevos como por transformación de los existentes» (15). También podía ser atacado por los buques patrulla que se encontraban en las proximidades y que eran cada vez más numerosos. En otoño de 1916, la entrada en la guerra de Rumania con los aliados y la mala situación del Ejército alemán tras las batallas de Verdún y el Somme, decidieron a Hindenburg y Ludendorff, jefes del Mando Supremo del Ejército, al empleo del arma submarina sin restricciones a pesar de las reservas del canciller Bethmann-Hollweg, temeroso de la reacción de los países neutrales. En octubre de 1916 se reiniciaban los ataques indiscriminados a los barcos mercantes, 23 buques españoles fueron hundidos a lo largo de 1916. La intensificación de la guerra submarina tuvo repercusiones importantes para España. Lo reconocía explícitamente el presidente del Gobierno, conde de Romanones:

«La acción de los submarinos alemanes contra nuestra flota mercante se recrudeció en aquel verano del 16. Con rapidez nuestra Marina mercante se reducía. En cuatro meses se hundieron 80.000 toneladas, y esto producía un alza en el precio de las subsistencias, con una baja en las exportaciones» (16).

Durante 1917, el peor año para la marina mercante española, fueron hundidos 35 barcos. Esta alta cifra de pérdidas hay que ponerla en relación con las nuevas tácticas de Alemania para ganar la guerra. El Alto Mando de la Arma-

---

(15) CHURCHILL, p. 803.

(16) ROMANONES, p. 392.

da alemana había previsto que si se hundían 600.000 toneladas de navíos por mes, en el plazo de cinco meses el Gobierno británico pediría la paz. El riesgo era enorme, podría acarrear la entrada en la guerra de Estados Unidos y de otros países neutrales. A pesar de ello, el 9 de enero de 1917 el káiser Guillermo II aceptó iniciar la guerra submarina a ultranza a partir del 1 de febrero. Esto significaba que los submarinos alemanes atacarían a todo buque mercante que circulase por las aguas alrededor de las islas británicas, Azores y todo el Mediterráneo, con excepción de una franja de veinte millas alrededor de los países neutrales y un paso por el Mediterráneo hasta Grecia. Dos días después, el presidente de Estados Unidos, Wilson, anunciaba en el Congreso la ruptura de relaciones diplomáticas con el imperio alemán. El conocimiento del llamado «telegrama Zimmermann» y la admisión de su autenticidad por parte de Alemania «destruyó la indiferencia con que las tres cuartas partes de la población norteamericana contemplaba la guerra hasta aquellos momentos» (17). El 2 de abril Wilson solicitó al Congreso que se declarara el estado de guerra entre Estados Unidos y Alemania. A pesar de los éxitos conseguidos en los primeros meses de la campaña germana, en abril fueron hundidas 866.000 toneladas, de las cuales 10.887 correspondían a barcos españoles (18). La adopción del sistema de convoyes y la intensificación de la construcción naval inclinó la balanza del lado de los aliados: «A fines de aquel año [1917] era ya seguro que no sucumbiríamos (...). A mediados de 1918, la campaña submarina había sido definitivamente ganada» (19).

¿Cómo reaccionó el Gobierno español ante los continuos ataques germanos a lo largo de la primera guerra mundial? Lo primero que debemos señalar es que el panorama político cambió al hacerse cargo Romanones de la jefatura del Gobierno el 9 de diciembre de 1915. Alemania, especialmente su embajador, temió que España se inclinase hacia los países de la Entente. El nuevo gabinete solicitó la cesión de diez barcos alemanes refugiados en puertos españoles para resarcirse de los perjuicios que estaba causando la guerra submarina. Alfonso XIII también intervino en las negociaciones. En febrero de 1916 manifestó al agregado militar de la embajada alemana la necesidad de sustituir las importaciones de carbón británico por otras procedentes de Estados Unidos. Para ello se necesitaba más capacidad de transporte y la solución sería emplear los barcos alemanes internados en los puertos españoles. Las negociaciones prosiguieron durante los meses posteriores. En mayo se redactó un borrador con las condiciones de la entrega de diez barcos, entre las que se estipulaba su devolución al finalizar la contienda. De la aparente buena sintonía en las negociaciones era prueba que el káiser enviara una carta al monarca español en la que expresaba: «Me produce una alegría especial poder confir-

---

(17) TUCHMAN, p. 255.

(18) Fueron hundidos durante ese fatídico mes el *Alu Mendi*, el *Luisa*, el *Nuestra Señora del Carmen*, el *San Fulgencio* y el *Triana*. Los hundimientos causaron 21 muertos, siendo el velero *Nuestra Señora del Carmen*, víctima de una mina entre Orio y Guetaria, el que perdió a trece de sus tripulantes.

(19) CHURCHILL, p. 879.

martes a través de mi Embajador que, de acuerdo con tus deseos, he puesto a tu disposición diez barcos alemanes. Mi Gobierno se ha puesto de acuerdo con el tuyo para fijar las condiciones necesarias. Puedes estar seguro de que tienes la máxima comprensión de mi parte». La misiva llevaba fecha de 5 de mayo. Es recibida en España el 21 de junio de 1916, cuando atracaba en el puerto de Cartagena el submarino U-35. Las complicaciones internacionales que de tal hecho se derivaron enturbiaron las negociaciones sobre la cesión de los mercantes. Se embrollaron aún más cuando se extendieron los rumores de que Horacio Echevarrieta había vendido sus barcos a través de un hombre de paja a Francia o Inglaterra y una orden de la Marina de Bilbao iba a dar permiso para vender a Inglaterra todos los barcos inferiores a 3.000 toneladas. Las negociaciones quedaron rotas. En este contexto de falta de entendimiento, el hundimiento del mercante *San Fulgencio*, cuando desde el Reino Unido regresaba a España con una carga de carbón, por un submarino alemán el 9 de abril de 1917, fue el momento aprovechado por Romanones para intentar romper las relaciones con Alemania. Consideraba que se trataba de «un agravio directo a España realizado con ultraje de los convenios internacionales y de los derechos del nuestro» (20). Sus pretensiones no se vieron coronadas por el éxito. Por una parte, casi todos los líderes dinásticos se pronunciaron en contra de abandonar la neutralidad estricta, incluso los miembros de su propio partido. De otro lado el Ejército, a través de editoriales publicados en *La Correspondencia Militar*, se mostraba partidario de continuar con la política de neutralidad. Por último, Alfonso XIII no apoyó a su presidente de Gobierno (21). Romanones presentaba su dimisión el 19 de abril de 1917 alegando que «no debo ni quiero gobernar contra toda la opinión. No la comparto, pero ante ella me rindo» (22). El rey encargó a García Prieto la formación de un nuevo gabinete liberal. Fue reemplazado en junio por Eduardo Dato presidiendo un Gobierno conservador. Prosiguieron los hundimientos y el bloqueo de las conversaciones hispano-germanas. El 13 de julio, el vapor *Ramón de Larrinaga*, requisado por el Gobierno español, que traía petróleo desde Nueva York, fue torpedeado cuando estaba a punto de entrar en aguas españolas, ocasionando la muerte de ocho miembros de su tripulación. El barco, para evitar cualquier confusión, navegaba con todas las luces encendidas y dos luces iluminando el pabellón (23). La gravedad del incidente obligaba a tomar alguna medida. El Consejo de Ministros, después de arduas discusiones, se puso de acuerdo el 10 de agosto en remitir una nota de protesta a su homólogo

---

(20) ROMANONES, p. 408.

(21) Reproduce Soldevilla la siguientes declaraciones de Alfonso XIII en su visita a un cuartel de Leganés en donde revistó a las tropas que regresaban de Larache: «Aunque la vida de guarnición es más tranquila que la de campaña, es más pesada, por faltar en ella las emociones naturales de la guerra; hay que estar siempre preparados, aunque el propósito de España sea el de permanecer en la neutralidad».

(22) ROMANONES, p. 395.

(23) SOLDEVILLA (1917), pp. 209-210. Enric García Domingo (p. 205) proporciona el nombre de los tripulantes fallecidos y su cargo en el hundimiento.

alemán, recordándole los problemas ocasionados por la guerra submarina y anunciándole que tomaba la decisión de que cada barco español hundido sería sustituido por un barco alemán internado en España (24). Respondió Alemania advirtiéndole de que la captura de cualquiera de sus mercantes equivaldría a la ruptura de las relaciones diplomáticas y la declaración de guerra. Fueron hundidos los mercantes españoles *Carasa* y *Atxerri Mendi* (25). El Gobierno español no hizo nada. El deterioro de la situación militar de las Potencias Centrales propició un acuerdo con España: «... vista la apremiante escasez de tonelaje que sufre España, Alemania está dispuesta a reponer en su caso, *in natura*, buques españoles hundidos indebidamente; es decir, de ceder a España buques alemanes de un tonelaje correspondiente» (26). El 14 de octubre de 1918 eran cedidos por el Gobierno alemán siete barcos: *Eriphia*, *Euphemia*, *Oldenburg*, *Klio*, *Matilde*, *Trinfied* y *Rudolff*, con un arqueo bruto de 21.600 toneladas (27). Se trataba de una pobre compensación frente a las, al menos, 145.693 toneladas perdidas. Pero, además, los aliados hicieron saber al Gobierno español que no reconocerían el cambio de bandera y que esos buques serían objeto de caza y captura en el mismo momento de abandonar las aguas jurisdiccionales españolas (28).

### Los efectos del bloqueo aliado

Expulsada la marina mercante de las Potencias Centrales de los mares y océanos desde el comienzo de la primera guerra mundial, apelaron a los países neutrales para aprovisionarse. Todos los países no beligerantes, de conformidad con los acuerdos y convenios internacionales, estaban autorizados a comerciar libremente con los países enfrentados a cambio de reconocer el derecho de los mismos a realizar inspecciones y no comerciar con productos de contrabando (29). Los aliados, lógicamente, intentaron impe-

---

(24) Texto completo de la nota en *ibidem*, pp. 226-228.

(25) El hundimiento de ambos barcos y sus repercusiones en la vida nacional en SOLDEVILLA, op. cit. pp. 231-235. GARCÍA, como en el caso anterior, este autor proporciona el nombre y el cargo de los seis marineros fallecidos en el hundimiento del *Carasa* por el submarino UB-92. (pp. 216 y 217).

(26) SOLDEVILLA (1917), p. 287.

(27) *Ibidem*, p. 286.

(28) ROMERO (p. 205) califica la cesión de «acto de caridad por parte de los alemanes».

(29) Según la Declaración de Londres de 1909, entre cuyos signatarios estaba España, existían tres tipos de contrabando:

- Contrabando absoluto, compuesto de mercancías bélicas tales como armas municiones y equipos militares que podía ser confiscado;
- Contrabando relativo, compuesto de mercancías no bélicas que podían también ser utilizadas con propósitos militares. Se podía confiscar si se albergaba la fundada sospecha de que iba a ser utilizado con fines bélicos;
- Una lista libre de mercancías que no podían ser consideradas como contrabando y, por tanto, no podían ser apresadas.



dir que llegasen suministros a los imperios alemán y austrohúngaro. Los barcos de guerra aliados detuvieron mercantes españoles cuando iban navegando hacia un país neutral pero con la sospecha de que su destino final fuese Alemania. Existe, no obstante, una diferencia fundamental entre hundir un barco mercante neutral, con la consiguiente pérdida económica y de vidas humanas, y el apresamiento, que provocaba, a lo sumo, la pérdida de la carga al ser confiscada bajo la acusación de contrabando. Para derrotar a los Imperios Centrales, los aliados establecieron un bloqueo. La primera fase, bloqueo restringido, duró desde agosto de 1914 a marzo de 1915. El propósito era impedir a aquellos importaciones de contrabando. Las islas Canarias fueron objeto de especial atención. Los británicos asignaron al Cuerpo de Cruceros I la vigilancia de las islas con el objetivo de llevar a cabo controles tanto de la carga como del pasaje que podían finalizar con el desvío del barco a Gibraltar, como ocurrió cuando el 2 de octubre de 1914 cuatro pasajeros alemanes en edad militar fueron detenidos cuando viajaban en el trasatlántico español *Villaverde* (30). En marzo de 1915 se intensificó el bloqueo. El bloqueo ilimitado, presentado como una represalia por la guerra submarina a ultranza, se proponía cerrar el paso a todo tipo de movimiento marítimo que procediera o se dirigiera a puertos de las Potencias Centrales y a las importaciones y exportaciones de estas efectuadas a través de los puertos neutrales. Desde este momento cualquier exportador español debía someter a la inspección del consulado británico sus suministros. Se expedía después de la revisión un certificado que garantizaba la libre navegación. Una vez más fueron las Canarias las más afectadas por las medidas al obligar a los barcos que navegaban desde el archipiélago a la Península y viceversa a someterse a su registro y control. Los mercantes eran frecuentemente obligados a desviarse a Gibraltar. Las protestas del Gobierno español hicieron que el gabinete británico enviase un telegrama a Gibraltar para que la navegación entre puertos españoles no fuera desviada a menos que se sospechara que realizaba un servicio no neutral o suministro de combustible para submarinos enemigos. Gran Bretaña consideró un éxito su política de bloqueo. Un memorándum de enero de 1917 afirmaba lo siguiente: «Según todas las informaciones de que disponemos, ninguna mercancía de ultramar, salvo escasas excepciones, ha llegado a manos de Alemania» (31).

### El egoísmo de los armadores españoles

El último aspecto negativo que analizamos son las muestras de egoísmo de los armadores. Estos, a pesar de las necesidades de barcos mercantes para el abastecimiento del mercado nacional, procedieron a su enajenación ante sus

---

(30) SOLDEVILLA (1914), p. 422.

(31) HARDACH, p. 36.

elevados precios en los mercados internacionales (32). Juan Antonio Lacomba afirma que las pérdidas de buques, fundamentalmente debidas a torpedeamientos, no les afectaban al estar cubiertos por seguros marítimos. Igual idea puede leerse en *El año político, 1918*: «... si este era torpedeado, poco o nada perdía, porque estaba asegurado y cobraba una buena prima por buque y carga». Esta situación les impulsaba, a pesar de los riesgos, a realizar lucrativos viajes. Pero, además, participaban en el avituallamiento de los sumergibles alemanes. El caso más paradigmático es el del armador mallorquín Juan March: contrabandista, presumiblemente abastecedor de submarinos alemanes, informador de la marina británica y objeto de permanente investigación por los servicios secretos franceses en relación con sus actividades en Marruecos y el Mediterráneo.

Por si esto no fuese suficiente, mostraron una oposición frontal a las reformas emprendidas por Santiago Alba en Hacienda, calificadas por el historiador Carlos Seco Serrano de «tercer intento regeneracionista registrado en España desde el 98» (33). Alba pretendía sanear la Hacienda y vigorizar la economía española aprovechando la coyuntura favorable de la primera guerra mundial. Presentó un proyecto de ley, el 3 de junio de 1916, que pretendía gravar los beneficios extraordinarios de la guerra. Leyes similares ya habían sido aprobadas en Francia, Suiza, Italia, Austria-Hungría, Rusia y Estados Unidos de América. Inmediatamente encontró la oposición de Francesc Cambó, que justificó la misma escribiendo: «... no me proponía ni regatear recursos al Tesoro, ni amparar beneficios extraordinarios, sino rechazar un proyecto que, ni científica ni prácticamente, poseía consistencia (...) fueron muchos los que se decidieron a seguir el ejemplo» (34). Entre los aludidos por el político catalán, se encontraba el armador Ramón de la Sota. Ambos participan en actos públicos en contra del proyecto gubernamental celebrados en el Coliseo Albia y en el Club Marítimo del Abra. Se unieron los grandes apellidos de la oligarquía vizcaína: Ybarra, Zubiría, Chávarri, Ampuero y Gandarías. El proyecto de Alba fracasó ante la cerrada oposición de intereses coaligados contra él. Los oligarcas, especialmente los armadores, como ya hemos señalado al hablar de los dividendos en páginas anteriores, seguirán enriqueciéndose mientras el Estado español sigue empobreciéndose y es incapaz de atender a las necesidades, cada vez más acuciantes, de los más desfavorecidos.

Como conclusión podemos señalar que la coyuntura de la primera guerra mundial afectó de manera profunda tanto a toda la economía nacional como, especialmente, a todas las actividades navales. La subida de los fletes provocó unos desmedidos beneficios que se tradujeron en nuevas demandas de barcos e

---

(32) En marzo de 1917 Fomento de la Marina protestó ante el Gobierno alegando que reduciría al paro forzoso a la mayoría de los navegantes al venderse los barcos nacionales. Un ejemplo de negocio lucrativo: el *Mar Rojo* fue adquirido en 1909 por 14.500 libras esterlinas, fue vendido en 25.000 en 1915 por la Compañía Marítima del Nervión.

(33) SECO SERRANO, p. 368.

(34) CAMBÓ, p. 228.

inversiones en otros sectores productivos por parte de la oligarquía bilbaína. No fueron solidarios con el resto de la sociedad española. No solamente se negaron a socializar, vía impuestos, sus astronómicos beneficios, tampoco supieron proyectar un futuro para después de la guerra. Los grandes perdedores fueron los marineros fallecidos ya que los seguros marítimos compensaron sobradamente la pérdida de las naves ocasionadas por los sumergibles alemanes. El bloqueo aliado provocó muchos menos problemas que la guerra submarina.

## Bibliografía

- BLANCO NÚÑEZ, José María: «Pérdidas de la marina mercante española durante la primera guerra mundial», en *Cuadernos de Historia Militar*, núm. 4, 2014 pp. 61-67.
- CAMBÓ, Francisco: *Memorias (1876-1936)*. Alianza Editorial, Madrid, 1987.
- CHURCHILL, Winston: *La crisis mundial, 1911-1918*. Penguin Random House Grupo Editorial, S.A., Barcelona, 2014.
- DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta, 1870-1963. El capitalista republicano*, LID, Editorial Empresarial, S.L., Madrid, 1999.
- : «Capitalismo rentista y decadencia empresarial: la desaparición de la casa Martínez Rivas (1913-1921)», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 29, 2005, pp. 117-139.
- EGEA BRUNO, Pedro María: «Neutralidad, comercio y relaciones internacionales de España durante la primera guerra mundial», en *Anales de Historia Contemporánea*, núm. 25, 2009, pp. 349-371.
- ESCUDERO, Antonio: «El fracaso de la aventura mediterránea de Ramón de la Sota: las Compañías de Sierra Menera y Siderúrgica del Mediterráneo», en *Mediterráneo e Historia Económica*, núm. 7 de *Mediterráneo Económico. Colección Estudios Socioeconómicos*. Cajamar Caja Rural, 2005, pp. 270-290.
- ESCUDERO, Mercedes: *Juan March (1880-1962)*. Marcial Pons (Historia), Madrid, 2011.
- FERRO, Marc: *La Gran Guerra, 1914-1918*. Alianza Editorial, Madrid, 1970.
- GARCÍA DELGADO, José Luis, y JIMÉNEZ, Juan Carlos: *Un siglo de España. La economía*. Marcial Pons (Historia), Madrid, 1999.
- GARCÍA DOMINGO, Enric: *¿España neutral? La marina mercante española en la I Guerra Mundial*. Real del Catorce Editores, S.L, Madrid, 2005.
- : «El impacto de la primera guerra mundial en la marina mercante española: un apunte sobre el caso catalán (1914-1922)», en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 13, diciembre 2007, pp. 122-144.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio: *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Espasa Calpe, Madrid, 1989.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M.: «Primera guerra mundial en el Mediterráneo», en *Revista General de Marina*, ag.-sep. 2014.
- HARDACH, Gerd: *La primera guerra mundial, 1914-1918*. Crítica (Memoria Crítica), Barcelona, 1986.
- HOUPT, Stefan, y ORTIZ-VILLAJOS, José María (dirs.): *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*. LID Editorial Empresarial, Madrid, 1998.
- LACOMBA ABOLLÁN, Juan Antonio: «La primera guerra europea y la economía española», en *Saitabi. Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 19. Universitat de València, 1969, pp. 1-35.
- PEREA RUIZ, Jesús: «Guerra submarina en España (1914-1918)», en *Espacio, Tiempo y Forma* (serie V, historia contemporánea), núm. 16. UNED, 2004, pp. 193-229.
- PONCE MARRERO, Javier: «El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial», en *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 0. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, mayo de 1992, pp. 137-148.

- ROMANONES, Conde de: *Notas de una vida*. Marcial Pons (Historia), Madrid, 1999.
- ROMERO SALVADÓ, Francisco J.: *España 1914-1918. Entre la guerra y la revolución*. Crítica, Barcelona, 2002.
- : «España y la primera guerra mundial. Neutralidad y crisis», en BALFOUR, Sebastian, y PRESTON, Paul (eds.): *España y las grandes potencias en el siglo XX*. Crítica, Barcelona, 2002, pp. 17-33.
- SECO SERRANO, Carlos: *La España de Alfonso XIII*. RBA, Barcelona, 2005.
- SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL: *Resumen de Obras 1917*.
- SOLER, Vicent: «La coyuntura agraria en el País Valenciano durante la Primera Guerra Mundial», en *Agricultura y Sociedad*, núm. 18, 1981, pp. 175-212.
- TUCHMAN, Barbara W.: *El telegrama Zimmermann. El documento secreto que cambió el curso de la primera guerra mundial*. RBA, Barcelona, 2010.
- VALDALISO GAGO, Jesús María: *Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX. La Compañía Marítima del Nervión*. Fundación Empresa Pública (Documento de Trabajo 9305), Madrid, 1993.
- : «Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c. 1889-1979)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 2, 1998, pp. 307-325.
- : «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX», en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 1, 2001.
- : «Guerras, riesgo y beneficios: las compañías navieras bilbaínas durante las dos guerras mundiales», en *Itsas Memoria*, núm. 5, 2006, pp. 503-516.
- VICENS VIVES, Jaime: *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Ariel, Barcelona, 1974.
- ZURBANO MELERO, José Gabriel: «Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 2, 1998, pp. 327-362.

# PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (IV)

José Andrés ÁLVARO OCÁRIZ  
Licenciado en Filología Hispánica

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

Antonio de NEBRJJA

## Resumen

En este artículo vamos a recorrer el siglo XVII y entraremos en el XVIII, donde hablaremos de Bonechea y de Blas de Lezo.

Palabras clave: Lorenzo Ugalde de Orellana, los Echeverri, Carlos de Ibarra y Baresi, Tomás de Larraspuru, los Laya, Domingo de Bonechea, Blas de Lezo.

## El siglo XVII

EN este siglo XVII se trata de afianzar lo logrado en el siglo anterior. Van a ser numerosos los enemigos que se opondrán a la hegemonía española. Se van a abrir muchos frentes porque el territorio que hay que defender es muy extenso. Comenzaremos hablando de *Miguel de Vidazábal*, quien nació en Motrico (Guipúzcoa) el 3 de octubre de 1588 y falleció en Sevilla el 11 de enero de 1619. Combatió contra los turcos y sus aliados en las costas del norte de África. Embarcó en la Armada del Mar Océano y luchó contra ingleses y holandeses en las islas Terceras, cabo de San Vicente y Gibraltar. Tomó parte en la toma de la Mármora. Fue nombrado miembro del Consejo de Guerra de los Estados de Flandes y general de la Escuadra del Cantábrico. Al mando de su flota, protegió el Estrecho de los constantes ataques de piratas berberiscos. El rey Felipe III le concedió el hábito de caballero de la Orden Militar de Santiago por liberar a 1.500 cristianos cautivos. Venció a los turcos



en el combate de Mogador, donde apresó veinte naves enemigas. Tuvo un ataque de perlesía (1) y falleció en Sevilla en 1619.

Otro enemigo de España era Holanda. En las luchas contra los holandeses encontramos a *Lorenzo Ugalde de Orellana*, también conocido como Lorenzo de Orella y Ugalde. Nació en el señorío de Vizcaya a finales del siglo XVI y falleció en 1650. En 1637 se le encomienda el mando de una columna del ejército que se envía para conquistar la isla de Mindanao y poner freno a las incursiones de piratas que atacaban las islas Filipinas. En marzo de 1646, los holandeses envían tres escuadrones para apoderarse de estas islas. Ugalde hace frente, con dos barcos, a cinco navíos holandeses a los que derrota en la batalla del cabo Bolinao. En abril se avista la segunda escuadra holandesa, que pretende hacerse con el galeón de Acapulco. Ugalde se encarga de escoltarlo hasta su destino, pese a los siete buques holandeses que le hostigan.

Los holandeses se dirigen a conquistar Manila, pero Ugalde les vence el 29 de julio en la batalla de Marinduque. Al día siguiente, en Mindoro, Ugalde les derrota definitivamente.

El 10 de junio de 1647, doce barcos holandeses sitiaron el puesto de Cavite, en la bahía de Manila. Los españoles hundieron el buque insignia holandés. Estos se retiraron, dejando el puerto bajo control español, pero no sin antes haber destruido *Porta Vaga*, una fortificación española para la defensa del puerto. Los holandeses siguieron merodeando por la bahía de Manila hasta el final de la guerra, en 1648.

Dos años más tarde, Lorenzo Ugalde murió ahogado junto a la isla de Samal (Mindanao) a consecuencia de un temporal que produjo el naufragio de su galeón, el *San Francisco Javier*.

### *Los Echeverri*

Como en el número anterior de la REVISTA en este nos hacemos eco de una familia, los Echeverri. El primero de que hablaremos es *Domingo de Echeverri* (1587-1630). Este donostiarra fue superintendente de fábricas de navíos y de galeones de Guipúzcoa (2) y administrador general de lanas de Guipúzcoa, Vizcaya y Cuatro Villas de Santander. Vivió en un palacio ubicado en la calle de la Trinidad, frente a la plaza donostiarra de San Telmo. Fue también el iniciador de un poderoso e influyente clan ligado al comercio americano y a la industria naval. Según Fernando Serrano Mangas todos los componentes de este grupo familiar poseyeron «profundísimos conocimientos navales» (3).

*Juan de Echeverri Rober* (1609-1662) fue su primogénito. General de galeones y flotas de Indias, estuvo al servicio de la Armada durante treinta y

---

(1) *Perlesía*: Relajación de los nervios. Pierden su fuerza impidiendo todo movimiento y el cuerpo queda insensible.

(2) SADA.

(3) SERRANO MANGAS (1985), p. 21, n. 11.

dos años dejando en su profesión «fama de hábil, bizarro y organizador» (4). Durante la Guerra de los Treinta Años combatió contra holandeses y franceses. En varias ocasiones estuvo al mando de la Escuadra de Guarda de la Carrera de Indias, enfrentándose a corsarios, piratas y filibusteros en las Antillas. Participó en siete combates navales y en dos terrestres. En 1652 mandó una de las divisiones de la escuadra de Dunkerque que batió a la escuadra francesa durante el sitio de La Rochela.

A finales de 1662 se le entregó el mando de la Flota de Tierra Firme, con la promesa de que, a su regreso, se le otorgaría la Grandeza de España. Zarpó de la bahía de Cádiz rumbo a Tierra Firme, pero, a unas 100 millas de la costa, le sobrevino la muerte el 16 de noviembre de 1662. Su fallecimiento fue tan sentido por todos que la flota quedó al paio durante tres días, mientras se decidía si regresaban para darle cristiana sepultura, pero, finalmente, fue sepultado en la mar.

Hay una carta firmada por el rey que dice:

«Por la carta de la Marquesa de Villarrubia, vuestra madre, he entendido del fallecimiento del Conde de Villalcázar de Sirga, vuestro padre, de que me he desplacido por haber fallecido un tan buen vasallo y he holgado de que vos hayan subcedido en su lugar, teniendo por cierto que me serviréis con el afecto y celo que él lo hizo y sus antecesores» (5).

Escribió, entre otras obras, *Instrucciones para la navegación y el combate*, así como *Discurso sobre el estado de la Marina en España y Relación del dinero empleado en Tierra Nueva*. Recibió el hábito de caballero de Calatrava y los títulos de marqués de Villarrubia y conde de Villalcázar de Sirga.

Hermano suyo fue *Jacinto Antonio de Echeverri*, nacido en San Sebastián en 1625 y fallecido en la capital guipuzcoana en 1673. Como general de las flotas de Indias realizó numerosos viajes por el Atlántico. Era además un gran experto en construcción naval. Se declaraba partidario de la manera de construir navíos al modo de los holandeses. Hacía distinción clara entre naos mercantes y naos de guerra, con planteamientos regulados y experimentados en hidrostática, geometría y aritmética.

La consideración que al respecto se le tenía queda patente, por ejemplo, en la carta que José de Veitia y Linaje —autor del *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*— le dirigió en 1673. Temiendo que la muerte arrebatase el saber acumulado durante generaciones, en los astilleros y en la experiencia de la navegación trasatlántica, Veitia le rogaba que

«lo primero es que v.m. se recobre en su salud y cierto que teniéndola le debemos suplicar sus servidores que no defraude a la nación española de la gloria que le podrá resultar de ver reducida a ciencia inteligible preceptos ciertos y con demos-

---

(4) GARMENDIA ARRUBARRENA (1990), p. 572.

(5) VARGAS Y PONCE.

traciones matemáticas la arquitectura naval y creo firmemente, sin pasión, que ninguno en toda España puede igualar a v.m. en esto» (6).

Jacinto de Echeverri murió en septiembre de 1673, cuando se preocupaba por refundir, en un cuerpo de doctrina, cinco discursos suyos sobre arquitectura naval, que circulaban ya manuscritos entre sus amigos del gremio.

Hermano de Juan y de Jacinto fue *Juan Domingo Echeverri Rober* (1622-¿?), general de las Flotas de Indias. Ha sido calificado como «el personaje con más autoridad en cuestiones navales de la España de su tiempo» (7). Se le ha confundido en diversas ocasiones con su hermano Juan por la similitud del nombre y de la profesión seguida por ambos hermanos y porque Juan Domingo heredó, a partir de cierta fecha, los títulos de marqués de Villarrubia de Langre y conde de Villalcázar de Sirga, que ostentaba su hermano Juan hasta su muerte en 1662. El relevo en los títulos tuvo lugar, por lo que parece, al casar Juan Domingo de Echeverri con la primogénita de su hermano Juan, heredera de los títulos de sus padres (8).

Juan Domingo de Echeverri siguió como sus hermanos mayores la carrera de la mar, participando quizá en las mismas acciones que ellos, lo que explicaría en parte la confusión existente en los autores al tratar de ellos. Por ejemplo, según el articulista de la Enciclopedia Espasa y C. Fernández Duro (9) debió de luchar con «Pie de Palo», extremo que F. Arocena (10) refiere de su hermano Juan.

Lo que parece fuera de duda es que formuló e imprimió en 1666 unas excelentes *Instrucciones generales para la navegación y combate*, que C. Fernández Duro transcribe en la obra citada (11). El documento *Instrucciones de D. Juan Echeverri, conde de Villalcázar, a la armada y flota de Nueva España. Saludos*, transcrito asimismo por Fernández Duro en otro de los tomos de su obra (12) parece ser también de él, si es verdad que data de 1666, como escribe el mismo Fernández Duro. M. Fernández de Navarrete nos indica que Juan Domingo escribió un pequeño tratado de navegación (13).

---

(6) Veitia a Jacinto Antonio de Echeverri. Sevilla, 28 de febrero de 1673. MNM, Ms. 49bis, doc. 72. Cit. en SERRANO MANGAS (2006).

(7) SERRANO MANGAS (1985), p. 21, n. 11.

(8) GARCIA CARRAFFA, art. «Echeverri».

(9) *Disquisiciones náuticas*. Tomo II: *La mar descrita por los mareados*. Madrid, 1877, pp. 313ss.

(10) *Diccionario biográfico vasco*. Tomo I: *Guipúzcoa*. San Sebastián, 1963, p. 74.

(11) pp. 314-327.

(12) *Disquisiciones náuticas*. Tomo III: *Navegaciones de los muertos y vanidades de los vivos*. Madrid, 1878, pp. 82ss.

(13) *Biblioteca marítima española. Obra póstuma*, t. II. Madrid, 1851, pp. 157ss.

*Los Ibarra*

Veremos ahora otra familia, los Ibarra. Aunque nos remontaremos hasta su abuelo, vamos a destacar a *Carlos de Ibarra y Baresi*.

*Francisco de Ibarra e Ibarra* nació en Éibar a comienzos del siglo XVI. Combatió con el duque de Alba en la guerra de Lombardía. Fue comisario general de la Infantería y proveedor general de los ejércitos, del Consejo de Guerra. Veedor general de la Armada de la Liga, tomó parte en la batalla de Lepanto con don Juan de Austria. Falleció en Madrid el 14 de septiembre de 1580. Padre de *Cristóbal de Ibarra y Vargas* y de *Diego de Ibarra y Vargas*, fue caballero de la Orden de Santiago, veedor general del Reino de Sicilia y, después, de los Estados de Flandes, luchó en la batalla de Lepanto. Mayordomo mayor del archiduque Alberto, superintendente de la Real Hacienda, embajador en Francia y extraordinario en Flandes; del Consejo de Estado y Guerra. Falleció en Madrid, el 11 de mayo de 1626.

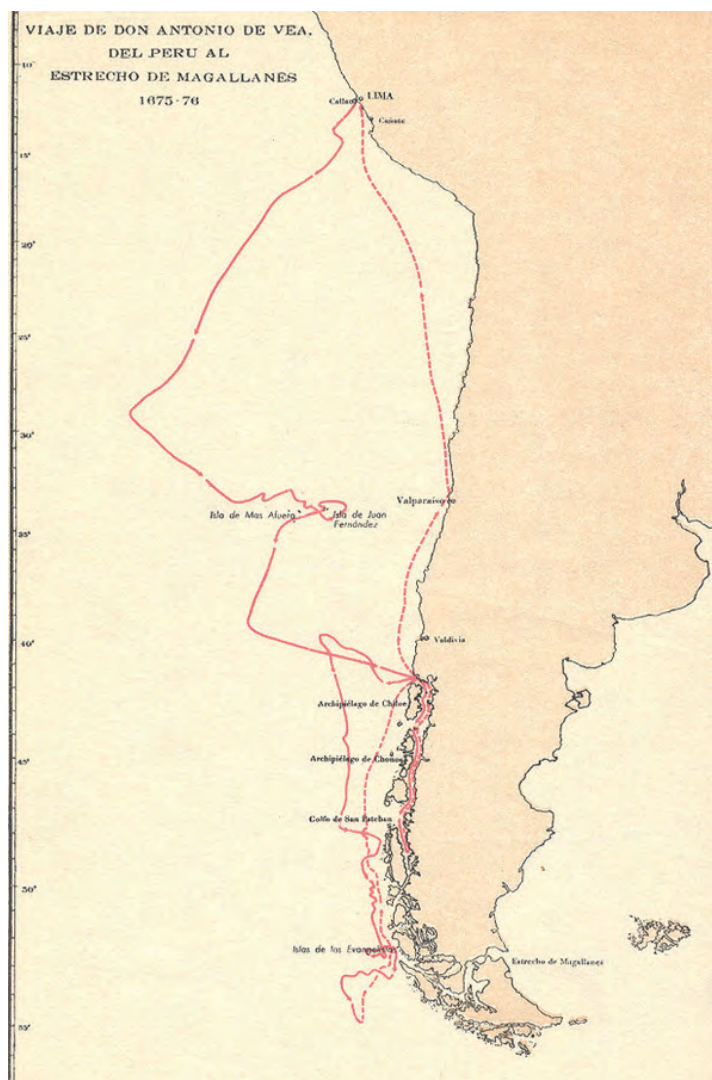
Hijos suyos fueron *Francisco de Ibarra y Baresi* y *Carlos de Ibarra y Baresi*. Se duda si este último nació en Éibar o en Militelo (Italia). Almirante del Mar Océano y capitán general de los galeones de la Carrera de Indias, fue un intrépido navegante que, desde 1618, mandó escuadras de Indias. El 31 de agosto de 1638, al mando de siete galeones, en aguas de la isla de Cuba, se enfrentó a una escuadra de 17 buques holandeses al mando de Cornelio Jolis. Los holandeses querían apropiarse de los 30 millones de pesos en moneda que llevaban los españoles, por lo que Ibarra, al divisar a los enemigos, ordenó formar la línea de combate. Los holandeses fueron directos al abordaje. La descarga de artillería y fuego de arcabuces y mosquetes que Ibarra ordenó, causó tal estrago en la tripulación holandesa, que esta se vio obligada a alejarse. El combate duró ocho horas, la almiranta holandesa quedó desarbolada y toda la escuadra enemiga quedó en tan mal estado que se vieron obligados a retirarse, teniendo casi cuatrocientos muertos. La nave capitana española fue la que más castigo sufrió con 23 muertos y 60 heridos, entre ellos el propio general Ibarra. Al recoger una granada que no había explotado e intentar tirarla al mar; estalló. Ibarra resultó herido por los cascotes en el brazo, muslos y cara, aunque no se retiró y continuó dando órdenes.

*Los exploradores*

No hemos hablado todavía de los exploradores. Uno de ellos es *Pascual de Iriarte*, nacido en el guipuzcoano valle de Oyarzun. Acompañó al capitán Antonio de Vea en sus exploraciones por el Pacífico. En la ilustración de la página siguiente se puede observar la ruta que siguieron, desde el puerto de El Callao hasta el estrecho de Magallanes.

Recibieron órdenes de navegar rumbo a Chiloé.

«Al llegar se lanzarían al agua los barcos largos y, junto a varias piraguas de indios, penetrarían en el intrincado archipiélago y proseguirán viaje barajando la costa hasta el Estrecho de Magallanes. Al mismo tiempo, el navío saldría de Chiloé, para navegar alejado de la costa y comprobar en las islas de fuera que no había establecimientos ingleses» (14).



(14) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE.



Ya, fuera del continente americano, tenemos a *Tomás de Larraspuru y Churruca*. Nació en Azcoitia (Guipúzcoa) en 1580. En 1598, comenzó a servir de soldado en el estado de Milán. Su carrera marítima comenzó en 1602 como sargento y alférez de la gente de mar, cargos que desempeñó en los diversos viajes a Indias. Al año siguiente, navegando en la armada de Luis de Silva en el navío *Delfín*, peleó con seis navíos ingleses y holandeses abordando y rindiendo a la capitana enemiga. En 1607, se le nombró capitán de galeones, en cuyo cargo demostró, como en todos los actos de su carrera, una extraordinaria pericia. Su cometido, con base en La Habana, consistía en limpiar aquellas aguas de enemigos. En 1613, era ya almirante de la Flota de Nueva España. En 1615, fue ascendido a almirante de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, llevando a sus órdenes una armada que tuvo victoriosos encuentros con los enemigos de España.

La elección en 1621, para capitana de la Armada de la Carrera de un galeón proyectado por él, motivó la satisfacción del Consejo de Indias, organismo que no dudaba que el buque atesoraría las suficientes garantías por ser fabricado por Larraspuru. Perfecta simbiosis de militar y armador, fabricó sus unidades en La Habana y Guipúzcoa. Tres de sus naves fueron utilizadas para transportar plata.

En 1623, con el cargo de general de una escuadra, fue a Indias, siguiendo durante varios años el desempeño de esta misión, prestando eminentes servicios señaladamente en la conducción del tesoro procedente de la feria de Portobello, que importaba 25 millones de pesos. Por sus continuos éxitos marítimos fue apellidado «hombre de buena estrella». En 1628, realizó un brillante desembarco para la liberación del puerto de Salé (La Mámora) del cerco que le tenían puesto los africanos. Les atacó por tierra y mar haciéndose dueño del campo y del puerto, así como de ocho cañones y un barco de los enemigos. Al final de su carrera cruzó el océano Atlántico en siete ocasiones al mando de la Flota de Indias.

Tomás de Larraspuru dirigió en La Habana la construcción de excelentes galeones y desempeñó elevados cargos. Fue uno de los personajes más extraordinarios de la historia naval española. A su pericia náutica y militar hay que sumar sus conocimientos en construcción de buques. Fue sin duda uno de los más cualificados arquitectos navales de la Europa del siglo XVII.

Relacionados con Larraspuru están los donostiarras Pedro de Layust y Sebastián Fernández de Gamboa (15). *Pedro de Layust* pasó a Puerto Rico donde luchó contra el corso. Fue capitán de dos compañías y sirvió con Tomás de Larraspuru.

*Sebastián Fernández de Gamboa* fue capitán de mar y guerra. Escoltó los galeones de Tomás de Larraspuru. Fue gobernador de Jamaica.

---

(15) Véanse más datos sobre ellos en GARMENDIA ARRUEBARRENA (1989).

*Los Laya*

Hablaremos, a continuación, de otra saga familiar, los Laya. El primero de ellos fue *Bartolomé de Laya* (16). Nació en la localidad vizcaína de Güeñes en 1580. Perteneció a la armada del general Antonio de Oquendo. Murió en 1639 en la batalla que dicha armada sostuvo en Las Dunas contra la escuadra holandesa.

Su hijo, *Mateo de Laya y Cabex* (17) nació en 1630 en Güeñes. A los doce años figuraba como paje de nao en el galeón *Santísima Trinidad* y, un año más tarde, como grumete de la capitana real *Nuestra Señora de la Asunción y Santiago*. En su carrera marina alcanzó el grado de almirante general de la Armada del Océano. Se batió con gran arrojo en diversos encuentros que la Armada española sostuvo contra la francesa. Fue hecho prisionero cuando combatía a las tropas de Turena y de Condé, situadas sobre Burdeos. Liberado poco después, asistió al combate de La Rochela. Su comportamiento en el mismo le valió el ascenso a teniente y, al mismo tiempo, se le dio el mando de una fragata con la que hizo frente a varios barcos enemigos.

Merece destacarse su encuentro con dos fragatas argelinas cerca de Cádiz en 1662, donde, gracias a su pericia, pudo escapar con vida sin que los enemigos se adueñasen de su nave. Más tarde, pasó a servir a una compañía de provisión de esclavos negros de las Indias, hasta que, nuevamente, fue requerido para incorporarse en la Armada, concediéndosele el mando del patache de la Armada que vigilaba los galeones de la plata en las expediciones a España.

En 1669 construyó, con su propio dinero, una fragata con la que, aparte de llevar a cabo sus negocios particulares, conducía a las Indias los despachos reales. Al encontrarse la Armada española escasa de barcos, el Gobierno se la embargó y, a cambio, le nombró capitán de mar y guerra. En 1677, el general marqués de Peñafiel le concedió el mando del galeón *San Bernardo*, y prestó sus servicios en el golfo de Mesina. El 16 de septiembre de 1683 fue nombrado almirante general e intervino en gran número de operaciones de mar, algunas de ellas de verdadera responsabilidad, como la de proteger a los barcos que traían el oro y otras riquezas de las Indias.

Nueve años más tarde era encumbrado al alto puesto de consejero en el Consejo Supremo de Guerra y Junta de Armadas, en cuya ocupación moriría al año siguiente, 1693.

Hijo suyo fue *Mateo de Laya y Aramburu*, que nació en Pasajes (Guipúzcoa) en 1630 y falleció en Cartagena de Indias, víctima de las enfermedades tropicales el 22 de septiembre de 1700.

Comenzó a servir en la compañía de su padre, que estaba destinado a la Guarda de la Carrera de Indias. Por sus méritos fue ascendido a capitán de mar y guerra y, posteriormente, a almirante. En 1700 se le entregó el mando de una escuadra cuya misión era navegar a Cartagena de Indias, expulsar a los

---

(16) DELMAS, t. IV, p. 122.

(17) *Ibidem*, pp. 122-125.

escoceses que habían fundado Nueva Caledonia y limpiar de piratas y corsarios toda aquella zona.

En una certificación expedida en Cádiz en 10 de junio de 1687 por don Felipe Ignacio Salmón, contador principal de la Armada del Océano, consta lo siguiente:

«... que don Mateo de Laya, caballero del orden de Santiago, capitán de mar y guerra del galeón *San Ignacio* uno de los de la Armada, sirvió a S. M. en diferentes empleos 115 meses, y 22 días interpolados; los 53 y siete días de ellos de Paje de Gineta; tres meses y nueve días de alférez con ejercicio; un mes y trece días, de reformado con el sueldo y honores de vivo, dos meses y 10 días de capitán de mar de dicho galeón *San Ignacio* y gobernador de su compañía de mar y guerra, y los 55 meses y 13 días restantes de tal capitán de mar y guerra del referido bajel con 40 escudos de sueldo al mes que le pertenecen.

(...)

Todo desde 2 de junio de 1675 que vale una lista de la compañía el capitán don Mateo de Laya de mar y guerra de la fragata *Nuestra Señora del Rosario* (y después lo fue del Galeón nombrado *San Bernardo* que los ministros de la Armada de la guardia de la Carrera de las Indias, remitieron a mi oficio donde trajo formado asiento con la plaza de Paje quinto de dicha compañía, hasta 8 de noviembre de 1679, que usó de licencia que se le concedió: y desde 13 de agosto de 1681, que vale otra lista de la compañía del capitán don Francisco de Córdoba Lario de la Vega, de mar y guerra del Galeón = *Nuestra Señora del Rosario* y *San Jorge* que remitieron a esta contaduría principal los ministros de Armada y fábricas de la provincia de Guipúzcoa, en la que trajo asiento de alférez con ejercicio hasta 21 de noviembre de 1681, que este día se reformó su compañía de orden de S.M. y entregó el galeón a los ministros del Avería, y pasó = a servir de tal con el sueldo y honores de vivo entre la Infantería de la Compañía del almirante don Mateo de Laya de mar y guerra de dicho galeón *San Ignacio*, por mandar S.M. en despacho de 29 de mayo de 1679 que todos los alféreces de mar y guerra que quedaran reformados gocen el mismo sueldo y honores de vivos. hasta 28 de noviembre de 1681 que sirvió la lista de ella, por haberse copiado otra que fue remitida a los dichos ministros de armadas y fábricas de la provincia de Guipúzcoa, donde fue a invernar dicho bajel de orden de S. M., y desde 19 de julio de 1682, que vale otra lista que los ministros de las Cuatro Villas de la costa de la Mar de Castilla remitieron a mí oficio en la que trajo asiento de tal alférez reformado con dichos 15 escudos de sueldo al mes, hasta 20 de agosto siguiente, que pasó a ser capitán de mar del citado galeón *San Ignacio* y gobernador de su compañía de mar y guerra, en virtud de Patente del señor = Marqués de Villafiel, gobernador de la Armada, con preeminencias de capitán general de ella, en fecha del mismo día: y desde él, hasta 29 de octubre de 1682, que se le formó asiento de capitán de mar y guerra del mismo galeón *San Ignacio* con dichos 40 escudos de sueldo al mes en virtud de otra Patente del referido señor Marqués de Villafiel, del mismo día; y desde el mencionado hasta 1687, continúe con el empleo de capitán de mar y guerra del galeón *San Ignacio*» (18).

---

(18) RÍQUER ZABECOE.

## El siglo XVIII

Si seguimos el relato de lo acontecido durante el siglo XVIII, hablaremos de *Domingo de Bonechea y Andonaegui*, natural de Guetaria (Guipúzcoa), donde nació el 23 de agosto de 1713.



Placa en recuerdo de Benoechea en su Guetaria natal

En un documento del Archivo General de Simancas (AGS) se incluye un extracto de «servicios, méritos y demás circunstancias» (19), fechado en Cádiz, el 6 de abril de 1753, por Isidro de Antayo, comandante de los Batallones de Infantería de Marina, donde se dice que

«hizo diferentes campañas, y en el Levante se halló en el combate de Cabo Cicié (20) y anteriormente realizó distintos corsos y expediciones en Europa y América, la mayor parte de las campañas con embarcaciones menores armadas en guerra».

(19) MELLÉN BLANCO (2009), pp. 735-746.

(20) La batalla naval de Tolón o del cabo Sicié, se produjo el 22 y 23 de febrero de 1744, donde una flota española derrotó a la flota británica que operaba en el Mediterráneo.

Añade este extracto:

«Este oficial es de inteligencia en el servicio de mar, pero no de inclinación para el de tropa».

Asimismo, otro documento del AGS, firmado por el marqués de la Victoria, quien da un informe de los tenientes de fragata de la Real Armada, recoge el siguiente apunte de Domingo de Bonechea:

«Es piloto y marinero, de buena conducta, dozil (*sic*) genio y honrados procederes, obediente, aplicado y luzido (*sic*), puede emplearse con utilidad en el Cuerpo General».

El 20 de marzo de 1754, es ascendido a teniente de navío. Bonechea participó en el combate y pérdida de La Habana, atacada por la Armada inglesa al mando de George Pocock en 1762. Mandaba la corbeta *Marte*, de 18 cañones, y tuvo que rendirse, después de una heroica defensa, al capitán inglés George MacKenzie en el puerto cubano de Mariel (21). Debido a su experiencia y buena conducta a lo largo de distintas campañas en el Mediterráneo y Atlántico, con recaladas en puertos americanos, fue ascendido doce años después, el 15 de enero de 1766, a capitán de fragata.

A principios de 1767, tomó el mando de la fragata *Santa María Magdalena*, conocida como *El Águila*, en el puerto de Ferrol con destino a Montevideo. En dicho puerto, en compañía de la fragata *Liebre*, procedente de El Callao, transportó suministros a la guarnición de las Malvinas, en el archipiélago austral, navegando después al puerto chileno de Concepción, donde fondeó el 14 de abril de 1768. Continuó viaje fechas más tarde hasta arribar a El Callao (Perú). Desde allí partió a otros puertos costeros del Pacífico sur con materiales, tropa y pertrechos, fondeando de nuevo en el puerto peruano de El Callao.

Por orden del virrey Manuel Amat fue como comandante de las dos primeras expediciones a Tahití, en 1772 y 1774, descubriendo varias islas de la Polinesia. Antes de partir para la isla de Tahití en su segundo viaje, fue ascendido a capitán de navío el 21 de abril de 1774. Probablemente no llegó a conocer este ascenso, pues cuando debió llegar la noticia a Lima estaba navegando a las islas Polinesias.

Falleció mandando la fragata *El Águila*, en el puerto de Tautira, en la isla de Tahití, el 26 de enero de 1775.

Pavía (22) en su *Galería biográfica*, lo califica como «distinguido marino y entendido navegante, que dejó en la Armada los más honrosos recuerdos por sus cualidades públicas y privadas».

---

(21) El puerto de Mariel está situado en la costa noroeste de la isla de Cuba, en la provincia de Pinar del Río.

(22) PAVÍA.



Antes de relatar lo esencial de la primera expedición, hay que recordar que una de las primeras publicaciones en castellano (23) de este viaje fue hecha por el padre Estala en *El Viagero* (sic) *Universal* en 1798, y por el marqués de Seoane, don Ramón de Seoane y Ferrer (1858-1928), en sus «Misceláneas históricas» de la revista *Euskal Erria* desde el tomo LXI, 15 de agosto del año 1909, núm. 990, hasta el 30 de noviembre, núm. 997. Seoane transcribió una copia de la *Relación de la navegación...* que se encuentra en la Real Academia de la Historia, que a su vez es copia del original del Archivo General de Indias.

El 26 de septiembre de 1772 partía la expedición del puerto de El Callao y a las diez leguas, siguiendo las órdenes del virrey Amat, Bonechea reunió a los oficiales y, delante de todos ellos, abrió el pliego sellado del virrey. La documentación indicaba ir a la isla de Tahití, llamada por los ingleses Rey Jorge o San Jorge (24), además de a la isla de San Carlos, pudiendo elegir el comandante y oficiales cuál sería su primer destino. Optaron navegar primero a Tahití; después, ir a Valparaíso para dar noticias de la expedición y de paso avituallarse, y, de regreso a El Callao, visitar la isla de San Carlos.

Los diarios de los pilotos Hervé y Amich y el de Bonechea (25) relatan con detalle este viaje. Después de navegar rumbo oeste de El Callao, el día 28 de octubre divisaron una isla baja que bautizaron con el nombre del santoral del día, San Simón y San Judas, correspondiente al actual Tauere.

Desde la fragata vieron que estaba habitada, echaron un bote al agua para ir a tierra, pero, debido al mal estado de la mar y a los peligrosos arrecifes, no lo consiguieron. La situaron en los 17° 20' S y en los 240° 28' longitud del meridiano de Tenerife.

Continuaron rumbo oeste y el día 1 de noviembre hallaron otra isla (Anaa) que llamaron Todos los Santos. La situaron en los 17° 24' S y en los 236° 55' longitud del meridiano de Tenerife. El día 6 vieron otra isla (*Mehetia* o *Me'e-ti'a*) en la que sobresalía un gran cerro. Por ser parecido a uno próximo a Lima, la llamaron isla del Cerro de San Cristóbal o isla de San Cristóbal. Su situación fue de 17° 50' S y 235° 55' longitud de Tenerife. Bonechea envió un bote para dar la vuelta a la isla al mando del alférez Ángel Ciudad, recibiendo de sus pobladores que se acercaron en canoas, varios regalos de frutas. Al día siguiente, el teniente Tomás Gayangos con varios soldados fue en bote a tierra

---

(23) La versión inglesa de las expediciones españolas a Pascua y Tahití, corresponde a la transcripción de la documentación que hizo Corney de estos viajes. CORNEY, B.G.: *The quest and occupation of Tahiti by Emisaries of Spain during the Years 1772-1776*, 3 vols. Londres, 1913-1919. La versión francesa, anterior a la inglesa, fue publicada en *Le Messenger de Tahiti*, núms. 51 y 52, en 1866, con el título de «Voyages des Espagnols à Tahiti».

(24) Los primeros europeos que divisaron y fundearon en la costa de la isla de Tahití fueron los ingleses de la tripulación del capitán Wallis, en junio de 1767, denominándola Rey Jorge o San Jorge. Diez meses más tarde, en abril de 1768, la visitó el francés Bouganville, llamándola Nueva Citera. Cook estuvo en la isla por primera vez en abril de 1769.

(25) MELLÉN (1990), pp. 23-31; ÍDEM (1999), pp. 119-166.

y visitó, en su interior, uno de sus poblados, recibiendo numerosos obsequios de los naturales, uno de los cuales se ofreció de guía para navegar a Tahití. El día 8 divisaron una isla mayor que las anteriores, que el indígena reconoció como Tahití. Debido al poco viento, la fragata no pudo acercarse a tierra. El día 12, el alférez Raimundo Bonarcosi con varios marineros y el indígena de San Cristóbal, fue a tierra, siendo recibidos por muchos tahitianos con grandes demostraciones de alegría y amistad. Al día siguiente, Bonechea reunió a bordo a todos los oficiales, y les leyó las instrucciones relativas al buen trato que debían tener con los isleños, respetando sus propiedades y no cometiendo infamia con las mujeres, bajo pena de graves castigos. Estas instrucciones eran similares a las que se dieron a la tripulación en el viaje anterior a la isla de San Carlos y que después se repitieron en las expediciones a Tahití, cumpliéndose rigurosamente. El mismo capitán Cook señalaba, tiempo después en el relato de sus viajes, la amabilidad de los tahitianos para con los españoles.

Se envió un bote para sondear y comprobar si era un puerto apropiado para la fragata, sirviendo de paso de guía a dicha embarcación pero, en un golpe de mar, la fragata quedó varada en unos arrecifes, rompiendo la caña del timón y varias tablas de su casco. Los arrecifes donde encalló la fragata, al noreste de Tahití Nui, se conocen con el nombre de Tefana, próximos al poblado de Mahaena. Con la ayuda del bote y de las canoas de los tahitianos y después de varias maniobras, la fragata logró salir de los arrecifes, fondeando después en el puerto de Taiarapu, al este de Tahití Iti, bautizado por Bonechea como puerto de Santa María Magdalena y conocido actualmente como Aiurua. Desde la fragata se levantó el plano del puerto y se dibujó una perspectiva de la isla. Bonechea ordenó que una lancha circunnavegara la isla para hacer su plano completo y, de paso, reconocer y nombrar los puertos, ensenadas, cabos y otros datos geográficos que se vieran. Emplearon cinco días en dar la vuelta a la isla, siendo recibidos en todos los sitios en que saltaron a tierra con grandes muestras de amistad por sus habitantes.

A la isla de Tahití la bautizaron como isla de «Amat» en recuerdo del virrey del Perú, que ordenó la expedición. Durante su estancia, Bonechea recogió informes de la visita de navíos ingleses, así como otros de tipo geográfico, de la vegetación, calidad de la tierra, animales, costas, armas, costumbres, etc. Se compuso también un pequeño vocabulario español-tahitiano de las palabras más comunes. Un tahitiano práctico de la navegación entre las islas les informó de algunas de ellas situadas al oeste de Tahití, entre las que se encontraban Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa, Borabora, Maupiti, Maiao, Atiu, etc.

Una vez vuelta la lancha de Gayangos, la fragata levó anclas teniendo como nuevos pasajeros a cuatro tahitianos, que iban con Bonechea a Lima. El 20 de diciembre partieron del puerto de Taiarapu, navegando rumbo noroeste para reconocer la isla de Moorea y comprobar si había algunos colonos ingleses. Al día siguiente la visitaron, nombrándola Santo Domingo y, al no hallar europeos, optaron por ir a Valparaíso, como habían previsto,

para no perder más tiempo en el regreso. Arribaron en Valparaíso el 21 de febrero de 1773 sin hallar nuevas islas. En el puerto chileno repostaron víveres y enviaron correspondencia al virrey comunicándole el éxito de la primera parte de la expedición, acompañado de los diarios y planos de las islas descubiertas.

El día 2 de abril partían de Valparaíso en dirección a la isla de San Carlos (Pascua) para cumplir la segunda parte de la expedición. Cuando solo faltaban 190 leguas para llegar a dicha isla, se produjo una vía de agua en la fragata, lo que hizo que Bonechea cambiara su derrotero y navegara directamente hacia El Callao. A este puerto peruano llegaron el día 31 de mayo de 1773, siendo recibidos por las autoridades limeñas y llevados a presencia de Amat. Bonechea informó al virrey dándole noticias del viaje, así como de las islas descubiertas y de su estancia en Tahití, presentándole a los tahitianos que había embarcado en su fragata.

El virrey Amat, una vez conocidos los informes de la expedición, preparó un segundo viaje a Tahití, olvidándose de los proyectos que tenía para la isla de San Carlos, hoy Pascua. Pretendía establecer una pequeña colonia con la misión de evangelizar a los tahitianos y hacerlos súbditos de la Corona española, además de descubrir nuevas islas próximas a la isla de Amat.

Se construyó en El Callao una casa portátil de madera, que posteriormente se despiezó y numeró para ser embarcada en el paquebote *San Miguel*, alias *Júpiter*, que sería el acompañante de la fragata *Águila*. La expedición de nuevo estaba a cargo del comandante Domingo de Bonechea en la fragata *Águila*, acompañada por el citado paquebote al mando del portugalujo José Andía y Varela (26) donde, además de transportar la casa portátil, llevaba una gran cruz de madera, varias especies de animales, semillas y herramientas para la casa misión. Asimismo, los oficiales y misioneros llevaban un diccionario español-tahitiano, hecho en Lima por el soldado Máximo Rodríguez y probablemente por el piloto Hervé, con las palabras más comunes recopiladas de las conversaciones con los tahitianos.

El 20 de septiembre de 1774 partían las dos naves de El Callao rumbo oeste y hasta el día 5 de octubre mantuvieron contacto pero, debido al mal tiempo, se separaron y únicamente volvieron a encontrarse en su punto de destino, Tahití. Antes de llegar a esta isla descubrieron siete islas del archipiélago de las Tuamotu, cinco por Bonechea (Tatakoto, Tekokoto, Hikueru, Faaite y Tahanea, Motutunga), y dos por Andía (Amanu y Makatea). A todas ellas las bautizaron con nombres del calendario religioso.

---

(26) José Andía y Varela nació en Portugaleta (Vizcaya) hacia 1730. Parece ser que llegó a Chile en el navío *El Charanguero*, en el que se dedicaba al comercio de mercaderías entre Chile y Perú.

<i>Nombre español</i>	<i>Descubridor/Fecha</i>	<i>Nombre tahitiano en 1774</i>	<i>Nombre actual</i>
San Narciso	Bonechea, 29/10/74	Tatakoto	Tuamotu
I. de Ánimas	Andía, 1/11/74	Noaroa Amanu	—
I. de los Mártires	Bonechea, 1/11/74	Tepua Tekokoto	—
San Juan	Bonechea, 1/11/74	Erua Hikueru	—
San Diego	Andía, 5/11/74	Matea Makatea	—
San Julián	Bonechea, 9/11/74	Tabao (Taboa) Motutunga	—
San Blas	Bonechea, 9/11/74	Huaráva Faaite y Tahanea	—

El *Diario* de Bonechea recoge la narración del viaje a Tahití y anota que, después de avistar la isla de Todos los Santos (Anaa), donde habían quedado en encontrarse con el paquebote *Júpiter*, envió un bote al mando de Gayangos, y con Pautu de intérprete, para reconocer esta isla, en la cual vieron una cruz de madera en la falda de un bosque. El tahitiano solo entendía algunas palabras de los naturales, que desde los arrecifes les hacían señales para que saltaran a tierra. Muchos autores atribuyen erróneamente la colocación de la cruz por la tripulación de Quirós en 1609. Cualquier investigador que analice los diarios del viaje de Quirós comprobará que dicho marino navegó más al noreste y, por tanto, no pudo ver esta isla ni tampoco las de Tahití y Moorea.

Lógicamente fue colocada por alguna tripulación de alguna nave perdida en el Pacífico y existe la probabilidad de que la cruz fuera puesta por marineros de la carabela *San Lesmes*, de la expedición de García Jofre de Loaisa, que partió de La Coruña el 24 de julio de 1525, y que fue una de las cuatro naves que atravesó el estrecho de Magallanes, donde una fuerte tormenta las dispersó en pleno océano Pacífico. Esta hipótesis, apoyada en su día por Navarrete y el australiano Langdon, podría solucionarse si se hallara la vasija o el recipiente enterrado al pie de la cruz donde, según las normas expedicionarias de finales del siglo XVI y principios del XVII, se introducía un pliego con los datos del capitán que visitó la isla y el rumbo que después continuó esa embarcación.

Bonechea escribe en este lugar:

«Nos mantubimos a vista de dicha Ysla sobre bordos experando al Paquebot *Júpiter* (por este paraje el de reunión) hasta el día 9, que haviéndonos separado de ella los vientos de 4º Cuadrante con muchas turbonadas, Agua, Truenos y relámpagos avistamos tierra con mucha rebentazón de mar, al N.  $\frac{1}{4}$  al N.E., y la costeamos con la proa a E. á distancia de 3 a 4 leguas hasta las tres y media de la tarde que se avistaron por la proa a dos Mogotes con mucha rebentazón de Mar, y temerosos de pasar la Noche en este paraje ha [a] vista de tantos Escollos, y estar el tiempo con mal semblante, arribamos en busca de la Ysla de todos santos la que conseguimos abistar a las 11 del día siguiente y nos mantuvimos a su bista hasta el 12 que se determinó seguir a la Ysla de Amat, y con fuerza de vela nos pusimos en Derrota.

(...)

Disto San Quintín de la de todos Santos al O. 2 grados N. distancia 38 leguas.

La tierra abistada al N.  $\frac{1}{4}$  NE., y [a] los dos Yslots abistados al E. con mucha rebentazón se les puso por nombre San Julian y San Blas; está aquella en la latitud de 17 grados 9 minutos S. y en la longitud de 236 49 minutos, corre con la de San

Quintín al O.NO. 5 grados O. distancia 23 ½ leguas, y está en la de 16 grados 53 minutos S., y en 236 grados 22 minutos de Longitud, corre con todos Santos al SO. ¼ S. distancia de 13 ½ leguas y dichas Yslas corren entre sí al NO. ¼ O. 10 grados O. distancia de 10 leguas».

La primera embarcación en llegar a Tahití fue la de Andía, el día 8 de noviembre. Seis días más tarde llegaba la fragata *Águila*. Las manifestaciones de alegría entre los tahitianos fueron grandes al comprobar que regresaban Pautu y Tetuanui. Una multitud de canoas se concentró junto a las dos naves españolas y los regalos típicos polinesios de esteras, frutos y viandas llegaron a bordo de ambas embarcaciones. La presencia de los *ari'i* más importantes de la isla Tu y Vehiatua, además de otros personajes principales, fue una rutina durante los primeros días. Esta vez, Bonechea prefirió fondear en el puerto de Tautira para resguardar sus embarcaciones. Por parte de los *ari'i* de Tautira se obtuvo permiso para que cedieran un terreno donde instalar la casa-misión y todas las pertenencias de los padres misioneros y del intérprete Máximo Rodríguez, así como varios animales que llevaba el paquebote *Júpiter*.

El 5 de enero de 1775, Bonechea dispuso celebrar una reunión entre varios oficiales de la fragata, los principales *ari'i* de Tahití, los padres misioneros y el intérprete Rodríguez. Entre los asuntos tratados en esa reunión se reconocía la soberanía española sobre la isla y la defensa de sus habitantes, quienes a su vez declaraban lealtad y obediencia al rey de España. El contador de la fragata Pedro Freire de Andrade, levantó acta de este convenio entre españoles y tahitianos y dice así:

«Certifico. Que el Día Cinco de Enero del presente año a las quatro de la tarde, por disposición del Comandante de este buque Dn. Domingo de Boenechea, los oficiales de Guerra Dn. Thomas Gayangos, Thente. de Navío; Dn. Raymundo Bonacorsi, Idem. de Fragata; Dn. Nicolás Toledo, Alferez de Navío; Dn. Juan de Apodaca, Alferez de Fragata; y Dn. Juan Hervé, Ydem y primer Piloto; y los Padres Misioneros Fr. Jerónimo Clota y Fr. Narciso Gonzales. Juntos todos en la Casa del establecimiento, convocamos a ella por medio del Yntérprete, a los Heries principales e Yndios de más suposición del Partido para formar nuestro Establecimiento. Y habiéndoles preguntado si eran ó no gustosos de que dhos. Padres y el Yntérprete quedasen en su Ysla, respondieron todos unánimes que sí. Prometiendole voluntariamte. Bexiatua y Hotu, favorecerlos y defenderlos de todo Ynsulto de parte de los Avitantes de la Ysla, ayudarlos a su subsistencia; y en caso de faltarles los Alimentos de su huso, proveerlos de quanto ellos disfrutaban.

Haciéndonos al mismo tiempo la discreta prevención de que en caso de hazer a los nuestros alguna extorsión los Avitantes de la Ysla de Morea con quienes no estaban en Amistad; ó alguna Embarcación estrangera á quienes ellos no pudiesen raesistir, no se les havia de hazer cargo alguno

Se les hizo saber por medio del Yntérprete, la Grandeza de nuestro soberano: El incontestable Derecho que tiene á todas las Yslas Adyacentes a sus bastos Dominios: Sus deseos de favorecerlos e ynstruirlos, para que sean supe-



riores a todos los que viven en la misma ignorancia; Y les ofrecimos en su R. Nombre, mediante las Facultades con que se ha dignado autorizarnos en el Capítulo Onze de la Ynstrucción, proveerlos de muchos hùtiles: Defenderlos de sus Enemigos, y que serian visitados con frecuencia por las Embarcaciones de S.M. si cumplían con fidelidad lo prometido. Demostraron todos una gran Complacencia, y en alta voz digeron que lo admitían por Rey de Otahayte y de todas sus Tierras.

Siéndoles muy agradable la formalidad de este Convenio y para que conste a los fines que convengan expido esta A bordo de la propia Fragata, al Ancla en el Puerto Oxatutira de la Ysla Oriental de Amat, alias Hotaheyti, en Cinco de Enero de mil setecientos setenta y cinco.

Pedro Freire de Andrade (*rubricado*)» (27).

El pacto de Tautira se mantuvo durante la estancia de la pequeña colonia, pero no tuvo valor permanente debido a que el Gobierno español no pudo atender, como había prometido, estas islas del Pacífico sur.

El día 7 de enero, las dos naves zarparon rumbo a Raiatea, al tener información de que habían estado allí los ingleses. En este trayecto, Bonechea y Andía hallaron ocho nuevas islas del archipiélago de la Sociedad. Son las siguientes:

<i>Nombre español</i>	<i>Descubridor/Fecha/archipiélago</i>	<i>Nombre tahitiano en 1775</i>	<i>Nombre actual</i>
Tres Hermanos	Bonechea, 8/1/75	Teturoa/Tetiara	Sociedad
I. Pelada	9/1/75	Tupuemanu/Maiao	—
I. Hermosa	—	Oagine/Huahine	—
I. de la Princesa	—	Oriatea/Raiatea	—
I. prox. a Princesa	—	Tajá/Tahaa	—
San Pedro	10/1/75	Porapora/Borabora	—
San Antonio	11-1/75	Maurua/Maupiti	—
I. de los Pájaros	14/1/75	Manua/Maiao	—

De regreso a Tahití, con Bonechea muy enfermo, los expedicionarios comprobaron que ni los padres ni el intérprete habían tenido novedad alguna con los nativos, pero recibieron la noticia de que Pautu y Tetuanui habían renegado de la fe cristiana y que se habían incorporado a sus anteriores costumbres. Los misioneros solicitaron a Bonechea que les enviase a alguna persona para el trabajo de la huerta y otros menesteres, merced que fue concedida por el comandante al enviarles el marinero Francisco Pérez, hombre hábil en aquellos trabajos.

Antes de partir las naves, murió Bonechea en la fecha ya indicada, a bordo de la fragata *Águila*. Fue enterrado al día siguiente con gran ceremonia,

(27) AGI, Audiencia de Lima, leg. 1035. Existe una copia en BRAH, Viajes a la Mar del Sur, sing. D-91.

cumpliendo las ordenanzas de su cargo, enfrente de la casa misión y al pie de la cruz de madera (28).

En el Archivo Diocesano de San Sebastián, en el libro 7.º de finados, se halla la siguiente anotación:

«Dn Domingo de Bonechea: En veinte y ocho de Oco de mil, setzs setenta y cinco vino la noticia de aver fallecido en una de las Islas de la mar del Sur, descubiertas pr el mismo, Dn Domingo de Bonechea, Capn de Navío de S.M., naturl de esta Vª en cuiu Parrol se le hizo el 3º día en oficio mar. Nada se sabe de su dispn y firmé.

Dn Manl Antº de Echave (*rubricado*)».

La noticia de su fallecimiento llegó con nueve meses de retraso a su villa natal de Guetaria. Sus familiares y amigos le recordaron celebrando un oficio religioso en la iglesia parroquial de San Salvador.



Monumento a Bonechea en Tahití

Hemos citado ya a *José Ramón de Andía y Varela*. Nació este navegante en Portugalete y fue bautizado el 26 de mayo de 1736. En 1774 (29), acompañó a la fragata *La Águila*, capitaneada por Domingo de Bonechea, en su expedición a Tahití a bordo de su paquebote *El Júpiter*. Se trataba de la segunda expedición de este tipo ordenada por Amat ante el temor de una colonización británica de la isla y con intención de convertir «a los infieles que la habitan» llevando, para ello, dos padres franciscanos y varias especies de animales «para que procreasen en aquella isla». Dejó todos los detalles del viaje anotados en *Relación del viaje hecho a la isla de Amat, por otro nombre Otahiti y descubrimiento de otras adyacentes en los años 1774 y 1775* (30).

En 1947, Joaquín de Sarriera, descendiente de Amat, habla así de Andía en la introducción a la obra:

(28) RODRÍGUEZ.

(29) DOUGNAC RODRÍGUEZ, pp. 7-35.

(30) ANDÍA Y VARELA.

«Adivinamos, a través de su relato, un carácter entero y austero, piadoso, caballeresco y humano, y una mentalidad que llamaríamos científica por el cuidado con que anota no solo los detalles de la navegación a fuer de buen marino, sino también el paisaje geográfico, la fauna y la flora, las costumbres, lenguaje y religión de los polinesios. Siente evidente simpatía por aquellos indígenas de buena presencia, alegres y confiados, aunque abomina de sus supersticiones, sus danzas lascivas y su pereza. Andía es el primer narrador español de aquel paraíso, de aquella isla de ensueño».

Recordaremos ahora a uno de los principales héroes de España, el guipuzcoano *Blas de Lezo y Olavarrieta*.



Busto de Blas de Lezo en la fachada de la Diputación de Guipúzcoa

Nació en Pasajes (Guipúzcoa) el 3 de febrero de 1689. A los doce años, se embarcó en la escuadra francesa, enrolándose como guardiamarina al servicio del conde de Toulouse, Luis Alejandro de Borbón, hijo de Luis XIV. Falleció en Cartagena de Indias el 7 de septiembre de 1741. La Guerra de Sucesión enfrentó a Felipe de Anjou, apoyado por Francia y nombrado heredero por el rey español, con el archiduque Carlos de Austria, apoyado por Inglaterra, ya que esta última temía el poderío que alcanzarían los Borbones en el continente. La escuadra francesa había salido de Tolón, y en Málaga se habían unido algunas galeras españolas mandadas por el conde de Fuencalada. Frente a Vélez-Málaga se produjo el 24 de agosto de 1704 la batalla naval más importante del conflicto. Blas de Lezo participó en aquella batalla batiéndose de manera ejemplar. En 1704 perdió la pierna izquierda a causa de la bala de un cañón inglés. La pierna le fue amputada por debajo de la rodilla, sin ninguna clase de anestesia.



Placa dedicada a Blas de Lezo en el Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando, Cádiz

No tardó en volver a embarcarse para socorrer, en este caso, a las asediadas plazas de Peñíscola y Palermo, dirigir el posterior ataque al navío inglés de 70 cañones *Resolution* que resultó devastado por el fuego, o capturar otros dos navíos enemigos. Durante sus exitosas patrullas por el Mediterráneo logró apresar un buen número de navíos ingleses y logró el permiso para llevar sus presas a su pueblo natal. En 1706, recibió instrucciones para abastecer a los sitiados en Barcelona comandando una pequeña flota. Burló constantemente el cerco inglés gracias a las densas nubes de humo que provocaban los montones de paja ardiendo que dejaba flotando sobre las aguas y que le permitían ocultarse, o las cargas incendiarias que disparaban sus cañones capaces de neutralizar los navíos británicos. Posteriormente se le envió a la fortaleza de Santa Catalina de Tolón, donde tomó contacto con la defensa desde tierra firme, en combate contra las tropas del príncipe Eugenio de Saboya. En esta acción, tras el impacto de un caño-

nazo en la fortificación, una esquirla se le alojó en el ojo izquierdo y perdió, así, para siempre la vista del mismo. Fue destinado al puerto de Rochefort, donde realizó otra gran gesta, al rendir en 1710 una decena de barcos enemigos, el menor de 20 piezas. Por estas fechas tiene lugar el combate con el *Stanhope* mandado por John Combs, que lo triplicaba en fuerzas. Se mantuvo un cañoneo mutuo hasta que las maniobras de Lezo dejaron al barco enemigo a distancia de abordaje, momento en el que ordenó que lanzaran los garfios para llevarlo a cabo. Blas de Lezo se cubrió de gloria en este enfrentamiento, en el que incluso fue herido y ascendido a capitán de fragata. En 1714, se produjo el segundo asedio a Barcelona. Blas de Lezo volvió a resultar herido. Esta vez, el disparo de un mosquete le inutiliza para el resto de su vida su brazo derecho.

Al año siguiente, al mando del *Nuestra Señora de Begoña* de 54 cañones y junto a una gran flota, logra reconquistar Mallorca, esta vez, sin necesidad de efectuar un solo cañonazo.

En 1716, tras la finalización de la Guerra de Sucesión en España, Blas de Lezo recibe el mandato de limpiar la costa del Pacífico del virreinato de Perú de los numerosos piratas y corsarios que la asolaban. El servicio lo cumple con notable éxito porque los navíos piratas emprendían la huida ante la presencia de los buques de guerra españoles y la fama que Lezo se había ganado durante los últimos años. En 1730, Blas de Lezo da por concluido su periplo por las costas americanas y regresa nuevamente a España donde es nombrado jefe de la escuadra naval del Mediterráneo. En una de las misiones que se le encomiendan, viaja a la República de Génova, al mando de seis navíos de guerra, para reclamar el pago de dos millones de pesos que esta república debía al Reino de España.

Blas de Lezo pronto tendría una nueva misión: la conquista de la ciudad otomana de Orán. La realizó con éxito. Como consecuencia de ello, el pirata Bay Hassan huyó pero, poco tiempo después, logró reunir un buen número de tropas para sitiar la recién conquistada ciudad. Los moros se coaligaron para reconquistarla, atacándola por tierra y bloqueándola por mar. Blas de Lezo levantó el bloqueo e introdujo en la plaza los socorros pertinentes. Después, se dedicó a dispersar las fuerzas navales enemigas, provocando la huida del pirata argelino tras una dura y reñida lucha.

Patrulló durante meses por aquellos mares, impidiendo que los argelinos recibieran refuerzos de Estambul, hasta que una epidemia le obligó a regresar a la ciudad de Cádiz.

Al ser nombrado comandante general de una flota de ocho galeones se le encarga una nueva misión: habían de salir para Tierra Firme. Llegó a Cartagena de Indias, donde quedó como comandante general del más importante puerto de ultramar, fundamental para la defensa del Mar de las Antillas.

Cuando Gran Bretaña declaró la guerra a España, nombró al marino Edward Vernon comandante de las fuerzas británicas en las Indias Occidentales. Puso este rumbo desde Port Royale (Jamaica) hacia el puerto español de Portobelo, en Panamá, con el objetivo de saquearlo y destruirlo, como así lo hizo. Portobelo formaba parte de la ruta que periódicamente seguía la Flota de Indias y se encontraba pobremente defendido. El éxito de esta acción fue celebrado y proclamado a los cuatro vientos, y Vernon, entre numerosos homenajes, se convirtió en un héroe nacional en Inglaterra.

El 13 de marzo de 1740 se presentaron ante Cartagena de Indias ocho navíos enemigos. Fondearon a unas dos leguas de la ciudad. Después de reconocer la costa y establecer el bloqueo, comenzaron el bombardeo de la ciudad. Los cañones de la defensa no alcanzaban a los navíos ingleses y estos continuaron haciendo fuego durante los días 18 y 19. Lezo mandó desembarcar un cañón de 18 que puso en tierra. Ahuyentó a las bombardas con sus certeros disparos y la escuadra británica levó y se retiró a Jamaica, quedando dos navíos bloqueando Cartagena.

Hicieron los británicos una segunda tentativa, con trece navíos y una bombardas. Blas de Lezo formó con otros dos navíos, otra segunda línea de



defensa de Boca Chica. Cuando los británicos vieron esta vigilancia y preparativos, regresaron a Jamaica sin atacar.

En 1741 una flota de 186 naves, más de 23.500 hombres, y más de 2.600 piezas de artillería puso rumbo hacia Cartagena de Indias. Las tropas españolas se reducían a seis navíos de guerra, unos 2.500 soldados, reforzados con unos 600 arqueros indios traídos expresamente desde el interior, y menos de 1.000 piezas artilleras. Blas de Lezo se preparó para la defensa. Situó varios de sus buques en las dos entradas a las bahías y dio órdenes de que, en el caso de que se vieran superados, fueran hundidos para que no fueran apresados y para que sus restos impidieran la entrada de los navíos ingleses hasta Cartagena de Indias.

Toda la armada enemiga se había desplegado en plan de cerco. Al comienzo, se notó la superioridad británica y se adueñaron fácilmente de los alrededores de la ciudad fortificada. Tras comprobar que no podían acceder a la bahía, los ingleses comenzaron un bombardeo incesante contra los fuertes del puerto. Lezo situó dos navíos en Boca Chica, paso obligado para entrar en la rada. Cerró la entrada con dos cadenas tendidas por fuera de los buques, para impedir la llegada hasta ellos de los brulotes con que pudieran atacarlos, y puso en estado de defensa los castillos que guardaban la entrada. Apoyaba a los defensores con la artillería de sus navíos, que había colocado lo suficientemente cerca. Usaba bolas encadenadas para inutilizar los barcos ingleses. Con ello, desarbolaron varios barcos y produjeron víctimas entre los atacantes.

Tras acabar con varias baterías de cañones, Vernon se dispuso a desembarcar algunos de sus hombres, que lograron tomar posiciones en tierra. Luego, el inglés cañoneó la fortaleza de San Luis de Bocachica durante dieciséis días. El bombardeo fue masivo y los españoles tuvieron que abandonar los fuertes de San José y Santa Cruz.

El ímpetu del ataque obligó al español a tomar una decisión dura. Blas de Lezo incendió sus buques para obstruir el canal navegable de Boca Chica, aunque el *Galicia* no ardió a tiempo. Sin embargo, logró retrasar el avance inglés de forma considerable. Decidió, entonces, dar la orden de replegarse ante la superioridad ofensiva y la cantidad de bajas españolas.

A su vez, en Boca Grande se siguió la misma táctica. Se hundieron los dos únicos navíos que quedaban para dificultar, así, la entrada del enemigo. El sacrificio resultó en vano, porque los ingleses remolcaron el casco de uno de ellos antes de que se hundiera para restablecer el paso y desembarcaron. Las posiciones habían sido perdidas y los españoles se defendían en el fuerte de San Sebastián. Como último baluarte, se encontraba el castillo de San Felipe.

Los ingleses habían conseguido acabar con varias fortalezas y asentarse en las bahías de Cartagena de Indias tras pasar los obstáculos puestos por los españoles. Sin duda, sentían la victoria cerca. Vernon entró entonces triunfante en la bahía con su buque almirante con las banderas desplegadas dando la batalla por ganada. Envío en ese momento una corbeta a Inglaterra con un



mensaje en el que anunciaba su gran victoria sobre los españoles. La noticia fue recibida con grandes festejos entre la población y, debido al júbilo, se mandó acuñar una moneda conmemorativa para recordar la gran victoria. En ella se podía ver a Blas de Lezo arrodillado frente al inglés.

Vernon estaba decidido. La hora de la victoria había llegado. Por ello, quiso darle el broche final tomando el símbolo de la resistencia española: el castillo de San Felipe, donde resistían únicamente seis centenares de soldados. Sin embargo, el asalto desde el frente era un suicidio, por lo que el inglés decidió dar la vuelta a la fortaleza y asaltar por la espalda a los españoles.

Blas de Lezo envió a dos de los suyos al lado inglés. Se fingirían desertores y llevarían a la tropa enemiga hasta un flanco de la muralla. Para ello, atra-



Monumento a Blas de Lezo en los Jardines del Descubrimiento de la madrileña plaza de Colón; pág. sig., leyenda grabada en la cara posterior del pedestal

vesaron la selva lo que provocó la muerte por enfermedad de cientos de soldados, pero al fin llegaron y Vernon ordenó el ataque.

El primer asalto inglés se hizo contra una entrada de la fortaleza y se saldó con la muerte de aproximadamente 1.500 soldados ya que dicho flanco estaba muy bien protegido.

Tras este ataque inicial, Vernon se desesperó ante la posibilidad de perder una batalla que parecía hasta hace pocas horas ganada de antemano. El inglés ordenó una nueva embestida, aunque esta vez planeó que sus soldados usaran escalas para poder atacar directamente las murallas. En la noche del 19 de abril los ingleses se organizaron en tres grupos para atacar San Felipe. Sin embargo, los asaltantes se llevaron una gran sorpresa: las escalas no eran lo suficientemente largas para alcanzar la parte superior de las murallas. Blas de Lezo había ordenado cavar un foso cerca de los muros para aumentar su altura y evitar el asalto.

Los españoles les produjeron entonces cientos de bajas. Al día siguiente, salieron de la fortaleza dispuestos a aprovechar el duro golpe psicológico que habían sufrido. Tras una cruenta lucha, los menos de 600 defensores lograron que el enemigo se retirara y volviera a sus navíos.

El descalabro ante el castillo de San Felipe desmoralizó a los ingleses. El engreído sir Edward Vernon se había revelado como un incompetente incapaz de vencer a 600 españoles harapientos y famélicos capitaneados por un anciano tuerto, manco y cojo.

Después de esa batalla, los ingleses realizaron una serie de intentos de conquistar la plaza fuerte, pero fueron rechazados. Vernon se retiró a sus barcos y ordenó un bombardeo masivo sobre la ciudad durante casi un mes, pero no sirvió de nada. Finalmente, Vernon abandonó las aguas de Cartagena de Indias dejando unos 5.000 ingleses muertos. Según cuenta la leyenda, Vernon sentía tanto odio hacia Lezo que, mientras se alejaba junto a su flota de vuelta a Inglaterra, gritó a los vientos: «God damn you, Lezo!» (¡Que Dios te maldiga, Lezo!).

Vernon optó por una retirada enviando una carta a Blas de Lezo:

«Hemos decidido retirarnos para volver pronto a esta plaza después de reforzarnos en Jamaica».

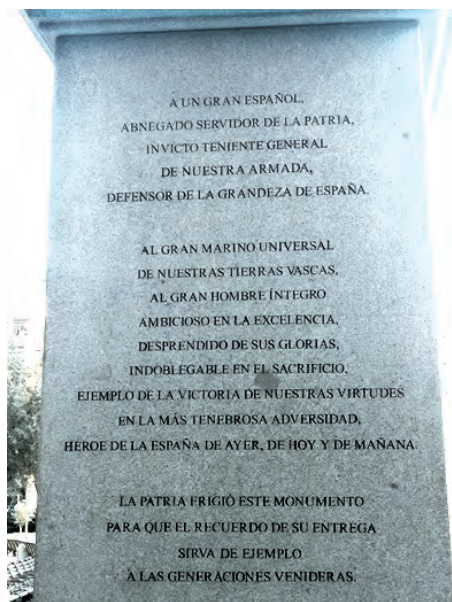
El guipuzcoano le respondió:

«Para venir a Cartagena es necesario que el rey de Inglaterra construya otra escuadra, porque esta solo ha quedado para conducir carbón de Irlanda a Londres, lo cual les hubiera sido mejor que emprender una conquista que no pueden conseguir».

Humillados por la derrota, los ingleses ocultaron las monedas y medallas grabadas con anterioridad para celebrar la victoria que nunca llegó. Con solo seis navíos y 2.830 hombres, Blas de Lezo derrotó a Vernon, que traía 180 navíos y casi 25.000 hombres. Fue tal la derrota que el rey de Inglaterra, Jorge II, prohibió hablar de ella o que se escribieran crónicas alusivas al hecho, como si nunca hubiese ocurrido.

Blas de Lezo fue enterrado en Cartagena de Indias, sin honores, en pobres condiciones, puesto que el virrey de entonces, Sebastián de Eslava, le había declarado su enemistad.

Algunos años después, se concedió a la familia de Lezo el marquesado de la Real Defensa, quedando perpetuada de este modo, sus hazañas en Cartagena de Indias.



### Bibliografía y fuentes

- ALONSO DEL VAL, J.M.<sup>a</sup>: «Juan Echeverri y Rober (1609-1662), Capitán General y Almirante de las reales Flotas de Indias», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2009.
- ANDÍA Y VARELA, J.: *Relacion del viaje hecho a la Isla de Amat, por otro nombre Otahití, y descubrimiento de otras adyacentes en los años 1774 y 1775*. J. Porter, Barcelona, 1947.
- ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL, Documentos de Indias.
- DELMAS, J.E.: *Biografía de claros varones de Vizcaya*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1970.
- DOUGNAC RODRÍGUEZ, A.: «Josefa de Andía y Varela (1768-1841), una mujer de su época», en *Revista Chilena de la Historia y Geografía*, núm. 152, 1984.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.
- : *Disquisiciones náuticas. La mar descrita por los mareados*. Madrid, 1996.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*. Madrid, 1851.
- GARCÍA CARRAFFA, A.: *Enciclopedia heráldica y genealógica hispano-americana. Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos*. Buenos Aires, 1962.
- GARCÍA RIVAS, Manuel: «En torno a la biografía de Blas de Lezo», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 7. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2009.



- GARMENDIA ARRUABARRENA, J.: «El almirante donostiarra Juan de Echeverri, marqués de Villarrubia», en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, núm. 24. San Sebastián, 1990.
- : *Diccionario biográfico vasco*. Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, Donostia/San Sebastián, 1989.
- GÓMEZ NAVARRO, J.: (ed.). *Exploradores españoles olvidados del siglo XVIII*. Sociedad Geográfica Española, Madrid, 1999.
- MARTÍNEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de Guipúzcoa*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
- MELLÉN BLANCO, F.: «Domingo Bonechea Andonaegui y sus expediciones a Tahití», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm.6. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2009.
- : «Expediciones al Pacífico Sur en el virreinato de Amat, 1770-1776», en *Historia 16*, año XV, núm. 171. Madrid, 1990.
- NAVARRETE, A.: *Historia marítima militar de España*. Madrid, 1907.
- PAVÍA, F. de Paula: *Galería biográfica de los Generales de Marina, Jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, 4 vols. Madrid, 1873.
- QUINTERO SARAVIA, G.M.: *Don Blas de Lezo: biografía de un marino español del siglo XVIII*. Edaf, Madrid, 2016.
- RIQUER ZABECOE, C.: «Marinos ilustres. Mateo de Laya y Aramburu», en *Euskal-Erria. Revista Bascongada*, t. LVII, segundo semestre de 1907. San Sebastián, Establecimiento Tipográfico de J. Baroja e Hijo. Acceso electrónico en [http://meta.gipuzkoakultura.net/bitstream/10690/74840/1/AM\\_323872.pdf](http://meta.gipuzkoakultura.net/bitstream/10690/74840/1/AM_323872.pdf).
- RODRÍGUEZ, M.: *Espanoles en Tahiti* (ed. de F. Mellén). Historia 16 (Crónicas de América 69), Madrid, 1992.
- SADA, J.M.: *Historia de la ciudad de san Sebastián a través de sus personajes*. Alderdania, Irún, 2002.
- SERRANO MANGAS, F.: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1985.
- : «Una historia por hacer: Generales y Almirantes vascos en la Carrera de Indias», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2006.
- : *Vascos y extremeños en el Nuevo Mundo durante el siglo XVIII: un conflicto por el poder*. Asamblea de Extremadura, Mérida, 1993.
- SORALUCE, N.: *Historia general de Guipúzcoa*. Vitoria, 1870.
- UNSAIN AZPIROZ, J.M. (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2008.
- MUSEO NAVAL: *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1979.
- VICTORIA, P.: *El día que España derrotó a Inglaterra*. Áltera, Barcelona, 2005.
- VV.AA.: *Enciclopedia general del mar*. Garriga, Barcelona, 1968.
- VV.AA.: *La gran enciclopedia vasca*. Auñamendi, Bilbao, 1966.
- VV.AA.: *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1995.



# EL EXTRAÑO CASO DEL *JAEDJOER* ALIAS *LOLA*

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA  
Ingeniero Industrial  
Santiago DOMÍNGUEZ LLOSÁ  
del Círculo Naval Español

## Resumen

El *Jaedjoer*, un pequeño mercante costero holandés, tiene una curiosa historia naval, de acción y de espionaje, en la que tienen intervención la Royal Navy, hidroaviones del *Coastal Command* de la RAF, agentes secretos alemanes e ingleses y las autoridades españolas.

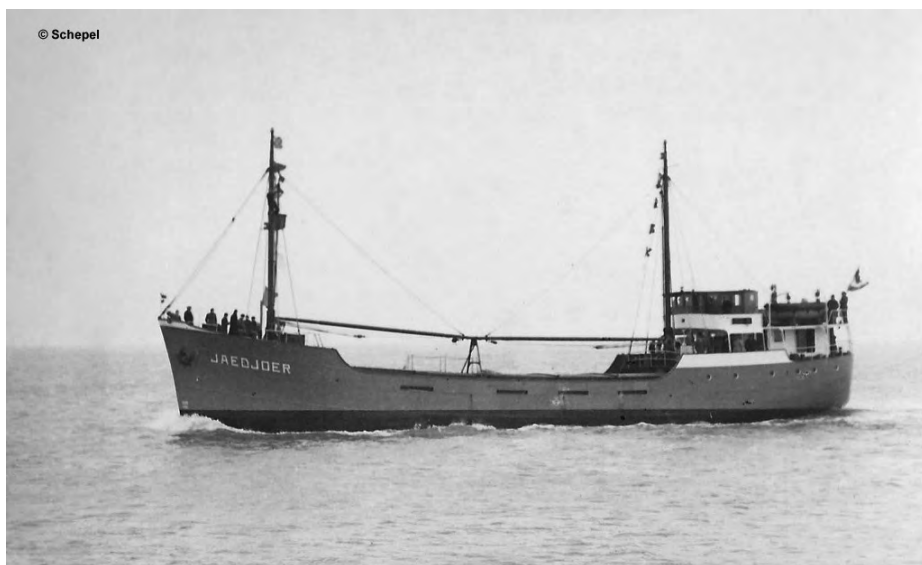
Durante la segunda guerra mundial este pequeño barco navegó desde Holanda hasta la costa española del Cantábrico. Siguió costeando la Península con bandera falsa española, atravesó el estrecho de Gibraltar y tras una prolongada estancia en el puerto de Melilla consiguió llegar hasta Túnez, en aguas entonces dominadas por las potencias del Eje, donde fue utilizado para el suministro a las fuerzas alemanas en África del Norte (Túnez y Libia). Al final el destino se encontró con él en forma de torpedo que cortó su trayectoria vital.

La utilización de un nombre español y de nuestra bandera, en situación de plena ilegalidad, fue una estratagema que facilitó el éxito de una larga navegación.

Palabras clave: segunda guerra mundial, buques internados en España, *Jaedjoer*, *Lola*, Melilla, espionaje.

**D**URANTE las dos guerras mundiales España, con diversos matices, mantuvo su neutralidad en las dos conflagraciones. La situación geográfica de nuestro país, entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, implicaba la separación de dos teatros de operaciones navales distintos.

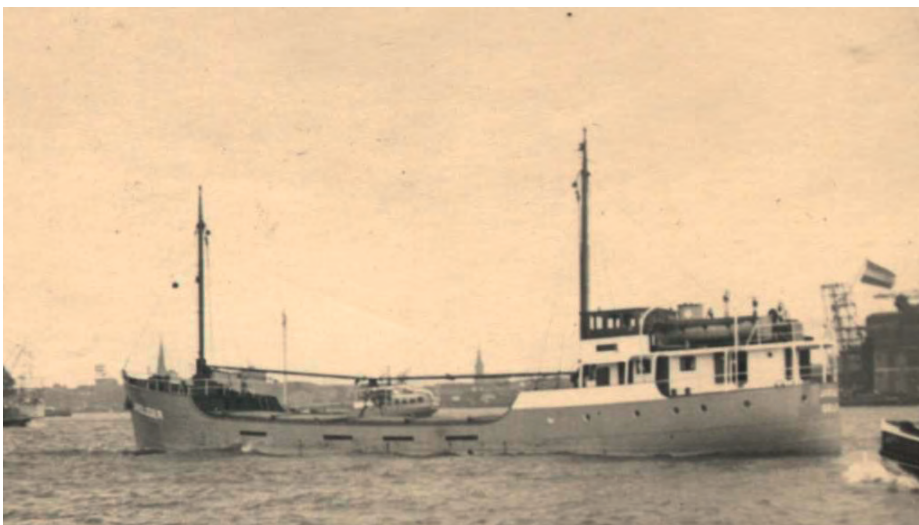
Por otra parte España en el extremo sur de Europa y punto de recalada de rutas atlánticas presentaba la ocasión a numerosos buques mercantes alemanes y austro-húngaros en la PGM y alemanes e italianos en la segunda guerra



El *Jaedjoer* en navegación visto por la banda de babor



El *Jaedjoer*, amarrado en un puerto holandés con una importante cubertada de madera



El *Jaedjoer*, todavía con bandera holandesa, navegando cerca de un puerto

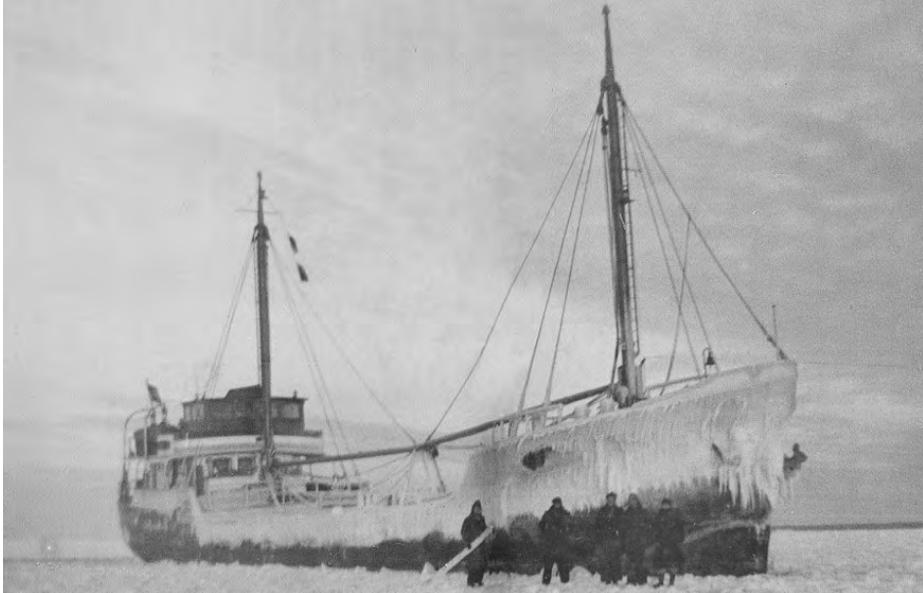
mundial (SGM), que no podían llegar hasta sus puertos de origen buscaran refugio allí. Muchos de ellos se mantuvieron atracados o fondeados en diversos puertos españoles durante toda la duración del conflicto.

Si nos centramos en la SGM, desde la ocupación por los alemanes de la costa atlántica francesa y a lo largo del conflicto, el tráfico de buques mercantes alemanes en toda la costa norte de España fue copioso.

Al comienzo de la contienda era imposible la comunicación marítima entre las costas de Alemania y España ya que exigía cruzar el canal de la Mancha por aguas de Holanda, Bélgica y Francia. Tras la ocupación de los tres países citados, pudo volver a establecerse la comunicación. Con la rendición de Dinamarca y Noruega toda la costa atlántica de Europa, desde el Báltico hasta la frontera con España, quedó bajo dominio alemán.

Los mercantes alemanes bajaban costeando hasta el litoral español y en él esperaban que los británicos respetaran nuestra neutralidad. Navegando dentro de las aguas territoriales podían alcanzar las costas portuguesas e incluso las del sur de España.

El desarrollo de la guerra permitió que, posteriormente, también existiera tráfico mercante en el Mediterráneo. Es evidente que era casi imposible el paso del Atlántico al Mediterráneo. La Royal Navy controlaba el estrecho de Gibraltar desde la colonia inglesa allí situada. Gibraltar era la base de un elevado número de unidades, destructores, fragatas, corbetas, *trawlers*, patrulleros, etc., que de allí partían en misiones de vigilancia en el área del Estrecho, controlando el tráfico mercante de los países neutrales, impidiendo el paso de los de países enemigos y atacando a los submarinos que intentaban pasar en superficie o en inmersión.



Parece que el barco también navegó por zonas heladas

En este ámbito merece la pena dedicar un poco de atención al caso del *Jaedjoer*, un pequeño barco costero de bandera inicialmente holandesa que desde los Países Bajos recorrió toda la costa atlántica de Europa, cruzó el Estrecho, entró con falsa bandera española en varios de nuestros puertos y se dedicó al aprovisionamiento del Afrika Korps alemán hasta resultar hundido por un submarino.

### **El *Jaedjoer* y sus características**

El *Jaedjoer* era un pequeño buque costero construido en acero con puente y máquina en la parte posterior y popa de crucero. Tenía una eslora de 38,70 metros, con 7,35 de manga y 2,72 de calado. Estaba propulsado por un motor diésel y con una hélice. Fue construido por Gebr. Niestern & Co y entregado a su propietario Jan Evert Witcherts en 1937. Su puerto de matrícula era Haren y estaba operado por E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf N.V., con sede en Delfzijl (Groninga, Holanda). Las características técnicas del barco se han resumido en cuadro 1.

Se trataba de un buque de carga general con una única cubierta de tipo corrido con puente y máquina en popa, como ya se ha dicho, una chimenea y dos mástiles (en el castillo de proa y frente al puente) con puntales de carga. Solo disponía de acomodo para la tripulación, y, por tanto no estaba preparado para el alojamiento de pasajeros.

Como anécdota hay que citar que su nombre no corresponde a una ciudad o a un lugar de la costa holandesa. Era un acrónimo formado al unir las dos primeras letras de los de cuatro nombres, de hombre y mujer habituales en Holanda: *JAn*, *EDward*, *JOhanna* y *ERwin*.

Desde la entrega a su armador estuvo realizando tráfico costero por las costas holandesas y el Mar del Norte con desplazamientos ocasionales a otras zonas del Atlántico septentrional. Se dispone de fotos de él amarrado en un puerto con una importante cubertada de madera o con abundante hielo en su casco y superestructura y con parte de su tripulación posando sobre la banquisa, indicativos de encontrarse en zona subártica o en el mar Báltico.

La invasión de Holanda por parte de los alemanes comenzó el 10 de mayo de 1940 y la rendición del citado país tuvo lugar el día 14 del mismo mes y año, tras el bombardeo de Róterdam. Al *Jaedjoer* la ocupación le cogió amarrado en un puerto holandés y no parece que sufriera ningún daño.

Cuadro 1. DATOS TÉCNICOS DEL *JAEDJOER*

DATOS GENERALES	<i>Tipo</i>	Buque a motor de carga general con una cubierta corrida		
	<i>Astillero</i>	Gebr. Niestern & Co., Delfzijl (Groninga) Holanda. Constr. 214		
	<i>Fecha botadura</i>	9 diciembre 1937	<i>Fecha entrega:</i>	25 enero 1938
	<i>Clasificación</i>	Bureau Veritas	<i>Identificativo:</i>	1821 ZGRON 1938
	<i>Mástiles</i>	2	<i>Puntales carga:</i>	2
	<i>Casco</i>	Acero	<i>Superestructura:</i>	Acero y madera
DIMENSIONES	<i>Registro bruto</i>	309,00 GRT	<i>Peso muerto:</i>	405,00 t. métricas
	<i>Eslora máxima</i>	38,89 metros	<i>Eslora entre pp.:</i>	34,60 metros
	<i>Manga (Traz)</i>	7,35 metros	<i>Puntal (trazado):</i>	2,47 metros
	<i>Calado máximo</i>	2,10 metros		
PROPULSIÓN	<i>Motor</i>	1 diésel Brons Nr. 5713 Type T (240x260), 4 cilindros, 195 BHP		
	<i>Fabricante</i>	N.V. Appingedammer Bronsmotorenfabriek, Appingedam (Holanda)		
	<i>Velocidad</i>	9,5 nudos	<i>Hélices:</i>	1
BODEGAS	<i>Núm. bodegas</i>	2	<i>Capacidad balas:</i>	518 m <sup>3</sup>
	<i>Capacidad grano</i>	550 m <sup>3</sup>		

Tras la ocupación de Holanda el gobierno alemán ordenó la incautación de aquellos buques que podían ser convenientes para sus intereses realizando tareas militares o de transporte.

No consta mucho sobre su historia hasta que, el 5 de mayo de 1941, fue requisado por el KMD *Rotterdam* (Kriegsmarine Dienststelle *Rotterdam*, Cuartel General de la Marina Alemana en Róterdam), utilizándose en tareas de transporte costero. Desde su incautación por la marina alemana el buque pasa



a figurar como propiedad del Estado alemán, porta bandera de aquel país y tiene Hamburgo como puerto de matrícula. El 16 de mayo de 1941 parece ser que el buque pasó a ser operado en favor de la Luftwaffe.

### Una larga travesía, una larga historia

Uno de los grandes problemas que tenía el Eje en el teatro de operaciones del Mediterráneo era el aprovisionamiento de sus tropas en África debido a la gran superioridad aérea y naval de Gran Bretaña. Para mejorar la capacidad de transporte el alto mando alemán decidió enviar una serie de pequeños mercantes costeros, incautados en los países ocupados, que entraban en el Mediterráneo al amparo de las aguas territoriales españolas. Este fue el caso del buque que nos ocupa.

Así el 18 de junio de 1941 el *Jaedjoer* zarpó de Róterdam (Holanda) con destino a Bayona (Francia). Debía costear todo el litoral de la Europa ocupada y cruzar el canal de la Mancha. Contaba con una tripulación española aportada por la empresa hispano-alemana Rowak bajo el mando del capitán Zabala.

Su recorrido tuvo varias etapas: el 23 de junio de 1941 llegó a Hoek van Holland (Holanda), el 27 del mismo mes y año arribó a Cherburgo (Francia) formando parte de un convoy y, tras acabar de cruzar el canal de la Mancha bajó costeando el golfo de Vizcaya hasta llegar a Bayona (Francia) el 9 de julio de 1941.

Permaneció una larga temporada en ese puerto, posiblemente preparando el resto del viaje hacia el Mediterráneo. El 6 de diciembre de 1941, todavía en Bayona, cambia su nombre por el de *Lola* figurando como su propietario la empresa Partenreederei «Lola», de Hamburgo (Alemania), de la que es único socio el Estado alemán. Es operado por la naviera Robert M. Sloman Jr., también de Hamburgo.

Desde Bayona zarpó con rumbo a Bilbao, donde ya entró como *Lola* y bandera española. La arribada debió de producirse los días 8 o 9 de diciembre de 1941. El 12 de diciembre de 1941, cuando navegaba frente a la costa de Santander, a la altura de Cabo Mayor, el *Lola* fue atacado con bombas por un hidroavión Short Sunderland del *Coastal Command* de la RAF (Royal Air Force). El ataque, que no tuvo consecuencias para el buque, pudo ser observado desde el semáforo de Cabo Mayor, punta oeste de la parte exterior de la bahía de Santander, desde donde se comunicó el hecho a la Comandancia de Marina de aquel puerto. Estos datos demuestran que el acto hostil se produjo muy cerca de la costa e indudablemente dentro de las aguas territoriales españolas.

Nuestro barco bordeó el litoral de Portugal y siguió por la costa sur de la Península. Antes de llegar a las cercanías del Estrecho cruzó de la costa española a la marroquí y aprovechando la noche del día 17 de diciembre, burló la vigilancia inglesa pasando el estrecho de Gibraltar por las aguas territoriales del Protectorado.



Un hidroavión Short Sunderland, similar al que atacó al *Jaedjoer* a la altura de Cabo Mayor (Santander), en plena operación de despegue

Percatados los ingleses de la existencia del buque, y de sus singladuras, enviaron desde Gibraltar a un *trawler* (1), el FY-101 HMS *Alouette*, para interceptarlo por lo que el *Lola* optó por refugiarse en Villa Sanjurjo (posteriormente Villa Alhucemas y actualmente Alhoceima) el 18 o el 19 de diciembre de 1941. En la noche del 24 de diciembre, aprovechando la oscuridad y la festividad del día abandonó el puerto citado dirigiéndose a Melilla, donde entró el 25 de diciembre de 1941 perseguido por el patrullero inglés.

A partir de ese momento empezaron a ponerse en marcha las «maquinarias» de los bandos contendientes, los ingleses para impedir su viaje y los alemanes para salvaguardar el barco. Los ingleses comenzaron a vigilar atentamente el puerto de Melilla para evitar que el buque se fugara: todos los días aviones de reconocimiento de la RAF comprobaban la posición del carguero en el puerto de Melilla y el destructor L-58 HMS *Quantock*, de la clase Hunt, fondeó en la misma bocana del puerto.

Se puso en marcha una operación de vigilancia terrestre a cargo de los agentes del Intelligence Service destacados en Melilla. Los agentes alemanes por su parte organizaron operaciones de contravigilancia para controlar a los ingleses. Todas estas maniobras se detallan en el siguiente apartado de este trabajo.

En mitad del barullo montado alrededor del barco, su dotación española lo abandonó y se fue de la ciudad. Parece ser que la principal razón fue que los alemanes querían que el buque, desde Melilla, cruzase el Mediterráneo para alcanzar algún puerto italiano.

El 19 de abril de 1942 los alemanes ya habían conseguido una nueva dotación, también española, y burlando la vigilancia de los ingleses el buque zarpó sin comunicar nada a las autoridades, dirigiéndose hacia el este para arribar a Argel y desde allí, ya con tripulación alemana, a Túnez.

---

(1) Pesquero armado utilizado como patrullero auxiliar. En el estrecho de Gibraltar realizaban tareas antisubmarinas y para el control de los buques mercantes que lo atravesaban.



El destructor HMS *Quantock*, de la clase Hunt, que vigiló el puerto de Melilla durante la estancia del *Jaedjoer*. En 1954 fue vendido a Ecuador que lo bautizó *Presidente Alfaro*, manteniéndose en servicio hasta 1978

El 21 de abril de 1942 el *Lola* arribó al puerto de Argel, entonces capital de la colonia francesa de Argelia y bajo el dominio del gobierno del mariscal Petain. Parece ser que antes había hecho escala en Orán. Casi un mes más tarde, el 19 de mayo de 1942, recuperó el nombre de *Jaedjoer* para evitar confusiones con el otro *Lola* alemán, exnoruego, que también operaba en el Mediterráneo. Pocos días más tarde (23 de mayo de 1942) el buque fue asignado a la naviera alemana Mittelmeer-Reederei GmbH, con sede en Hamburgo.

La travesía desde Róterdam (18 de junio de 1941) hasta aguas italianas (15 de mayo de 1942) le supuso al *Jaedjoer* un total aproximado de once meses. En circunstancias normales no debería haber tardado los veinte días.

El buque realizó más de treinta viajes entre puertos italianos y del norte de África, Túnez y Libia, llevando material y tropas o repatriando heridos. También, en septiembre de 1942 consta su utilización en el mar Egeo para reabastecer Creta, Milos y otras islas.

El *Jaedjoer* zarpó el 10 de febrero de 1943 del puerto de Palermo (isla de Sicilia), cargado con 250 toneladas de munición, navegando en convoy con el vapor *Skotfoss* (2) y bajo la protección del torpedero *Pallade* (3) perteneciente

---

(2) El *Skotfoss* (ex *Saint Lucille*) era un vapor construido en 1917, con 1.465 TRB, anteriormente con bandera noruega y con matrícula en el puerto de Oslo.

(3) El *Pallade* era un torpedero, utilizado como buque de escolta, perteneciente a la clase Spica, subtipo Alcione. Entrado en servicio en 1938, desplazaba 1.050 toneladas a plena carga, estaba propulsado por dos turbinas de vapor y podía alcanzar una velocidad máxima de 34 nudos. Estaba armado con un cañón de 100 mm, ocho ametralladoras de 13,2 mm, cuatro tubos lanzatorpedos de 450 mm y dos lanzacargas antisubmarinos, a lo que además podía añadir treinta minas.

EL EXTRAÑO CASO DEL JAEDJOER ALIAS LOLA



En una foto en color, aunque de mala calidad, el *Jaedjoer* fondeado en una ensenada del norte de África



El *Jaedjoer* fondeado en una ensenada del norte de África con un buque abarloado



El torpedero *Pallade* de la Regia Marina, escolta del *Jaedjoer* en su último viaje

a la Regia Marina. Iban con destino al puerto de Susa (Túnez). El 11 de febrero, y debido al mal tiempo, el *Jaedjoer* perdió el contacto con el otro mercante y con su escolta. Esa noche fue atacado, a la altura del golfo de Hammamet (Túnez), por el submarino de la Royal Navy HMS *Unison* que lo hundió al cañón. Algunas fuentes dicen que fue hundido por un torpedo del citado submarino y otras que el hundimiento fue provocado por el choque con una mina. El *Pallade* y el *Skotfoss* llegaron sin novedad al puerto de destino el 12 de febrero.

Cuadro 2. CRONOLOGÍA DE LA VIDA OPERATIVA DEL *JAEDJOER*

FECHA	NOMBRE	OBSERVACIONES
25 enero 1938	<i>Jaedjoer</i>	Entregado por el astillero como <i>Jaedjoer</i> . Bandera holandesa.
10-14 mayo 1940	<i>Jaedjoer</i>	Invasión de Holanda por los alemanes.
5 mayo 1941	<i>Jaedjoer</i>	El buque es requisado por el KMD <i>Rotterdam</i> de la Kriegsmarine.
16 mayo 1941	<i>Jaedjoer</i>	Pasa a depender de la Luftwaffe.
18 junio 1941	<i>Jaedjoer</i>	Desde Rotterdam parte para Bayona (Francia).
23 junio 1941	<i>Jaedjoer</i>	Llega a Hoek van Holland (Holanda).
27 junio 1941	<i>Jaedjoer</i>	Arriba a Cherburgo (Francia).
9 julio 1941	<i>Jaedjoer</i>	Llega a Bayona (Francia)
6 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Propietario Partenreederei 'Lola', de Hamburgo. Operado Robert M. Sloman Jr., de Hamburgo.
8-9 diciembre 1941	<i>Lola</i>	En Bilbao.
12 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Atacado por la RAF frente a Cabo Mayor (Santander).
17 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Cruza el estrecho de Gibraltar.
18-19 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Entra en el puerto de Villa Sanjurjo (Alhucemas)



24 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Se escapa del puerto de Villa Sanjurjo (Alhucemas)
25 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Entra en el puerto de Melilla
19 abril 1941	<i>Lola</i>	Se escapa del puerto de Melilla con una nueva tripulación
21 abril 1942	<i>Lola</i>	Arriba al puerto de Argel
19 mayo 1942	<i>Jaedjoer</i>	Recupera el nombre de <i>Jaedjoer</i> .
23 mayo 1942	<i>Jaedjoer</i>	Operado por Mittelmeer-Reederei GmbH. de Hamburgo.
9 septiembre 1942	<i>Jaedjoer</i>	Utilizado en el Egeo para reabastecer Creta, Milos y otras islas.
8 octubre 1942	<i>Jaedjoer</i>	En el puerto de Nápoles
10 febrero 1943	<i>Jaedjoer</i>	Parte de Palermo (Sicilia) hacia Susa.
11 febrero 1943	<i>Jaedjoer</i>	Resulta hundido por la artillería del submarino inglés HMS <i>Unison</i> .
12 febrero 1943	<i>Jaedjoer</i>	Los otros buques del convoy llegan a puerto.

### Una historia de espías en Melilla

La llegada del *Lola* (*Jaedjoer*) a Melilla pasó prácticamente desapercibida. Al menos para la prensa local, amordazada por la censura y dominada por el aparato propagandístico del Eje. Los melillenses estaban más preocupados por el incremento del paro, o por el estreno, el día 26 de diciembre de 1941 de la película *Torbellino* de Estrellita Castro.

Incluso a nivel oficial, la primera noticia de la llegada del barco es secundaria. Aparece el día 7 de enero de 1941, en el parte núm. 831 de la Oficina destacada núm. 1 de la 2.<sup>a</sup> Sección bis del EM del Ejército de Marruecos (4). En dicho parte se comunica la llegada a la ciudad de Joseph Charles Imossi, del Intelligence Service (IS), indicándose que había llegado en avión procedente de Tetuán, y que después de dirigirse al consulado inglés, fue junto al vicecónsul, Richard Croker, en el coche oficial al muelle, «llegando a donde se encuentra atracado el vapor *Lola*, el [al] que estuvieron observando durante

---

(4) La información sobre la presencia del *Lola* en Melilla proviene, principalmente, de las notas o partes diarios emitidos por la Oficina Destacada núm. 1 de la 2.<sup>a</sup> Sección bis del Estado Mayor del Ejército de Marruecos y que se transmitían a la central de Tetuán. En el año 2012 el comandante general de Melilla puso a disposición de los investigadores una buena parte de los fondos de dicha 2.<sup>a</sup> Sección que se conservaban en la Comandancia General de Melilla. Dichos fondos, inéditos y de un interés excepcional para la historia de Melilla, e incluso de España, del período 1936 a 1960, pudieron ser consultados y reproducidos libremente por cualquier persona que acudiera al Archivo Intermedio Militar de Melilla, como pudieron comprobar personalmente los autores de este artículo. Una vez que el general ascendió y fue destinado fuera de Melilla, estos fondos fueron de nuevo «clasificados» y no pudieron volver a ser consultados por ninguna persona. Como los autores los pudieron consultar cuando se podía hacer libremente, los usan, indicando como referencia de los mismos «Archivo Intermedio Militar de Melilla. Fondos 2.<sup>a</sup> Sección bis». Otra fuente de información está en los archivos nacionales ingleses de Gardens Kew, concretamente en el fondo FO 371/31268B Incident at Melilla harbour regarding Dutch ship 'Lola' alias 'Jaedjoer'. Por último, en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla se conserva el expediente 4856 de la antigua Junta de Fomento, relativo a la extracción de dos anclas y varios grilletes de cadena de la motonave *Lola*.

un rato», finalizando el parte con un escueto: «Del citado vapor *Lola* se informará en breve».

El 8 de enero (parte núm. 833 de la 2.<sup>a</sup> bis) se empiezan a dar detalles del *Lola*:

«En los últimos días del pasado mes de diciembre entró en este puerto la moto-nave “LOLA”, de origen holandés y bandera española; posee dos motores Diésel capaces de desarrollar una velocidad de 16 millas por hora, está acondicionado a modo de petrolero; y quedó atracada en un lugar apartado del muelle que suele utilizarse para el embarque y desembarque de materias explosivas y carburantes. La tripulación de la moto-nave es española y todos indocumentados. Este barco entró en este puerto perseguido por un patrullero inglés, ya que, al parecer se ha dedicado a nodriza de los submarinos alemanes que han atacado durante este último tiempo a los buques ingleses que han hecho la travesía entre Gibraltar y este puerto.

Es probable que el avión de nacionalidad desconocida que desde hace algunos días viene casi diariamente en plan de observación sobre esta población, lo haga para saber si el “LOLA” continua en puerto o se ha hecho a la mar».

Hay que señalar que unos días antes, en el parte 825 de 2 de enero, se había hecho constar que un avión, de nacionalidad desconocida, «había estado sobrevolando la ciudad y al que las baterías antiaéreas hicieron fuego». Indicaba la 2.<sup>a</sup> bis que «según nos informan individuos del Servicio Alemán que observaron con gemelos las evoluciones del aparato, vieron cómo se hicieron desde él fotografías».

Esta presión inglesa aumentó inmediatamente. El parte 835, de 9 de enero, dice que «desde hace unos días» se encuentra anclado en las aguas del puerto de Melilla y muy próximo al muelle, «el destructor inglés núm. 158», suponiéndose que esperaba su salida «que la tiene anunciada». La Royal Navy no utiliza solo cifras en la numeración de sus buques, sí usa una letra seguida de dos o tres números. Así pues, no existe ningún destructor 158, pero sí el destructor L-58 HMS *Quantock*, que con el camuflaje que llevaba, y como se comprueba en las fotos que de él se tienen, parece ser el 158. Todos estos movimientos ingleses obedecían al gran interés del Almirantazgo en destruir el *Lola*, algo que ya habían intentado, sin éxito, en su travesía por el Cantábrico y que detallaremos más adelante.

Los movimientos del Intelligence Service alrededor del *Lola* no se hicieron esperar y fueron controlados por los agentes de la 2.<sup>a</sup> bis. El 10 de enero (nota núm. 893) se comunica a Tetuán que George S. Amanantides (5), de quien se sospechaba que fuese el jefe del Intelligence Service en Melilla, se acercó con

---

(5) George S. Amanantides, citado en otros documentos como Giorgio, era consignatario de buques en Melilla desde mediados de los años veinte. En varios informes de la 2.<sup>a</sup> bis se le señala primero como miembro del Intelligence Service, y posteriormente como jefe del mismo en la Ciudad. Hay continuos partes en los que se da cuenta de su vida privada, calificándolo de «invertido». Amanantides estaba casado con una mujer inglesa. Parece ser que tras la segunda guerra mundial se marchó de Melilla fijando su residencia en Baleares.

otro individuo no identificado al *Lola* preguntando a sus tripulantes, que habían quedado al cuidado del barco si había una plaza de marinero libre para que se enrolara su acompañante.

Unos días después, el 16 de enero (parte núm. 846), el Servicio de Inteligencia da más datos del *Lola*:

- Se confirma que dicho buque servía de nodriza a los submarinos alemanes en las aguas de Melilla, sin decir en que se basaban para hacer esa afirmación.
- Se empiezan a señalar movimientos de los servicios alemanes en la ciudad en torno al *Lola*, señalándose la llegada próxima a Melilla de un militar alemán llamado «¿HERRANZ?» (entre interrogantes en el original) que se ha entrevistado con el capitán del *Lola*, de apellido Zabala, e indicando que el jefe del servicio (secreto) alemán en Melilla Eugenio Kraemer (6) había recibido una comunicación de Madrid en la que se le ordenaba que Herranz fuese a informar y Zabala quedase en Melilla hasta nueva orden.
- Y se dan datos de los movimientos previos del *Lola* antes de su entrada en Melilla. Que había entrado el 19 de diciembre de 1941 en el puerto de Villa Sanjurjo (hoy Al Hoceima, Marruecos) en arribada forzosa por averías en el motor, y que durante la estancia en aquel puerto no había cumplido con algunos requisitos, lo que había llevado a las autoridades portuarias a incoarle el preceptivo expediente y proponerle una sanción.
- Por último, informaba de movimientos ingleses, al sospechar que los continuos viajes en esos días del conocido agente del IS Samuel Serfaty a Villa Sanjurjo estuvieran motivados por la presencia en su puerto del *Lola*.

Tras varios días sin noticias, el 20 de enero (parte núm. 857), los agentes de la 2.<sup>a</sup> bis empiezan a atar cabos y descubren quién es el militar alemán de apellido «Herranz». Se sospecha que en realidad es Luis Tausent Schparz, natural de Sevilla, de sesenta años de edad y comerciante. Llegó a Melilla el 19 de enero desde Madrid, y basan sus sospechas en que «por sus relaciones con elementos de la motonave “LOLA” y por haberse dedicado durante la guerra del 1914-1918 en esta misma Plaza al suministro de submarinos

---

(6) Eugenio Kraemer Walter. Hombre de negocios alemán, afincado en Melilla desde finales de los años veinte. Gran emprendedor, montó numerosos negocios, entre los que destacan una fábrica de maletas y varias plantas procesadoras de esparto. También fue concesionario de numerosas empresas alemanas, entre ellas, la Mercedes-Benz. Ya durante la Guerra Civil se le consideraba el representante «oficioso» del Tercer Reich en Melilla. Al inicio de la SGM, los servicios de inteligencia españoles y aliados lo consideraban el jefe del servicio alemán en la zona. En mayo de 1942 fue nombrado vicecónsul honorario de Melilla. Los aliados lo consideraban como «enemigo público núm. 1», haciéndole un exhaustivo seguimiento e intentando neutralizarlo en varias ocasiones. Tras la guerra mundial, y después de pasar un tiempo en Alemania, volvió a la ciudad y fue de nuevo nombrado cónsul honorario de la República Federal de Alemania.

*alemanes*, suponemos que sea el armador de la antedicha motonave» (la cursiva es nuestra), y a continuación se afirman en la identificación: «Sospechamos fundamentalmente que el epigrafiado sea el alemán que en el escrito núm. 846 señalábamos con el apellido de Herranz».

En la nota se da un dato desconocido hasta la fecha y que abre nuevas vías de investigación: el aprovisionamiento de submarinos alemanes en la Gran Guerra desde Melilla y el papel de Luis Tausent en dichas acciones.

De nuevo el asunto *Lola* pasa a un segundo plano, y el 8 de febrero (parte núm. 871) se comunica que la tripulación ha abandonado Melilla con destino a Tetuán con objeto de «reintegrarse a sus hogares ante la imposibilidad de hacerse nuevamente a la mar por ser conocidas sus actitudes por el IS». El barco quedó atracado y a cargo de solo dos de sus tripulantes quienes, posteriormente, serían a su vez reemplazados por marineros melillenses.

Hagamos aquí un alto para seguir los movimientos que hacía el Almirantazgo inglés en torno al *Lola* y que podemos seguir en el completo expediente conservado en los National Archives de Gardens Kew.

El primer documento, clasificado como de «Muy Alto Secreto», fechado el 30 de enero de 1942, y dirigido al Almirantazgo hace unas primeras apreciaciones sobre el caso que se resumen en seis puntos:

- Indica primero la fecha de llegada del que siempre es citado como «*Lola* alias *Jaedjoer*» al puerto de Melilla el 25 de diciembre de 1942.
- Señala que la tripulación es española y reacia a seguir el viaje «posiblemente por los constantes reconocimientos aéreos y las patrullas navales en torno a Melilla», señalando precisamente al HMS *Alouette*.
- Propone hundir el barco (literalmente dice: «administrar una alta dosis de sal») usando un agente español desde dentro (recordemos aquí la visita de George Amanantides intentando enrolar a un marinero en el *Lola*), pero en virtud del mensaje del Almirantazgo 2236A, para cualquier acción en un país neutral sería preciso el consentimiento del embajador.
- Hace referencia a que Madrid se pregunta por el interés por el *Lola*, que es un barco que se encuentra en el norte de España. Entendemos aquí que se refiere al Gobierno español y que el buque del que habla es el otro existente en la Lista Oficial de Buques con el mismo nombre.
- También avisa de que el embajador va a pedir más detalles si se le propone una acción contra el barco en el puerto de Melilla antes de dar su consentimiento, y que en vista de la situación va a ser difícil dárselos.
- Por último, propone «puentear» al embajador sir Samuel Hoare, y obtener el permiso directamente del Foreign Office para esta acción («administrar esta fuerte medicina», en el original), lo cual, además, serviría de antecedente para futuras acciones.

Unos días después, el 4 de febrero, Peter Loxley, secretario privado del subsecretario de Estado de Asuntos Exteriores inglés, sir Alexander Cadogan, remitía al embajador en Madrid un telegrama con la calificación de «Muy Secreto» informando de las medidas a tomar contra el *Lola/Jaedjoer*, solicitando la preceptiva autorización. En el texto, el Foreign Office da como antecedentes los grandes esfuerzos que están haciendo los alemanes para enviar a través del estrecho de Gibraltar barcazas holandesas que son buques ideales para aprovisionar a las fuerzas del Eje en Libia, señalando que una ya ha llegado a su destino, pero que la segunda ha llegado a Melilla el 25 de diciembre de 1941, aunque se espera que en breve continúe su viaje. A continuación, propone que, si este barco, cuya tripulación es española, es saboteado en Melilla, servirá de escarmiento para impedir que otros españoles se enrolen en barcos alemanes. Por otro lado, dice que la «autoridad competente», en clara alusión al SOE (7), propone una acción de sabotaje lanzada desde el mar, procurando causar el menor daño a la tripulación que sería desembarcada previamente, indicando que la operación sería similar a las llevadas a cabo recientemente por agentes enemigos contra barcos ingleses en Gibraltar, lo que podría implicar en la operación al UWWP (8). Acaba el telegrama Peter Loxley admitiendo que en otras circunstancias él sería reacio a autorizar una operación del SOE en territorio español, pero que dada la sencillez de la acción a realizar y la gran importancia del objetivo, esperaba que sir Samuel Hoare no pusiera ningún tipo de impedimento.

No tardó la respuesta de la embajada de Madrid. El día 6 de febrero de 1942, sir Samuel Hoare contestaba poniendo toda clase de trabas a la operación, a pesar de comenzar su telegrama diciendo que nunca pondría problemas a cualquier operación, siempre que fuera de verdadera importancia en el curso de la guerra, pero que en este caso no podía menos que expresar su gran preocupación por las consecuencias que podrían derivarse.

Y basa sus reticencias en varios motivos. Por un lado, el haberse producido tres incidentes en operaciones del SOE en España en las semanas anteriores, por lo cual, tanto las autoridades españolas como la Gestapo estaban en alerta, lo que llevaría a que cualquier nuevo incidente sería usado contra los intereses británicos dificultando aún más las relaciones con España muy tocadas tras el incidente en Fernando Poo (9).

---

(7) SOE: Special Operations Executive. Mando de Operaciones especiales británico.

(8) UWWP: Under Water Working Party. Equipo de Trabajos Submarinos. Grupo de buceadores ingleses creado en Gibraltar bajo el mando de Lionel *Buster* Crabb, encargados de contrarrestar las acciones de los buceadores italianos contra los buques fondeados en ese puerto.

(9) El 14 de enero de 1942 el SOE realizó la operación *Postmaster* Fernando Poo. Violando la neutralidad española, los comandos ingleses entraron en el puerto con dos remolcadores, asaltando y capturando el carguero italiano *Duchessa d'Aosta* que se encontraba allí refugiado y dos lanchas de bandera alemana, *Bibundi* y *Likomba*. Estas últimas habían huido desde colonias inglesas con personal de compañías fruterías y madereras de la citada nacionalidad.





Según algunas fuentes el barco que se ve en el muelle, al fondo de la foto, es el *Lola*. En primer término un correillo de la Trasmediterránea y un patrullero de la clase Uad de la Armada española, ambos con las marcas de neutralidad. (Foto: Autoridad Portuaria de Melilla)

Además, los alemanes estaban buscando cualquier excusa para hacer una brecha en las relaciones entre España y los Aliados y así tomar una posición ventajosa. Alegaba el embajador que, si la operación salía mal, o incluso si salía bien, las consecuencias podrían ser gravísimas si cualquier ciudadano español resultase muerto o herido.

Terminaba el telegrama preguntando si no habría un método alternativo de acabar con el *Lola* cuando estuviera en aguas francesas e indicando de nuevo las gravísimas consecuencias que podría tener en las relaciones con España, y si valía la pena perder todo lo realizado por acabar con un barco tan pequeño por muy importante que fuera.

De todas maneras, ese mismo día, los hechos dieron un giro inesperado que hizo que se cancelase definitivamente el plan de sabotear el barco en el puerto de Melilla. En una conversación telefónica entre Loxley y Brook, del Almirantazgo, este último le dijo que se habían recibido informaciones acerca de que los alemanes estaban teniendo grandes dificultades para mandar los barcos holandeses al Mediterráneo, que además se habían agravado con el hundimiento por la RAF en el canal de la Mancha de otras dos barcas que iban rumbo al estrecho de Gibraltar. Por eso, se había decidido que, si el embajador ponía la mínima objeción, el plan se abandonaría. Por si fuera

poco, ese mismo día había tenido lugar un serio incidente en el puerto de Tánger, con el estallido de una maleta de la valija diplomática inglesa que causó 10 muertos y 17 heridos. Por todo ello el plan quedaba cancelado definitivamente.

Y mientras tanto, ¿qué pasaba en Melilla? De nuevo recurrimos a los interesantísimos partes de la 2.<sup>a</sup> bis. Desde el fechado el 8 de febrero no hay ninguna noticia del *Lola* hasta el núm. 953, de 9 de abril. En ese parte se da la noticia de haber llegado el día 7, el vapor inglés *Ashbury*, procedente de Gibraltar, con cargamento de carbón, que quedó atracado al lado de la motonave *Lola*. Pero el motivo principal de la comunicación era señalar que en la tarde del día 8, el conocido agente del servicio alemán Francisco Martínez Salvador, llevando una maleta del tipo «necessaire» (*sic*), había salido del domicilio de Eugenio Kraemer, jefe de dicho servicio, y dando un gran rodeo que lo llevó desde la calle O'Donnell hasta el Pueblo (10), había llegado al *Lola* donde dejó el maletín. Dicho maletín pudo ser tomado a peso por uno de los agentes de la 2.<sup>a</sup> bis, quien manifestó que su peso era muy superior a su volumen, por lo que

«creemos que se trate de unos de los explosivos que el Servicio Alemán tiene dedicados a los buques ingleses y que por la proximidad de atraque del *Ashbury* al *Lola* haya facilidad para desde este último proceder a su localización».

No hay constancia de que se llevara a cabo ese sabotaje.

Y de nuevo, tras un paréntesis de diez días, salta la alarma el 19 de abril de 1942. En un mensaje por radio, el capitán jefe de la Oficina Destacada núm. 1 comunica al jefe de la Sección 2.<sup>a</sup> bis del EM del Ejército en Marruecos lo siguiente:

«Por radio. De Melilla para Ceuta. Clasificación: S.D.D.  
Durante esta madrugada ha salido de este puerto, al parecer huido, la motonave *Lola*. Ref. 29 y 971  
Melilla, 19 de abril de 1942.  
El Capitán Jefe de la Oficina».

Dos días después, y tras una meticulosa investigación, el jefe de la Oficina Destacada núm. 1 enviaba un largo y prolijo informe sobre lo sucedido. En primer lugar, se confirma que el *Lola* no ha tomado rumbo al cabo Tres Forcas, ya que el observatorio de la Comisión de Estadística (11) no ha señalado su paso por dicho lugar, por lo que «nos hace suponer que haya tomado rumbo Este».

El siguiente punto es averiguar con qué tripulación había zarpado. Se señala que la original se había marchado, quedando a cargo de personal de la

---

(10) Nombre con el que se conoce popularmente a la ciudad antigua de Melilla.

(11) Comisión de Estadística: Servicio de Información Militar creado tras la Guerra Civil.

ciudad. Y a continuación se exponen las pesquisas realizadas, indicando que el día 15 habían llegado a Melilla, vía marítima, cuatro personas, cuyos datos se extraen de las fichas de entrada en el hotel donde se hospedaron:

- Esmeraldo Egurola Rentería. De treinta y dos años, natural de Sestao; comerciante; con salvoconducto expedido en Bilbao y procedente de Sevilla.
- Francisco Larrea Bilbao. De treinta y cuatro años; casado; natural de Bermeo; con salvoconducto expedido en Bilbao y procedente de Sevilla.
- Ángel Humera González. De treinta y cuatro años; casado; comerciante; natural de Baracaldo; con salvoconducto expedido en Bilbao y procedente de Madrid.
- Arturo Pérez Muya De treinta y cuatro años; casado; comerciante; natural de Bilbao; con salvoconducto expedido en esa ciudad y procedente de Madrid.

La 2.<sup>a</sup> sección, al más puro estilo cinematográfico, empieza a encontrar pistas, indicios y contradicciones en la actitud de estos individuos, como, por ejemplo, que dos dijeran venir de Sevilla y los otros dos de Madrid, pero teniendo todos los salvoconductos sin numerar y expedidos en Bilbao. Por otro lado, cada uno de ellos, por separado, mantuvo conversaciones con el ya conocido agente Francisco Martínez Salvador, (el del «necessaire» explosivo).

En la tarde del 18 de marzo, los cuatro se despidieron del hotel. Dos de ellos, sin especificar cuáles, dijeron que se marchaban a Villa Sanjurjo, pero la comprobación de las relaciones de personas que atravesaban el paso fronterizo de Beni Enzar confirmó que no habían pasado por ese lugar. Los otros dos afirmaron que cambiaban de hotel, comprobándose por las fichas de entrada de ese tipo de establecimientos que no lo habían hecho.

Todas estas pistas llevaban al jefe de la sección a afirmar que: «Por todo ello, creemos fundadamente que estos individuos sean los que han tomado a su cargo el LOLA en su huida».

Pero la estancia en Melilla de estos individuos coincidió con la presencia en el mismo hotel de otro individuo que se reunió con ellos, y contactando también con Martínez Salvador, desconocido para la sección, y cuya estancia fue asimismo vigilada por el agente del Intelligence Service Samuel Serfaty Roffe.

Acaba el parte señalando que como el *Lola* estaba atracado de proa al muelle, usaban para acceder al muelle uno de los botes salvavidas que, en la huida dejaron abandonado, haciéndose cargo del mismo los agentes del servicio alemán Martínez Salvador y Emilio Lacalle Quijano.

Con este parte de la huida del *Lola* no acaban las pesquisas de la 2.<sup>a</sup> bis. Al día siguiente identifican al otro huésped del hotel. Y aquí saltan las alarmas sobre la posible connivencia de las autoridades españolas con las alemanas en este tema. Se trataba de Francisco Arranz Monasterio, de cuarenta y cuatro años, casado natural de Madrid. Llegó a Melilla el día 15 por vía aérea proce-

dente de Tetuán, adonde volvió el 18. En el registro del hotel se inscribió como ingeniero, pero en realidad se trataba de un teniente coronel de aviación. Termina el parte señalando que, aunque se ignoran los detalles, «podemos asegurar que dicho señor tiene una alta intromisión en las actividades del *Lola*, sospechando que se trate del propietario de la mercancía».

Y cuando el tema parecía olvidado, y ya se había dejado de hablar del *Lola*, volvió a la actualidad. El día 1 de mayo se informa que el día 29 de abril, por vía aérea, y procedentes de Tetuán, llegaron a Melilla, Luis Tausent Schparz, Francisco Larrea Bilbao y Esmeraldo Egurola Rentería. Estos dos últimos procedentes de Tánger y provistos de pasaporte expedido por el cónsul de España en Argel, fechados el 23 de abril, prueba ya irrefutable para la 2.<sup>a</sup> bis de que el *Lola*, en su huida, fue al citado puerto argelino. Durante su estancia en Melilla se hospedaron en el mismo hotel y han ido siempre juntos, lo que confirmaba, para el Servicio de Inteligencia, «que el epigrafiado [Tausent] era el armador del *Lola*», algo que ya habían señalado en el parte 857.

Y aún queda un último episodio que tiene como protagonista al *Lola*. Aunque en el parte núm. 999 se afirma que Francisco Larrea Bilbao había abandonado la ciudad, parece ser que o no lo hizo o que volvió unos días después, ya que, según obra en el expediente núm. 4856 del Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla, con fecha 18 de mayo de 1942, Francisco Larrea, capitán de la Marina Mercante, y debidamente autorizado por la compañía armadora y con permiso de la Autoridad de Marina, presentó una instancia ante la Junta del Puerto en la que dice que, en la salida, el vapor *Lola* dejó dos anclas con varios grilletes de cadena, por lo que solicitaba, si el ingeniero jefe de la Junta lo tenía a bien, alquilar la grúa flotante y los servicios de un buzo para extraerlas y dejarlas en el muelle de la compañía Setolazar.

Hay que señalar que la autorización de la casa armadora es de la compañía Comercial Marítima de Transportes, S.A, con sede en Madrid. Tras hacer un depósito de 460 pesetas, el día 20 de mayo se realizó la recuperación de dos anclas tipo Hall y siete grilletes de cadena de 27 metros cada uno. No consta el destino final de dichos elementos.

### ¿Por qué *Lola*?

La elección del nombre de *Lola* para el *Jaedjoer* durante su periplo por las costas españolas y portuguesas respondía claramente a una táctica para ocultar el buque a los ojos vigilantes de la Royal Navy. En la marina mercante española había un buque llamado *Lola* que presentaba varias ventajas: su tamaño era similar, su disposición general parecida, los palos y puntales de carga con ubicación casi igual, etcétera, y además portaba bandera de un país neutral. El camuflaje era casi perfecto y de hecho permitió que el buque atravesara el estrecho de Gibraltar con relativamente pocos problemas.

El *Lola* español era un pequeño buque costero para carga seca, con máquina y puente situados en popa. Fue construido por Adrossan D&C en Ardossan,

en el Firth of Clyde, Escocia (Reino Unido) y botado en 1903 con el nombre de *Bombardier*. Posteriormente fue rebautizado como *La Estrella de Gijón*, *Lola* y *Chonga*. Bajo bandera española perteneció desde 1908 a Suardiaz, Bahtmaier y Compañía (Gijón), que en 1916 lo vendió a Monasterio y Compañía (Gijón). En 1922 pasó a depender de Vapores Costeros S.A. (con sede en Bilbao y después en Santander). Fue nuevamente vendido en 1971, esta vez a Naviera Álvarez (Santander). Su desguace tuvo lugar en el año 1984.

Su registro bruto era de 218 TRB (240 t DW), la eslora alcanzaba los 35,08 metros, con una manga de 6,73 metros y un puntal de 2,57 metros. Estaba propulsado por una máquina de vapor de alta y baja presión, de 128 CV, que movía una hélice. Posteriormente, ya sobrepasada la SGM, la máquina se sustituyó por un motor diésel.

La sociedad Vapores Costeros S.A., propietaria del *Lola* en la época que nos ocupa, fue constituida en 1922, con sede en Bilbao y posteriormente en Santander. Agrupaba un conjunto de buques de cabotaje aportados por los socios fundadores Francisco García Castillo, Monasterio y Compañía, Antonio González Vega y Antonio López de Haro. Su primer presidente fue José González Trevilla, ocupando el cargo de director Francisco García Castillo. Fue disuelta en 1984.

Cuando se desarrollaron los hechos que aquí se relatan, en las listas del *Lloyd's Register of Shipping* había otro buque que portaba el nombre de *Lola*. Hasta el año 1937 se llamó *Tuskar* y en 1941 fue adquirido (¿incautado?) por Alemania. Anteriormente había pertenecido a la flota mercante sueca. Era un vapor con registro bruto de 1.920 TRB y castillo situado en el centro de la eslora, construido en el año 1920 en el Reino Unido por Caledon Shibbuilding Co., Ltd. Además de portar bandera alemana, el hecho de tener una silueta diferente y ser excesivamente grande en relación con el *Jaedjoer*, no permitía usarlo para camuflar al buque exholandés.

### Algunas aclaraciones

A pesar de enarbolar bandera española el *Jaedjoer*, como *Lola*, nunca causó alta en la lista oficial de buques mercantes españoles y en consecuencia no pudo disponer de documentación española. El buque estuvo por lo menos en tres puertos españoles (Bilbao, Villa Sanjurjo y Melilla) con el nombre de *Lola*, bandera española y sin documentación de las autoridades marítimas. Sin embargo no se produjo ningún inconveniente por parte de las correspondientes comandancias de Marina, que en aquella época asumían las tareas de capitán de puerto además de sus actividades militares. El barco salió y entró de los tres puertos sin aparentes problemas. Es imposible aceptar que todos estos movimientos se realizaran sin conocimiento de las autoridades españolas. Además existe documentación oficial de los servicios de información españoles relativa a los movimientos del buque y a la colaboración de personas y organismos en este viaje.



Según los diarios de guerra del mando de submarinos de la Kriegsmarine, los ingleses sospechaban que el *Jaedjoer* estaba dedicado a abastecer a los submarinos alemanes que operaban en la zona, hecho que no se ha podido contrastar, y por ello el buque de patrulla inglés intentó registrarlo frente a Alhucemas. La anotación añade que el *Lola* era una unidad mercante de bandera española. Esta última afirmación resulta llamativa ya que, al estar contenida en un documento interno de la Kriegsmarine, refleja que esta no conocía lo que hacían otros organismos alemanes.

La Sociedad Hispano-Marroquí de Transportes, S.L., en alemán *Hispano-Marokkanische Transport-Aktiengesellschaft* y en abreviatura HISMA, fue creada en julio de 1936 en Tetuán (capital del Protectorado Español en Marruecos), de acuerdo con la legislación española. En apariencia sus socios eran súbditos españoles y alemanes residentes en España pero detrás de ella estaba el Estado alemán. La Rohstoff-Waren-Kompensation Handelsgesellschaft (ROWAK) fue creada en octubre de 1936 como contraparte alemana de la HISMA, con la misión de organizar los envíos comerciales de España a Alemania. En el año 1937 se creó la Sociedad Financiera Industrial (SOFINDUS) y las dos compañías citadas anteriormente se integraron en ese consorcio. Las tres empresas fueron creadas de acuerdo con la legislación española y con capital mixto español y alemán. Durante la segunda guerra mundial SOFINDUS agrupó a una veintena de empresas ubicadas en España en los sectores de producción agropecuaria, transportes, servicios, minería y materias primas, todo ello para exportar a Alemania. Según algunas fuentes detrás de SOFINDUS, y de las otras dos sociedades citadas, estaba la Luftwaffe y el mariscal Hermann Göring.

Se puede realizar un cierto seguimiento del buque utilizando las Listas del Lloyd's Register of Shipping (12).

- No aparece ningún otro buque como *Jaedjoer*, como era de esperar tras conocer el origen de este nombre.
- Figura por primera vez en la Lloyd's List en la edición de 1937-38, con los datos incompletos, cuando aún se encontraba en construcción.
- En las publicaciones de 1938-39 y 1939-40 figura como *Jaedjoer* con sus datos completos, bandera holandesa, etcétera.
- En las ediciones de 1940-41 y 1941-42 sigue constando como *Jaedjoer*, repitiendo los datos anteriores, y sin ninguna indicación de haber sido incautado por los alemanes.
- En las publicaciones correspondientes a 1942-43 y 1943-44 está recogido como *Jaedjoer* aunque se indica que navega con el nombre de *Lola*. Existe entrada como *Lola* indicando solo que era el anterior *Jaedjoer*.

---

(12) En la época que nos ocupa el Lloyd's Register of Shipping era un conjunto de aseguradoras y reaseguradoras inglesas especializadas en el sector marítimo. Durante muchos años ha publicado, con periodicidad anual, la relación de los buques pertenecientes a la mayor parte de los países, con un resumen de sus características técnicas, datos del armador, operador, matrícula, país de bandera, etcétera.

- Con el nombre de *Jaedjoer* consta por última vez en la edición de 1944-45, cuando el barco ya estaba hundido. No aparece como *Lola*.
- En la edición de 1945-46 no aparece como *Jaedjoer* y sí como *Lola* indicando su pérdida, erróneamente, en octubre de 1942.

A pesar de la guerra la Lloyd's List siguió siendo publicada y además recogía algunos cambios de buques del bando contrario. Hay que hacer observar que la Lloyd's List, durante toda la guerra no modificó los datos referentes a la nacionalidad del buque y los relativos a su propietario y ello tanto en las entradas a los datos como *Jaedjoer* o como *Lola*. Se mantuvieron los correspondientes a antes de la incautación por los alemanes. Esto mismo ocurrió con otros buques confiscados por los alemanes y parece ser que fue una política del consorcio de aseguradores británico.

Por parte alemana, y durante la segunda guerra mundial, los barcos mercantes incautados, que se iban a dedicar exclusivamente a tareas de transporte, eran cedidos a armadores alemanes para su operación bajo control militar. Es el caso del *Jaedjoer* y del otro *Lola*, exnorouego, del que también se habla en este trabajo. En ocasiones, si el buque iba a ser utilizado en actividades de carácter militar, era operado directamente por la Kriegsmarine o por otros componentes de las fuerzas armadas alemanas.

## Bibliografía y fuentes

### Fuentes básicas

Archivo Militar Intermedio de Melilla, Instituto de Historia y Cultura Militar, Ejército de Tierra, Ministerio de Defensa.  
Public Records Office, National Archives, Reino Unido.  
Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla.

### Libros

ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier, y MEDINA ARNAIZ, María Luisa: *Buques internados en España en las dos Guerras Mundiales*. Pendiente de publicación, Madrid (España), 2016.  
BUSTO Y MANDALUNIZ, Luis María del: *Un siglo con la Marina Mercante 1895-1995*, 3 t. Fundación Museo Marítimo Villa de Bilbao, Bilbao (España), 2007, 2010 y 2011.  
COLLADO SEIDEL, Carlos: *España, refugio nazi*. Ediciones Temas de Hoy, Barcelona (España), 2005.  
LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING: *Lloyds Register of Shipping List*. Lloyd's Register of Shipping, Londres (Reino Unido), diversas ediciones.  
RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLA, Jesús: *Objetivo África. Crónica de Guinea Española en la II Guerra Mundial*. Edición del autor, Huelva (España), 2004.  
SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos: *Marea Roja, Marea Negra*. Galland Books, Valladolid (España), 2007.

### Internet

[www.plimsollshipdata.org](http://www.plimsollshipdata.org). Última consulta en mayo de 2016.  
[www.shipspotters.nl/viewtopic.php?f=17&t=2119](http://www.shipspotters.nl/viewtopic.php?f=17&t=2119). Última consulta en mayo de 2016.  
[warsailors.com/forum/read.php?1,23523,23546](http://warsailors.com/forum/read.php?1,23523,23546). Última consulta en mayo de 2016.  
[www.marhisdata.nl/main.php?to\\_page=schip&id=3119](http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=3119). Última consulta en mayo de 2016

# BIOGRAFÍA DE DON JULIO FERNANDO GUILLÉN TATO, CONTRALMIRANTE DE LA ARMADA ESPAÑOLA

Antonio Luis José MARTÍNEZ Y GUANTER  
Perito Mercantil

## Resumen

Como indica su título es una biografía compilada del contralmirante don Julio Guillén, donde se resaltan los hechos más importantes de su vida como marino, aerostato y polígrafo, con su larga permanencia y aportación al Museo Naval con su Biblioteca, con la intención de dar a conocerle y demostrar que algunos lo pasaron mal, no obstante consiguieron para España altos niveles y proyección en el extranjero.

Palabras clave: contralmirante Guillén Tato, Museo Naval de la Armada, biografías.

VINO al mundo a las seis de la mañana en el último piso del número 41 de la calle San Fernando en la ciudad de Alicante, el 5 de agosto de 1897, siendo sus padres don Heliodoro Guillén Pedemonti, y doña Josefa Tato Ortega.

Muy joven fue llevado a la escuela de los PP. Agustinos donde pronto aprendió a leer, pasando después al Collège de l'Alliance Française; más tarde continuó en el Instituto General y Técnico de Alicante, pues su padre deseaba que fuera arquitecto.

Llevado por su afición a la Historia y la mítica figura de don Jorge Juan y Santacilia, se presentó a examen el 10 de agosto en la Escuela Naval Militar de San Fernando (Cádiz), y fue aprobado. Ingresó como aspirante, embarcando en el mes de septiembre en el crucero *Reina Regente*, el que salió de la bahía de Cádiz el 10 de septiembre con derrota al cabo de San Vicente, Oporto, Coruña, Bilbao, Ferrol, Villagarcía, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Larache, Tánger, Ceuta, Alhucemas, Melilla, Mahón, Palma de Mallorca, Cartagena, Valencia, Almería, Málaga y regresó a San Fernando, siendo dado de alta en la Institución con fecha del 9 de noviembre de 1914.

Continuó sus estudios hasta que, al ser ascendido a guardiamarina, pasó embarcado el 15 de septiembre de 1916 al acorazado *Alfonso XIII*, con el que cruzó por aguas de Finisterre hasta el 10 de diciembre siguiente. El 10 de enero de 1917 embarcó en el crucero *Emperador Carlos V* hasta el 28 de agosto, y el 10 de septiembre embarcó en el acorazado *España*, para desembarcar el 10 de diciembre.

Al cumplir los dos años de guardiamarina fue ascendido a alférez de fragata el 24 de noviembre de 1919, y aprobando el examen fue ascendido el 2 de diciembre al grado de alférez de navío.

Recibió la orden de embarcar en el destructor *Osado* con base en Cartagena, en el que realizó prácticas de mar, transbordando al vapor *Roger de Lauria* en el puerto de Barcelona, por estar destinado como buque prisión de los huelguistas. Al pacificarse la situación, participó en el rescate de un bote del acorazado *Alfonso XIII*, recibiendo por ello una mención honorífica. Pasó al transporte *Almirante Lobo*, y encontrándose en él le fue notificado su ascenso al grado de teniente de navío, transbordando en Ceuta al crucero *Princesa de Asturias*, el 18 de enero de 1921 del que desembarcó el siguiente 14 de febrero por haberle sido admitida su petición de ingresar como alumno en la primera promoción de la Escuela de Aeronáutica Naval, por real orden del 7 de enero anterior.

El 1 de julio de 1922 cuando se encontraba a bordo del portahidroaviones *Dédalo* fondeado en Santa Pola junto al destructor *Audaz*, pidió permiso para realizar un vuelo en el dirigible *Vicentico* de los que estaban bajo su mando, y al sobrevolar la ciudad de Alicante por primera vez quedaron admirados sus paisanos de las maniobras al ver «eso» que se mantenía en el aire.

Por las desgracias ocurridas en el protectorado de Marruecos, el mando decidió enviar allí al *Dédalo* y sus «ojos»; por ello a primeros del mes de agosto siguiente pasó a formar parte de las fuerzas navales como observador, siendo el primero en lanzar bombas a mano desde 1.200 metros de altitud sobre las baterías del Morro Nuevo y poblado de Azibfazar, en las cercanías de Alhucemas, desde un hidro Machi-18, pilotado por Francisco Taviel de Andrade el día 6 siguiente, prosiguiendo en diferentes vuelos los bombardeos en la zona.

En su hoja de servicios figura un comentario de su jefe durante el año 1922:

«Durante este año, ha continuado siendo este Oficial alumno de Aerostación de esta Escuela, habiendo demostrado aplicación y aprovechamiento. Ya como observador, ya como comandante de dirigible, ha tomado parte en todos los bombardeos aéreos desde el mar en Marruecos, mereciendo ser citado como distinguido y propuesto para recompensa. Está indicado para Auxiliar de Instructor de Aerostación de esta Escuela, y tiene aptitudes para hacerlo bien y lo haría mejor si fuera más ordenado. — A bordo, Barcelona, 31 de diciembre de 1922. — Pedro María Cardona».

Por estas acciones que marcaban un hito en la historia se le concedieron por real orden del 16 de enero de 1923, la Medalla de Marruecos y por otra

fecha el 12 de mayo siguiente la Cruz de 1.<sup>a</sup> clase al Mérito Naval con distintivo rojo.

Los reyes llegaron a Valencia unos días después del golpe militar de don Miguel Primo de Rivera, pues debían embarcar en el acorazado *Jaime I* con rumbo a Italia. Al llegar, fueron recibidos con una demostración aeronaval de los distintos medios con que contaba la Armada. SS.MM. embarcaron para dirigirse al acorazado, pero el rey dio orden de hacerlo al *Dédalo* para saludar a su dotación y en especial a su comandante de vuelo don Pedro María Cardona y Prieto, creador de la Aviación Naval Española, quien a su vez estaba en el aire por no estar prevista la visita. Al serle comunicada amarró inmediatamente, recibiendo a S.M., acompañándole a la Cámara de Oficiales, la cual estaba adornada toda ella por dibujos realizados por Guillén. El rey se fijó en un lugar en el que faltaba uno, preguntando la razón. Efectivamente, don Julio había oído la comunicación enviada a su jefe y al igual que él había llegado antes, guardando un dibujo donde se caricaturizaba a don Alfonso, no teniendo más remedio que sacarlo y enseñárselo, el monarca sonrió y lo dedicó firmándolo sin variar un músculo de su rostro.

Pocos meses antes había participado en un concurso, tan dados en la época a nivel mundial, celebrado en el campo de Solbosch muy cerca de Bruselas, en la Copa Gordon-Bennet tripulando el globo libre *Hesperio* junto a su compañero Manuel de la Sierra Bustamante, siendo la primera vez que participaba la Aeronáutica Naval, arriesgando sus vidas por el fuerte viento levantado en el mismo momento de la suelta y el duro temporal de nieve con viento que se desató, no obstante consiguieron ganar el concurso con su globo en el apartado militar, al lograr recorrer 325 kilómetros, tocando tierra al chocar con un poste con cables eléctricos en la población de Woldendorp en Holanda, resultando ambos heridos. En el transcurso de esta prueba fallecieron cinco aerosteros, contándose entre ellos el capitán Peñaranda, al mando del *Polar*, cuando una descarga eléctrica le dio de lleno a mil metros de altura, incendiando a su vez el globo, salvándose el teniente Gómez Guillamón al descender algo más lentamente por servir su envuelta como paracaídas, fracturándose solo una pierna.

Su jefe, el capitán de corbeta citado, añade en su hoja de servicios al finalizar el año 1923:

«A medida que se ha ido soltando este Oficial, se ha puesto de manifiesto su idiosincrasia algo bohemía, poco propenso al orden y al método, siendo de esperar que, con la edad, se corrija de estos defectos, que, si no los vence, anularán las buenas condiciones de inteligencia, entusiasmo y saber que reúne. Ha concurrido a la carrera de la Copa Gordon-Bennet, pilotando el globo de esta Escuela Hesperio, corriendo serios peligros con tranquilidad y valor por dejar bien puesto el pabellón nacional; por ello, está propuesto para una recompensa».

La victoria de Guillén y de la Sierra fue un destacado éxito deportivo, que dejó muy alto el pabellón español, siendo recomendados para una recompensa. Por ello a ambos por real orden del 20 de febrero de 1924 se les concedió



una Cruz de 1.<sup>a</sup> clase al Mérito Naval con distintivo rojo. Mucho más tarde, el 26 de marzo de 1932, le fue concedida la Medalla Aérea individual. Era esta de nueva creación y por ello la primera que se concedía, quedando así igualado el futuro Ejército del Aire a los de Tierra y la Armada, con su particular medalla, a pesar de seguir la aviación dependiendo de los anteriores Ejércitos.

En el mes de enero del año 1924 se le nombra jefe de la sección de aerostación y dirigibles de la Armada y fue nombrado caballero oficial de la Orden Italiana de la Corona. Aprovechando la llegada a Barcelona de los reyes de este país, se elevó en el dirigible *O-2* sobre las islas Columbretes para recibirlos. Llegaron el 6 de junio, embarcados en una escuadra, reuniéndose en el mismo punto con la española, donde a su vez iban los reyes de España.

Julio Guillén pidió licencia para contraer matrimonio con doña María de los Angeles Salvetti y Sandoval de Laussat y Bassecourt, teniendo lugar el enlace el 15 de octubre en la colegiata de San Nicolás de su ciudad natal, bendecido por el abad Modesto Nájera. Fueron sus padrinos don Alfredo Salvetti, padre de la novia, y doña Josefa Tato, madre de don Julio. Su esposa era descendiente directo del ilustre sabio español, don Jorge Juan y Santacilia.

Regresado a Barcelona, donde algo más tarde se unió su esposa, por real orden del 12 de diciembre de 1924, se le concedió la segunda Cruz de 1.<sup>a</sup> clase al Mérito Naval con distintivo rojo, concedida por el período de operaciones en Marruecos entre los meses de julio y diciembre del año 1922.

En su hoja de servicios de manos de su jefe figura con fecha del 31 de diciembre de 1924 lo siguiente: «Durante este año, ha continuado ejercitándose en Aerostación, en cuya rama es un buen piloto, ratificándome en los juicios míos anteriores sobre este Oficial».

Por real orden del 18 de marzo de 1925 se le otorga el título de piloto de globo libre y dirigible, con la antigüedad del mes de agosto del año anterior.

Guillén fue enviado a Italia para tomar el mando de una escuadrilla de Machi-24, y encontrándose allí llegó la noticia de nuevos ataques de las cábi-las en Marruecos; se presentó voluntario para regresar al combate, siendo nombrado observador de la segunda escuadra, al mando de don Alfredo Kindelán y bombardeando el sector del frente de Alhucemas, facilitó con ello el éxito del desembarco. Se le otorgó el mando de un dirigible para hacer observaciones del movimiento del enemigo; en uno de esos vuelos iba acompañado por Ramón Franco. Por su baja altitud recibían a veces los proyectiles de los «pacos», salvando la vida gracias a que uno de ellos le dio en el botón de ancla del uniforme lo que aminoró su fuerza, siendo solo herido y sin gravedad.

En el mes de enero de 1926 se le nombró piloto jefe de la sección de dirigibles de la Escuela de Aerostación Naval, continuando con sus estudios de historia y náutica. Participó en el Congreso Hispanoamericano de Aeronáutica celebrado en Madrid y Guadalajara, pasando en los meses de septiembre a diciembre como jefe del pabellón de aeronáutica instalado en el Retiro, con ocasión de celebrarse la I Exposición Nacional de Aeronáutica.

Por real orden del 22 de enero de 1927 se le concede una Cruz al Mérito Militar con distintivo rojo por su valor demostrado en el desembarco de Alhucemas. Representó al ministro de Marina en la Junta Internacional de Heráldica, y con fecha del 17 de diciembre le fue entregada una real orden con la concesión de la condecoración de comendador de la Real y Muy Distinguida Orden Española de Carlos III, siendo llamado a Madrid por el ministro de Marina Honorio Cornejo Carvajal, fijando su residencia en la capital.

Al ser requerido por el ministro para formar parte de la Comisión Inspectora de la Carabela *Santa María*, fue nombrado miembro de esta por real orden del 22 de febrero de 1928, dejando el destino en la Aeronáutica Naval (RO del 7 de marzo siguiente) y nombrado auxiliar interino del negociado de campaña del mismo ministerio, quedando separado del servicio activo como oficial de la Armada.

En su nuevo destino, trazó el plan para la presencia de la Armada en la Exposición Iberoamericana que se iba a celebrar en la ciudad de Sevilla, sin abandonar el proyecto de reconstrucción de la carabela, siendo esta su mayor preocupación. Por ello escribió su libro sobre el buque y sus características después de arduos trabajos de arqueología, titulado: *El primer viaje de Cristóbal Colón*. Y a continuación:

«*Los marinos que pintó Goya e Iconografía de los Capitanes Generales de la Armada*. Para darlos a conocer elevó instancia para su publicación a S.M. en estos términos: «SEÑOR. — Don Julio Guillén y Tato, Teniente de Navío de la Armada, con destino en este Ministerio y asignado al Museo Naval, a V.M., con el debido respeto y rendido acatamiento. EXPONE que: Con motivo del centenario del pintor Goya y, al reseñar la colección de retratos de este Museo, ha podido identificar, entre los personajes anónimos que retrató aquél, varios que fueron jefes prestigiosos de la Armada, lo que le sugirió la idea de estudiarlos iconográficamente en el adjunto trabajo, vulgarizador además de algunos de los papeles principales que desempeñó la desgraciada Marina de aquella época, que eleva respetuosamente a la consideración de V.M. en SUPLICA de que se le conceda ayuda de impresión para su debida publicación».

Mientras esperaba contestación, el 14 de agosto del mismo año fue nombrado correspondiente de la Real Academia Hispanoamericana de Cádiz. Por real orden del 5 de diciembre siguiente se le concede una prestación de 983 pesetas, con la obligación de entregar cincuenta ejemplares a la *Revista General de Marina* para su distribución entre las diferentes bibliotecas oficiales. La primera obra se publicó en el mismo año 1928; en contra, por los diferentes avatares siguientes, la *Iconografía* no vio la luz de la imprenta hasta el año 1934.

Fue nombrado comandante de la carabela *Santa María* por real orden del 16 de febrero de 1929, y por otra real orden del 23 de abril siguiente fue ascendido al grado de capitán de corbeta. Planificó realizar una réplica a su vez del viaje de descubrimiento, pero los acontecimientos del país se lo impidieron.

En este mismo año fue nombrado: el 3 de agosto, socio de honor de la Real Sociedad Colombina de Huelva; el 18 de octubre, comendador de la Orden de Cristo de Portugal; el 6 de diciembre, correspondiente de la Real Academia Sevillana de las Buenas Letras y el 18 siguiente, miembro de número de la Real Academia Iberoamericana de Geografía de Sevilla.

El 29 de mayo de 1930 entregó el mando de la carabela, por ser nombrado tercer comandante del acorazado *Alfonso XIII*, permaneciendo todo el mes de julio, y pasó en agosto con el mismo cargo al crucero *Miguel de Cervantes*. El 27 de julio recibe la notificación de haber sido condecorado comendador de la Orden de la Espada de Suecia, pasando poco después a graduarse como observador naval, y recibe su título por la orden ministerial del 3 de septiembre.

Al llegar la República se le nombra subdirector del Museo Naval, por orden ministerial del 8 de agosto del año 1931. El cambio de sistema político supuso un empuje para el Museo, siendo inaugurado en su actual local del paseo del Prado el 12 de octubre de 1932, era su director don Manuel Medina y presidía su patronato el doctor Gregorio Marañón. A su vez, fue confirmado en su cargo Julio Guillén por orden ministerial del 18 de julio, hasta recibir la orden ministerial del 8 de diciembre de 1933 por la que se le nombra director.

Comenzó Guillén un gran trabajo en todos los ámbitos del Museo, colocándolo entre los primeros del mundo a costa de no descansar, ni apenas comer. Siempre vigilante, participó personalmente en una investigación subacuática en la isla de Palma de Mallorca, y quiso continuar con los galeones hundidos en Rande (Vigo) en 1702, pero ya no le dio tiempo.

Su ideal de Museo se resumía en:

«... la importancia de un Museo no se la da el número de objetos que en él se reúnan, sino la calidad y el poder de evocación de éstos. Un Museo tiene que producir una emoción en el visitante, y esta emoción no se consigue con abarrotar unas habitaciones con montones de objetos como en una tienda de antigüedades (...) Un Museo, contra lo que vulgarmente se cree, es un organismo vivo».

Al producirse el alzamiento nacional, se encontraba Guillén, encerrado en su Museo; al ser advertido de ello, exclamó: «¿Qué culpa tenemos quienes ignorábamos todo?» y por ello continuó en su quehacer diario. En el mes de agosto firmó el preliminar de su libro: *Los Tenientes de Navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre Guiral y la medición del Meridiano*, siendo publicado a finales del mismo año 1936, sirviendo los derechos de autor para dar de comer a su familia.

El 26 de septiembre fue detenido en su casa, conducido primero a la Brigada Social, pasando a los sótanos de la Dirección General de Seguridad, siendo sacado el 28 siguiente y encarcelado en la Modelo en la celda 831, donde vivió la experiencia de estar esperando ser asesinado. Al parecer pudo convencer a sus captores de su inocencia al estar en total desconocimiento de los acontecimientos; por ello el 15 de noviembre lo dejaron en libertad, logrando llegar a la legación de Polonia donde fue acogido como refugiado político.

El 21 siguiente el jefe del Estado don Manuel Azaña firmó un decreto cuyo primer artículo dice:

«El personal que a continuación se relaciona causará baja definitiva en la Armada, con pérdida de empleo y sueldo, gratificaciones, derechos pasivos, honorarios, condecoraciones y demás prerrogativas o emolumentos que puedan comprenderle»,

causando baja definitiva en la Corporación. La mencionada relación comprendía los capitanes de corbeta; entre otros figuraban además de Julio Guillén, José Luis de Ribera Egea, Felipe Abárzuza Oliva, Ramón de Carranza Gómez, Juan Cano Manuel Aubareda e Isidro Saiz Corratge, siguiendo la relación con los tenientes de navío y alférez de navío.

Salieron de la embajada con destino a Valencia, entre ellos González Gallarza y Suances, coroneles del Ejército, y allí, embarcaron con destino a Gdynia (Polonia) cercana a Dantzig, donde Guillén se puso en contacto con el cónsul español, quien les facilitó el viaje de regreso a Lisboa, de donde pasaron a Salamanca y después a Cádiz, llegando el 23 de mayo de 1937, y poco después se presentó a sus jefes, pero por una denuncia de Antenor de Betancourt (puesto en libertad al mismo tiempo y realizando el mismo viaje de ida y regreso) fue clasificado como no afín a la causa del alzamiento, siéndole prohibido vestir uniforme hasta esperar su consejo de guerra, conservando el sueldo, en situación de disponible gubernativo. Pasó el juicio, siendo por sentencia confirmada en el mes de junio de 1938, separado del servicio. De nuevo, y esta vez en la otra zona, fue exonerado de la Corporación.

Los documentos dicen:

«Ministerio de Defensa Nacional. —Sección de Justicia— La Auditoría de Guerra del Ejército del Sur eleva a este Ministerio testimonio del Pronunciado recaído en la causa seguida con arreglo a lo prevenido en el Decreto-Ley de 5 de julio de 1937 y Circular de 11 de agosto siguiente contra el Capitán de Corbeta Don Julio Guillén Tato, como consecuencia de su presentación en la España Nacional, procedente de la zona roja.

La mencionada resolución ha sido dictada por el Consejo de Guerra Permanente de Oficiales Generales del Ejército del Sur y tiene la cualidad de firme por haber sido aprobada por la Autoridad Judicial Militar de aquel Ejército.

En el fallo se condena al citado Jefe de la Armada a la pena de separación del servicio como autor de un delito de negligencia, previsto y castigado en el art.º 192 del código Penal de la Marina de Guerra con duración y efectos determinados en los arts. 37 y 51 del mismo Cuerpo Legal, o sea, con carácter perpetuo y con el retiro del servicio, si a él tuviere derecho, o la licencia absoluta, quedando en este caso sujeto a la Ley de Reclutamiento y reemplazo de la Marinería de la Armada en lo que sea aplicable por su situación personal.

En virtud de lo expuesto, procede remitir el testimonio adjunto a la Sección de Personal con copia de este informe y decreto subsiguiente a fin de que se disponga la baja en la Armada del Capitán de Corbeta D. Julio Guillén, practicándose las anotaciones pertinentes y devolviéndose el testimonio para su archivo en esta Sección.

V.E. no obstante acordará.

Burgos 17 de junio de 1938. — II Año Triunfal. — El Auditor Jefe de la Sección, Francisco Corniero. Rubricado. — Conforme, Manuel Moreu. Rubricado. — Es copia. — El Auditor Jefe de Sección, Corniero.»

Basado en esta sentencia se produce su separación de la Corporación en el Diario Oficial número 262, en estos términos: «BAJA. — Como consecuencia del Pronunciado por el Consejo de Guerra Permanente de Oficiales Generales del Ejército del Sur, causa baja en la Armada el Capitán de Corbeta Don Julio Guillén Tato, que ha sido condenado a la pena de separación del servicio.

Burgos, 23 de junio de 1938. — II Año Triunfal. — El Contraalmirante Subsecretario de Marina, Manuel Moreu.»

Mientras esperaba el juicio escribió bajo seudónimo: *El preso 831*, publicado en el mismo año 1937, describiendo sus memorias durante su estancia en la Cárcel Modelo de Madrid.

Después de su separación no le faltó trabajo y con ello la forma de ganar algún dinero para mantener a su familia, pues fue nombrado por el Ayuntamiento de Cádiz en sesión del 27 de abril de 1938, vocal de la comisión gestora para escribir la obra: «Índice sistemático de acuerdos de las actas capitulares de la M.N., M.L. y M.H. Ciudad de Cádiz, Padre de la Patria». Al rebuscar en los diferentes archivos encontró más documentos con referencia a don Jorge Juan y Santacilia, acercándole más a su insigne personalidad.

Sin formar parte de la Armada, sus compañeros le encargaron que participara en el XV Congreso para el Progreso de las Ciencias, que se iba a celebrar en la ciudad de Salamanca, a lo que no puso objeción ninguna, y así lo hizo, participando con un escrito titulado: «Los Museos en el Nuevo Estado» donde se expone en su descrita forma de «ver» los Museos. Por ello transcribimos a continuación un punto y aparte de su escrito, pues no deja de ser una advertencia al nuevo régimen que en esta época era un claro vencedor:

«La verdadera objetividad de los Museos no está en la conservación de objetos notables y necesarios para el estudio de las distintas actividades culturales del pasado, sino en que constituyan centros de función eminentemente docentes, que coadyuven a levantar el nivel medio cultural de la masa».

También escribió su trabajo: «Don Antonio de Ulloa y el descubrimiento del platino»; «En la mar de hace siglo y medio, la Historia se repite» y «Nuevos datos sobre la Real Compañía de Guardia Marinas, de Cádiz, y sobre la estancia en esta de su comandante el capitán de Navío de la Real Armada Don Jorge Juan y Santacilia».

Al terminar la guerra civil realizó varios viajes a Madrid, para gestionar su incorporación a la Armada; en uno de ellos sus compañeros le pidieron fuera el artífice del pabellón de la Armada que se iba a celebrar en San Sebastián en el Gran Kursaal en junio de 1939, dentro de la Exposición de Guerra. El pabellón sería visitado por el jefe del Estado quien se entretuvo más de lo pensado en él, declarando que era junto al de Ingenieros el que más le había gustado.



Al concluir la exposición, regresó a Cádiz, desde donde junto a toda su familia se trasladó a Madrid al finalizar el verano de 1939; así estaba más cerca del centro de poder y podía actuar en su defensa en cualquier momento. De paso, acudía al Museo como investigador, comprobando a su vez el estado de sus peticiones para ser rehabilitado.

Al ser restablecido el patronato del Museo, el 29 de enero de 1940 se celebró su primera reunión para nombrar director. Presidia don Ramón Carvajal, marqués de Santa Cruz, y entre los vocales se encontraba don Juan Bautista Robert, ingeniero naval nacido en Valencia, defensor a ultranza de nombrar a Julio Guillén. No se pudo llegar a ningún acuerdo.

La segunda sesión celebrada el 11 de junio siguiente, fue presidida por el almirante Francisco Bastarache, y tampoco se llegó a un acuerdo; la tercera, celebrada el 5 de agosto siguiente, la presidió el almirante Francisco Rapallo, figurando Bastarache y Robert como vocales, y en ella se acordó:

«Dejar en suspenso la designación de Director del Museo hasta que se hayan practicado las oportunas gestiones sobre la depuración de la persona que pudiera ser designada para este cargo, prometiendo el Sr. Presidente practicarlas con toda rapidez a fin de que el próximo octubre o más adelante se resuelva definitivamente el asunto».

Dado que la parte más importante de la acusación era su amistad con el doctor Gregorio Marañón y Posadillo, se buscó ayuda para ratificar el hecho, siendo don Santiago Magariños, a la sazón jefe nacional de censura del Ministerio de la Gobernación, quien firmó el 5 de febrero de 1941 un informe en el que entre otras cosas dice:

«... el Dr. D. Gregorio Marañón y Posadillo está reconocido como una de las personas afectas al Glorioso Movimiento Nacional (...) no creo debe estimarse la amistad con dicho Doctor como motivo de recelo o suspicacia alguna en la consideración de adhesión al Movimiento».

El 23 de septiembre siguiente se reunió el consejo de guerra, y no existió dificultad para desmontar todo lo aludido por la acusación. El defensor, el capitán de navío Indalecio Núñez Iglesias, finalizó su defensa diciendo:

«La misma Marina le ha conferido comisiones y le debe servicios recientes; pero no se trata de recuperar a un individuo que puede ser útil; se trata de la justicia de una rehabilitación, volviéndolo al seno de quienes vemos, en él, al Oficial de Marina inocente, sin culpa y merecedor, por su conducta, de seguir formando en nuestras filas entusiastas».

No olvidó a su vez comunicar inmediatamente a su amigo don Juan Bautista Robert la sentencia absolutoria total.

Por orden del 12 de octubre (la misma de la inauguración del Museo) se publica en el BOE núm. 280, su nombramiento como consejero de la Hispanidad, por ello debía estar presente en el Palacio Real los días en que los embajadores de estos países presentaban sus credenciales al jefe de Estado.

La orden ministerial del 14 de noviembre, publicada en el *Diario Oficial* núm. 262 dice:

«Recaída sentencia absolutoria en la causa seguida para la revisión del Pronunciado, distado en procedimiento incoado contra el Capitán de Corbeta D. Julio Guillén Tato, se anula la Orden Ministerial de 23 de junio de 1938 que dispuso su baja en la Armada, debiendo considerársele, como consecuencia de ello, reintegrado al servicio activo desde la indicada fecha y ascendido al empleo de Capitán de Fragata con antigüedad de 26 de febrero de 1939 y efectos administrativos a partir de la revista de 1º de noviembre de 1940, pasando a ocupar el número 1 de los de su nueva clase en la Escala de Mar. Madrid, 14 de noviembre de 1941. — Salvador Moreno Fernández».

El 17 siguiente escribe al ministro, y entre otras cosas dice:

«Que, durante este espacio de tiempo, han sido ascendidos a empleos inmediatamente superiores diversos jefes en condiciones análogas a las del solicitante y aun los que, por aplicación de la Ley del 12 de julio de 1940, fueron retirados obtuvieron la merced del ascenso por estimarse (con la amplia generosidad que caracteriza las decisiones del nuevo Estado) que la depuración no debía privar de los derechos adquiridos por la permanencia en un empleo. Suplicando... dignándose al mismo tiempo concederle el pase a la Escala Complementaria con este empleo de Capitán de Navío, ya que, los quebrantos morales y físicos, padecidos en el largo período de apartamiento de su actividad profesional, le hacen presumir que sus servicios no podrían dar un pleno rendimiento en la Mar».

No se le atendió en su ascenso, pero sí por orden ministerial del 15 de diciembre se le nombra director del Museo Naval, tomando posesión de su destino el siguiente 20. En la junta del Patronato del 20 de enero de 1942, el vicepresidente, almirante Moreu (el mismo que firmó su baja en la Corporación) le notifica que el ministro, vicealmirante don Salvador Moreno Fernández, le ha nombrado director de la Biblioteca Central del Ministerio de Marina y de todas las de la Armada, y las que se puedan organizar. En la misma junta a petición de Guillén se aprueba la creación del Museo Naval de Sevilla, siendo designada su ubicación en la Torre del Oro de la ciudad. A su vez propone prepararse para la celebración del 450.º aniversario del descubrimiento de América (1942) y el VII Centenario de la creación de la Marina de Castilla (1948). Como se ve, ya empezaba a «ver» más allá. *Plus Ultra*.

Fue nombrado también bibliotecario de la Real Sociedad Geográfica de Madrid y director de la *Revista General de Marina*, a la que pasados unos años añadió su apartado de Miscelánea y a fecha de hoy (2016) sigue formando parte importante de la misma; cargos que se añadían a su ya apretada agenda, pero nada de todo esto le turbaba pues en el mes de abril siguiente levantó, a petición de don Ramón Gordillo Carranza, un pabellón dedicado a la Marina en la XX Feria Muestrario Internacional de Valencia, participando la Mercante, obteniendo un éxito mayor a la ya realizada en San Sebastián.

Por decreto de la Presidencia del Gobierno fechado el 15 de junio, se fundó el Instituto Histórico de la Marina, enmarcado en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, con sede en el mismo Museo, siendo nombrado Guillén su director por decreto del día 10 de julio. Por entonces, hay que señalar la fecha del 19 de junio, cuando fue nombrado miembro numerario de la Real Academia de la Historia.

En la celebración del 450.º aniversario del descubrimiento de América, se realizó una exposición en el palacio de Santa Cruz, sede del Ministerio de Asuntos Exteriores, con mapas, planos y cartas náuticas referentes a la historia de aquellos territorios, aprovechando, nuestro hombre la ocasión para imprimir su obra: *Monumenta Chartographica Indiana*, trabajo que ya estaba listo para publicar en el año 1936, pero por los acontecimientos sufridos no pudo publicarse, siendo sufragada la edición por el mismo Ministerio.

Entre los muchos actos celebrados en la conmemoración del descubrimiento, acudió a las Atarazanas de Barcelona en el mes de abril de 1943 para celebrar la llegada de Cristóbal Colón y su presentación a los Reyes Católicos anunciando su descubrimiento. Se montó una Exposición del Libro del Mar, en la que se exhibieron el documento original con la entrega a Cristóbal Colón de su escudo de armas firmado por los reyes y el códice *Llibre del Consolat de Mar*, cuyo original se conserva en el Ayuntamiento de Valencia.

Por estas fechas salió de la imprenta su obra: *Europa aprendió a navegar en libros españoles*. Un poco después se puso a la venta: *Bibliografía Marítima*. Más tarde, en el mismo año, escribió un libro llamado *La carabela Santa María. Apuntes para su reconstrucción*. La carabela que había mandado fue dada de baja en la Armada el mismo año, hundiéndose frente a Villajoyosa dos años más tarde cuando iba a remolque del transporte *Tarifa* con destino al arsenal de Cartagena.

El 1 de diciembre siguiente pronunció su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia, desarrollando el tema «Cartografía marítima española», siendo sus primeras palabras:

«Cuento por feliz circunstancia, que preceptivamente me releva del elogio correspondiente, la de ocupar una vacante no ocurrida por fallecimiento, sino por cambio de residencia de mi paisano don Rafael Altamira, y, asimismo, el venir a ostentar la misma medalla que, son el insigne orador sagrado P. Calpena, soy el tercero en recibir».

Guillén recibió la noticia de su ascenso al empleo de capitán de navío con gran satisfacción el 20 de febrero de 1944, pero aún se alegró más al verse reconocido, pues le daban la antigüedad desde el 26 de febrero de 1941, la fecha que le correspondía y que él demandó en su momento. Tarde, pero aún a tiempo de disfrutar los galones.

Repasando como siempre algunas obras, topó con el tomo quinto de la *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid, 1838 de Martín Fernández de Navarrete, en la que se inserta como anécdota, la promesa incumplida de Juan Sebastián de

Elcano, cuando, como piloto de la nao *Santa María de la Victoria*, en la expedición de frey García Jofre de Loaysa, y se sintió morir redactó su testamento el 26 de julio de 1526, incluyendo una manda que dice:

«Item mando (...) que un romero, a quien se darán seis ducados para gastos, fuese a cumplir la promesa que había hecho de ir hasta la Santa Verónica de Alicante, con veinticinco ducados que entregará con recibo al convento».

Lo puso en conocimiento del almirante Bastarache, quien lo tomó como propio comenzando a recoger limosna de los compañeros de la Corporación y aportaciones de ilustres personajes; mientras, Julio Guillén diseñó el protocolo pensando que sería buena fecha la celebración de la fiesta de la Santa Faz Divina. A su vez realizó una copia de la nao para ser entregada como voto al convento. Así el 20 de abril del año 1944, presidida por el almirante Bastarache, seguido de Federico García Sanchiz, Julio Guillén, autoridades, una representación oficial del pueblo de Guetaria, pueblo y todos los marinos hijos de la ciudad de Alicante, se encaminaron hasta el monasterio a primeras horas de la mañana. Al llegar se ofició la misa, después se ejecutó la manda, entregada por el almirante Bastarache por importe de 15.000 pesetas a las monjas clarisas, cerrando el acto de la ofrenda un discurso pronunciado por don Federico García Sanchiz. Así quedó cumplida la promesa del inolvidable Juan Sebastián de Elcano, poco antes de cumplirse los 418 años desde su dictamen.

Por orden ministerial del 16 de octubre siguiente se le otorga carácter oficial a su cargo de director de la Biblioteca Central del Ministerio de Marina, compatible con el cargo de director del Museo Naval.

En el año 1945 dio una serie de lecciones de Historia Naval a través de Radio Nacional de España para los niños de primaria. Esta iniciativa le fue agradecida el 12 de julio con la concesión de la Cruz de la Orden del Mérito Militar con distintivo blanco de 3.ª clase: «Por los distinguidos servicios prestados al Ejército».

En el mes de agosto de 1946 comenzó un periplo por tierras hispanoamericanas, empezando por Bogotá, donde fue nombrado correspondiente de la Academia de Historia. Pasó a Cartagena de Indias, donde se le nombró igualmente correspondiente de la Academia de Historia, y fue galardonado con la Medalla de la Fundación de Cartagena y la Gran Cruz de Boyocá. Desde allí pasó a Quito, siendo nombrado asimismo correspondiente de la Academia de la Historia, impartiendo una clase en la Casa de la Cultura sobre don Jorge Juan en Quito.

Voló a Lima, donde se le distinguió con los nombramientos de socio de honor del Centro Naval; miembro del Instituto Histórico del Perú; Instituto Histórico Militar; Sociedad Geográfica; Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas, y se le concedió la distinción de la Orden del Sol. Impartió diferentes conferencias y cursos. Pasó a Santiago de Chile, donde fue nombrado correspondiente de la Academia de la Historia y de la Sociedad Geográfica, y condecorado con la insignia de gran oficial de la Orden del Mérito. Viajó

a Valparaíso, donde visitó el Departamento de Hidrografía, el Museo Naval, la Escuela Naval y el acorazado *Almirante Latorre*, y nos cuenta:

«Me hicieron honores de Capitán de navío, mandando División, y me quedé tan ancho. Dimos una vuelta por el buque, viendo cuanto apetece y, en la cámara del Almirante, me dieron una copa de champagne y hubo el brindis inevitable. Todo, con una cordialidad y afecto a España verdaderamente impresionante».

Llegó en vuelo a Buenos Aires, visitó allí la Escuela Naval y quedó apabullado al tener que saludar uno a uno a todos los cadetes; de su información entresaco lo siguiente: «Lo que más me ha sorprendido es que tienen cinco cursos de Historia de la Marina en su carrera y, desde luego, todos muy españoles». Pasó luego a Montevideo, donde como novedad se le invitó a cazar lobos marinos frente a Punta del Este; impartió varias conferencias, como era habitual en todos los lugares visitados, y regresó a Buenos Aires. Pasó de allí a Río de Janeiro, y voló a Asunción, donde pronunció una conferencia sobre «El Paraguay y la Cartografía americana» en el Estado Mayor General, otras en la Sociedad España y en el Centro de Acción Católica, siendo galardonado con la insignia de la Orden Nacional del Mérito. Regresó a Buenos Aires, donde durante sus estancias también dio conferencias en la Academia Nacional de la Historia, Escuela Naval de Río Santiago, Centro Naval de Tigre, El Sollado, Yacht Club Argentino, Instituto de Estudios Genealógicos, Instituto Argentino de Historia y Geografía, Base de Submarinos del Mar de la Plata y en la Exposición del Libro Español de Buenos Aires. Embarcó de regreso a España en el mercante *Monte Ayala* el 21 de enero incorporándose al Museo Naval, el 23 de febrero de 1947.

En Madrid prosiguió con sus trabajos, recibiendo el nombramiento de consejero de honor de la Institución Fernando el Católico de Zaragoza. En el mes de agosto recibió la noticia de haber sido condecorado con el ingreso en la Orden Nacional al Mérito de Ecuador.

El 16 de enero del año 1948 se le nombró comendador de la Orden Nacional del Mérito de Paraguay y el 26 fue nombrado vocal del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Preparó la gran exposición del aniversario del séptimo centenario de la rotura del puente de Triana por el almirante de Castilla el burgalés Ramón Bonifaz, facilitando la reconquista de la ciudad de Sevilla por las huestes del rey Fernando III, impartiendo conferencias durante el transcurso de ella. Publicó su obra: *Nostramo Lourido* para dar a conocer el abnegado trabajo de los contra maestres de la Armada, en una serie de cuentos marineros.

Después de unas gestiones, logró que el marqués de Santa Cruz, José Fernández Villaverde y Roca de Togores, firmara la cesión en alquiler por noventa años de su palacio de Viso del Marqués por el simbólico precio de una peseta anual, el 4 de febrero de 1949, habiéndose creado el 1 anterior el patronato que lo administraría.

En el año 1950 viajó de nuevo a Perú representando a la Real Academia de la Historia en el Congreso Panamericano de Geografía e Historia, donde



presentó la obra: *Chartographica Indiana* terminada en nueve volúmenes pero todavía sin estar editada.

En el año 1951 se conoció la proyección de la película rodada en el Reino Unido con el título *Cristóbal Colón*, y ante los dislates y maledicencia de su resultado, el ministro de Asuntos Exteriores encargó a la productora cinematográfica valenciana Cifesa que se rodara *Alba de América*. Para no cometer errores y ceñirse lo más posible a la verdad histórica fue nombrado asesor naval Julio Guillén quien dirigió y vigiló la construcción de la nueva réplica de la nao *Santa María*, realizada en los Astilleros Lacomba de El Grao de Valencia, por considerarse necesaria para el rodaje. Al finalizar su utilización, con dotación de la Armada visitó diferentes puertos, entre ellos el de Alicante, donde a su vez se había construido la arboladura del buque, permaneciendo en la Armada hasta 1957, fue regalada al Museo Marítimo de Barcelona.

En palabras de Guillén:

«Nos hemos ajustado a los datos que, relacionados con la que tripuló Cristóbal Colón, existen en el Archivo de Indias y en el Museo Naval. El tamaño del bajel, el tonelaje, el utensilio se ajustan a la verdad histórica. Como puede verse, dispone de las correspondientes piezas de artillería, consistentes en cuatro falconetas y dos bombardas, en todo idénticas a las que llevó Colón en el viaje del descubrimiento».

El 11 de mayo de 1956 se le notifica su nombramiento como miembro de la Academia de Marina francesa. Viajó a Cartagena de Indias, donde el día 17 de noviembre se inauguró, frente al castillo de San Felipe de Barajas, la estatua de don Blas de Lezo regalo del Gobierno español.

El 22 de enero de 1957 fue nombrado miembro del United States Naval Institute de Annapolis.

El 16 de febrero de 1958, una orden ministerial de Marina declara libro de texto para la Escuela Naval Militar su obra: *Lecciones de historia marítima para el uso de los Caballeros Guardiamarinas*. El 19 de diciembre se le inviste con el cargo de secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia, desempeñando su interinidad desde el 20 de junio pasado.

Se produjo un entuerto, pues el 5 de agosto de 1959 cumplía Guillén los sesenta y dos años de edad, obligándole a pasar a la reserva por pertenecer a la escala complementaria. Para deshacerlo, el jefe de la Jurisdicción Central de Marina, a la sazón el almirante Pedro Nieto Antúnez, basándose en la concesión de la Medalla Aérea el 26 de marzo de 1932, propuso su ascenso al almirantazgo, siendo ratificado en el Consejo de Ministros del 3 de abril. Por ello, fue ascendido al grado contralmirante el 5 de agosto, pasando a la situación de reserva, pero con la salvedad de no ser obligatorio el abandono de la dirección del Museo; de esta forma continuó al frente de su «hijo».

El Patronato se reunió el 7 de octubre, y en el libro de actas se puede leer:

«... dio las gracias, haciendo constar su agradecimiento, al propio que le resultaba grato poder seguir trabajando en y para el Museo. Asimismo, que no dismi-

nuía su entusiasmo e ilusiones para conseguir atajar la notoria decadencia del mismo, que exige más personal, nuevo Museo y reforma del Reglamento. Terminó diciendo que, al final de su vida militar, tenía la serenidad de conciencia de haber dedicado todo su tiempo a una especialidad inexistente, siguiendo los consejos del difunto almirante don Francisco Moreno en carta —que leyó— del año 1929, a pesar de los seguros sinsabores que en ella le vaticinaba».

Recogemos a continuación una serie de nuevos nombramientos:

Por decreto del 17 de diciembre el Gobierno le otorgó la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. El 10 de mayo de 1961 fue condecorado con la Cruz de gran oficial de la Orden Naval Colombia Almirante Padilla, el 7 de junio le fue impuesta la Gran Cruz de Mayo del Mérito Naval Almirante Brown de Argentina, el 2 de julio se le otorgó el título de miembro correspondiente de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala, en el mes de agosto le fue concedida la Medalla Naval del Infante Don Enrique de Portugal, el 10 de agosto, fue elegido por unanimidad miembro correspondiente de la Academia Nacional de Historia de Caracas, Venezuela y el 2 de abril de 1962, el gobierno español le concedió por todos sus méritos la Gran Cruz de la Real Orden Americana de Isabel la Católica.

El 4 de abril de 1963 ingresó Julio Guillén como miembro de número en la Real Academia Española, al ser propuesto por los académicos don Federico García Sanchiz, don Francisco Javier Sánchez Cantón y don Carlos Martínez Campos y Serrano, duque de la Torre, siendo elegido por unanimidad, y ocupando el sillón e minúscula que había dejado vacante Gabriel Maura y Gamazo por fallecimiento. El 23 de junio presidiendo la Real Academia don Ramón Menéndez Pidal, pronunció su discurso de ingreso versado en «El lenguaje marinero». En este año fue nombrado miembro de la Commission Internationale d'Histoire Maritime, en su sección del Comité Internacional des Sciences Historiques de la Universidad de París; poco más tarde fue nombrado correspondiente de la Hispanic Society of America de Nueva York y por decreto del 27 de diciembre le fue concedida la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

En el año 1965 se dio cuenta de la imposibilidad de editar su: *Diccionario del Mar*, pues la editorial Barna, S.A. de Barcelona le pedía que se redujera de seis tomos a dos, una obra en la que llevaba trabajando casi cuarenta años y salidos de su lápiz la friolera de más de quince mil dibujos amén de casi ochenta mil palabras. Efectivamente, es una obra sin publicar.

El 30 de noviembre de 1966 el Ayuntamiento de Alicante, por unanimidad, le concedió el título de alicantino ilustre.

El 2 de marzo de 1967 falleció el ilustre escritor don José Martínez Ruiz, *Azorín*, y acudían el 3 Julio Guillén junto a otros escritores, quienes sacaron a hombros el féretro desde su casa hasta el coche fúnebre. El 13 siguiente era operado de una hernia en el Hospital del Generalísimo de Madrid y el 16 de junio aterrizaba en Buenos Aires, siéndole entregado el título de correspondiente de la Academia Nacional de Historia Argentina.

Por decreto del 13 de julio pasa el Museo Naval a depender directamente del ministro de Marina, confirmándole en su cargo de director.

Los achaques le iban mermando capacidad de movimientos que no de actividad intelectual, por ello no pudo moverse durante un tiempo. Sale en vuelo rumbo a Colombia el 4 de agosto de 1969, y regresa a Madrid el 20 siguiente. Continúa con su acostumbrada actividad inaugurando el 22 de octubre un curso con una conferencia en el Ateneo de Madrid. El 24 de noviembre vuelve a subirse a un avión con destino a Puerto Rico, para representar a España en el I Congreso de Lexicografía Hispanoamericana, regresando a España unos días después.

En el año 1970 se le notifica el nombramiento con fecha del 2 de enero, como ciudadano de honor de la ciudad de Valdivia, siendo invitado para impartir unas conferencias, pero de nuevo su enfermedad le impidió realizar el viaje. El ministro de Marina, a la sazón almirante don Adolfo Baturone Colombo, recibe una carta, fechada el 22 de mayo, del almirante y jefe de la Armada argentina señor Gnavi para que notifique a don Julio la concesión del título de cadete naval honorario.

Por invitación del jefe del Estado Mayor de la Marina de Túnez, se traslada el 7 de junio de 1971, para asesorar en la creación de un Museo Naval en ese país; visitó todas las fortalezas antiguas y en tan solo once días entregó los documentos para organizar debidamente el deseado museo. Quedó asombrado por la cantidad de huesos que se extraían de las excavaciones, sobre ello nos cuenta:

«Y me he traído un parietal de los Gelves para enterrarlo en el Viso, simbólicamente, por los muchos miles que quedan allí desde los tiempos de Roger de Lauria, en representación de los españoles víctimas del olvido de la Corte».

En el mes de mayo pasó una revisión médica, siendo el diagnóstico el avance progresivo de su enfermedad prostática. Por decreto del 18 de julio de 1972 se le otorgó la Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil y el 29 de septiembre el nombramiento por parte del Ayuntamiento de Valencia de presidente honorario del Museo Marítimo de la ciudad. El cual nunca ha funcionado como tal ni por asomo, siendo la gran asignatura pendiente de esta capital que hoy más que nunca vive de cara al mar.

A pesar de la gravedad de la enfermedad, no pudo por menos que participar muy activamente para preparar el evento conmemorativo del ducentésimo aniversario del fallecimiento de su ídolo don Jorge Juan y Santacilia.

El 7 de noviembre es operado en la Policlínica Naval Nuestra Señora del Carmen de Madrid, por el cirujano don Pedro B. Escudero, quien da un parte que dice:

«... se le practicó una prostatectomía retropúbica de buena evolución inmediata, pero, como consecuencia de un chock endotóxico por Gram negativos, falleció el 27 de noviembre de 1972».

A las diez de la mañana del mismo día (había fallecido de madrugada) fue trasladado a su finca L'Almafrá en Benidorm, donde se instaló la capilla ardiente; la tarde del día siguiente fue trasladado a una ermita cercana a la misma donde se celebró una misa en lengua valenciana. Al terminar el oficio religioso se pusieron en camino al cementerio Nuestra Señora del Remedio de Alicante, donde fue enterrado envuelto en un hábito franciscano y con la señora del Reino de Valencia.

Escribió sobre campos muy variados: cartografía, arqueología, arquitectura naval, léxico mariner, marinos ilustres, cuentos marineros, acontecimientos navales, temas de su tierra, y otros, a su vez se publicaban en diferentes medios, tanto en diarios, revistas, libros, incluso sus charlas de historia naval por la radio.

En su testamento donó a la Biblioteca Gabriel Miró, de la Caja de Ahorros del Sureste de España en su ciudad natal sus libros y folletos, en número de unos 11.000.

Además de las ya citadas condecoraciones y entre otras, estaba en posesión de: Cruz al Mérito Naval del Perú; Oficial de la Orden Naval Almirante Padilla de Colombia; Cruz de la Orden de San Hermenegildo; Encomienda de la Muy Distinguida Orden Española de Carlos III; placa pensionada de San Hermenegildo y Encomienda de la Orden del Mérito Naval de Brasil.

## Bibliografía

Estado General de la Armada del año 1936.

Estado General de la Armada del año 1945.

Estado General de la Armada del año 1960.

Estado General de la Armada del año 1970.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, 3 t. Ediciones Atlas, Madrid, 1955.

GUARDIA, Rafael de la, y POBIL, Pascual del: *El Servicio de Aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*. Biblioteca de Camarote, *Revista General de Marina*, suplemento núm. 32. Editorial Naval. Madrid, 1969.

GUILLÉN TATO, Julio Fernando: hoja de servicios, Órgano de Historia y Cultura Naval, Sistema Archivístico, Madrid.

RAMOS, Vicente: *El almirante y polígrafo Julio Guillén Tato*. Institución Alfonso el Magnánimo, Diputación Provincial de Valencia, 1976.

VV.AA.: *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*. Espasa-Calpe, suplemento 1971-1972, p. 170.

VV.AA.: *Proa al cielo. Imágenes de la aviación naval española desde 1917*. Aqualarga, Madrid, 2004. Compilada por Todoavante ©.

# 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



# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS  
Coronel de Máquinas (R)

## LA HISTORIA VIVIDA

### **Desastre del 98. El crucero acorazado *María Teresa***

EN la abundante bibliografía sobre la guerra hispano-norteamericana, que continúa acrecentándose en nuestros días, el lector encontrará todo tipo de estudios y opiniones relativos a la intentona de salida de la flota española del puerto de Santiago de Cuba, fuertemente bloqueado por la potente escuadra norteamericana. Por eso no vamos a insistir aquí en este tema. No obstante, como corresponde a esta sección de La Historia Vivida, nos interesa extraer del desastre general de la flota la tragedia del crucero acorazado *María Teresa*, buque insignia del almirante Cervera, al mando del capitán de navío Víctor Concas Palau, que iba al frente de una escuadra de cuatro cruceros (*María Teresa*, *Oquendo*, *Vizcaya* y *Colón*) y tres destructores (*Furor*, *Terror* y *Plutón*).

Tomamos la descripción de la salida del *María Teresa* de *Los acorazados en acción* (vol. 1, pp. 136-137), obra de H.W. Wilson traducida del inglés por el capitán de fragata Enrique de Sola y Herrán (Imprenta Aldecoa, Burgos, 1932) para el Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada. Así recrea Wilson los hechos:

«Poco antes de la salida de la escuadra de Cervera, Sampson, en el *New York*, se había dirigido a Siboney, a levante de Santiago, para conferenciar con Shafter y poco antes el *Massachusetts* había salido para Guantánamo para carbonear. El primero volvió tan pronto como se dio la señal de alarma, pero el segundo no pudo tomar parte en el combate. Los buques norteamericanos frente a la boca del puerto estaban dispuestos en semicírculo, en el siguiente orden de levante a poniente: *Gloucester* (yacht armado), *Indiana*, *Oregón*, *Iowa*, *Texas*, *Brookling* [*sic* por *Brooklyng*] (insignia de Sheley) y *Vixen* (yacht armado). La mayor parte de ellos tenía vapor para 10 nudos. Era la mañana espléndida y calurosa, del domingo 3 de julio. El comandante del *Teresa*, midió con el telémetro la distancia al *Brookling*, 9.800 yardas de la boca; el *Indiana* e *Iowa* estaban, según sus cálculos, un poco más cerca; y el *Texas*, el más próximo de todos, a unas 7.000 yardas; las posiciones que señalan los planos oficiales norteamericanos no coinciden con las anteriores, pues colocan algo más cerca a los buques.

A las 9 y 35, el *Teresa*, buque cabeza de línea, pasaba ante el Morro, y uno o dos minutos antes el *Iowa* disparó un cañonazo de alarma, izando la señal 250. Todos los buques acudieron a su puesto, acercándose a la boca del puerto. Cervera, después de rebasar el Morro, continuó un poco hacia fuera para zafarse del peligroso bajo “El Diamante”. El crucero presentaba un aspecto soberbio engalanado con sus banderas de combate, rojas y amarillas; detrás de él seguían el *Vizcaya*, el *Colón* y el *Oquendo*, maniobrando con igual precisión y decidido valor. Fuera ya del “Diamante”, los buques moderaron un momento para dejar a los prácticos. Momentos después, al empezar a evolucionar el *Teresa*, Cervera se dirigió a la torre de mando y, con la mayor calma, dio la orden de romper el fuego. Ya el buque había sufrido seriamente; según refirió el práctico, se habían iniciado los incendios y muchos hombres habían caído muertos o heridos. Siguiendo su plan, el *Teresa* gobernó recto sobre el *Brooklyng*, que a su vez se vino hacia él; los dos adversarios se acercaban con una velocidad relativa de 20 nudos.

En el puente del *Brooklyng* tuvo lugar un rápido coloquio. Schley ordenó al oficial de derrota meter a estribor (para venir hacia la derecha y separarse del *Teresa*). El oficial respondió —“Querrá usted decir a babor”— (a la izquierda y hacia el *Teresa*). Pero la medida se hizo por fin a estribor, con lo que el *Brooklyng* se fue tan encima del *Texas*, que este se vio obligado a parar y dar atrás. En medio del denso humo (casi toda la artillería empleaba pólvora con humo), la confusión entre los buques norteamericanos fue grande, y durante algunos segundos se produjo una “ensalada”, en la cual el *Iowa*, *Texas* y *Brooklyng* se encontraron amontonados. Maniobrando con habilidad, se consiguió salir de aquel apuro, y la maniobra del *Brooklyng* no tuvo más consecuencias que la de encontrarse algo más lejos del enemigo cuando, minutos después, volvió a reanudar el combate.

El intento de abordaje del *Teresa* se evitó con la maniobra indicada, pero en estos primeros minutos, y a pesar de su defectuosa artillería, el crucero español consiguió alcanzar al *Brooklyng* con numerosos proyectiles. También él sufrió gravemente. Uno de los primeros distaros de los cañones de 12 pulgadas del *Iowa*, a 2.200 yardas, cortó una tubería auxiliar de vapor, con la consiguiente disminución de velocidad; otro proyectil destrozó uno de los ramales principales de la tubería de contraincendios. El escape de vapor fue tal, que la torre de popa no pudo funcionar ni fue posible llegar a popa para apagar los incendios. Un grupo de auxilio que intentó socorrer a numerosos hombres aislados por el fuego, pereció entre las llamas, ante la vista de los que se encontraban en cubierta.

El denso humo, los chorros de vapor y los furiosos incendios, con la incesante detonación de los proyectiles, cuyos enormes cascós causaban terribles heridas, formaban un caos espantoso; en medio de él, se produjo una explosión más violenta que las anteriores, en la cual resultó herido el comandante.

Cervera tomó el mando del buque. Su cámara estaba envuelta en llamas[,] la cubierta a popa y la caseta de derrota ardían furiosamente, y la granizada de proyectiles hacía cada vez más peligrosos los incendios. La escasa potencia ofensiva del buque había desaparecido; el cañón de 11 pulgadas de popa estaba inutilizado, y el centro y la popa ardían como un horno; en el puente, fuera de la torre de combate, oficiales y marineros caían con espantosa rapidez; los pañoles de popa corrían grave riesgo, pues las llamas y el humo hacían imposible llegar a ellos para inundarlos, y la explosión solo era cuestión de tiempo. Cervera adoptó la única solución razonable al decidir la varada de aquel casco destrozado en una pequeña playa 6,5 millas a poniente de Santiago, donde embarrancó en el preciso momento en que sus máquinas se paraban; antes de la salida su comandante había

tomado todas las medidas para hundirlo en último extremo, evitando que cayese en manos del enemigo, pero todos los encargados de ejecutar aquellas habían muerto o estaban heridos; el buque no fue volado.

Su estado era tal, que no permitía efectuar el salvamento. Los botes habían sido destrozados, y el traslado a tierra de los heridos e ilesos presentó enormes dificultades a causa de los incendios que se extendían por todas partes. Los pañoles explotaron uno tras otro, no todos juntos, como probablemente hubiera ocurrido de haber almacenado pólvora sin humo o altos explosivos. Los marinos españoles multiplicaron los actos de valor para salvar a sus camaradas envueltos entre las llamas; un tercer contramaestre (\*) volvió a nado desde la playa, y en medio del incendio y de las continuas explosiones, salvó a un hombre que pedía socorro, imposibilitado de moverse a causa de catorce heridas.

(\*) Este valiente contramaestre se llamaba Casado y su nombre lo lleva hoy en día un barco de la Marina de Guerra. (*N. del T.*)»

Es bueno recordarlo.

## NOTICIAS GENERALES

### **Jornadas Internacionales de Historia y Arqueología subacuática. Madrid (España)**

Organizadas por el blog «Espejo de navegantes», que dirige Jesús G.<sup>a</sup> Calero, redactor jefe de Cultura del diario *Abc* y coordinador del evento, durante los días 13 y 14 del pasado diciembre de 2016 tuvo lugar en la madrileña Casa del Lector una nueva edición de las Jornadas Internacionales de Historia y Arqueología Subacuática, dedicadas en esta ocasión a «El auge naval y el desarrollo de las naciones. La mejor historia por contar». Las jornadas contaron con el patrocinio de la Casa del Lector (Matadero Madrid), la Fundación Germán Sánchez Ruipérez y el diario *Abc*, así como con la colaboración de varias embajadas, instituciones y empresas.

La celebración de esta conferencia internacional se justifica así en la introducción a su programa de actos:

«Las naves que recorrieron los océanos desde el siglo xv cambiaron el mundo. En una carrera tecnológica que necesitó de gran innovación científica, ingeniería y una pericia sin precedentes en la navegación aquellos barcos abrieron a golpe de vela y viento las puertas de la época moderna. Sus restos naufragados guardan las últimas claves de una sociedad sometida a grandes desafíos migratorios y de globalización que necesitamos comprender en el mundo actual. Una sociedad mestiza y en continua evolución y movimiento, como es la nuestra, está directamente vinculada con aquella que se enfrentaba a lo desconocido en todos los continentes y generaba rápidamente redes de intercambio comercial y militar por todo el planeta.

Suecia, Francia, Inglaterra y Holanda ya están desarrollando sobre los pecios de edad moderna una de las mayores aportaciones de la arqueología subacuática

en relación con el desarrollo de las naciones. Lo mismo empieza a ocurrir en Portugal y en España. Desde las evidencias de esta disciplina planteamos el debate de conocer mejor aquella sociedad que abandonó la Edad Media y se adentró, embarcada, en un mundo nuevo (y en el Nuevo Mundo).

Para España, el nacimiento del Estado Nación fue también la forja de un imperio ultramarino que se dibujaba mientras se iban explorando mares y costas desconocidos, gracias a la construcción de naves e instrumentos cada vez más perfectos y a una insaciable sed de horizonte. Casi no se han estudiado aquellos barcos, pero eso ya está cambiando. Nuestro país empieza a adentrarse en esta investigación pendiente de los buques que hicieron posible el imperio marítimo, con algunos proyectos, que destacan entre las ponencias de esta conferencia internacional. Sirva un ejemplo: la historia desconocida del buque en el que Carlos V llegó a España: el *Engelen*, del que casi nada sabíamos. En 2017 se cumple el V Centenario de aquel primer viaje del futuro Emperador. Esa nave resume la idea de Europa que vino, como él, también por mar en este cambio de época».

Las ponencias, de cincuenta minutos, se desarrollaron en sesiones de mañana y tarde con arreglo al siguiente programa:

*Día 13 de diciembre de 2016*

Sesión de mañana

Las jornadas dieron comienzo con el acto bienvenida, al que siguieron los discursos de presentación de

- César Antonio Molina, director de la Casa del Lector y exministro español de Cultura;
- Miguel Ángel Recio, presidente de Acción Cultural Española y director general de Bellas Artes;
- Jesús G.<sup>a</sup> Calero.

A continuación se dictó la ponencia inaugural: «La historia del *Engelen*. El primer viaje de Carlos V a España en 1517 y su dimensión europea», que desarrolló Javier López Martín, historiador e investigador asociado SAS/INAH, a cuyo término se organizó una mesa de debate con el título «El pecio del *Engelen* y la historia de la navegación que hizo posible la primera globalización», en la que intervinieron:

- Javier Gómez Navarro, presidente de la Sociedad Geográfica;
- Rafael G.<sup>a</sup> Herranz, historiador, miembro de la Real Asociación de los Caballeros de Yuste;
- Javier López Martín;
- Javier Noriega Hdez., arqueólogo, miembro de Nerea Arqueología.

La sesión de mañana de esta primera jornada prosiguió con «De la Edad Media a la época moderna a golpe de vela ibérica. La necesaria puesta en

valor de su arqueología», ponencia de la que se ocupó Javier Noriega, y «Rumores de naufragios en la Carrera de Indias (siglos XVI-XVII). Documentación histórica y evidencias arqueológicas», disertación de Ana Crespo Solana, historiadora, investigadora del CSIC y directora del proyecto europeo ForSea-Discovery.

#### Tarde

- «Excavación en el pecio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*», por Iván Negueruela, arqueólogo, director del Museo Nacional de Arqueología Subacuática de España;
- «Historia social de un naufragio: hilos de vida a bordo del *Nuestra Señora del Juncal* (1631)», presentación de Flor Trejo Rivera, historiadora, SAS/INAH, México;
- «El Galeón de Manila de Baja California y el fuerte de Acapulco: nuevas miradas al comercio del Pacífico», conferencia pronunciada por Guadalupe Pinzón, historiadora, IIH/UNAM, México;
- «Un programa formativo para la arqueología subacuática española: el máster de la Universidad de Cádiz-CEIMAR y proyectos asociados de intervención arqueológica», disertación de Xavier Nieto Prieto, director del Máster de Arqueología Náutica y Subacuática de la Universidad de Cádiz-Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEIMAR);
- «Puesta en valor científico de la arqueología de origen hispánico a nivel global», nueva mesa de debate, esta vez con la participación de Iván Negueruela, Flor Trejo Rivera, Roberto Junco, Guadalupe Pinzón y Xavier Nieto Prieto.

*Día 14 de diciembre de 2016*

#### Proyectos internacionales

##### Mañana

- «La coca de Gribshunden de 1495 tras las lecciones del proyecto Mars», ponencia desarrollada por Niklas Eriksson, arqueólogo, de la Universidad de Södertörn, Estocolmo;
- «Arqueología de profundidad. Un desafío robótico», presentación de Vincent Creuze, del Laboratoire d'Informatique, de Robotique et de Microélectronique de Montpellier (LIRMM), y Michel L'Hour, director del Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM), dependiente del Ministerio de Cultura francés.
- «Pecios y excavaciones. Del desarrollo de las naciones a la marca de país», mesa de debate en la que tomaron la palabra Niklas Eriksson, Alexandre Monteiro, Eduardo Balguerías y Vincent Creuze.



- «Buques portugueses de la exploración y el comercio. La historia borrada por cazatesoros», conferencia dictada por Alexandre Monteiro, arqueólogo subacuático, de la Universidade Nova de Lisboa (Portugal).
- «Vida y muerte en la flota de azogues de 1724. Naufragio, expolio y nuevas investigaciones», ponencia de Carlos León Amores, arqueólogo subacuático.

#### Tarde

- «Imperios de papel: cartografía y transformación de la imagen del mundo», ponencia conjunta de Carmen G.<sup>a</sup> Calatayud, de la Biblioteca Nacional de España, y José M.<sup>a</sup> Moreno Martín, del Museo Naval de la Armada en Madrid;
- «Las huellas borradas de la navegación hispana en el Pacífico», disertación de José M.<sup>a</sup> Lancho, abogado e investigador, experto en patrimonio cultural subacuático;
- «Armada y nación en la era de la navegación a vela», mesa redonda que contó con las intervenciones de Hugo O'Donnell, de la Real Academia de la Historia; José Manuel Sevilla López, vicealmirante (R), del Museo Naval de la Armada en Madrid; Agustín Rguez. González, historiador, premio Algaba por su biografía sobre Antonio Barceló; José M.<sup>a</sup> Lancho, y Juan José Baena, coordinador del Máster en Historia y Patrimonio Naval y director de la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval de la Universidad de Murcia;
- «El *Glorioso*: en el “astillero” del célebre pintor de batallas. Nuevas imágenes para la gran historia naval española», conversación entre Jesús G.<sup>a</sup> Calero y Augusto Ferrer-Dalmau;
- «La dureza de la vida a bordo en un navío de línea», ponencia de Marcelino Glez. Fernández, capitán de navío (R) de la Armada, subdirector de la Liga Naval Española;
- «Los Tercios embarcados y la estrategia global de la Corona», ponencia presentada por Eduardo de Mesa Gallego, director de la serie de Historia Moderna de la revista de historia militar y política *Desperta Ferro* y asesor científico de la Fundación Carlos de Amberes;
- «El reto de la divulgación. La mejor historia que debemos contar», mesa de debate en la que participaron Flor Trejo; Carlos León; J. Michael Francis, del Departamento de Historia y Ciencias Políticas de la Universidad de Florida del Sur St. Petesburg, *Hough Family Endowed Chair* del Programa de Estudios de Florida de la mencionada universidad y asesor científico del Instituto Nauta, y Alberto Pérez Rubio, socio fundador y editor de *Desperta Ferro Ediciones*.

Las jornadas se clausuraron con «El mundo nunca fue el mismo. El futuro de la arqueología subacuática en España», nueva mesa en la que intervinieron

Elisa de Cabo, subdirectora general de Patrimonio del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte; Rafael Duarte, Javier Noriega y Jesús G.<sup>a</sup> Calero.

Para más información dirigirse a:

Jesús García Calero  
Espejo de Navegantes  
<http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/>

### **IX Certamen de Pintura. ISFAS, Madrid (España)**

El Instituto Social de las Fuerzas Armadas (ISFAS), con el patrocinio del Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA), convoca su IX Certamen Nacional de Pintura con arreglo a las siguientes bases:

- 1) Podrán concurrir al certamen todos los afiliados, titulares beneficiarios del ISFAS, el personal que presta servicio en el citado instituto y los miembros de su unidad familiar (hijos o cónyuge), así como el personal perteneciente a otras mutualidades de funcionarios (MUFACE y MUGEJU), tanto titulares como beneficiarios y todo el personal que percibe su nómina a través de los organismos pertenecientes al Ministerio de Defensa (funcionarios o laborales).
- 2) Las obras podrán estar realizadas en cualquier técnica pictórica, pudiendo presentar cada concursante un máximo de dos obras, no premiadas anteriormente en otros certámenes, y con formato no superior a 100 cm por cualquiera de sus lados, siendo libres el tema y la técnica.
- 3) Las obras se presentarán enmarcadas con un listón o junquillo que no superó los 3 cm de ancho; si la obra lo requiere podrá presentarse el lienzo sin enmarcar
- 4) El certamen está dotado con un fondo de 20.000 euros (susceptible de ampliación si la calidad lo requiere), destinado a la adquisición de obras entre las seleccionadas por el Jurado nombrado al efecto, por orden de selección, y conforme al precio previamente establecido por sus autores, las cuales quedarán en propiedad del Instituto, incluso para su reproducción, entendiéndose la dotación como premio por la compra de las obras.  
De la cantidad mencionada con anterioridad, 7.000 euros serán destinados a adquisición de obras de artistas pertenecientes a las otras mutualidades o al personal de Defensa, si procede.  
Los premios no podrán declararse desiertos.
- 5) El plazo de admisión de las obras finalizará el 28 de abril de 2017, efectuándose la entrega en la sede del ISFAS (C/ Huesca 31, 28020 Madrid), recayendo el fallo del Jurado durante la primea quincena de mayo de dicho año.

- 6) Las obras se presentarán sin la firma del autor e irán acompañadas de fotografía de la obra presentada en la que figure su título, técnica empleada, medidas y lema elegido por el autor.  
Asimismo se entregará un sobre aparte (plica) cerrado y precintado, en cuyo interior se especificarán el título de la obra y un breve resumen explicativo de la misma y su valoración, así como los datos de identificación del autor: nombre y apellidos, domicilio, localidad, teléfono, NIF y documento acreditativo de su vinculación con el ISFAS, MUFA-CA MUGEJU o Ministerio de Defensa.
- 7) Las obras podrán ser entregadas personalmente o enviadas a través de una empresa de transporte, cuyos gastos correrán por cuenta y riesgo del autor, tanto en su entrega como en su recogida.  
El Instituto no se hará responsable del posible deterioro surgido en el transporte, ni de la integridad de las obras en caso de daños, aunque velará, con el mayor celo por su protección y conservación.

Nuestros lectores podrán acceder a información más detallada en

BOD núm. 223, de 16 de noviembre de 2016

Internet: [www.mde.es/isfas](http://www.mde.es/isfas)

#### **LIV Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)**

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), durante los días 25, 26 y 27 de abril de 2017 se celebrarán en Madrid las LIV Jornadas de Historia Marítima, bajo el tema general «Tercer centenario de la creación de la Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas». Las ponencias, de veinticinco minutos, se desarrollarán en sesiones de tarde en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7) y se atenderán al siguiente programa:

*Día 25 de abril de 2017*

- Sesión de apertura, conducida por Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «Creación y primeros pasos de la Real Compañía de Guardias Marinas», por José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «Analogías y diferencias entre los modelos inglés, francés y español (los *Midshismen* y los *Condé de la Marine*)», por Enrique de Carlos y Boutet, historiador naval.

*Día 26 de abril de 2017*

- «Sedes y cuarteles de la Real Compañía de Guardias Marinas», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R), consejero colaborador del IHCN;
- «La Escuela Naval de San Fernando (Cádiz)», Juan Castañeda Muñoz, capitán de navío, comandante director de la Escuela de Suboficiales.

*Día 27 de abril de 2017*

- «La Escuela Naval Flotante», por José R. Cervera Pery, general auditor de la Defensa, asesor del IHCN;
- «La Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra)», José M.<sup>a</sup> Núñez Torrente, capitán de navío, comandante director de la ENM.

Además están programadas conferencias en:

Marín-Pontevedra

*Día 30 de marzo de 2017*

- «La Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra)», José M.<sup>a</sup> Núñez Torrente, capitán de navío, en la biblioteca pública de Marín, en colaboración con el Ayuntamiento de Marín y el club de opinión Portocelo.

*Día 10 de mayo de 2017*

- «Creación y primeros pasos de la Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas», José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, capitán de navío (R); en el auditorio de la Universidad de Pontevedra.

*Día 25 de mayo de 2017*

- «La evolución de la enseñanza naval (planes de enseñanza)». Por Manuel Romasanta Pavón, contralmirante, director de Enseñanza Naval, en el salón de actos de la ENM;

Y en la Escuela de Suboficiales de San Fernando (Cádiz):

*Día 10 de mayo de 2017*

- «La Escuela Naval de San Fernando (Cádiz)», Juan Castañeda Muñoz, capitán de navío, director de la ESA. En el centro de congresos «Cortes de la Real Isla de León» de San Fernando.

*JOSÉ ANTONIO OCAMPO*

*Día 24 de mayo de 2017*

- «Sedes y cuarteles de la Compañía de Guardias Marinas», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R), consejero colaborador del IHCN. En el centro de congresos «Cortes de la Real Isla de León» de San Fernando.

*Día 14 de junio de 2017*

- «La evolución de la Enseñanza Naval», Manuel Romasanta Pavón, contraalmirante ,director de Enseñanza Naval. En el centro de congresos «Cortes de la Real Isla de León» de San Fernando.

Los lectores interesados en ampliar esta información pueden dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval  
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid.  
Telf: 913 79 50 50  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

# DOCUMENTO

## **Prohibición del uso del uniforme a soldados y marineros alternando con los cómicos en los teatros**

El documento que presentamos se refiere a la prohibición del uso del uniforme a soldados y marineros y otros «que salgan a las tablas de los teatros alternando o haciendo comparsa con los cómicos».

La Secretaría del Despacho Universal de la Guerra, cuyo titular era don Jerónimo Caballero, se lo pasa de real orden al ministro (secretario) de Marina, don Antonio Valdés, quien a su vez lo remite al teniente general don José de Mazarredo —que por entonces se hallaba redactando las Reales Ordenanzas de la Armada Naval—, comunicándole al mismo tiempo que, asimismo, le pasaba la real orden en cuestión al capitán general don Luis de Córdova.

(Archivo del Museo Naval de Madrid 716, Ms. 2344, doc. 21, ff. 94-96)





De la Super?

Palacio 5 Err. 1790.

Prohibiendo S. M. por punto general que ningun soldado de exercizo ni armada ni sus uniformes se presenten en las tablas y los teatros publicos, alternando o haciendo comparsa con los Comicos. Y ni reynera ni enterada.

*Original de 31 de Diciembre  
Or  
me dice el Sr. D. Juan  
de la Comedia del Comercio salieron  
a las tablas haciendo comar  
con los Comicos alternando  
para no se confundiese  
por que de sus Tablas y entera  
de S. M. de este abuso con  
propio de su comedia  
se ha servido prohibir por  
punto general que ningun  
soldado del Comercio ni sus  
uniformes se presenten*

En papel de 31. de Diciembre  
ultimo me dice el Sr. D. Seroni-  
mo Caballero lo que sigue.

«El Drey ha Negado á enten-  
«der, que en algunos de los teatros  
«de España han solicitado, que  
«los soldados del Exército salieran  
«á las tablas, haciendo compar-  
«sa con los Comicos, solicitando  
«para ello el correspondiente  
«permiso de sus Jefes, y entera-  
«do S. M. de este abuso, tan  
«impropio de un militar,  
«se ha servido prohibir por  
«punto general, que ningun  
«soldado del Exército, ni sus  
«uniformes se presenten



en las tablas de los teatros  
publicos, alternando, o haciendo  
compaña con los Comicos.

Lo que prevengo de R. O.ª  
con esta fha al Capitan Gen.  
D. Luis de Cordova, para su  
inteligencia, y que lo haga  
saber a los cuerpos de la  
R.ª Armada, y lo noticio a  
V. E. para los fines, de que  
esta encargado: Dios que a  
V. E. m. a. Palacio E. de  
Enero de 1790.

Valdez  
E

S. D. Josef Mazarredo.

96

f

Yo mo. s. or. B.º Fr. J. Antonio Valdés.  
Madrid 6 de Enero de 1790.

Yo mo. por

Por el papel de V. C. de haver quedado enterado de la Real resolución expedida en 31 de Diciembre ultimo por la Secretaría del Despacho Universal de la Guerra, y comunicada por V. C. al Capitan General de la Armada para su observancia en ésta, prohibiendo por punto general que ningun Soldado ni su uniforme se presenten en los tablas de los teatros publicos, alternando o haciendo compania con los Comicos. y lo remite presente para su lugar en la ~~ordenanza~~ tasey de que me hallo encargado.

Nuestro Señor guarde a V. C. muchos años como desea. Madrid 6 de Enero de 1790.

## RECENSIONES

CERVERA PERY, José Ramón: *De la sustancia a la anécdota. Memorias informales de un hombre inquieto*. Print House, Madrid, 2017, rústica, en cuarto, 410 págs., ilustraciones.

José Ramón Cervera Pery —«Pepe Cervera» para los conocidos— saca a la luz el que será su último libro —al menos eso dice él—. Lo subtitula *Memorias informales de un hombre inquieto*. Y es que la larga vida del autor ha dado abundante cauce a esa confesada inquietud de carácter, que se ha decantado —que no resumido— en una escogida aunque considerable sucesión de remembranzas, datos inéditos, impresiones directas y noticias históricas, salpicadas de sustanciosos juicios críticos presentados de forma sutil e inocua para los juzgados. En definitiva, de las simas del alma de Pepe Cervera reviven aquellas horas de excepción, cuya estela en la memoria se plasma en recuerdos de alegrías inefables, evocaciones que destilan añoranza y reflexiones vitales sobre el camino que quedó atrás.

Y esto es lo que nos ofrece en *De la sustancia a la anécdota*, memorias que son un emocionado reflejo de su viva y polifacética trayectoria castrense, nada común, de la que va extrayendo con agilidad y el natural gracejo de la Isla —hablamos de su amada Isla de León— anécdotas, relatos, vocablos castizos, cuentos y expresiones locales que ilustran con amenidad al lector sobre sucesos y acontecimientos vividos por el autor de primera mano y sobre las vicisitudes más sobresalientes, merecedoras de divulgarse, acaecidas en los múltiples destinos en que ha estado ocupado alguna vez. Libro extenso, de ejecución libre, pero escrito con mimo por un historiador naval con oficio, buen comunicador y agudo observador. Libro fácil de leer, capaz de mantener cautiva la atención del lector de principio a fin y al que parecen quedársele cortas las páginas, pues de la primera a la última fluye por su líneas un torrente inacabable de vivencias, observaciones y acontecimientos que, sin duda alguna, dejará cierta insatisfacción en los lectores y les inducirá a pedir más.

En su comienzo, el autor pasa con rapidez y calculada moderación por la Guerra Civil española de 1936-1939, ya que por su edad, según nos dice, no era consciente de lo que ocurría a su alrededor ni sus observaciones tenían valor real. No obstante, con los años llegaría a producir muchos libros centrados en el tema, cuyos orígenes, uno a uno, se recogen en estas páginas. Sobre su etapa de niñez y adolescencia en su amado San Fernando nos transmite multitud de ocurrencias, propias de la edad y de la época, que dejan en el lector un regusto muy grato. Ya de estudiante, y en la posguerra, coquetea con la política y confiesa haber asistido a manifestaciones estudiantiles. Y así, relata, entre otras, la organizada cuando la ONU decidió la retirada de los embajadores. Dice Cervera al respecto: «Aquello era una auténtica expresión



popular, sin bocadillos ni autobuses organizados, muchos trajes con corbata, pero también blusas abiertas y modestas zamarras o gastados pantalones».

Otro de los pilares en que se asientan estas memorias son los años transcurridos en Guinea Ecuatorial, donde el autor fue testigo de las vicisitudes de la colonia en su senda hacia la independencia. Los diez años vividos totalmente inmerso en aquella tierra tropical son calificados por el autor de apasionantes e inolvidables. Cervera se recrea en su etapa como director del diario *Ébano*, como saboreándola con la memoria, y juzga como inevitable su implicación en las labores del gobierno y expansión en aquellas latitudes, lo que le brindó la oportunidad de conocer a personajes y personajillos emergentes en aquellos años, así como distintos países de la zona (Nigeria, República del Congo, Gabón, Camerún, Níger, Benín [antes Dahomey]...)

Los Premios Virgen del Carmen de la Armada española constituyen el tercer pilar de la obra —no en vano el autor es uno de los supervivientes del Patronato original, circunstancia que Cervera aprovecha para contar la historia de estos galardones—, al igual que el Instituto de Historia y Cultura Naval, en el que está indisolublemente integrado y en cuyo organigrama prácticamente no ha dejado puesto por cubrir, pues a lo largo de los años ha servido en el Servicio Histórico de la Marina, ha ocupado la dirección de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, ha ejercido de jurado de los Premios y de conferenciante de las Jornadas de Historia Naval..., cometidos todos ellos en los que ha dejado su huella para la historia.

Y, como remate, el autor, aparte de otros regalos de última hora que agradecerá el lector, añade los bocetos biográficos de una docena de personas escogidas por su cercanía afectiva entre la multitud de personajes conocidos al hilo de sus actividades profesionales, políticas y culturales, que circulan por sus bien aprovechadas 410 páginas y 57 notas escritas con verdadero acierto comunicador.

Y todavía dice que se ha dejado muchas cosas en el tintero...

J.A.O.

SAGREDO BAEZA, Rafael; MORENO JERIA, Rodrigo (coords.), y otros: *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*. Seminario de la Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 2014 (ISBN 978-956-244-310-4), 25 cm, 562 págs., ilustraciones.

La exploración del océano Pacífico se prolongó del siglo XVI al XIX a golpe de empresas marítimas, travesías comerciales y expediciones científicas. Estos empeños, de marchamo netamente español —hasta el punto de que hubo un tiempo en que el Mar del Sur fue motejado como el «Lago español»—, abrieron a la vieja Europa las puertas de un espacio geográfico inédito, en la vastedad de cuyos horizontes se fue forjando la leyenda de un nuevo paraíso.

La obra que reseñamos es fruto de un seminario organizado por la Universidad Católica de Chile, en colaboración con el Departamento de Historia de la Universidad Adolfo Ibáñez. Su cosmopolita elenco de ponentes dicta un manajo de magistrales lecciones históricas sobre la cartografía, la exploración, las expediciones, los personajes, el tráfico comercial, el famoso Galeón de Manila... Temas todos tratados con la seriedad y solvencia que cabía esperar de sus ponentes, entre los que figuran los españoles José María García Redondo, Juan Gil, Consuelo Varela, Salvador Bernabéu, Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso, el peruano Jorge Ortiz Sotelo y los chilenos María Ximena Urbina, Rodrigo Moreno Jeria y otros hispanohablantes de reconocido prestigio.

Obra de miras ambiciosas, seriamente documentada y comprensiva de una pluralidad de perspectivas armónicamente integradas, sus innovadoras aportaciones revelan una agudeza analítica a tono con el empaque del tema propuesto.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *España frente a Chile y Perú. La campaña del Pacífico, 1862-1871*. Real del Catorce Editores, Madrid, 2016 (ISBN 978-84-94415-6-6), 31 cm, 142 págs., álbum de ilustraciones.

Cuando abrí este libro, me di cuenta de que su depósito legal data de 1999, por lo que me asaltan dudas sobre si habrá sido reseñado anteriormente, ya que entre esta recensión y su fecha de edición median casi dieciocho años. Ignoro si se trata de una reedición corregida, pero lo cierto es que este segundo avatar editorial le ha procurado un favorecedor cambio de imagen, por la impecable presentación y el realce que le confiere el hecho de estar editado en tamaño folio, cosa poco frecuente en un libro de investigación histórica.

Hechas estas salvedades, ya me hallo en disposición de afrontar la reseña encomendada. Agustín R. Rodríguez González es un historiador sobradamente conocido por los lectores de la REVISTA, a la que ha aportado muy estimables colaboraciones por el amplio espectro de sus líneas de investigación dentro de los paneles de la historia naval. En esta ocasión aborda la campaña del Pacífico, en la que España hizo frente a Chile y Perú, y su tratamiento es correcto y bien orientado, lo cual es meritorio al abordar un tema que, desde que Novo y Colson lo rescatara del ostracismo historiográfico, ha tenido no pocos glosadores, que tanto en lo sustantivo como en lo adjetivo del asunto (Méndez Núñez, Antequera, la fragata *Numancia*) han «seguido aguas» del pionero.

El libro, con un discurso fluido, recorre un largo itinerario que, arrancando de la decadencia naval española, engarza con la crisis con Perú, la ruptura con Chile y el bloqueo y combate de El Callao, para concluir con una interpretación personal de los hechos esclarecedora y bien fundamentada, sin asomo de subjetivismo.

Es justo destacar también el magnífico álbum fotográfico que ilustra el texto, un aliciente añadido para su lectura.

CALDERÓN LÓPEZ-BAGO, Manuel: *Memorias de un marino vasco* (introducción y notas de Olav MAZARRASA MOWINCKEL). Open Ediciones Universitarias (Papeles Recuperados), Madrid, 2016 (ISBN 978-84-944313-6-4), 288 páginas.

Las divertidas —y a ratos disparatadas— memorias del capitán de navío Manuel Calderón han circulado, profusamente mecanografiadas, por todos los estamentos de la Armada y producido los más diversos —y casi siempre jocosos— comentarios, cosa a la que invitaban la mayoría de sus páginas. Open Ediciones Universitarias las ha «oficializado» bajo el título de *Memorias de un marino vasco*, con una acertada introducción y un aparato de notas a cargo de Olav Mazarrasa que hacen las veces de sensato contrapeso a la exaltada fantasía del autor.

El capitán de navío Calderón es un personaje ante todo singular. El autor de esta recensión lo conoció cuando era jefe del Estado Mayor de la Jurisdicción Central, y guarda varias tarjetas de identidad donde Calderón estampó aquel prolongado garabato tan característico de su firma y tan familiar para un sinfín de oficiales de la Armada. Hombre abierto y sincero, sin concesiones al halago formulario, pero para quien la amistad y el desprendimiento eran consustanciales a su personalidad. No obstante, fue también persona de una desatada capacidad fabuladora, todo sea dicho, plasmada en estas memorias pobladas de pasajes delirantes e inverosímiles. Qué decir de aquel en el que afirma haber detenido a Largo Caballero y ocuparse personalmente de su traslado a prisión... ¡en coche cama!, disparatado «sucedido» que remata con el estrambote de que el histórico líder socialista, como expresión de gratitud por tamaña deferencia, ¡le emplaza a entrar en su despacho sin anunciarse cuando sea ministro!

Pero el texto que reseñamos tiene también notas inequívocas de patriotismo y generosidad, como su meritoria actuación como comandante del destructor *Velasco*, cuya dotación le tenía en gran estima y a la que disuadió de cualquier deriva revolucionaria. Otro capítulo destacable de la obra lo componen sus vivencias como ayudante suigéneris del general Franco, por más que su verosimilitud sea como poco dudosa, pues llega hasta el punto de arrogarse el papel de asesor, e incluso de conductor de operaciones, en la estrategia bélica germana.

El capitán de navío Calderón, según se desprende de sus memorias, fue un fabulador increíble. Pero también fue un hombre de una pieza, orgulloso de su condición de vasco, pero español por encima de todo. Estimo por tanto un acierto su publicación por parte de Open y celebro que la letra impresa clausure los días en que la mecanografía, con el inestimable concurso del papel de calco, era el único soporte para la difusión de estas entrañables, por más que a ratos atrabiliarias, memorias.

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

## NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

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

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.

C/ Juan de Mena, 1, 1.<sup>a</sup> planta

28071 Madrid (España).

Teléfono: (91) 312 44 27

Fax: (91) 379 59 45.

C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)



# 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 alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
  - Archivo, biblioteca o Institución.
  - Sección o fondo.
  - Signatura.
  - Tipología documental.
  - Lugar y fecha.





 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA</p>	<p>MINISTERIO DE DEFENSA</p> <p>SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA</p> <p>SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL</p>
---	---

