

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXV

2017

Núm. 138

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXV

2017

Núm. 138



CONSEJO RECTOR:

Presidente: Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: César Raúl Goday Buján, capitán de navío.

Redactor Jefe: José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R).

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, Departamento de Historia; José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Eduardo Brinquis Crespo, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; Pedro Ramírez Quevedo, 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



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

IMPRIME:

Ministerio de Defensa.

Publicación trimestral: tercer 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

	<u>Págs.</u>
NOTA EDITORIAL	7
<i>Una fragata de la Real Compañía de Filipinas en el ocaso de un imperio. La Santo Domingo de la Calzada (1803-1807) (II)</i> , por Diego Téllez Alarcía	9
<i>Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)</i> , por Sebastián Amaya Palacios	27
<i>Presencia vasca en la Armada española (y VI)</i> , por José Andrés Álvaro Ocáriz	47
<i>La Intrépida y la Mensajera. De transbordadores en Nueva York a lanchas cañoneras para Cuba</i> , por N.W. Mitiukov y Alejandro Anca Alamillo	69
<i>Antonio Toll y Bernardet: ¿Corsario o comerciante? El nacimiento de la marina de ultramar en el Buenos Aires revolucionario</i> , por Federico Ezequiel Ortega	85
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	97
La historia vivida: <i>José Arnos Rey, maquinista y aviador</i> Noticias generales.	
Documento: <i>Filiberto de Saboya y las galeras de El Puerto de Santa María</i>	103
Recensiones:	111

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Diego Téllez Alarcia es doctor en Historia Moderna por la Universidad de La Rioja. Premio de Investigación Pablo de Olavide en 2007, ha sido agraciado asimismo con otros galardones de idéntico tenor: el «Jóvenes Investigadores» de la Fundación Española de Historia Moderna (2008), el Iberoamericano de Ciencias Sociales Cortes de Cádiz (2009) y el internacional de la Fundación Foro Jovellanos (2013). Entre sus libros destacan: *La manzana de la discordia. Historia de la colonia del Sacramento* (Montevideo, 2006), *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus* (Madrid, 2008), *Absolutismo e Ilustración en la España del siglo XVIII* (Madrid, 2010), *Una estatua para el Nelson del Plata: el mito browniano y la construcción de la identidad nacional argentina*, (Cádiz, 2010), *Misión en París. Correspondencia del duque de Huéscar y el marqués de la Ensenada*, (Logroño, 2011), *El ministerio Wall: la España discreta del ministro olvidado* (Madrid, 2012) y *Jaque al Rey. La conspiración del marqués de Tabuérniga* (Madrid, 2015).

Sebastián Amaya Palacios es especialista en historia naval y colonial y está integrado en el grupo de investigación Estudios Interdisciplinares en Historia General, perteneciente a la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad de Antioquia (Colombia), por la que es pregrado (licenciado) en Historia.

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, así como en el sello Desiré Ediciones, del que es creador.

Alejandro Anca Alamillo (1968) es investigador naval y marinero reservista voluntario honorífico. Autor de más de un centenar de artículos y de una treintena de estudios monográficos, actualmente firma una columna de opinión dedicada a temas marítimos en el *Diario de Ferrol*. Es premio de investigación «Josep Ricart i Giralt», del Museu Marítim de Barcelona, y en dos ocasiones ha sido galardonado en los Virgen del Carmen de la Armada española. Anca Alamillo es consejero honorario del Órgano de Historia y Cultura Naval y, entre otras condecoraciones, está en posesión de la Cruz al Mérito Naval.

N.W. Mitiukov (1969) fue oficial del Ejército de la Unión Soviética entre 1987 a 1989. Graduado en Diseño Aeronáutico, por la Universidad Técnica de Izhevsk, en 1994, tres años después presentaría su tesis doctoral, relativa a la propulsión de cohetes. En la actualidad es profesor del mencionado centro académico superior. Autor de un buen número de estudios doctrinales sobre la guerra hispano-norteamericana de 1898, publicados en su mayoría en lengua rusa, N.W. Mitiukov es miembro correspondiente de la Real Academia de la Mar.

Federico Ezequiel Ortega es profesor de Historia en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata (Argentina). Especialista en historia naval del período colonial tardío y posrevolucionario en el Río de la Plata, en su condición de tal es miembro del Centro de Historia Argentina y Americana, perteneciente al Instituto de Investigación en Humanidades y Ciencias Sociales de la facultad antes mencionada.

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

TRAS el período estival, damos a la luz el número correspondiente al tercer trimestre de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que confiamos cumpla las expectativas de nuestros lectores. De su contenido destacaremos «Presencia vasca en la Armada española», serie de artículos que comenzó con los Reyes Católicos y concluye, en esta sexta y última entrega, con Trafalgar. También nos ocupamos de la peripecia operativa de la *Intrépida* y la *Mensajera*, que de transbordadores en la Gran Manzana pasaron, como lanchas cañoneras, a Cuba, donde, a pesar de la humildad de su porte, sirvieron con gran dignidad patrullando las costas de la Perla del Caribe, controlando tanto el contrabando como la ayuda norteamericana a la disidencia cubana. Por último, dentro de La Historia Viva y las Noticias Generales no podíamos menos de recoger el centenario de la creación de la Aeronáutica Naval, dedicando nuestro homenaje particular a aquellos locos que quisieron emular a las gaviotas que siguen las estelas de los barcos y detallando los eventos que la Semana Naval dedicará al primer centenario de esta efeméride tanto en la capital del Reino como en provincias.

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:	
<i>Dirección de envío: (sólo si es distinta a la anterior)</i>	
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

UNA FRAGATA DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS EN EL OCASO DE UN IMPERIO. *LA SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (1803-1807) (II)*

Diego TÉLLEZ ALARCIA
Doctor en Historia Moderna

Resumen

Este trabajo analiza la trayectoria de la fragata *Santo Domingo de la Calzada*, de la Real Compañía de Filipinas, desde el inicio de su segundo viaje a Filipinas, en 1803, hasta su hundimiento en Montevideo en 1807. Se presta especial atención a sus cargas, pasajeros y vicisitudes durante el viaje.

Palabras clave: Real Compañía de Filipinas, comercio marítimo, rutas comerciales, reinado de Carlos IV.

El segundo viaje a Filipinas (1803-1805)

Carga y pasajeros en el trayecto de ida

EL buque que había quedado a cargo del comercio entre Filipinas y Perú, el *Santa Gertrudis*, había sido obligado por las autoridades limeñas a regresar a la Península cargado de 250.000 pesos fuertes. Su ausencia en el lucrativo comercio transpacífico obligaba a la Compañía a tratar de sustituirla con la mayor brevedad posible:

«... considerando que la falta de la *Gertrudis* en Manila podría privar a la Compañía en el año actual de los retornos de aquella factoría y de la de China a causa de no haber allí buque a propósito para el efecto inmediatamente que tuvo noticia de la resolución del comisionado de Lima de que hacía volver la *Gertrudis*

a España dispuso reemplazar esta expedición con la fragata *Santo Domingo* que se hallaba en Cádiz» (1).

Así las cosas, el mando fue encomendado nuevamente a don Juan de Latre (2). Como segundo de a bordo se nombraba a don Joaquín Sagasti, alférez de navío (3). La *Santo Domingo* salía de Cádiz el 3 de mayo con un panorama mucho más sombrío que en su anterior viaje. La paz entre Francia e Inglaterra apenas había durado un año. Con ambas potencias nuevamente en guerra, España había conseguido que su neutralidad se respetase a un alto coste. Por un lado, se veía obligada a pagar a Francia un costoso subsidio por la inaplicación de las cláusulas del tratado de San Ildefonso por las cuales estaba obligada a prestar auxilio al emperador. Por otro, Gran Bretaña presionaba diplomáticamente a la cancillería madrileña para que suspendiese dicho subsidio y daba órdenes a sus naves para que interceptasen toda embarcación sospechosa de conducir caudales que pudieran emplearse con ese fin. Este precario equilibrio exigía tomar todas las precauciones posibles.

En ello incidirían las instrucciones dadas a Latre. A pesar de que en ellas se reconocía poseer «certificados de los cónsules de Francia e Inglaterra sobre la neutralidad de España», advertían al capitán de que debía tomar toda una sarta de medidas de extrema prudencia, como «evitar los cruceros y cuanto pueda el encuentro con buques ingleses y aun franceses, a menos de estar muy seguro de la continuación de la paz con España»; dirigirse «a Canarias con el fin de tomar dicha noticia [sobre la continuación de la neutralidad]» y, en función de dicha noticia, suspender o seguir «su venida a Cádiz o al puerto de España que pueda coger»; y «permanecer con el buque de su mando cargado o descargado según lo crea conveniente en la rada de Santa Cruz de Tenerife u otro puerto de las Canarias» si la noticia de la ruptura de las hostilidades se producía (4).

No obstante tan funesto ambiente, la *Santo Domingo* portaba en este segundo periplo menos cañones que en el primero (catorce en total). Respecto a su carga comercial, sabemos que los bienes transportados ascendían a 688.256 reales, en efectos tanto nacionales como extranjeros, pero desconoce-

(1) AGI, Filipinas 991. Junta nacional de accionistas de la Compañía de Filipinas, 23 de diciembre de 1805.

(2) AGMAB, Compañía de Filipinas 7188. Comunicación del nombramiento a los directores de la Compañía y al Director General de la Armada, 20 de febrero de 1804.

(3) AGMAB, Compañía de Filipinas 7189. Sabemos poco sobre este oficial. Participó junto a Latre en las campañas del Río de la Plata, tanto contra los ingleses como contra el gobierno revolucionario de Buenos Aires. En 1817 volvió a dirigir un buque de la Compañía con destino a Filipinas. En 1819 comandó la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, alias *Reina María Isabel*, llevando a bordo tropas de refuerzo para luchar contra los insurgentes.

(4) AHPBu, Archivos Privados 2. «Instrucción reservada que da la Dirección de la Real Compañía de Filipinas al Teniente de Fragata de la Real Armada don Juan Latre, Comandante de la nombrada Santo Domingo de la Calzada, propia de la Compañía, y a que deberá atenerse al regreso del viaje que va a emprender a Manila por el Cabo de Buena Esperanza». Martín Antonio de Huizi, abril de 1804.

mos su desglose exacto. Más importante aún era su carga en líquido: 200.000 pesos fuertes en plata (5), cantidad más que respetable para continuar engrasando la maquinaria de la Compañía en los mercados orientales.

Por lo que respecta a los pasajeros, el elenco de personajes difiere bastante del que hallábamos en el periplo anterior. Para empezar, en este embarca toda una autoridad: el nuevo arzobispo electo de Manila (6), fray Juan Antonio Zulaibar, eclesiástico perteneciente a la orden de los dominicos y adscrito al convento de San Pablo de Burgos. Había estudiado filosofía y teología en varios cenobios de su orden, y acabó nombrado catedrático de la segunda en Alcalá en 1796 (7). Su ascenso se produjo tras los fallecimientos del arzobispo fray Juan Antonio Gallego de Órbigo y de fray Ignacio de Salamanca, obispo de Cebú, designado en primera instancia como sucesor de aquel (8). Regiría la archidiócesis por espacio de veinte años (9). Las fuentes filipinas confirman su pasaje a bordo de la nave: «Este señor llegó a esta bahía el día 1 de septiembre del año de 1804, en la fragata llamada *Santo Domingo* de la Real Compañía de Filipinas». También confirman que no lo hizo en solitario: «Hizo su viaje en cuatro meses y llegó con toda felicidad. Trajo de familia un religioso llamado Fr. Pedro de la Iglesia, dos pajes y un sobrino aún muy joven» (10).

Más exótica todavía resulta la presencia de dos clérigos de origen chino: Marcos Ciang y Pablo Wan, que se habían formado en el Colegio de los Chinos de Nápoles y regresaban a su tierra de origen para predicar la religión católica (11). Su pasaje en la *Santo Domingo* se debía a una gestión del embajador del reino de Nápoles (12) —no debemos olvidar que Carlos IV era el hermano mayor del rey de las Dos Sicilias, Fernando I—. El capellán de la *Santo Domin-*

(5) AGI, Filipinas 991. Junta nacional de accionistas de la Compañía de Filipinas, 23 de diciembre de 1805.

(6) AGI, Arribadas 439B, N. 242.

(7) Un resumen de su carrera eclesiástica hasta entonces aparece en «Diversos hechos acaecidos durante el gobierno del Señor Arzobispo de Manila», Archivo de la Universidad de Santo Tomás, Manila (en adelante AUST), libro 34, 3, ff. 78v-79r. Hay una copia de la real cédula de su nombramiento, fechada el 16 de abril de 1804, en el Archivo Archidiocesano de Manila (en adelante AAM), caja 1.A.1., carpeta 8. Véase también GONZÁLEZ POLA, M.: *Obispos dominicos en Filipinas*, Madrid, 1991, pp. 94-95.

(8) AGI, Filipinas 1004, N.17.

(9) Sobre su gobierno se pueden consultar «Diversos hechos acaecidos durante el gobierno del Señor Arzobispo de Manila» (AUST, libro 34, 3, ff. 73-152) y Libro de Gobierno Eclesiástico (AAM, caja 1.D.10., carpetas 8-10, y caja 1.D.11., carpeta 8). Sus decretos al frente del arzobispado también se conservan en este último archivo (caja 1.B.4., carpeta 5).

(10) AUST, libro 34, 3, f. 70r. «Ceremonial observado en la llegada del arzobispo don Fr. Juan Antonio Zulaibar del orden de predicadores».

(11) Fundado en 1724 por el misionero Matteo Ripa, quien tras trece años en China había regresado a Italia con un grupo de oriundos, con el fin de formar un clero autóctono capaz de retornar a su país y evangelizarlo. Véase RIPA, M.: *Storia della fondazione della congregazione del Collegio de' Cinesi*. Manfredi, Nápoles, 1832.

(12) AGI, Arribadas 439B, N.348. Pedro de Ceballos a los directores de la Compañía, 12 de septiembre de 1803.

go (nunca se aclaró cuál de los dos clérigos) sería chino, al menos durante la travesía de ida (13).

También extranjeros, de origen irlandés en este caso, eran don Tomás Kelly y don Andrés Connely, «comerciantes de Madrid y Bilbao» (14). Ambos eran sobrinos del difunto Carlos Connely, capitán del Regimiento de Dragones de Nueva España, que había fallecido en Filipinas en 1794. Viajaban a Manila representando a su familia con el propósito de terminar de cobrar la herencia de su tío, que había sido administrada «por medio de [los] testamentarios» don Patricio Darwin, factor de la Compañía, en primera instancia, y su hermano don Manuel Darwin, a su deceso (15). Carlos Connely tenía una larga trayectoria al servicio de la Corona. Había ingresado en el regimiento de Ultonia como cadete, continuado en el de dragones de España en México, en calidad de alférez y teniente, para finalmente ascender a capitán del regimiento de Luzón (16). En 1789, por mediación de su hermano fray Thomas Connely (17), confesor de la familia de S.M. en los Reales Sitios, había obtenido un ansiado ascenso a teniente coronel y permiso para regresar a México como agregado. La propia Compañía de Filipinas había respaldado al religioso emitiendo un dictamen que alababa su labor en la promoción de la agricultura en la jurisdicción de Camarines, donde actuaba el irlandés en calidad de alcalde mayor (18). En total tenía a sus espaldas más de veinte años de servicios (19). Sus sobrinos permanecerían en Manila durante más de dos años, litigando infructuosamente en el Juzgado de Bienes de Difuntos por el legado fantasma de su pariente (20).

(13) Que un religioso de origen chino fuera el capellán en un barco español no era algo insólito, como puede deducirse de la real orden de 9 de octubre de 1791 por la que «S.M. se ha servido conceder licencia a los misioneros de Xanfi y Xenti en la China para que puedan conducir a Europa los alumnos que aspiren al sacerdocio en los buques españoles que van todos los años a Manila y Cantón». NAP, Celdulario, 1789-1793, exp. 45, ff. 80-81.

(14) AGI, Arribadas 439B, N.344.

(15) La testamentaria de Connely se conserva en Lilly Library, Indiana University, Philippine Mss. II.

(16) Sobre Carlos Connely, véase TÉLLEZ ALARCIA, D.: «Don Carlos Connely: un irlandés en Filipinas, 1780-1794» (en prensa).

(17) Respecto de las actividades de este personaje y de la relación con su hermano, véase BERGMAN, T.: «Correspondence of the lexicographer Thomas Connely OP (1783-93) in the Archivo General de Simancas», en *Archivium Hibernicum*, núm. 63, 2010, pp. 299-323.

(18) Sobre su actuación en este cargo véase Archivo Nacional de Filipinas, EP-CS 1785-1837, f. 2b.

(19) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Guerra 6992, exp. 11, y Secretaría de Guerra 7272, caja 3, f. 4, hoja de servicios de don Carlos Connely.

(20) Al menos hasta septiembre de 1806, cuando don Manuel Darwin, a su regreso de Nueva España, pudo probar que el total de la herencia había sido transferido a la Península (Lilly Library, Indiana University, Philippine Mss. II, ff. 129r-145r, testimonio de don Manuel Darwin, septiembre de 1806). La situación económica a la que se vieron abocados fue bastante desesperada: «... los gastos que se nos han ocasionado a mí y mi primo para exigir de las coalbaceas la cuenta que en el día ha presentado don Félix Ruiz nos han reducido a la mayor pobreza, teniendo que mendigar de varios sujetos los socorros necesarios a nuestra manutención y decencia». *Ibidem*, f. 103r. Tomás Kelly al Juzgado de Bienes de Difuntos, 20 de septiembre de 1805.

Por otro lado, a bordo de la fragata viajaban también dos militares de cierto rango destinados a Filipinas. Se trataba de don Manuel de Fuentes, «electo comandante de uno de los batallones veteranos de Filipinas», quien viajaba con «su esposa doña María Catalina de Fuentes, su hija, doña Basilia, de edad de dos años y medio, y su asistente», el también militar «Francisco Sánchez, sargento electo de los mismos batallones» (21), y de don Juan de Porras, «electo teniente de uno de los batallones veteranos de Filipinas», a quien a su vez acompañaba, tan solo, su asistente, «José Morillo, sargento electo de los mismos batallones» (22).

Finalmente, los camarotes de la *Santo Domingo* albergarían a un último pasajero distinguido: don Pedro Ignacio de Echeverrigaray, «que por acuerdo de la Junta de Gobierno de la Compañía de Filipinas, pasa a Manila de teneedor de Libros de aquella factoría, llevando de escribiente a don Bernardo Morales» (23).

Ruta y vicisitudes en el trayecto de ida

Si en el primer viaje la obligatoria parada en El Callao había determinado que la ruta a seguir fuese la del cabo de Hornos y el Pacífico, en esta ocasión se navegaría hasta el cabo de Buena Esperanza, para luego atravesar el Índico. Franqueado con holgura el ecuador del siglo XVIII, este trayecto seguía vedado a las embarcaciones españolas, tanto por cuestiones técnicas (apenas se tenía conocimiento náutico de la navegación en dichas latitudes) como por razones políticas. No en vano se seguía invocando el tratado de Tordesillas, firmado con Portugal, para reintegrar a la Corona la ciudad de Colonia del Sacramento. Ese mismo convenio dejaba fuera de dichos mares a las naves españolas.

Sin embargo, el interés en abrir una ruta comercial directa con el archipiélago filipino acabó pesando más que otras consideraciones. Era este un viejo sueño del reformismo borbónico y de muchos de sus escritores y estadistas, desde el marqués de Santa Cruz de Marcenado hasta Francisco Leandro de Viana, pasando por los Ulloa, Uztáriz, Carvajal, Calvo u Ovando (24). Un sueño que se vio acelerado por acontecimientos como la toma de Manila por parte de los ingleses en 1763, en el marco de la Guerra de los Siete Años. La debilidad mostrada en aquella parte de los dominios españoles añadiría la urgencia militar al deseo reformista de ampliar el comercio filipino con la metrópoli, a fin de que el archipiélago abandonase su sempiterna condición de lastre para las arcas estatales. Así las cosas, Carlos III dio luz verde para explorar esta ruta, a partir de 1765, ni más ni menos que con buques de la Real Armada. El navío *Buen Consejo*, al mando de Juan de Casens, fue el

(21) AGI, Arribadas 439B, N.273.

(22) Ib., N.272.

(23) Ib., N.339.

(24) Un resumen de todos estos proyectos y propuestas, y de algunas otras, se recoge en MARTÍNEZ SHAW, C.: *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*. Madrid, 2007.

primero en hacerlo en 1765 (25). El experimento duró veinte años, durante los cuales se enviaron hasta catorce expediciones (26).

Pues bien, la Compañía de Filipinas era la heredera directa de esos esfuerzos. «Por ser la finalidad primordial de la empresa el fomento del archipiélago filipino, estableció el comercio directo Cádiz-Manila por la ruta del cabo de Buena Esperanza», señala Díaz-Trechuelo en su obra sobre la Compañía (27). Era la derrota que seguía la *Santo Domingo* en su segunda travesía.

De tal travesía disponemos de todos los pormenores gracias nuevamente a un extracto del diario del capitán Latre, que en él consigna todos los incidentes que sufrieron durante la navegación. A la ida, a decir verdad, fueron bastante escasos. Al poco de partir de Cádiz, el 3 de mayo, constataron que el reloj fallaba, lo que les hizo recalar en la isla de San Antonio de Cabo Verde para adecuar sus lecturas de longitud: «... por haber encontrado en el reloj de longitud alguna variación según distancias solares, en el movimiento diario que se consideró en el observatorio de la Isla de León, nos dirigimos a la Isla de San Antonio de las del Cabo Verde, por cuya marcación arreglamos el movimiento referido» (28).

El 26 de mayo cruzaron el Ecuador, en pleno océano Atlántico. El 28 de junio arribaron al cabo de Buena Esperanza, donde debieron tomar una latitud más al sur para evitar vientos contrarios. Ya en el Índico, pusieron rumbo a la isla de Christmas con el fin de asegurar su posición en las cartas náuticas, cosa que consiguieron a primeros de agosto. Llegaban a la zona más delicada de todo el viaje, que ya Casens había reseñado como peligrosa en su viaje inaugural con el *Buen Consejo* (29), y aún quedaban muchas millas de incertidumbre por recorrer. Pero, una vez superado el obstáculo del estrecho de la Sonda y los bajos subsiguientes, el camino hasta el archipiélago quedaba expedito. Y quince días más tarde, el 2 de septiembre, arribaban a Manila (30).

(25) MARTÍNEZ SHAW, en «La Armada en Filipinas (1765-1784)» (*Revista de Historia Naval*, núm. 69, 2014, pp. 93-116), ofrece un relato pormenorizado de este viaje.

(26) El resumen de los datos de todas ellas se encuentra en ALFONSO MOLA, M., y MARTÍNEZ SHAW, C.: «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas», en BERNABÉU ALBERT, S., y MARTÍNEZ SHAW, C. (dirs.): *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Madrid, 2013, pp. 307-340.

(27) DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.L.: *La Real Compañía de Filipinas*. CSIC, Sevilla, 1965, p. 183.

(28) AHPBu, Archivos privados 2, «Extracto de las navegaciones practicadas con la fragata *Santo Domingo* de la Real Compañía de Filipinas al mando del Teniente de Navío de la Real Armada, don Juan de Latre y su segundo el de fragata, don Joaquín Sagasty». Una copia de este mismo documento se conserva en AMN, Ms. 1020.

(29) «La fuerza y variedad de corrientes, la multitud de islotes, lo bajo de la costa de Sumatra, sus bajos, lo oscuro del tiempo, todo hace respetable este corto tránsito, y dudosa la suerte del que está obligado a emprenderle con malos aturbonados tiempos y de noche». MARTÍNEZ SHAW, C.: «La Armada en Filipinas...», p. 108.

(30) «Extracto de las navegaciones practicadas...»

Carga y pasajeros en el trayecto de regreso

La *Santo Domingo* quedó estacionada en la capital filipina durante los siguientes tres meses, ocupada en las operaciones habituales de descarga y carga, hasta que el 12 de diciembre de 1804 largó velas nuevamente en dirección a la Península. En esta ocasión conocemos los productos que la Compañía llevaba en el flete de retorno. Algunos procedían de la propia Filipinas: tejidos, pimienta, azúcar, miel... Otros se embarcaron en la parada que la fragata efectuó en la factoría de Cantón: mahones, abanicos, fichas de juego, más pimienta, medias de seda, canela, té... Como se advierte, se trataba en su mayor parte de productos con un alto valor añadido en el mercado europeo, como era habitual en el comercio desarrollado con esta alejada zona del mundo (31). La Compañía valoraba el cargamento en un total de 223.883 pesos fuertes (32).

LISTA DE PRODUCTOS EMBARCADOS EN LA *SANTO DOMINGO DE LA CALZADA* EN MANILA Y CANTÓN EN SU VIAJE DE REGRESO A LA PENÍNSULA (1804)

<i>Productos</i>	<i>Procedencia/cargador</i>
207 fardos de elefantes	Manila/Compañía de Filipinas
98 fardos de tejidos de Iloco	
12 fardos pañuelos de la costa	
130 sacos de pimienta	Cantón/Compañía de Filipinas
753 cajones de mahones	
10 cajones de abanicos	
3 cajones de fichas de juego	
360 cajas de canela	
277 cajas de té	
3550 sacos de pimienta	
1 cajoncito con [muestras] de té	
27 fardos [mantangue] crudo	
1 cajoncito con jalea de burro	
2 cajones medias de seda	
104 cajones de azúcar	
8 zurroneos de miel	
57 cajones arpillados	Cantón/particulares
11 cajones arpillados	
Torcós de abanicos y frioleras	

(31) Archivo General de la Nación, Uruguay (en adelante AGNU), Archivo Histórico (ex Archivo General Administrativo), Capitanía del Puerto 95.

(32) AGI, Filipinas 991. Junta nacional de accionistas de la Compañía de Filipinas, 23 de diciembre de 1805.

También embarcaron una cantidad de plata considerable (33).

Por lo que respecta a los pasajeros, en esta ocasión encontramos dos parejas de hermanos viajando a España con la intención de educarse: Fernando María y Luis Bracamonte Velaz de Medrano, hijos naturales del finado marqués de Tabuérniga (34); José María y Julián Pío González Calderón lo eran, por su parte, de un acaudalado comerciante filipino, don José Luis González Calderón. Ninguno de ellos alcanzaría la Península en el plazo previsto, y no hay constancia de que los primeros lo consiguiesen nunca (35). Respecto a los segundos, Latre tuvo que encargarse de ambos en el Río de la Plata, con la ayuda del factor de la Compañía en Buenos Aires, Martín de Sarratea, y de su yerno Santiago Liniers (36). Las guerras de independencia demoraron su viaje hasta 1817, cuando embarcaron en el bergantín inglés *Amazona*, al mando del capitán Carlos Julluk (37). A esta nómina de pasajeros hay que añadir a don José Díaz Mon, a dos criados de los hermanos Bracamonte y a «14 hombres de tropa de transporte» (38).

El trayecto de regreso: lorchas chinas, Cantón y varada en Banca

Y es que, frente a la tranquilidad de las singladuras de la ida, la vuelta estuvo plagada de incidentes. Desde la salida de Manila, la meteorología comenzó a mostrar su cara menos amable. Durante casi una semana, la embarcación se vio obligada a voltejar la costa de Luzón en dirección norte, protegiéndose de los vientos dominantes navegando en cabotaje. Una vez llegada al extremo septentrional de la isla, mudó de rumbo y aproó al noroeste, con intención de salvar la distancia que la separaba de la costa china en el menor tiempo posible. Allí la expedición se enfrentó a un temporal de consideración que le hizo perder las «perchas de proa, pescantes de las amuras del trinquete y las sujetiones del tajamar». Al término de la travesía, la sentina había hecho 24 pulgadas

(33) «Sr. Tesorero de esta Real Aduana don Ildefonso Pateyro, extraerá V. Md. de la caja de su cargo los 450 pesos que, por diciembre del año pasado de 1804, se recaudaron a los oficiales de dotación de la fragata *Santo Domingo de la Calzada*, (...) por el 3% de extracción de plata, deducidos de 15.000 pesos que embarcaron en dicho buque». NAP, Aduana de Manila, 1805-1806, 8 de febrero de 1805.

(34) Sobre los Tabuérniga, véase TÉLLEZ ALARCIA, D.: *Jaque al rey: la conspiración del marqués de Tabuérniga*. Endymion, Madrid, 2015.

(35) Fernando M.^a, de hecho, otorgó testamento en Montevideo el 6 de agosto de 1811. AGN, Uruguay, Archivos Judiciales, Civil 1º, año 1811, t. 1, ff. 18v-21r. El 17 de noviembre de 1814, el escribano Márquez sacó «testimonio del testamento contenido en estos folios» para «entregar a don Luis Bracamonte, albacea de su hermano don Fernando». Es la última noticia documental que se tiene de él hasta la fecha.

(36) Hay una abundante información sobre los gastos de los dichos en su estancia en Buenos Aires y en Córdoba en AHPBu, Archivos Privados 2.

(37) «Salió para el Janeiro con el mismo cargamento llevando de pasajeros embarcados en Buenos Aires a Juan (*sic*) González Calderón, José María Calderón y José Rodríguez Braga». AGNU, Archivo Histórico, Capitanía del Puerto 96.

(38) *Ibidem*, Capitanía del Puerto 95.

de agua. No obstante, estas pequeñas averías no eran nada en comparación con lo sufrido por otros buques que hicieron por esas fechas el mismo cruce. El propio Latre hace mención de un navío sueco que, completamente desarbolado, llegó un día después que la *Santo Domingo* al puerto de Macao (39).

Sin embargo, la recalada de la fragata en Macao no la habían provocado los leves desperfectos derivados de la tormenta. El 16 de diciembre, la *Santo Domingo* había avistado multitud de lorchas chinas camino del puerto de Cantón. Inmediatamente, como era costumbre, había saludado con los cañones, solicitando práctico para remontar hasta dicho fondeadero. Pero los juncos huyeron en el acto y, ante la imposibilidad de conseguir piloto local, los expedicionarios se vieron forzados a acudir a la colonia portuguesa para solicitar uno. Ya en Wampú (Huangpu) serían informados de que dichas lorchas eran piratas (40).

La navegación no mejoraría a partir de Cantón. Salidos de este puerto el 17 de febrero de 1805, los expedicionarios pronto tendrían un incidente bastante grave, al encallar la *Santo Domingo de la Calzada* a la altura de la isla de Banca. Latre narra así el incidente:

«Teníamos a la vista los pedruscos que según los planos y derroteros salen del referido islote y por tanto nos considerábamos en distancia proporcionada a evitar los riesgos de esta parte y del mencionado Bajo de la Punta NE de la Península de la Sal, y continuando con el mayor cuidado y vigías por todas partes para avisar de cualquiera novedad tuvimos la desgracia de varar de proa a las 3 $\frac{1}{4}$ en un bajo que estaba 2 $\frac{1}{2}$ brazas bajo el agua, teniendo de 6 a 8 horas en popa y costados del buque por lo que aferramos al momento toda vela y pusimos en práctica cuanto juzgamos conveniente a sacar a flote la fragata que, por estar bajando la marea, no pudimos conseguirlo hasta las 2 de la mañana, que nos fuimos a franquía sin haber recibido daño sensible la fragata en el tiempo que permaneció encallada» (41).

La varada no pasó de un susto, ya que los propios marineros buceadores constataron que los daños en la proa de la *Santo Domingo* habían sido de poca consideración, apenas un par de planchas de cobre del recubrimiento externo de la nave (42).

(39) «Al siguiente día de nuestra llegada al fondeadero de Macao entró un navío sueco desarbolado de todos sus palos hasta el asta de bandera, de resultas de un temporal que sufrió en el paso del estrecho de Bojeador algunos días antes de nuestra recalada a él». «Extracto de las navegaciones...»

(40) «Nos aseguraron que serían de piratas todas las embarcaciones chinas que habíamos visto fuera, las que no pudiendo dar prácticos y considerándonos con demasiadas fuerzas no querían atracarse a nuestro bordo», *ibidem*.

(41) *Ibidem*.

(42) «No dimos a la vela para continuar nuestra navegación hasta la tarde del 4 de marzo, cuyo intermedio invertimos en volver a colocar los pesos del buque en sus respectivos lugares, en examinar la fragata en lo posible por dentro y fuera, valiéndonos de marineros buceadores que nos aseguraron no haber recibido daño alguno a excepción de dos a tres planchas de cobre que tenía arrolladas por debajo de la amura de estribor, pero intacto el forro de madera que éstas tenían debajo», *ibidem*.

Temporal en Buena Esperanza y cambio de planes: rumbo a Montevideo

Mucho más grave iba a ser la travesía del cabo de Buena Esperanza, a cuyo «frontón» llegaron el 24 de abril. Al día siguiente se internaron en un temporal recio que tan solo pudieron dejar atrás el 4 de mayo, una vez superado dicho accidente geográfico. En esta ocasión, el buque sí que sufrió importantes desperfectos, hasta el punto de que el propio Latre notificaba el día 4 que estaban haciendo 2,5 pulgadas de agua por hora. El capitán describía dichos daños en estos términos:

«... desde este último punto hasta el día 4 de mayo fue cuasi un continuo temporal del ONO al NNO con ventarrones tan fuertes y la mar tan elevada que, a pesar de haber tomado cuantas precauciones fueron aseguibles para el alivio del buque, no pudimos evitar que padeciese infinito, aventando mucha parte de la pernería que sujetaba a unas curvas de hierro que tiene este buque en el combés, de cuyas resultas tenía tanto juego en los costados que se aventaron las estopas de trancaniles y costuraje de los mismos costados y cubiertas» (43).

Para colmo de males, el 6 de mayo, casi a la altura de la bahía de Tablas, la *Santo Domingo* alcanzaba a una fragatilla americana de nombre *Fénix*, mandada por el capitán Jacobo Peterson, que les informaba del combate que había tenido lugar el 5 de octubre del año anterior frente al cabo de Santa María, en el Algarve, entre una escuadra inglesa y otra española, ambas integradas por cuatro fragatas (44). Era esta una acción de guerra que contravenía la neutralidad española y que había finalizado con la voladura de la *Nuestra Señora de las Mercedes* en plena acción y con el apresamiento posterior de las otras tres fragatas. Una acción que ponía en una delicada situación a Latre y su gente, dado el estado de la *Santo Domingo* y su valioso cargamento.

Al igual que el capitán Peterson, Latre barruntaba la ruptura de hostilidades. Y, dado que la prudencia a la hora de conducir el cargamento era el norte de las instrucciones que había recibido de la Compañía, el oscense decidió variar el rumbo de inmediato, fuera de que los severos desperfectos del buque también aconsejaban recalar lo antes posible en un puerto amigo. El nuevo destino sería Montevideo, al otro lado del Atlántico sur (45).

El 12 de junio, a su llegada a aguas brasileñas, la nave española topaba con una zumaca portuguesa que informaba de la presencia en aquella región de un corsario inglés, al que el capitán luso denominaba «pirata» por no llevar patente de corso: «... nos aseguró no haber crucero de ingleses en el Río de la Plata y que un corsario inglés de 24 cañones al que llamaba el portugués pira-

(43) «Extracto de las navegaciones...»

(44) El encuentro aparece narrado con detalle en *ibidem*. También se menciona en AGNU, Archivo Histórico, Capitanía del Puerto 95.

(45) «Extracto de las navegaciones...»

ta; se hallaba en la costa del Brasil en cuyas inmediaciones había ya apresado 8 buques españoles» (46).

Como veremos, la advertencia no era demasiado precisa, pero en cualquier caso acució a la expedición para alcanzar la seguridad de Montevideo sin demora. Una semana más tarde, la *Santo Domingo de la Calzada* enfilaba la entrada del Río de la Plata, pero las condiciones meteorológicas desfavorables («el viento, la mar gruesa y la cerrazón») le impedirían entrar. El 22 de junio se confirmaban los peores temores: los expedicionarios avistaban una fragata «muy velera de guerra» que hacía esfuerzos por darles caza; sin embargo, Latre y sus hombres consiguieron burlarla con la llegada de la noche. A partir de ese momento, los afanes por alcanzar Montevideo se redoblarían. El día 24 las corrientes y el viento volvieron a echarlos del estuario, cuando habían llegado a penetrar en él lo suficiente para avistar el Cerro de las Ánimas. El día 25 avistaron la isla de Lobos y el 26 alcanzaron a ver la de Flores, pero una turbonada los obligó a fondear al abrigo de esta. Las condiciones no mejoraron al día siguiente, y «viendo que el viento se mantenía invariable y fresco y que por las corrientes nos sotaventábamos», optaron por buscar refugio en el puerto de Maldonado, al que llegaron la mañana del 28 de junio (47).

Pero Maldonado era solo un mal menor, pues no ofrecía la seguridad de Montevideo (48). No obstante, sus baterías de tierra podían servir de ayuda si el buque perseguidor se presentaba a la vista de la bahía, eventualidad que, de hecho, se haría efectiva poco después. Y así, Latre indica en su diario que, a la media hora de fondear, apareció la fragata de guerra que les había estado dando caza en días anteriores y cuya bandera era británica. La embarcación no se atrevería a agredir a la *Santo Domingo* bajo el amparo de los cañones de Maldonado, pero según el capitán asomó por la zona durante toda una semana, acechando una oportunidad de hacerse con su presa (49).

Los directores de la Compañía aún darían más detalles sobre el enemigo en despachos posteriores. Según estos, la amenaza no provenía de una nave aislada, sino de toda una escuadrilla compuesta de «una fragata inglesa de 38 cañones, un bergantín de 18 y una balandra de 14» (50). Hemos podido identificar con bastante seguridad los componentes de estas fuerzas inglesas aludidas en el despacho anterior y ponderar su potencia real. Por un lado, tendríamos al corsario *Antelope* (*Antilope*), un bergantín capitaneado por el temido capitán James Mortlock, descubridor de las islas homónimas en el Pacífi-

(46) *Ibidem*.

(47) *Ib.*

(48) Sobre las fortificaciones de Maldonado en este período, puede consultarse BELLOSO VARELA, M.F.: *Las fortificaciones de la Bahía de Maldonado: estudio sobre el sistema colonial defensivo de la Bahía*. Tradinco, Montevideo, 2009. También es de obligada referencia el documental *Una bahía a defender*, del cineasta uruguayo Alejandro Ferrari (2009).

(49) «Extracto de las navegaciones...»

(50) AGI, Filipinas 991. Directores de la Compañía de Filipinas, directores de la Compañía a Soler, 10 de octubre de 1805.

co (51). Mortlock habría llegado a fondear «a la cabeza del Banco [Grande de Ortiz]», desde donde habría interceptado «las embarcaciones del tráfico por no haber barca marítima alguna que oponerle» (52). Las fuentes británicas confirman la presencia del *Antílope* en estas aguas por esas fechas: «*Lloyd's Marine List*, 20.9.1805 reported that *Antelope* (...) had sprung her foremast while cruising off the Plate with other vessels» (53). Otro tanto indica el Almirantazgo inglés, por cuyos registros sabemos que a comienzos de 1805 había partido de Londres con una dotación de cincuenta hombres (54). De su potencia de fuego solo tenemos testimonios indirectos, que hablan de «16 cañones, los 10 de a 12 y los 6 restantes de a [seis]» (55). Según la *Gaceta de Madrid* de 19 de agosto de 1806, esta nave entonces había hecho «cinco presas en su crucero sobre Montevideo» (56).

Por su porte, otra considerable amenaza era la fragata *Bellona*, al mando del capitán William Dean. Este buque de 200 toneladas y 40 tripulantes contaba con solo 10 cañones a bordo (57), si bien los documentos del Almirantazgo inglés modifican y elevan esta cifra a 12 carronadas (58). Había partido del puerto de Liverpool y le quedaban víveres apenas para dos meses, motivo por el cual Dean estaba sopesando abandonar el estuario platino y regresar a su base de operaciones, pese a no haber hecho ninguna captura. No obstante este evidente fracaso, el capitán sería igualmente felicitado y premiado por los armadores e inversores a su vuelta (59).

Finalmente, la tercera embarcación de la que hablan los directores de la Compañía de Filipinas en su oficio al secretario Soler podría ser la *Duke of*

(51) Generelo Gil, en su novela sobre Latre, identifica equivocadamente este navío con otro corsario inglés: el *Harrington* (GENERELO GIL, F.: *Memorias de Juan de Latre...*, p. 435). Sin embargo, las fechas no coinciden, aparte de que el *Harrington* tenía su base en Port Jackson (Australia), lo cual hacía imposible que surcase las aguas del Río de la Plata a la vez que la *Santo Domingo*. La acción más importante del *Harrington* fue la captura, el 30 de noviembre de 1804, de la goleta de la Real Armada *Extremeña*. ORTIZ SOTELO, J.: *La Real Armada...*, pp. 252-256; ELLERY, M., y KING, P.G.: «William Campbell and the *Harrington*: Privateering in Chilean waters in 1804», en *The Mariner's Mirror* 94-4, 2011, pp. 315-340.

(52) MARTÍNEZ MONTERO, H.: *El Apostadero de Montevideo, 1776-1814*. CSIC, Madrid, 1968, p. 89. Véase también BERAZA, A.: *Los corsarios de Montevideo*. Centro de Estudios Históricos, Navales y Marítimos, Montevideo, 1978, p. 60.

(53) GRIFFITHS, R.J.H.: «Navigator», en *The Mariner's Mirror* 88-5, 2002, pp. 196-201.

(54) The National Archives (en adelante TNA), Admiralty 7/649. Se añade también el dato de tonelaje: 190 toneladas.

(55) AGNU, Archivo Histórico, caja 296, carp. 3, doc. 8. Sumario original levantado a los naufragos de la fragata inglesa *Duque de Clarence*.

(56) *Gaceta de Madrid*, 19 de agosto de 1806, pp. 709-710. El *Antílope* acabó siendo capturado por el barco español *Joaquina*, poco después, frente al puerto de El Callao. Mortlock resultó muerto como consecuencia del combate.

(57) Concretamente, el del cirujano de la *Duke of Clarence*, Samuel C. Ray. «Sumario original...»

(58) TNA, Admiralty 7/649.

(59) WILLIMAMS, G.: *History of the Liverpool privateers and letters of marque with an account of the Liverpool slave trade, 1744-1812*. Liverpool University Press, 2004, p. 401.

Clarence. De porte similar a las anteriores (180 toneladas), la *Clarence* provenía también del activo foco corsario de Liverpool, rada de la que había partido el 4 de marzo de 1805 al mando del capitán Henry Killiner. Según los registros del Almirantazgo, cargaba 12 carronadas y 35 tripulantes (60). Testimonios de los propios componentes de la expedición aumentan estos guarismos hasta «los 16 [cañones] de hierro, los catorce del calibre de a doce y los dos res[tantes][de a seis]» y los 47 tripulantes (61), si bien es cierto que su fiabilidad debe ser puesta en entredicho por las circunstancias en que se tomaron. Y es que la *Clarence* había tenido la desgracia de naufragar en las proximidades del Pan de Azúcar (62), siendo apresados veintiséis de sus marineros, a los que se condujo a los calabozos de Maldonado. Otro se ahogó en el pasaje a tierra firme (63).

Los interrogatorios que don Juan José Moreno, comandante militar de la plaza, realizó al capitán Killiner, al cirujano Samuel C. Ray y al marinero francés Julien Roger son la principal prueba de la reunión de estas tres naves durante algún tiempo en fechas próximas al arribo de la *Santo Domingo* al estuario. Si el capitán admitía haber divisado de lejos a la *Antilope* y a la *Belona*, «pero [aseveraba] que no se hablaron», Ray y Roger confirmaban que el avistamiento había ido mucho más allá:

«... después de haber avistado dichas tierras vieron un bergantín y al día siguiente una fragata, ambos buques ingleses, que no sabe el nombre del bergantín, pero que el capitán se llamaba Matlok [Mortlock], el cual fue a bordo de su fragata y estaría en ella como dos horas (...) [el capitán] Enrique [Killiner] pasó a bordo de la otra fragata inglesa llamada la *Belona*, su capitán Dean, con diez cañones, bastante tripulación, procedente también de Liverpool, que estaba aquí ocho o diez semanas antes que (*roto*) de seis meses para hacer su corso y que estuvieron (*roto*) días juntos todos tres barcos» (64).

En cualquier caso, a la llegada de la *Santo Domingo de la Calzada* al estuario, la *Clarence* ya no sería un problema, toda vez que se había hundido unas semanas antes. Las imprecisiones no significan forzosamente que los

(60) TNA, Admiralty 7/649.

(61) Sumario original..., AGNU, caja 296, carp. 3, doc. 8. Según otros testimonios, diez eran de a 12 y seis de a 6.

(62) El propio Killiner explica en estos términos el suceso: «... estando fondeado cerca de la isla de Lobos, [por] el tiempo fuerte y haberle faltado el cable por la tarde (*roto*) [forzó] la vela y esa noche fondeó en la costa de Pan de Azúcar, donde se perdió el día siguiente por la tarde y el 7 [de junio] por la mañana fueron saliendo a tierra donde encontraron la tropa española que en dos carruajes los condujo a este destino». *Ibidem*.

(63) Otros veintiuno habrían desembarcado en las costas de Maldonado o en la isla de Lobos con la intención de sorprender a la fragata *Príncipe*, navío que según Killiner había sido inglés y cuya captura era uno de los objetivos de la expedición. *Ibidem*.

(64) Testimonio del cirujano Samuel C. Ray, *ibidem*. En términos similares discurre la declaración de Roger: «... en el mismo día vieron el citado bergantín *Antilope* del cual en un bote pasó por dos ocasiones un oficial a la *Clarence* con cuyo motivo supieron que era dicho bergantín».

directores de la Compañía mintiesen o exagerasen a propósito en sus despachos, sino solo que la información por ellos recabada podía ser defectuosa o susceptible de malinterpretarse. No cuadran tampoco las estimaciones de las bocas de fuego que poseía la flotilla rival, exageradas sobre todo en el caso de la presunta fragata, probablemente en referencia a la *Antilope*. Por otro lado, no es descartable en absoluto que otras embarcaciones de la misma nacionalidad apareciesen en escena en esas fechas o en las inmediatamente anteriores o posteriores. Tenemos constancia, por ejemplo, de que en octubre de ese mismo año el gobernador Ruiz de Huidobro notificaba a Francisco Gil de Taboada, secretario de Marina, el apresamiento de otras dos fragatas corsarias, nombradas *Nally* y *Elisabeth*, por parte de la corbeta española *Reina Luisa* (65).

Sea como fuere, lo relevante de la cuestión es que la presencia corsaria británica era una realidad y suponía un peligro más que evidente para la *Santo Domingo de la Calzada*, máxime con las averías que arrastraba tras su paso por el cabo de Buena Esperanza y la reducción de su potencia artillera respecto de la primera singladura (de 24 a 14 cañones). Para acabar de torcer las cosas, Latre no había podido recalar en Maldonado sin sufrir un último percance. Puesto que a bordo no viajaba ningún práctico de la zona, el oscense se había visto forzado a entrar en el fondeadero a ciegas. Lo hizo por la boca del sureste, la más peligrosa, rozando y dañando el timón con una laja de piedra cuya existencia acababa de descubrirse unos meses antes y que, por ello, era invisible en las cartas de navegación de que disponía el oscense. El oficial lo describe en estos términos:

«... habiendo después permanecido voltejeando con viento fresco del O, entre el banco Inglés y la costa, viendo que el viento se mantenía invariable y fresco y que por las corrientes nos sotaventábamos, arribamos a las 10 de la mañana del 28 de junio en demanda de Maldonado, no obstante carecer de plano y práctica de su ancladero y entrada; tiramos en sus inmediaciones con el pabellón de la compañía largo un cañonazo pidiendo práctico, pero no moviéndose persona alguna del pueblo nos dirigimos a buscar la boca del SE que juzgábamos más franca y era en extremo la más peligrosa y con sondas de banda y banda y vigías repartidas en todas partes del buque nos metimos dentro como a las 3 de la tarde del referido día 28; y al ir a fondear el ancla en 6 brazas arena, tocamos de refilón con una laja que nos desarmó el timón sin que el casco de la fragata hubiera recibido el menor daño» (66).

A causa de este imprevisto postrero y de la presencia amenazante de los corsarios, Latre se vio completamente inmovilizado en Maldonado.

Así las cosas, y dada la contumacia de los británicos, fue necesario organizar la intervención de una fuerza equivalente. Por suerte, unas semanas antes se habían reclutado varias naves para la flotilla ligera al mando de Santiago de

(65) AGNU, Museo Histórico, caja 100, carpeta 3.

(66) «Extracto de las navegaciones...»

Liniers, precisamente para hacer frente a la *Antílope*: «En Buenos Aires (...) se habían armado dos lanchas cañoneras y dos zumacas (...) fueron estas la *Belén*, propiedad de los Padres Betlemitas, y la *Santo Domingo*, de Domingo Nevares, a las cuales debía armarse con dos cañones de a 18 a sus proas y cuatro carronadas» (67). Con estas fuerzas, Liniers cubrió la retirada de la fragata de la Compañía hacia Montevideo. Francisco de Paula Pavía menciona así la acción sostenida por Liniers —aunque, confundiendo la fecha, data el incidente en 1802:

«En dicho año de 1802 (*sic*) [Liniers] estuvo comisionado para comprar y armar varias embarcaciones con el objeto de hacer frente a las fuerzas navales inglesas que molestaban el comercio marítimo, y embarcado en el bergantín *Belén*, como jefe de una división de buques menores, sostuvo combate contra una fragata y dos bergantines ingleses y libertó de que cayera en sus manos el navío *Santo Domingo* de la Compañía de Filipinas que, ricamente cargado, había arribado a aquellas costas por las circunstancias de la guerra» (68).

Expedito por fin el camino, casi un mes más tarde, el 20 de julio de 1805 la *Santo Domingo de la Calzada*, escoltada por las lanchas cañoneras de la ciudad, conseguía hacer su entrada definitiva en el puerto de Montevideo (69). Nada presagiaba entonces que, con esta entrada, la fragata comenzaba a excavar su tumba.

Los últimos años de la *Santo Domingo de la Calzada* (1805-1807)

En sus papeles, Latre manifiesta de un modo diáfano que su intención a la llegada a Montevideo era salir de inmediato hacia la Península si las «condiciones» lo permitían. El capitán está aludiendo, por un lado, a las condiciones políticas, sí, pero también a las que la nave bajo su mando reunía para la navegación. No es de extrañar, en este sentido, que ya el 10 de septiembre el representante de la Compañía, una vez descargados los valiosos productos que transportaba, solicitase al gobernador Ruiz de Huidobro permiso para que

(67) MARTÍNEZ MONTERO, H.: *El Apostadero de Montevideo...*, p. 89.

(68) PAVÍA, F. de Paula: «Refutación a Mr. Thiers sobre la persona del General de Marina don Santiago de Liniers», en *La Revista Militar. Periódico de Arte, Ciencia y Literatura Militar*, tomo VIII, marzo de 1850, pp. 321-346 (cit. p. 327). Como ya sabemos, la *Santo Domingo* salió de Manila hacia España el 14 de febrero de 1803, y lo hizo por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Además, en 1802 Inglaterra y España estaban en paz, por lo que no tiene sentido la datación de Pavía.

(69) Siempre al mando de Liniers. AGI, Filipinas 991. Directores de la Compañía a Soler, 10 de octubre de 1805. Ninguno de los biógrafos del virrey se explaya sobre este breve episodio: ORTEGA, E.C.: *Liniers, una vida frente a la gloria y a la adversidad*, Buenos Aires, Claridad, 1944; GROUSSAC, P.: *Santiago de Liniers, conde de Buenos Aires*, El Elefante Blanco, Buenos Aires, 1998, y VÁZQUEZ-RIAL, H.: *Santiago de Liniers*, Encuentro, Madrid, 2012.

pasase a bordo el «ingeniero hidráulico de este Apostadero con los maestros mayores de carpinteros y calafates», a fin de practicar «un exacto reconocimiento» y «saber el estado actual en que se halla el casco y la arboladura de la citada fragata» (70).

El dictamen del ingeniero no podía ser más negativo:

«Veintidós curvas en los baos de la primera cubierta, un bao sí y otro no, y en la segunda ídem, doce ídem de llave para sujetar las expresadas cubiertas y costados, cuatro diagonales a proa en bodega, dos baos de su cubierta, las regalas de la borda del pasamano, dar de quilla, darle carena de firme en todas sus partes de calafatería, componer cuarteles, varios reparos y lo que descubra el calafate Seregula. A un juicio prudente ascenderán los gastos a 17 mil pesos no incluyendo sus palos que tienen unas pudriciones por el centro que les penetran la mayor parte de su grueso; de esto no se puede tratar sin la precisa necesidad de sacarlos del buque desensucharlos y desarmarlos a ver si admiten composición o ser de menester excluirlos por su mal estado» (71).

Entretanto, los directores de la Compañía, ya noticiosos de la llegada de su embarcación a aquellas latitudes, solicitaban que no se entorpeciese la venta de los bienes transportados, que equivalían por costo de factura a 4,5 millones de reales. Existía un precedente: el de la *Princesa de Asturias*, que había llegado a aquella rada meses antes procedente de la India y cuyo cargamento ya estaba siendo despachado por gracia real (72). El ejemplo se repetiría, generando un negocio sin precedentes en la zona:

«Estos cargamentos a su entrada en Buenos Aires devengaron entre derechos reales, fletes, seguros y otros gastos hasta el valor de 12.857.925 reales por manera que puestos en aquella ciudad tuvieron de costo y costas a la Compañía la suma de 23.143.396 reales. La parte vendida de ambos cargamentos en el discurso de este balance ha ascendido a 29.495.558 reales dejando la ganancia líquida de 8.489.039 reales. Quedaban todavía existentes en 31 de diciembre de 1805 efectos del cargamento de la *Princesa* por importe de 86.901 y de la *Santo Domingo* por valor de 2.049.977, todo a coste y costas que con 35.631 reales de efectos de Europa de envíos antiguos componen la suma de reales 2.172.509» (73).

Apenas unos meses después del arribo de la *Santo Domingo* a Montevideo, se producía el desastre de Trafalgar, que liquidó el escaso poder naval que le restaba a la Monarquía hispánica, incomunicando así la metrópoli con sus colonias. La llegada al Río de la Plata de las noticias de la derrota desvaneció toda esperanza de regreso a Europa. Dadas estas nefastas nuevas, y en vista

(70) AGNU, Museo Histórico, caja 265, carpeta 48-5. Manuel de Ortega a Ruiz Huidobro, 10 de septiembre de 1805.

(71) *Ibidem*, informe de Fernando Sánchez, Juan de Dios Álvarez y Francisco Ramírez, 20 de noviembre de 1805.

(72) AGI, Filipinas 991. Directores de la Compañía a Soler, 15 de octubre de 1805.

(73) *Ibidem*, Junta de Accionistas de la Compañía, 24 de julio de 1807.

del lamentable estado en que había llegado al puerto platino la *Santo Domingo*, el propio capitán, Juan de Latre, en carta fechada el 19 de noviembre recomendaba que la fragata se vendiese y que, con el beneficio de esta venta y del de su carga, se adquiriese otro buque:

«Considerado el mal estado de la fragata *Santo Domingo*, lo costoso de su rehabilitación en este país por la escasez de pertrechos navales, carestía de jornales y malísimos operarios, podía ser más conveniente, si a VV.SS. les parece bien, comprar una de las fragatas mencionadas, que podría verificarse con menos dinero de el (*sic*) que se sacará de la venta de este último y de lo que se gastaría en su carena, si se tratase de hacerla, pues aunque tengo dicho a VV.SS. que si la paz se hiciese prontamente saldría para España sin tocar a los palos, como no hay por ahora semejantes apariencias y el tiempo se va pasando, será preciso muy en breve echar los palos en tierra antes que interne más la pudrición para hacer el reconocimiento que a VV.SS. he referido, y si la pieza madre resulta dañada, será en este país muy costoso el hacer los palos nuevos. Ya tengo dicho en la relación de mi viaje lo que ha padecido la fragata, y pueden VV.SS. inferir lo que se gastaría en ella si se habilitase como se debe para otras expediciones» (74).

Por si estos argumentos fueran insuficientes, añadía el de los problemas estructurales de fábrica que había detectado en la embarcación: «... prescindiendo todavía de el (*sic*) defecto que tiene el buque en su construcción por lo sencillo y poco ligado en todas sus partes para resistir tan tormentosas expediciones». Y, en un alarde de realismo, aseguraba que los 17.000 reales presupuestados difícilmente serían suficientes para completar la obra:

«... no se hace mención en el presupuesto del propao del castillo, trancaniles del pasamano, Bobadilla de popa, lo mismo que de las batayolas de toldilla y botavara de cangreja que es preciso componerlos a más de otra curva a proa para la sujeción de la cuerda maestra que como tengo dicho a VV.SS. se desmintió de la toda de 3 a 4 pulgadas: en esta inteligencia no debe dudarse que serían muy crecidos los gastos de la habilitación del *Santo Domingo* para emprender nuevo viaje hacia la China y que los 17.000 pesos que supone el ingeniero no bastarían de modo alguno para verificar el presupuesto por lo caro del maderamen, herraje y jornales de sus malos operarios, según informan los prácticos de este país en estas materias» (75).

No hay constancia de que la Compañía se pronunciase al respecto. A la incomunicación derivada del desastre de Trafalgar se unió pronto una amenaza más directa para la *Santo Domingo*: las invasiones inglesas. Y, llegados justo a este momento, regresamos al punto de partida de este artículo: el nimio papel jugado por la Marina durante la defensa de Montevideo en febrero de 1807, fragata *Santo Domingo de la Calzada* incluida.

¿Cuál fue su destino una vez consumada la conquista?

(74) AHPBu, Archivos privados 2. Latre a los directores, 19 de noviembre de 1805.

(75) *Ibidem*, 23 de noviembre de 1805.

Faltan datos claros al respecto. Según las fuentes inglesas, la *Santo Domingo*, que en sus documentos aparece con su sobrenombre de *Príncipe de la Paz*, es descrita como «an Indiaman, mounting 20 guns, very old, unrigged, has a few stores. Fit for a prison ship. 650 tons» (76). Es evidente que se trata de nuestra protagonista (coinciden sobrenombre, tonelaje y número aproximado de cañones). De creer este escueto apunte, podría haber sido utilizada como almacén, antes de verse obligada a integrarse en la línea defensiva de cinco buques que describió Ruiz de Huidobro en su informe a Godoy. Desarbolada, debió de ser remolcada por otras naves hasta su posición, y los ingleses, tras su victoria, la habrían destinado a funciones de barco prisión.

Por lo que respecta a las fuentes españolas, solo disponemos de los datos que aportan los directores de la Compañía en la junta de accionistas celebrada el 30 de marzo de 1815. A tenor de la fecha, salta a la vista que la Guerra de la Independencia había paralizado por completo la actividad de este órgano, cuya última reunión se remontaba a 1807. Así las cosas, con más de siete años de retraso se mencionaba una carta del comisionado de la Compañía en Buenos Aires, Martín de Sarratea, quien el 8 de marzo de 1808 había comunicado

«haberse apoderado los ingleses en Montevideo de las referidas fragatas *Princesa de Asturias* y *Santo Domingo de La Calzada*, habiendo destinado la primera, que se hallaba recién carenada, para transporte de sus tropas en su salida, e incendiado la segunda en la misma bahía. Como esta última estuviese tomada por nuestro gobierno y se hallaba empleada por el mismo para almacén de pólvora y municiones, la Junta no tiene olvidado reclamar su importe, por haberse perdido en servicio del Rey» (77).

Esta última información confirma que la *Santo Domingo* hizo las veces de almacén, algo ya apuntado por los ingleses. Más concretamente, parece que se la empleó como polvorín al servicio de la Real Armada, que la habría embargado a tal efecto. Por lo que se refiere a su destino final, no se hace mención alguna de su eventual utilización como prisión, sino que simplemente se consigna su incendio y destrucción a manos del enemigo durante la evacuación de Montevideo decretada por los ingleses en julio de 1807. Comoquiera que fuese, tanto en un caso como en el otro la fragata hallaría un prematuro final atrapada en las aciagas circunstancias descritas, que representan el preludio del ocaso de todo un imperio ultramarino, el de la Monarquía hispánica.

(76) *The Naval Chronicle*, vol. 17, 1807, p. 341.

(77) AGI, Filipinas 993. Exposición de la Junta de Gobierno de la Compañía de Filipinas a la General de Accionistas, 30 de marzo de 1815.

LAS GALERAS DE CARTAGENA DE INDIAS (1578-1624) (*)

Sebastián AMAYA PALACIOS
Historiador e Investigador

Resumen

Antes de la creación de la Armada de Barlovento, las galeras de Cartagena fueron el único medio ofensivo otorgado a Tierra Firme para defenderse de los posibles ataques extranjeros. Este texto plantea un acercamiento a la política marítima que desarrollaron los Austrias en el Circuncaribe sur, interesándose en cómo se creó, financió y dirigió la escuadra durante su período de servicio, desde el envío de las primeras embarcaciones en 1578 hasta el desarme de la última galera de Cartagena en 1624.

Palabras clave: talasocracia, defensas españolas, armadas españolas, Unión de Armas.

Política de defensa marítima castellana

EN 1511 se dispuso que los navíos con rumbo a América debían tener una escolta de protección hasta las Canarias. La recién creada Casa de Contratación de Sevilla fue la encargada de proveer lo necesario para asegurar esta guarda militar (1). Sin embargo, en lo que atañe al área del Circuncaribe, las armadas destinadas a su defensa fueron esporádicas y preparadas a golpe de embargos y asientos (2). Hacia 1569, con la creación de la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias (3) y de los Galeones de Tierra Firme se dio el primer

(*) Quiero expresar mi agradecimiento a José Manuel Serrano Álvarez por sus comentarios y sugerencias a este manuscrito. Sin duda han sido de gran ayuda.

(1) Sobre los primeros roces entre los Estados europeos frente a las rutas de comercio castellanas, y la política subsecuente de los Austrias, véanse REICHERT, p. 178, y LÓPEZ ZEA, p. 270.

(2) MARTÍNEZ CARDÓS, pp. 365-366.

(3) La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias de Defensa o de la Guarda de las Costas de Andalucía fue una escuadra con la única misión de escoltar el retorno de las remesas americanas embarcadas en la Flota de Nueva España y el Galeón de Tierra Firme. Tenía entre sus funciones la escolta de los bajeles que viajaban a América, y de regreso, en la travesía de las Azores a Sanlúcar de Barrameda; cubrían el trayecto de San Vicente a Sanlúcar y de allí a

paso para el control efectivo por parte de las Armadas españolas de un espacio allende la misma Península y su ruta de abastecimiento hacia las Canarias (4). Pero los tipos de naves que integraban tanto una como otra resultaban inapropiados para el Caribe, de modo que desde 1560 se formularon solicitudes de creación de escuadras de galeras (5). La Corona repartió sus fuerzas en varias escuadras, basadas en Cartagena, Santo Domingo y La Habana (1578, 1582 y 1586) (6), cada una de las cuales recibía 20.000 ducados (7).

Para 1575 se pensó en crear una línea defensiva desde las Canarias hasta el Caribe, zona apenas guarnecida, por medio de dos galeones y una fragata más otros dos contingentes iguales ubicados en Tierra Firme y las Antillas Mayores. Una década después, la expedición de Francis Drake al Caribe en 1586 (8) demostró la falta de preparación de los asentamientos americanos para resistir un asalto bien preparado y ejecutado. En paralelo, el ataque a Cádiz que el mismo Drake acaudilló en 1587 (contra la flota de Álvaro de Bazán estacionada en Lisboa) ponía en entredicho el poderío naval español durante sus preparativos para la invasión a Inglaterra. Tales hechos conmocionaron a los dirigentes castellanos (9), y no era para menos: el centro mismo del Imperio estaba siendo amenazado por los ingleses, América no podía defenderse por sí misma y al conflicto con los rebeldes de los Países Bajos no se le vislumbraba una salida cercana (10). Durante las Cortes de Madrid de 1586 se propuso el corso como una manera viable y efectiva que no requería desviar los recursos, pero Felipe II desoyó la sugerencia.

Hacia 1602, las Cortes en Valladolid fueron convocadas para votar el Servicio de Millones (11). Para los procuradores, la defensa de las rutas trasa-

Cádiz, y acompañaban a las flotas cuando partían de Sevilla hasta las Canarias. MIRA CABALLOS, 1997, pp. 7-8 y 16.

(4) DÍAZ FRANCO, pp. 661-692.

(5) Año de 1560, Antonio Barbudo (vecino de Santo Domingo); 1568, el Cabildo de Nombre de Dios pidió 6 galeras; 1577, Audiencia de Santo Domingo; 1580, Diego Méndez de Valdés (vecino de Santo Domingo). MIRA CABALLOS, 2012, pp. 16-17.

(6) HARING, p. 286.

(7) TORRES RAMÍREZ, pp. 1ss.

(8) AGI, Patronato 197. Informe del gobernador de Cartagena, Fernández de Busto, a la Audiencia de Panamá, 12 de marzo de 1586. Una fuente inglesa en línea referente a la expedición en

<https://www.loc.gov/tr/rarebook/catalog/drake/drake-6-caribraid.html>

(9) Sobre el desarrollo de la política europea durante la segunda mitad del siglo XVI, ELLIOT, 1973, p. 285.

(10) El levantamiento neerlandés se enmarcó en el proceso de división confesional del cristianismo. Comenzó como una petición a Margarita de Parma para abolir la Inquisición y otorgar cierta libertad religiosa, y fue escalando al punto de ejecutar, por orden de Felipe II, al conde de Egmont y Horn, lo que propició una resistencia activa. Guillermo de Orange, en cabeza de la nobleza neerlandesa, costó el levantamiento de fuerzas militares contra los representantes del rey. La revuelta se prolongó ochenta años (1568-1648), hasta la firma de la paz de Westfalia, donde se reconoció la independencia de las siete provincias del norte lideradas por Holanda. PARKER, p. 288.

(11) Los Servicios de Millones fueron unas consignaciones propuestas por el monarca para desempeñar sus haberes por medio de impuestos extraordinarios. Este proyecto debía ser aprobado por los representantes de las unidades administrativas del reino. De esta manera, las

atlánticas era vital, y aprobaron un memorial que expresó el incumplimiento de la sexta condición del primer servicio: la consignación anual de 400.000 ducados, de los dieciocho millones que aportaría el reino, para que el prior y los cónsules de Sevilla sostuvieran en el océano una armada de cincuenta navíos bien armados al mando de don Luis Fajardo (12). Si bien el gobierno de Felipe III (1598-1621) se inició con un gran ímpetu reformista, los intentos por dotar a la marina española de capacidad suficiente para hacer frente a sus adversarios en los mares carecieron del necesario sustento financiero, y la proyectada Armada de Barlovento y la Carrera de Indias se pospuso repetidamente en favor del enfrentamiento contra los rebeldes de los Países Bajos, al que siempre se otorgó prioridad.

La escuadra de Tierra Firme

Las galeras de Cartagena de Indias eran el único medio ofensivo desde Veragua hasta el cabo de la Vela. Como Cartagena no poseía un sistema de fortificaciones desarrollado (13), la escuadra debía sumarse a su protección. Por su gran movilidad, esta fuerza debía castigar a piratas, corsarios y cualquier amenaza que se cerniera sobre Tierra Firme. En un estado ideal, era el primer nivel defensivo. Sin embargo, al igual que la Carrera de Indias en general, estas embarcaciones fueron uno de las tantas necesidades sacrificadas en aras de la reputación dinástica —a la que era consustancial la hegemonía europea—, como intentaré esbozar.

La fortificación, al menos durante el plan defensivo impulsado por Felipe II, se concentró en los puntos vitales del comercio atlántico y los enclaves de apoyo, las llamadas «llaves» (La Habana, Puerto Rico, Panamá, Portobelo, río Chagres y Cartagena de Indias) (14), principalmente en el Caribe. El sistema de fuertes y guarniciones se reforzaría con el apoyo por mar de galeras, para asegurar la prevención de asaltos. Además de esta función, se esperaba que la escuadra controlara el comercio directo (15) o contrabando, haciendo efectivas las pretensiones peninsulares de monopolizar el comercio con

bolsas de los vasallos pasaron a sostener la deuda regia. Solo se cobraron en los territorios peninsulares castellanos. Esta entrada extra en la Hacienda Real fue uno de los medios más importantes por los que la Corona logró amasar montos adicionales para sostener la maquinaria del Estado y sus obligaciones. GELABERT, pp. 13-15 y 30-44.

(12) MARTÍNEZ CARDÓS, p. 290.

(13) ZAPATERO, 1979, p. 204; SEGOVIA SALAS, p. 83.

(14) Concepto utilizado por Carmagnani y Romano en el que se propone que el contrabando fue en realidad una transacción comercial en la que se obvió el monopolio sevillano como intermediario entre los productores europeos y los mercados americanos. CARMAGNANI, pp. 160-287. También podría referirse «nuevos cruces», expresión acuñada por VILA VILAR, pp. 41-101.

(15) Sobre poliarcética castellana en el Nuevo Mundo, véase ZAPATERO, p. 323.

Indias (16). Así pues, a las galeras y su cabo correspondían importantísimos cometidos para el correcto desempeño de las relaciones comerciales y para la defensa de un espacio demasiado extenso, sin mayores respaldos por el embrionario y secundario papel de América dentro de la política militar de la Monarquía.

La primera referencia a la escuadra corresponde a 1571, cuando el gobernador Pedro Fernández de Busto propuso la construcción de los bajeles sobre el terreno, evaluándolos en 4.400 ducados (17). Pero Madrid no aceptó la propuesta y la ciudad tardó casi una década en contar con un medio de defensa naval efectivo o, cuando menos, funcional. El hecho de que las galeras no se despachasen hasta 1578 pudo ser consecuencia de la bancarrota de 1576 y su consecuente contracción fiscal, que obligó a destinar los recursos a necesidades consideradas más urgentes.

La cada vez más común presencia de rivales españoles en América dejó entrever la necesidad de expulsarlos de los litorales de Tierra Firme, y monopolizar la región nunca se logró. El obispo de Cartagena, fray Dionisio de Sanctis, se pronunció en 1577 sobre la necesidad de guarnecer la región con una escuadra (18). Para dotar esta en el ámbito del Caribe, consideró preferible la galera que una nave de mayor calado y, por ende, menos maniobrable. Las galeras fueron muy comunes en el Mediterráneo; pero, especializadas en el cabotaje, este género de naves padecía mucho en la travesía atlántica (19). Tras varios años de espera, en febrero de 1578 zarparon desde España hacia Cartagena las galeras *Santiago* y *Ocasión*, al mando de Pedro Vique Manrique y Pedro Andrade, respectivamente. Pero el impacto del viaje en su estructura fue tal que las dejó incapaces para cumplir las tareas que tenían asignadas.

Para 1581 podría afirmarse que el estado de las galeras era deplorable, según se desprende de varios informes de diferentes personajes de la administración cartagenera. El gobernador afirmó: «Las galeras están muy viejas y destroncadas, la una sin árbol y no se ha podido haber en estas partes. Conviene a V.M.^d mande se envíen otras o que se hagan acá que chusma tienen harta y muy sana» (20). Por su parte, Pedro Vique Manrique, primer cabo de las

(16) Las restricciones sobre el comercio interregional en el Caribe fueron una de las principales medidas, junto al envío de funcionarios encargados de controlar los flujos comerciales ilegales. VIDAL ORTEGA, p. 323.

(17) En este proyecto, los materiales serían americanos, tomando la madera de la cercana villa de Tolú. Otros elementos, como jarcias, lonas y brea, podrían ser adquiridos en las mismas Indias, omitiendo el largo trámite de enviarlos desde Sevilla. Los marineros serían reclutados entre aquellos miembros de la flota que cometieran alguna falta. Los soldados debían ser naturales americanos, debido a la lenta aclimatización de los peninsulares, y la chusma estaría integrada por negros ladinos, bozales y cimarrones capturados. BORREGO PLÁ, p. 79.

(18) AGI, Santa Fe 228. Carta del obispo de Cartagena, fray Dionisio de Sanctis, 22 de abril de 1577.

(19) La constitución de sus cascos —ligeros y alargados, de poco calado— provocaba que se deterioran sobremanera al exponerse a las corrientes de mar abierto. La solución para la navegación trasatlántica fue dotarlas de mesana con vela cuadrada.

(20) AGI, Santa Fe 62. Carta del gobernador de Cartagena, 6 de junio de 1581.

galeras de Cartagena, en una relación urgía la remisión de vituallas, así como de cien forzados e igual número de soldados, además de ochenta marineros, cómitres, sotacómitres, remolares, toneleros y demás personal cualificado para las galeras y la saetía a su cargo (21).

Un año más tarde, el gobernador insistía en el deplorable estado de las galeras (22). La insistencia tuvo efecto y en 1583, tras solo cinco años de servicio, fueron remitidas a Cartagena la *Santángel* y la *Patrona de España*. Pero a mediados de 1585 la situación no había mejorado: «La saetía que andaba en conserva de las galeras se ha echado al través por que no se pudo aderezar acá, pues costaría más que si se hicieran dos de nuevo». A las dos galeras de España no se les enviaban bastimentos por cuenta del situado, que además consideraba insuficiente (23).

¿Con qué elementos contaban realmente las galeras con solo dos años de servicio estacionadas en Tierra Firme para cumplir las funciones que les habían sido asignadas? Parece ser que, a pesar de los esfuerzos por hacer de ellas una fuerza naval eficiente, su pésimo estado e insuficiente dotación lo impidieron durante sus primeros años de existencia. Las constantes cartas y peticiones dando noticia sobre ello dibujan un cuadro muy poco halagüeño al respecto: las vituallas de que dependían escaseaban, el número de forzados era insuficiente, el mal estado en que habían quedado tras la travesía oceánica saltaba a la vista, y la falta de personal que las maniobrara reducía su eficacia. Durante el ataque de Drake, a inicios de 1586, todos estos factores complicaron el desempeño de las dos galeras, que hubieron de permanecer en la bahía interior de la ciudad con el propósito de respaldar la defensa del fuerte del Boquerón, evitando con cadena tendida el acceso al puerto de embarcaciones enemigas. Ambas se perdieron esa noche (24).

A pesar del grave retroceso que significó para Cartagena la pérdida de su escuadra, la toma y saqueo de la ciudad y el oneroso rescate, los preparativos para robustecer sus defensas se acometieron con presteza, de manera que ese mismo año arribaron a Tierra Firme dos nuevas galeras al mando de Sancho Guitar, en reemplazo de Pedro Vique de Manrique. Durante su viaje al Nuevo Mundo, cerca de la isla Margarita, entablaron combate con dos navíos corsarios franceses. Estos habían apresado en Cabo Verde una carabela portuguesa, a la que desmantelaron para construir una lancha y asaltar las pesquerías de perlas de La Guajira, asalto que las galeras consiguieron repeler (25), lo cual, aunque no pueda considerarse una gran acción militar, generó un entendible optimismo sobre su desempeño.

(21) AGI, Patronato 270. Carta de Pedro Vique, 9 de diciembre de 1581.

(22) AGI, Santa Fe 37. Carta de Pedro Fernández de Bustos al Rey, 15 de noviembre de 1582.

(23) *Ibidem*, carta del gobernador Fernández de Busto al Rey, 23 de junio de 1585.

(24) AGI, Patronato 197. Carta de Tristán de Oribe, 11 de marzo de 1586.

(25) Según las cifras presentadas por el nuevo cabo, se ahogaron 46 franceses y solo sobrevivieron cuatro miembros de la tripulación. AGI, Patronato 270. Viaje de las galeras de Tierra Firme a Cartagena, 24 de noviembre de 1586.

Al poco arribó también el ingeniero militar Bautista Antonelli, quien estaba al cargo de la fortificación general del Caribe. Su proyecto defensivo para la ciudad no se limitó a idear un sistema de fuertes, baterías y murallas. Para el correcto funcionamiento de las defensas desplegadas consideró que las galeras debían cooperar con el fuerte que protegía la entrada a la bahía interior y ocuparse asimismo de la protección del canal de Bocachica, a modo de baterías móviles (26).

Sin embargo, en la etapa de Sancho de Guitar, las galeras no cumplieron una función táctica decisiva, habida cuenta que, en línea con lo que había sido la tónica durante el mandato de su predecesor, Vique de Manrique, las embarcaciones no se mantuvieron en condiciones óptimas. Prueba de ello fue la fuga de varios de los soldados y remeros de su dotación, según refiere Borrego Plá, desmotivados por la deficiente alimentación (27). Más tarde, los forzados de una de ellas se sublevaron y la destruyeron, por lo que en 1591 (28) hubo de enviarse desde España otra de reposición (29). Al año siguiente, con el maestro de campo Pedro de Acuña, nuevo gobernador en reemplazo de Pedro de Lodeña, se pedía que del situado se costeara el préstamo que debió realizarse en la Península para poder enviar la embarcación, que montaba 6.000 ducados (30).

¿Eran suficientes dos galeras para defender toda Tierra Firme? Podría afirmarse que no, pero ¿era posible financieramente sostener una escuadra mayor? El motín de los forzados cuestiona el grado de control que ejercía el cabo sobre la tripulación, así como la disciplina y preparación de esta. Aun así, los vecinos de Cartagena eran partidarios de fortalecer la presencia naval destinando más navíos para la región (31). En 1595 solicitaron a Felipe II que aprobara el envío de dos nuevas galeras, para sumar cuatro en total. Al tardar la respuesta de parte del gobierno de Madrid, decidieron construir una allí mismo y a sus expensas. El monto de la inversión ascendió a 1.600 pesos, según Borrego Plá (32), y la nave se botó en enero de 1596. En la documentación se informó de que Pedro de Acuña,

«... por no estar de servicio una de las dos galeras de esa costa, hizo fabricar allí otra por haber buen aparejo para ello. El costo de ella monta seis mil quinientos

(26) AGI, Patronato 270. El ingeniero Bautista Antonelli trata de los reparos que se habían hecho y se iban haciendo en la defensa de la ciudad de Cartagena, 16 de febrero de 1587.

(27) BORREGO PLÁ, p. 81.

(28) AGI, Santa Fe 62. Carta del cabildo secular de Cartagena, 5 de septiembre de 1591.

(29) Provista por el conde de Santa Gadea, adelantado de Castilla y capitán general de las Galeras de España, por carta fechada en abril de 1593. AGI, Santa Fe 986. Real cédula a Pedro de Acuña, gobernador de Cartagena, 22 de mayo de 1593.

(30) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda, 14 de enero de 1594.

(31) AGI, Patronato 270. Consulta del Consejo de Indias proponiendo al Rey que se enviara a Cartagena ciertas galeras para la guarda de aquellas costas, 14 de noviembre de 1592.

(32) BORREGO PLÁ, p. 81.

veinte ducados y seis reales los cuales tomó a crédito. Los debe a las personas que los prestaron y dieron los materiales con que se hizo la dicha galera suplicándome mandase que de mi Real Hacienda se pagasen porque del situado de las dichas galeras no sobraba nada con que hacerlo (...) lo he tenido por bien» (33).

A pesar de esta iniciativa, las directrices no fueron las que esperaba la administración cartagenera. Felipe III (1598-1621), en enero de 1599, envió una real cédula al gobernador Acuña en la que notificaba el envío de una flota de galeoncetes a las islas de Barlovento (34), lo que podría excusar la existencia de galeras, que debían desmantelarse, y todo aquello reutilizable debería beneficiar la Real Hacienda remitiéndose a la Península por parte de la Casa de Contratación. La chusma, por ejemplo, debía viajar en la armada de don Francisco Coloma con destino a las galeras de España (35). El cabildo y los vecinos de Cartagena se opusieron a la supresión de la escuadra, como queda de manifiesto en la carta que remitieron medio año después, donde resaltaban los graves peligros a que se exponían si se les privaba de ella, así como el daño que la ejecución de la medida infligiría al comercio (36).

Este rechazo fue acertado y realista. Despojar a Tierra Firme de su escuadra y fiar su defensa en el arribo de la proyectada armada era muy arriesgado. Si bien se realizaron los preparativos desde 1599, la flota no pudo partir. En los años posteriores hubo gran actividad en torno a su preparación (37): se nombraron los mandos de la hipotética armada, se adquirieron algunas provisiones, pero, a despecho de todos estos afanes, a finales de 1601 aún no estaba en disposición de partir. Durante estos años, las finanzas de la Corona experimentaron una seria contracción, y el arribo de las vitales remesas americanas era impostergable; por tanto, se ordenó que zarparan solo aquellos estuvieran en condición. De nuevo la Armada de Barlovento fue relegada, a pesar de los enormes esfuerzos empleados en su conformación y avituallamiento. La preocupación de las autoridades de la gobernación por la supresión de las galeras

(33) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda, 16 de noviembre de 1598.

(34) Durante 1598 se aprestaban catorce galeones para la escolta que partió a Indias este año y la Armada de Barlovento. Los 100.000 ducados que se consignarían para su aparejamiento no se hicieron efectivos, por lo que solo algunas embarcaciones que se aprovisionaron en la Armada de la Carrera de Indias pudieron partir. Las naves volvieron a prepararse y zarparon con la flota de 1599, la escuadra destinada para las islas del Caribe no se creó. TORRES RAMÍREZ, p. 6.

(35) AGI, Patronato 270. Real Cédula a don Pedro de Acuña, 26 de enero de 1599.

(36) AGI, Santa Fe 62. Carta del cabildo secular de Cartagena en la que acusan recibo de la Real Cédula por la que se manda desarmar las dos galeras que servían para defensa de aquella costa, 2 de julio de 1599.

(37) Para 1600 se proyectó conformar una flotilla de seis galeones y dos pataches. Según Torres Ramírez, se proveyeron 300.000 ducados, de los cuales solo se desembolsaron 200.000, que al no ser suficientes para el aderezo de la escuadra, se destinaron a la postre a la Armada del Mar Océano en lugar de al Caribe. TORRES RAMÍREZ, p. 10.

era más que fundamentada. Tal fue su temor a la pérdida de sus capacidades ofensivas que, veinte días más tarde de la remisión al rey de la carta en que pedían el mantenimiento de la escuadra, el cabildo se reunía nuevamente y proponía mantener a su costa una galera mientras recibía la confirmación o suspensión de su desmantelamiento (38). La esperada respuesta llegó a principios de 1601 —casi dos años más tarde de la real cédula que decretaba el desmantelamiento de las galeras— por medio de una orden a la Casa de la Contratación de Sevilla en la que se aceptaba que se mantuvieran las galeras:

«... ordeno, se conserven y sirvan las dos galeras que allí ha habido. Para armar y tribular una de ellas que se desapareja, se lleven y den de mis galeras de España 150 forzados y que para su avituallamiento se provean hasta 4.000 ducados (...) Os mando que de cualquier hacienda mía que hubiere en esa casa y fuere a cargo de mi tesorero, los gastéis y distribuyáis (...) para el viaje hasta Cartagena...» (39).

Entre el fallido intento de establecer una armada permanente en el Caribe y la autorización para mantener las galeras, estas se caracterizaron por su mal estado. Para 1602 Jerónimo de Zuazo resaltaba la necesidad de proveer una galera que acompañara a la financiada por los vecinos (40). Este mismo año se intentó aliviar parte de la presión fiscal sobre Cartagena mandando que una porción del costo de las galeras se sufragase con cargo a las rentas peruanas. Pero es poco probable que tal disposición se cumpliera a carta cabal, pues la cédula tuvo que reiterarse en 1626 (41). La insuficiencia de forzados, la inexistencia de fondos para sustentar el situado, las precarias condiciones de los navíos —seguramente derivado, entre otros factores, por su empleo como naves de carga—, la inconstancia en las pagas, etc. fueron algunos de los problemas a que debieron enfrentarse los encargados de la escuadra.

¿Podría existir una relación de causalidad entre la normalización de las relaciones del imperio español con Francia (1598), la firma del tratado de paz con la nueva dinastía inglesa (1604) y el deterioro de las galeras de Tierra Firme? Si consideramos que las acciones de corso tendieron a decrecer con los Estuardo; que la Francia de inicios del siglo XVII se enfocó en recuperarse tras las guerras de religión, y que los holandeses no habían constituido aún la Compañía de las Indias Occidentales y sus viajes al Nuevo Mundo tenían un carácter comercial, podría pensarse que estas contracciones financieras —tomando como ejemplo las galeras de Cartagena— fueron síntomas de la crisis económica de la Monarquía que eclosionó en 1607. Este proceso estaría entonces a su vez ligado a la concentración del esfuerzo militar en el

(38) AGI, Santa Fe 62. Carta del cabildo secular de Cartagena sobre el desarme de las dos galeras que había para la defensa de aquella costa, 22 de julio de 1599.

(39) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, 16 de marzo de 1601.

(40) AGI, Santa Fe 62. Carta del cabildo secular de Cartagena, 1602.

(41) AGI, Contaduría 1407. Cit. por SERRANO ÁLVAREZ, 2007, p. 313.

sometimiento de los Países Bajos, dejando la periferia en una situación de desventaja.

Organización, financiación y declive de las galeras de Cartagena

La máxima autoridad de las galeras era su cabo, que operaba a las órdenes del general de la armada de la guarda de turno. Los roces entre el gobernador —quien también cumplía una función militar— y el cabo abundaron. El control efectivo de la escuadra era fundamental para la región en su conjunto, y la falta de una postura clara sobre quién primaba en las decisiones le restó eficacia. El cabildo pedía en 1585 que el cabo se subordinase a la autoridad del gobernador, al considerar que ello permitiría que las galeras estuvieran mejor guarnecidas, se abarataría su abastecimiento y cesarían las deserciones y abandonos del servicio de los soldados (42). De misma opinión fue el obispo en 1577 (43). En las instrucciones a Sancho de Guitar, aunque se le reconocía su potestad absoluta en lo tocante al gobierno de las galeras, se le señalaba que en todo lo demás se hallaba subordinado al gobernador, su superior y cabeza, y se le ordenó que acatara toda orden emanada de este y que la ejecutara sin réplica ni contradicción (44).

Una cadena de mando clara debía disminuir el tiempo de reacción. El gobernador, encargado de la administración mayor, adquirió control efectivo sobre las medidas que considerara necesarias, en particular a la hora de actuar contra del contrabando.

Remando en las galeras cumplían condena reos conocidos como «forzados», cada una con alrededor de cien (45). Las galeras del período solían tener 24 o 25 bancos bogando por banda, con un total de 180 chusmas por barco (46). Tener estos reos bajo control fue un verdadero problema: solían escapar y, en casos muy graves, se amotinaban, como en 1591 que destruyeron la galera. Al parecer, disciplinarlos era una labor muy compleja. El oidor de la Audiencia de Panamá Alonso de Sotomayor, en una misiva fechada en 1589, recomendó que en las galeras de las Indias no bogaran moros, turcos, extranjeros ni españoles con condenas largas pues, buscando liberarse, se alzaban con las galeras o asesinaban a su capitán —Sotomayor refiere que había sucedido varias veces—, o bien advertían a los corsarios sobre las capacidades y flaquezas de las embarcaciones. También consideraba que las galeras no debían permanecer en Cartagena, por las dificultades que tenían

(42) AGI, Santa Fe 62. Carta del cabildo secular de Cartagena, 29 de marzo de 1585.

(43) AGI, Santa Fe 228. Carta del obispo de Cartagena, fray Dionisio de Sanctis, 22 de abril de 1577.

(44) AGI, Santa Fe 986. Instrucciones a Sancho de Guitar, 15 de enero de 1589.

(45) Determinar la cantidad de forzados basándose en el análisis del libro de registro no es posible, debido a que la información referente a ellos se limita a las órdenes de liberación cuando estos cumplían el tiempo por el cual fueron condenados.

(46) SÁNCHEZ BAENA, p. 82.

para salir de la bahía interior, y proponía que los capitanes y el personal durmieran en las galeras en estado de alerta, argumentando que había presenciado como un navío francés entraba en el puerto, y por falta de personal, las galeras no pudieron emprender su persecución (47).

El sustento económico de las galeras se planeó por medio de situados (48). Para el correcto desempeño de la escuadra se asignó un total de 15 cuentos de maravedíes, equivalentes a 40.000 ducados, cuya recaudación debía repartirse entre la caja del istmo y la de Cartagena. La proporción entre una y otra fue variando con el tiempo. En primera instancia, diez cuentos correspondieron a la caja de Tierra Firme, y los cinco restantes, a la de Cartagena. Pero a partir de 1602, en vista de que los caudales que ingresaban en la caja provenientes de Tierra Firme eran insuficientes para cumplir con el envío del situado, desde la Península se dirigió una cédula real que ordenaba a los oficiales de la Real Hacienda invertir la proporción, es decir diez cuentos a Cartagena, y los cinco restantes, a Tierra Firme (49).

En las instrucciones al veedor y contador de las galeras Pedro de Ibarra se estipuló que el situado y todos los despachos debían depositarse en un arca de tres llaves. Una de estas llaves quedaría en manos del tesorero, otra en las del contador-veedor y la tercera obraría en poder del cabo de las galeras, de modo que la responsabilidad no recayese en un único individuo. En el documento también se subraya la necesidad de que Ibarra lleve el libro de carga y data, y de que el tesorero no disponga de cantidad alguna sin su intervención (50). A pesar de todas estas cautelas, y de que toda entrada o salida quedaba cuidadosamente registrada en los libros de cuentas, no se consiguió acabar con los malos manejos en la administración del situado de las galeras, que siguieron siendo práctica recurrente, hasta el punto de que el obispo Hervias se quejó en una misiva sobre el destino de los fondos reservados a la defensa del puerto y de otras irregularidades observadas desde 1589 (51).

Para empeorar la situación, al mal manejo del situado y la falta de control sobre los forzados hay que añadir los daños en las embarcaciones derivados de su empleo en el transporte de remesas desde Portobelo. En una cédula dirigida al licenciado Merlo de la Fuente (oidor de la Audiencia de Panamá), se denunciaban tales daños, que reducían a menos de seis los diez años en que se

(47) AGN, Panamá 14. Carta del oidor licenciado Salazar, 14 de junio de 1589.

(48) Cuota de sostenimiento anual que se dirigía a los enclaves de gran importancia estratégica para el imperio español desde zonas con mayores capacidades fiscales. Generalmente era metálico destinado para la paga de la guarnición, pero en ocasiones se pactaba también el envío de vituallas y material de guerra. Estos situados fueron creados en 1570. Véanse SERRANO ÁLVAREZ, 2004, p. 34, y HOFFMAN, pp. 250-251.

(49) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda, 24 de septiembre de 1602.

(50) *Ibidem*, Instrucciones a Pedro de Ibarra, veedor y contador de las galeras, 29 de septiembre de 1587.

(51) AGI, Santa Fe 228. Carta al Consejo del obispo fray Antonio de Hervias, dominico, denunciando el mal empleo de dineros en la defensa del puerto y las vejaciones que sufren los indios, 2 de agosto de 1589.

calculaba la vida útil de las galeras, así como que los devengos del transporte (600 pesos) iban a parar a manos del capitán de las galeras en lugar de al situado para su aderezo (52).

Los movimientos de los fondos destinados a las galeras no fueron claros para los miembros del Consejo de Indias, que despachó a principios del siglo XVII dos comisiones de fiscalización. A continuación analizaré algunas deudas que se refieren en el libro de registro durante la última década del siglo XVI con el fin de esbozar una delgada línea de cómo se afrontaron los gastos por medio de préstamos y libranzas, y quiénes los facilitaron.

Refiriéndose a una deuda que había contraído el fisco ocho años atrás para el avituallamiento de las galeras que mandaba Vique Manrique, en 1593 se mandó que se saldase (53). En total, tres personajes aportaron 6.053,5 pesos con 11 reales para las galeras que se perdieron durante el asalto de Drake. Tristán Oribe Salazar auxilió a las arcas reales con aproximadamente el 65 por 100 del monto. Oribe es, de los tres dignatarios en cuestión, aquel de quien más información disponemos, la cual apunta a que fue uno de los notables de la ciudad, como evidencia el hecho de que presencié la pérdida de Cartagena y de que fuera él quien entablase las primeras conversaciones con el corsario para la devolución de la plaza, para lo que visitó la capitana de la armada inglesa por invitación del mismo Drake (54). También ejerció como tesorero entre 1589 y 1593 (55), además de figurar como el único comprador de esclavos en 1589, cuando adquirió un total de 124 negros (56). Luis de Esplugas, el segundo prestamista, cubrió el 22 por 100 y fue cabildante al menos entre 1598 y 1599 (57). En los repartos de tierra realizados en 1599 figura como propietario de cuatro caballerías en la isla de Barú (58). Finalmente, Juan de Meneses, que en 1595 figura en la lista de repartos de tierra como propietario de dos caballerías en el Estero, fue quien aportó el 13 por 100 restante (59). Los tres ocuparon altos cargos administrativos. Sin duda pertenecían a la élite cartagenera, y su caso ilustra que, a mayor patrimonio, más altos honores podían alcanzarse, al tiempo que prestar al rey era un servicio altamente reconocido por parte de las autoridades de la gobernación y de la Península.

En 1596 se ordenó saldar otra deuda que se arrastraba del periodo en que Pedro Vique había sido cabo, para lo que se otorgaron las pertinentes libranzas. Sin embargo, lo ordenado no pudo cumplirse por falta de situado. Los prestamistas fueron Francisco de Rodríguez, Beragramiel de Herrera, Juan y

(52) AGI, Santa Fe 986. Real cédula al licenciado Merlo de la Fuente, oidor de la Audiencia de Panamá, 2 de abril de 1604.

(53) *Ibidem*, Real cédula a los oficiales de las galeras, 29 de septiembre de 1593.

(54) AGI, Patronato 197. Carta de Tristán de Oribe, 11 de marzo de 1586.

(55) BORREGO PLÁ, p. 337, cuadro XXV, *Oficiales reales de Cartagena, 1533-1600*.

(56) En este cuadro figura como contador y no como tesorero. *Ibidem*, p. 379, cuadro XXIX, «Compradores y número de esclavos adquiridos en Cartagena, 1589-1600».

(57) La lista de de Borrego Plá de cabildantes de la ciudad solo llega hasta 1599. No es seguro si ocupó más tiempo su cargo. *Ibidem*, p. 303, cuadro XXIII, «Miembros del cabildo».

(58) *Ibidem*, p. 317, cuadro XXIV, «Repartos de tierras efectuados en Cartagena, 1589-1600».

(59) *Ibidem*.

Pedro Falión, Alonso de Serpa, Antonio Rodríguez, los licenciados Areiza y Luis de Barrera, que cubrieron un monto de 1.629 pesos y 4 reales corrientes y 80.740 maravedíes (60). A diferencia del caso anterior, en este no se especifica cuál fue el aporte individual de cada uno, y sobre estas personas solo ha podido constatarse que Antonio Rodríguez aparece en la relación de extranjeros compuestos en Cartagena en 1596 (61), sin que sobre su figura hayamos obtenido mucha información adicional. En cualquier caso, la cantidad reseñada es ínfima si la comparamos con la deuda mencionada en el párrafo anterior, y que estos personajes no figuren ni en los altos cargos municipales ni entre los compradores de grandes contingentes de esclavos puede apuntar a que sus bolsas no eran las más abultadas de la ciudad. Este caso podría servir para ilustrar si existía una relación entre las riquezas individuales y su importancia dentro de la sociedad estamental del período, y más aún en relación con la administración fiscal.

Ya se señaló cómo los vecinos, en 1595, solicitan la remisión de dos galeras más para fortalecer la escuadra. Esta morosidad en el pago de las deudas contraídas por la Real Hacienda y la insuficiencia de los fondos del situado dejan entrever que el imperio español no estaba en disposición financiera de aumentar su presencia militar en la región en ese momento, máxime cuando en ese período los ingleses asolaban la franja atlántica de la Península con sus constantes asaltos, y los costos de implementar la traza italiana drenó los recursos que se disponían para proteger el conjunto del Caribe.

Durante la primera década del siglo XVII, la situación de las galeras y de sus tripulaciones tendió a agravarse, y lo mismo sucedió en lo que hace a sus finanzas. En 1604 hubo gran interés en poner fin al descontrol de los gastos, para lo que en octubre se envió una cédula al presidente de la Audiencia de Nueva Granada, Juan de Borja (62), y otra al oidor de la de Panamá, Merlo de la Fuente, en la que se les encargaba tomar unas cuentas (63) que, en el momento en que se libraron estos despachos, llevaban catorce años (desde 1590) sin tomarse. No es de extrañar las constantes referencias a la insuficiencia del situado para afrontar las cargas que debía suplir, ni que a principios de año se informara del cúmulo de raciones y sueldos que se adeudaban a las tripulaciones:

«... se les deben 5.280 pesos y 8 reales de plata corriente, así por libranzas despachadas por el gobernador don Pedro de Acuña, como de vino que se dio para la gente de esas galeras. Y habiendo acudido al tesorero Juan de Iturrieta, y pedido que los pagase, no lo ha hecho diciendo no tiene dinero del dicho situado. (...) que se les paguen las dichas libranzas en una de mis cajas reales de Cartagena o Pana-

(60) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda, 3 de abril de 1596.

(61) AGI, Contaduría 1385. Cit. en VILA VILAR, p. 33, apéndice 1, «Relación de los extranjeros compuestos en Cartagena desde 1593 a 1599».

(62) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a Joan de Borja, presidente de la Audiencia de Nuevo Reino de Granada, 10 de octubre de 1604.

(63) *Ibidem*, Real cédula al licenciado Merlo de la Fuente, oidor de la Audiencia de Panamá, 2 de abril de 1604.

má, así de lo precedido de almorzarifazgos, alcabalas u oficios vendidos, como del oro que se baja de Zaragoza en Nuevo Reino de Granada» (64).

En 1608 se advierte un ímpetu sin precedentes con miras a la recuperación de las galeras. Se nombró como cabo a Francisco Vanegas; se propuso asignar un asesor letrado que lo acompañara (65); se estudió que los oficios de proveedor y tenedor de bastimentos fueran desempeñados por dos personas distintas (66); y se hicieron grandes esfuerzos para suplir de forzados a las embarcaciones, con vistas a lo cual se enviaron sendas cédulas al virrey del Perú (67) y a las Audiencias de Quito (68) y Charcas (69). Como solo se contaba con cuarenta soldados, en la flota siguiente se enviaron ciento sesenta más. Referente al situado, se expresó que estaba empeñado y, que entre 1599 y 1603, solo había prestado servicio una galera (la costeadada por los vecinos), pues su compañera había sido desmantelada; sólo se consignó la mitad del situado (70).

Es también un factor a tener en cuenta que el proyecto defensivo dirigido por los Antonelli inició su construcción en la ciudad durante la primera década del siglo XVII. Sin embargo, fue complicada su aplicación debido al coste de realizar fortificaciones en piedra coralina en una región donde la cantería escaseaba, los cimientos no eran firmes y las constantes tormentas deterioraban los avances. ¿Cómo afectó entonces la disposición de financiar el desarrollo de fortificaciones a la escuadra de Tierra Firme?

Sabemos que las rentas decrecían a ojos vistas y que se dependía cada vez más de los auxilios y préstamos de particulares. Para agosto de 1608, una cédula enviada al gobernador y a los oficiales de las galeras daba cuenta de que a los tripulantes se les adeudaban cuatro años de sueldos y raciones. La razón era que «mucha parte» del situado debía destinarse a la fortificación de la ciudad y a la cura de los forzados en las labores de fábrica, en especial los empleados en la tala, a los que la desprotección frente a los constantes aguaceros hacía pasto de la enfermedad. También debieron proveerse barcas y canoas con las velas, jarcias, cadenas, pernos y otros elementos de las galeras (71).

Pudo ser entonces la aplicación de la traza italiana una de las razones por las que las galeras perdieron capacidad de acción. Esto plantea una serie de interrogantes sobre la manera en que se efectuó este proceso de edificación: si

(64) Ib., Real cédula los oficiales de las galeras, 10 de octubre de 1604.

(65) Ib., Real cédula a Diego Fernández de Velazco, gobernador de Cartagena, 27 de junio de 1608.

(66) Ib., Real cédula al gobernador de Cartagena, 27 de junio de 1608.

(67) Ib., Real cédula al Virrey de Perú, Audiencia y alcaldes de crimen, 27 de junio de 1608.

(68) Ib., Real cédula a la Audiencia de Quito, 27 de junio de 1608.

(69) Ib., Real cédula a la Audiencia de Charcas, 27 de junio de 1608.

(70) Ib., Real cédula al gobernador de Cartagena, Cabo de las galeras y oficiales reales, 27 de junio de 1608.

(71) Ib., Real cédula al gobernador de Cartagena y oficiales de las galeras, 20 de agosto de 1608.

debieron valerse de los forzados de las galeras como mano de obra para el aderezo del sistema defensivo, lo que por otra parte era una práctica común (72), ¿qué ocurrió con los esclavos adquiridos para la construcción de las fortificaciones? Los fondos para la defensa (fortificación, galeras y guarnición) ¿se manejaron en una misma caja? ¿Qué sucedió con las mercedes sobre impuestos como el agua de Turbaco y los propios del cabildo destinados a sufragar la fortificación?; si para costear las obras debió recurrirse al situado de las galeras, ¿qué tipo de préstamos o socorros permitieron entretanto el mantenimiento de estas? Con la documentación consultada hasta el momento, estas preguntas me resultan todavía imposibles de abordar.

Sin embargo, sobreponiéndose a tanta penuria, el entonces cabo de las galeras, Francisco de Vanegas, se las ingenió para, con los despojos de las embarcaciones a su cargo, fabricar una nueva, que tripuló por sí mismo y la cual sirvió defendiendo la costa y acompañando las armadas hasta Portobelo, transportando a la ciudad la plata del Perú. Cuando este navío no pudo servir por su vejez en 1612, se pidió enviar otras dos galeras o que, en su defecto, se permitiese su fabricación in situ. En una carta de la Junta de Guerra de 1620 se suplica la implementación de carabelones (73). Su construcción costó mucho más de lo que se tenía presupuestado: requirió más de 30.000 ducados y, según se refirió por la Junta de Guerra, los oficiales reales de Cartagena, en carta de 20 de agosto de 1617, argumentaron que no se podrían sustentar con 8.000 ducados situados, ni siquiera con el doble. Por si estas dificultades fiscales no fueran suficientes, no se halló personal capacitado para navegar arbolando velas latinas, lo que obligó a fabricar navíos redondos o galeoncetes de hasta 200 toneladas. A semejanza de lo sucedido con Pedro Vique de Manrique y Sancho de Guitar, Lucas Guillén de Beas, en su rol de cabo de los galeoncetes, se quejó en 1620 de que a sus dos años de servicio cumplidos, pese a las muchas ocasiones en que embarcaciones enemigas habían asaltado la costa, le había sido imposible debido al mal estado de su escuadra:

«... hay piratas que andan a robar en toda la costa haciendo muchos robos en gran daño y perjuicio de VMd y sus vasallos, y aunque los gobernadores, que es y han sido, han procurado remediar los dichos daños no lo han podido hacer por estar los dichos galeoncetes desmantelados de todos los pertrechos de mar y guerra necesarios para navegar (...) que han de tener y conviene tengan para poder navegar todo el año en toda la costa de Tierra Firme e islas de Santo Domingo, Puerto Rico, Cuba y Jamaica, y limpiarla de enemigos que la infestan...» (74).

La experiencia mostró que era imposible esperar mejores resultados de la escuadra con el situado con que se pretendía sustentar. Finalmente el 30 de

(72) Para 1592, los forzados y gente de las galeras *Brava*, *Nombrada* y *Serena* se empleaban en la construcción de las fortificaciones de La Habana. SÁNCHEZ BAENA, p. 93.

(73) AGI, Patronato 270, Carta de la Junta de Guerra, 19 de abril de 1620.

(74) Ib., Carta de Lucas de Guillén Beas, 9 de enero de 1620.

junio de 1620 se informó de la decisión de fabricar dos carabelones de 80 a 100 toneladas, que se consideraban poco costosos y más sencillos de realizar si se hacían en España. Se calculó que, con la gente de mar y guerra del presidio, su coste no llegaría a 20.000 ducados al año, e incluso menos, pues dos galeoncetes de 200 toneladas requerían 26.000 ducados anuales (75). Este proyecto no pudo ser completado. En septiembre se decidió que era necesario implementar de nuevo galeras. Se nombró a Martín de Vadillo como cabo, se mandó preparar la madera para que cuando llegaran de España los encargados de su construcción encontraran los materiales a disposición, para proveerlas de la tripulación necesaria se recurrió a mandar que los delincuentes condenados al servicio de galeras se enviasen a Cartagena. Cédulas se despacharon a varias Audiencias (76), su remisión hasta Panamá sería por gastos de justicia o penas de cámara, y del istmo a Cartagena se costearía del situado de las galeras. En un informe incompleto firmado por Pedro de Ledesma, secretario del Consejo de Indias, quedaba patente la firme resolución de Felipe III para dotar nuevamente a la ciudad de galeras:

«Su Magd ha resuelto se vuelvan a poner en Cartagena las dos galeras que allí solía haber, y que se fabriquen en aquel puerto y porque para esto es menester prevenir clavazón, jarcia, velamen y otros materiales, y algún paño para la chusa. Me ordena la Junta escriba a Vs Mrd traten y procuren de tomar asiento con alguna persona que se quiera obligar a proveer lo que de esto fuere menester hasta en cantidad de 12.000 a 14.000 ducados librados en la Hacienda de Cartagena con el menor interés que fuere posible, por no ofrecerse otro medio para que se pueda conseguir con la brevedad que se desea esta provisión, y de lo que en ello hicieren avisarán luego poniendo tan particular cuidado y diligencia como lo requiere la necesidad» (77).

Vadillo resaltó la dilación que conllevaría su construcción en Indias, demora que no compensarían ni la bondad de las maderas americanas ni el ahorro de los gastos de transporte de la chusma desde la Península. Así pues, las dos galeras se proveyeron en la Península y, en abril de 1621, se despacharon en conserva de la armada a Tierra Firme (78).

Ese mismo año, 22 urcas y pechelingas holandesas cargaron sal en Araya durante tres meses como si tal cosa. Las galeras no pudieron acudir a medirse con ellas y las acciones del gobernador de Cumaná para expulsarlas fueron inútiles. Para 1622, la chusma y el monto del situado, una vez más, resultaron insuficientes, lo que reavivó el debate sobre los galeoncetes y

(75) Ib., Carta de la Junta de Guerra, 30 de junio de 1620.

(76) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a la Audiencia de Quito; Real cédula al virrey y Audiencia de Lima; Real cédula a la Audiencia de La Plata; Real cédula a la Audiencia del Nuevo Reino de Granada; Real cédula para la Audiencia de Panamá; Real cédula a los corregidores de Potosí, Arequipa, Arica, La Paz, Trujillo, Cruces, 26 de septiembre de 1620.

(77) *Ibidem*, Documento incompleto, firma de Pedro de Ledesma, 22 de septiembre de 1620.

(78) AGI, Patronato 270. Consulta a la Junta de Guerra, 19 de diciembre de 1620.

propició la orden de dismantelar las galeras. García de Girón, en agosto, aprestó los nuevos navíos, si bien conservó una galera como capitana. Pese a sus esfuerzos por que se le permitiera mantenerla, en 1624 se optó por desarmarla y los 40.000 ducados del situado se invirtieron en las fortificaciones de la ciudad (79).

Conclusión

La falta de un proyecto constante y bien elaborado para proteger las conexiones marítimas que daban cohesión al Imperio fue uno de los grandes fracasos de la política hispana entre finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII. Las dificultades que experimentó la Monarquía para excluir a los extranjeros de la Carrera de Indias, andando el tiempo se convirtieron en imposibilidad de expulsarlos de América. La aparición de asentamientos de otros Estados europeos en las Antillas modificó profundamente las dinámicas comerciales y las necesidades defensivas de las provincias ultramarinas españolas. La imposibilidad de repeler las incursiones esporádicas y los asaltos a las rutas mercantes, y la consolidación del contrabando allanaron el camino al establecimiento permanente de los rivales del imperio español en todos los lugares en que el dominio de este no era efectivo. En este sentido, resulta evidente que la incapacidad castellana para proteger su imperio marítimo aun en las cercanías de la misma península ibérica, así como la constante política de los Austrias en destinar el grueso de sus recursos humanos y materiales a la guerra contra los rebeldes de las Provincias Unidas, desgarnecía su periferia. Este proceso de intrusión foránea en las zonas de reciente colonización y en las rutas de abastecimiento se extendió a todos los territorios regidos desde Madrid. Incluso podría conceptuarse como una desarticulación progresiva del Imperio en el ámbito comercial, que a la postre era uno de los principales factores para nutrir las arcas reales.

Sostener las quimeras de supremacía europea requería disminuir y mantener al mínimo posible las preocupaciones y gastos en la fachada indiana y atlántica del imperio en general (80). Los escasos recursos que lograran redistribuirse debían aplicarse a los puntos más elementales del teatro operacional que comprendían los territorios españoles. El buen aderezo de las escuadras navales caribeñas dependió de las capacidades y recursos de su puerto, y al apoyo que pudieran recibir o no de las arcas reales.

El gobierno de Felipe III (1598-1621) se caracterizó por el gran déficit fiscal, que no logró controlarse ni aun durante la tregua de los Doce Años (1609-1621). La falta de un proyecto verdaderamente estructurado y coherente con las capacidades y necesidades del Imperio brilló por su ausencia. Durante la tregua se intentó implementar otro tipo de embarcaciones menos

(79) CHAUNU, Pierre y Hugette, pp. 1051-1054.

(80) CÉSPEDES DEL CASTILLO, p. 263.

costosas, con el fin de alivianar las cargas, pero no fue suficiente. Al reanudarse los conflictos entre las alianzas católica y protestante, el potencial económico, militar y demográfico castellano había disminuido, y fue Felipe IV quien hubo de lidiar con la gravosa herencia de sus predecesores. El proyecto de Olivares (81) de la «Unión de Armas», desarrollado en la década siguiente, pudo ser una solución a las agobiantes cargas fiscales que debía atender Castilla para la defensa del conglomerado de la monarquía compuesta.

Al estar comprometidas las rentas de Castilla en sostener la deuda de su casa reinante, Tierra Firme, como una pequeña porción de uno de los reinos americanos fue supeditándose a otras necesidades más inmediatas. La disminuida prioridad que representaba se agravó por la falta de control fiscal efectivo, demostrado en la demora en la toma de cuentas a los encargados de la escuadra, y los manejos cuestionables de los que fue objeto, como el transporte de remesas. A pesar del interés de los cabildantes de Cartagena en mantener las galeras, solo lo lograron con una. Finalmente, las dificultades para avituallarlas por el coste en América se suplió con préstamos de particulares que rápidamente superaron la capacidad del situado para costear el desempeño. Hasta debió replantearse la distribución de gastos entre las cajas del istmo y Cartagena.

Los períodos de mayor actividad de las galeras se corresponden por lo general, como era de esperar, con los de la guerra europea. Parece ser que, efectivamente, la financiación de estas a partir de las cajas de Tierra Firme osciló en función de las tendencias del comercio atlántico, pues con los impuestos se pagaba su situado. A pesar de los intentos de las autoridades de Cartagena por mantener la escuadra en funcionamiento por medio de libranzas, préstamos o asientos, no hubo una flota destinada específicamente a salvaguardar los mares americanos de las amenazas de piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros hasta 1635, con la Armada de Barlovento, más de diez años después del desmantelamiento de la última galera. Este fue el punto final de un largo proceso de fortalecimiento naval que comenzó desde finales del siglo XVI, cuando las Cortes del Reino, ciertas autoridades administrativas y muchos particulares presionaron a la Corona. Pero, para cuando esta idea se materializó, el Caribe había dejado de ser un mar español, y los otros Estados europeos se habían lanzado a la ocupación de las islas caribeñas y de porciones del continente sobre los que el Imperio no tenía un control y dominio efectivo.

El abandono de estas embarcaciones como medio ofensivo y la apuesta por la edificación de un costoso sistema defensivo en unas posesiones privilegiadas fue sin duda un reflejo regional de la actitud pasiva que se permitió en América y que solo varió tras sonados acontecimientos, como la presencia holandesa en Bahía. Además, coincidió con una coyuntura bastante cruenta

(81) Valido de Felipe IV. Dirigió una vigorosa política de centralización, intentando uniformar los reinos que formaban parte de la monarquía compuesta española. En ella se enmarca el proyecto de Unión de Armas, con en el que se pretendía que no solo Castilla financiara las guerras del rey y la defensa de sus territorios. ELLIOTT, 1990, p. 713.

para las finanzas regias: el naufragio de la flota de 1622. Perder la capacidad de enfrentarse en igualdad de condiciones a sus rivales en los mares, y darles la iniciativa al preferir elementos estáticos como guarniciones y fortificaciones, fue un grave error por parte del imperio español.

Bibliografía

- BORREGO PLÁ, M.^a Carmen: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983.
- CARMAGNANI, Marcelo (coord.): *Para una historia de América*. Vol. I: *Las estructuras*. Fondo de Cultura Económica, México, 1999.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: *Historia de España*. Tomo VI: *América hispánica (1492-1898)*. Labor, Barcelona, 1983.
- CHAUNU, Pierre y Hugette: «Les galères de Carthagène des Indes», en *Seville et l'Atlantique*, t. VIII, anexo II. SEVPEN, París, 1955-1960.
- DÍAZ FRANCO, José Manuel: «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II», en *Revista de Indias*, núm. 262, 2014, pp. 661-692.
- ELLIOT, John H.: *La Europa dividida, 1559-1598*. Siglo XXI Editores, Madrid, 1973.
- : *El Conde-Duque de Olivares. El político en una época de crisis*. Crítica, Barcelona, 1990.
- GELABERT, Juan E.: *La bolsa del Rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*. Crítica, Barcelona, 1997.
- HARING, C.H.: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Desclée De Brouwer, París-Brujas, 1939.
- HOFFMAN, Paul: *The Spanish Crown and the defense of the Spanish Caribbean, 1535-1585*. Louisiana State University Press, 1980.
- LÓPEZ ZEA, Daniel Leopoldo: *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*. UNAM, México, 2003.
- MARTÍNEZ CARDÓS, José: «Las Indias y las Cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII», en *Revista de Indias*, núm. 65, 1956, pp. 357-411.
- MIRA CABALLOS, Esteban: «La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 56, 1997, pp. 7-20.
- : «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (s. XVI)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 117, 2012, pp.7-50.
- PARKER, Geoffrey: *Spain and the Netherlands, 1559-1659. Ten studies*. William Collins Sons & Co., Glasgow, 1979.
- REICHERT, Rafael: *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe 1598-1700*. Universidad Autónoma de México, Mérida, 2013.
- SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», en *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, p. 75-96.
- SEGOVIA SALAS, Rodolfo: *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e historia*. Carlos Valencia Ed., Bogotá, 1989.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: *Fortificaciones y tropas: el gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. Universidad de Sevilla, 2004.
- : «Gasto militar y situados de Cartagena de Indias, 1645-1699», en CALVO STEVENSON, Haroldo, y MEISEL ROCA, Adolfo (coords.): *Cartagena de Indias, siglo XVII*. Banco de la República, Cartagena (Colombia), 2007.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981.
- VIDAL ORTEGA, Antonino: *Cartagena y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, 2002.
- VILA VILAR, Enriqueta: *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*. Instituto Caro y Cuervo, Bogotá, 2001.

LAS GALERAS DE CARTAGENA DE INDIAS (1578-1624)

- ZAPATERO, Juan Manuel: *La fortificación abaluartada en América*. Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan de Puerto Rico, 1978.
- : *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Centro Iberoamericano de Cooperación, Madrid, 1979.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

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

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (y VI)

José Andrés ÁLVARO OCÁRIZ
Licenciado en Filología Hispánica

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

Antonio de NEBRIJA

Resumen

En este artículo se habla de los marinos vascos que destacaron en el siglo XIX, centuria en la que encontraremos a figuras de la talla de Cosme Damián Churruca y hechos históricos tan importantes como la batalla de Trafalgar.

Palabras clave: Trafalgar, Cosme Damián de Churruca, Anselmo de Gomendio, *San Juan Nepomuceno*, *Santísima Trinidad*, Villeneuve, cabo San Vicente, batalla del cabo de Santa María.

CON este artículo damos por concluida la serie que hemos dedicado a la presencia vasca en la Armada española. Sabemos que nos hemos dejado en el tintero —o, por mejor decir, en la consola del ordenador— las gestas de muchos marinos vascos, pero el propósito de la serie ha sido configurar un muestrario lo bastante representativo para proporcionar al lector una visión de conjunto lo más amplia posible.

En el anterior artículo dejamos el relato en el siglo XIX, y ahí es donde vamos a continuar.

Hablaremos en primer lugar de *Pedro Sáenz de la Guardia y González de Viñaspre*, nacido en la población alavesa de Moreda (1) en 1758.

Embarcó este marino en buques destinados al corso, y participó en la expedición contra Argel de 1775, en la recuperación de la isla de Santa Catalina y

(1) Pequeño municipio de Álava, perteneciente a la comarca de la Rioja alavesa. Está situado a nueve kilómetros de Logroño. Limita, además de con la capital riojana, con la localidad navarra de Viana.

en otras operaciones contra los portugueses. Viajó a La Habana, donde le encontramos en la recuperación de la Florida y en la conquista de Pensacola. Realizó diversos tornaviajes a Veracruz y La Habana para desembarcar azogue y embarcar caudales. Se le destinó a mantener libres de piratas las aguas de la Florida. Apresó un transporte británico cargado con 300 hombres, a la vista de dos navíos de la misma nacionalidad.

Pedro Sáenz fue destinado a los servicios del arsenal y, posteriormente, nombrado comandante del apostadero de San Blas, en California. De ahí pasó a Veracruz y, después, fue nombrado gobernador militar de la plaza de Ferrol, lugar en el que falleció en septiembre de 1830.

Ignacio Olaeta Allende Salazar nació en Guernica en 1755 (2). Sentó plaza de guardiamarina en 1773 y, desde entonces y hasta 1782, se halló en todos los combates de trascendencia de la época, entre ellos la batalla de Trafalgar. Durante 1775 lo encontramos en las acciones de Argel, como alférez de fragata, en el buque *Santa Rosa de Lima*. Luego, desde 1776 es posible ubicarlo practicando el curso en el Mediterráneo con la fragata *Santa Teresa* e, inmediatamente, en la expedición al Brasil del marqués de Casa Tilly, donde tomó parte en el asedio de la isla de Santa Catalina (3).

Pasó más tarde a la escuadra de Luis de Córdova y realizó la campaña naval del canal de la Mancha. Allí participó en la toma del navío británico *Ardiente*. Se le puede encontrar también, durante 1782, en el asedio a Gibraltar y en la defensa de las baterías flotantes, así como en los combates contra las naves inglesas en el área del Estrecho.

Sus últimas intervenciones de esta época le trasladan a América, donde destaca en el rescate del navío *La Limeña*, entre Brasil y el estuario del Plata.

Entró de nuevo en servicio durante 1789 a bordo del navío *San Román*, con ocasión de más encargos en tierras americanas. Concretamente, será comisionado al virreinato de Nueva España, donde acabará organizando las flotillas de defensa entre Veracruz y La Habana con objeto de repeler los ataques enemigos en esta zona. Para ello contaba con los buques *Castilla*, *Volador*, *Saeta* y *Flor de Mar*.

En 1794 regresó de nuevo a la Península, para participar en la guerra contra la Francia republicana durante la Primera Coalición. Haría la campaña al mando de la fragata *Pilar*.

Después de la paz de Basilea y del inicio de las hostilidades contra Inglaterra, en 1797 luchó en el combate del cabo de San Vicente (4) contra el almi-

(2) M. BASAS FERNÁNDEZ (*Vizcaínos ilustres al servicio del Estado, el Ejército y la Marina en Bizkaia, 1789-1814*, Diputación de Vizcaya, Bilbao, 1989) indica que nació en 1757.

(3) Véanse más datos sobre Ignacio de Olaeta en CAYUELA FERNÁNDEZ, J.: «Los marineros vascos en Trafalgar», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 415-431.

(4) La batalla del cabo de San Vicente se desarrolló el 14 de febrero de 1797. España se encontraba en aquel momento aliada a la Francia revolucionaria merced al tratado de San Ildefonso, que la comprometía a enfrentarse a Inglaterra en el marco de las guerras revolucionarias francesas.

rante Jerwis. A raíz de ello, le sería otorgado el mando de la fragata *Atocha*, dentro de la escuadra del almirante Mazarredo, para la defensa de Cádiz ante el asedio de Nelson. Tras la acción, permaneció navegando en torno a aquel puerto durante 1798 y 1799, en persecución de los buques ingleses que intentaron bloquearlo.

En 1800, como consecuencia del segundo tratado de San Ildefonso entre Francia y España, fue destinado a la flota del almirante Bruix, con la que realizó singladuras para la defensa de Brest. Durante dicho período ejerció el mando en los navíos *Neptuno*, *Pelayo* y *Concepción*, para regresar a Cádiz con la flota del almirante Antonio de Córdova.

Olaeta, ya como capitán de navío, participó en el armamento de los buques *Glorioso* y *Castilla* entre 1804 y 1805. Con la entrada de la escuadra combinada en la rada gaditana tras la ruta atlántica, embarcó en el *Santísima Trinidad*, durante septiembre de 1805, como capitán de consejo del jefe de escuadra Baltasar Hidalgo de Cisneros. En Trafalgar, Ignacio de Olaeta resultó gravemente herido mientras defendía el costado de babor de aquella nave.

Como todos los mandos del *Santísima Trinidad*, quedó prisionero de los británicos después de la batalla. Tras su liberación, fue ascendido a brigadier de la Armada en noviembre de 1805 y, con el inicio de la Guerra de la Independencia en 1808, participó, entre el 9 y el 14 de julio, en el asalto y toma de la escuadra francesa del almirante Rosily, surta en Cádiz (5).

Durante el conflicto estuvo al mando de los navíos *Neptuno* y *Miño*. Con este último buque realizó tres singladuras a La Habana y Veracruz, para conducir caudales a la Península y, a la vez, proporcionar armas en la lucha contra los insurrectos durante la primera fase de la emancipación americana.

A su vuelta fue nombrado vocal del consejo de guerra que se formó en El Puerto de Santa María para juzgar a los militares colaboracionistas con los franceses. Fue ascendido a jefe de escuadra en 1814 y falleció en Cádiz en 1815, a los cincuenta y ocho años (6).

En el artículo anterior hablamos del combate del cabo Santa María de 1804. Ese mismo lugar, el 16 de enero de 1780 (7), había sido escenario de otra batalla contra los ingleses. En ella falleció *Manuel María de Olaeta y Mundaca*, que había nacido en la población vizcaína de Orozco en enero de 1756.

La escuadra española, al mando del teniente general José de Cordova, partió de Cartagena. Poco antes de su llegada a Cádiz fue sorprendida por un fuerte temporal, al tiempo que la flota inglesa, al mando de John Jervis, la interceptaba y derrotaba.

(5) BARBUDO DUARTE, E.: *Apresamiento de la escuadra francesa del almirante Rosily en la Bahía de Cádiz el 14 de junio de 1808*. Col. Fragata, Cádiz, 1987.

(6) Véanse más datos sobre este marino en el Archivo del Museo Naval de Madrid y en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán de Viso del Marqués (Ciudad Real).

(7) La captura del doble convoy inglés de 1780 o batalla del cabo de Santa María se produjo en el marco de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, y más concretamente, de la guerra anglo-española (1779-1783). Una flota combinada hispanofrancesa, al mando de don Luis de Córdova, consiguió apresar a dos convoyes ingleses, uno con destino a la India y otro a América que, cargados de tropas, pertrechos y armas, se dirigían a prestar apoyo a las guerras coloniales británicas en ultramar.



Luis María de Salazar. Museo Naval, Madrid

Sobrino suyo fue *Joaquín de Olaeta y Lizarraga* (8), que nació también en Orozco, pero en 1765. En 1790 estuvo embarcado en la escuadra del marqués del Socorro, y de 1793 a 1798, en las de los generales Borja, Lángara, Gravina y Córdova. Con ellas asistió a la defensa de las plazas de Tolón y Rosas y pasó en comisión a las islas Baleares.

Embarcó en la fragata *Guadalupe*, que mandaba José de la Encina. Salió desde Palamós el 14 de marzo de 1799 para cruzar sobre las Columbretes. Al amanecer del día siguiente, la expedición descubrió una división inglesa compuesta por un navío, una fragata y un bergantín. Ante fuerzas tan superiores, la fragata intentó huir, pero naufragó en la costa del cabo de San Antonio. Ahí falleció este oficial y las 146 personas que le acompañaban (9).

Diferente suerte corrió *Luis María de Salazar y Salazar* (Vitoria, 1758-Madrid, 1838). Participó en la campaña de Argel en 1783 y navegó por el Mediterráneo hasta 1788. En 1792 colaboró con Mazarredo en la elaboración de las nuevas Ordenanzas Generales de la Armada.

Durante la Guerra contra la Convención, se incorporó a la escuadra del general Borja. Fue nombrado agregado a la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, cargo que ejerció hasta 1802, cuando ascendió a capitán de navío.

Poco después ejerció como intendente del departamento de Ferrol. Fue el primer ministro del Almirantazgo e intendente general de Marina. En 1812 fue nombrado ministro de Hacienda.

Entre 1812 y 1814 ejerció la jefatura política de la provincia de Sevilla. En febrero de 1814, las Cortes le nombraron miembro de la Junta de Crédito Público y, por ello, regresó a Madrid. Ocupó la cartera de Marina de 1814 a 1818, y fue nombrado, asimismo, consejero de Estado. Confinado en Vitoria y Bilbao de resultas de la reacción absolutista, con el Trienio liberal se le confió de nuevo el Ministerio de Marina (1820), cargo para el que fue designado una vez más en 1823.

(8) RIQUER Y ZABECOE, C.: «Marinos bascos. Joaquín de Olaeta y Lizárraga», en *Euskal-Erria. Revista Bascongada*. San Sebastián, t. 62 (1.ª sem. 1910), pp. 368-369.

(9) Traigo a colación la vida de este marino para subrayar que, entre 1767 y 1799, la Marina española perdió un total de 47 buques:

Escribió numerosos trabajos sobre temas militares, económicos y políticos, entre los que destacan *De la Venta libre de vino en Vitoria* (publicado en 1789 con el pseudónimo de Patricio Vitoriano), *Reglamento práctico para el resguardo marítimo de las costas de la Península Ibérica* y *Juicio crítico sobre la marina militar en España* (10).

Tomas de Ayalde e Ibarrola (11) no ocupó tantos cargos. Nació en Usúrbil (Guipúzcoa) hacia 1761. Participó en las campañas que llevó a cabo la escuadra combinada al mando de don Luis de Córdova. Tomó parte en el combate naval contra la escuadra inglesa del almirante Howe, cerca del Estrecho, el 20 de octubre de 1782.

Fue destinado a Filipinas. A su vuelta a Cádiz, se le nombró ayudante del arsenal, de donde pasó al servicio de batallones. Embarcó para Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana, donde se encargó del transporte de caudales.

Participó en la campaña de Liorna y Nápoles. Efectuó el corso por el cabo de San Vicente y la costa de África, y participó en el asedio y toma de Tolón. Condujo tropa y marinería y efectuó luego cruceros y transportes entre Palamós y Rosas. El 13 de octubre de 1796 sostuvo un combate con la fragata inglesa *Terpsicore*. Después de tres horas de lucha, rindió el buque, que fue llevado a Gibraltar y, de allí, canjeado a Cádiz.

Realizó la campaña de Nápoles para el transporte de personas reales. En Cádiz ejerció la subdirección del personal hasta el 16 de septiembre de 1805. Salió, como ayudante general de la escuadra de Gravina, hacia la Martinica.

Participó en el combate naval contra la flota inglesa de Calder en el cabo de Finisterre, en la batalla de Trafalgar y en el combate y rendición de la escuadra francesa del almirante Rosily el 15 de junio de 1808.

Ayalde transportó azogue a Venezuela y Veracruz y caudales a la Península. En 1811 fue nombrado comandante general de las fuerzas sutiles de la Isla de León y, en 1813, subinspector del arsenal de La Carraca. En 1820 es destinado al apostadero de La Habana. Al cabo de dos años, nombrado vocal de la Junta del Almirantazgo, volvió a la corte. Fue capitán general del departamento de Cádiz. Falleció en Madrid en noviembre de 1836.

El vitoriano *Juan Domingo Deslobbes y Cortés* nació en 1760. Realizó en 1779 la campaña del canal de la Mancha. En el cabo de Santa María participó

— Los navíos de línea *Castilla* (1771), *Poderoso* (1779), *San Miguel* (1782), *Dragón* (1783), *Septentrión* (1784), *San Pedro de Alcántara* (1786), *Magnánimo* (1794), *San Isidoro* (1794), *Triunfante* (1795) y *San Pedro* (1797).

— Las fragatas *Santa Marta* (1780), *Perpetua* (1782), *San Jorge* (1784), *Santa Tecla* (1786), *Nuestra Señora de Loreto* (1792), *Rosario* (1793), *Preciosa* (1793), *Santa Bárbara* (1794), *Elena* (1797), *María* (1797), *Palas* (1797) y *Guadalupe* (1799).

— Los restantes eran bergantines, balandras, jabeques y embarcaciones menores.

Si tenemos en cuenta que durante estos años entraron en servicio 66 navíos y 95 fragatas, los naufragios supusieron el 15 por 100 de los primeros y el 12 por 100 de las segundas.

(10) *Diccionario biográfico español*. Real Academia de la Historia.

(11) DÍAZ Y RODRÍGUEZ, M.: «Marinos ilustres. El teniente general de la Armada D. Tomás de Ayalde 1761 a 1836», en *Euskal-Erria. Revista Bascongada*. San Sebastián, 1904.

en el apresamiento de un convoy británico de 55 velas. Posteriormente tomó parte en el bloqueo de Gibraltar. Cruzó el océano y participó en los combates de Guarico y Santo Domingo. Se le destinó a Mahón, de donde zarpó para bombardear Argel y combatir la piratería norteafricana.

En 1793 lo encontramos luchando contra los revolucionarios franceses y en la toma de Tolón. Dos años más tarde defiende Rosas contra los ataques de los franceses. Pasó al apostadero de Montevideo, en el Río de la Plata, donde realizó cruceros para proteger el tráfico marítimo español.

El 20 de mayo de 1805, el barco en que navegaba fue víctima de un naufragio. En el trágico suceso perecieron con él otros 93 hombres. Cesáreo Fernández Duro, en su obra sobre los naufragios en la Armada española (12), escribió:

«Las declaraciones que obran en la sumaria formada en Montevideo sobre este desgraciado suceso, enaltecen unánimes la sangre fría de aquel jefe; su dulzura en animar a los que decaían; la prontitud e inteligencia de sus disposiciones y la entereza con que manifestó que sería el último que saliera del buque».

José Ignacio Colmenares e Iturralde nació en la localidad vizcaína de Lequeitio en 1761. Participó en el bloqueo de Gibraltar y en los combates del cabo Espartel. Tomó parte en diversas comisiones en aguas de El Callao.

El virrey del Perú le nombró su ayudante a fin de restablecer el orden en las minas de Santisteban de Yauricoechea. Aprovechó su trabajo para levantar planos geométricos del Real Asiento de Sancti Espíritu de Yauricoechea.

Fue nombrado inspector de los puertos desde las islas de Chiloé hasta la provincia de Veragua, de todos los cuales levantó planos. Autorizado a tomar las medidas que considerase oportunas para reprimir el contrabando de los buques balleneros británicos, apresó a estos y prendió fuego a sus establecimientos en las islas de Mocha, Santa María y Juan Fernández de Afuera.

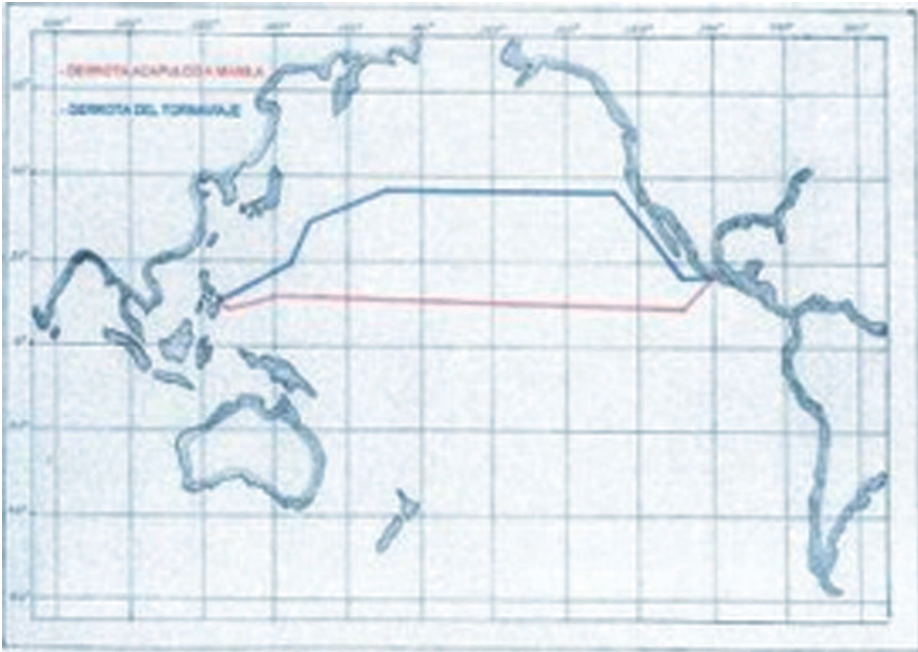
De 1805 a 1808 participó en todo tipo de transportes entre las costas de Perú y Panamá. En 1809 transportó un millón de duros y doce quintales de cobre a Manila. En 1813 es destinado a Concepción de Chile. Atrapado en medio de las guerras civiles que sacudían el territorio, fue detenido y permaneció dos años en diferentes cárceles.

En 1817 participó en la defensa de El Callao ante el ataque de los ingleses. El 20 de septiembre de 1823 fue nombrado secretario vocal de la Junta Consultiva de Generales. También se le nombró comandante de Marina de la provincia de Bilbao, donde falleció en octubre de 1833.

El perfil de *Juan Antonio de Ibargoitia y Zamacona* (13) no corresponde al del soldado sino al del explorador. Nació el día 18 de julio de 1764 en

(12) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Naufragios de la Armada española*. Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y López, Madrid, 1867.

(13) Documentación muy buena sobre el viaje de Ibargoitia en SILOS RODRÍGUEZ, J.M.ª: *Marinos olvidados. Teniente de fragata Juan Antonio de Ibargoitia y Zamacona (1765-1801)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.



Derrotas tradicionales del galeón de Acapulco

Yurre (Vizcaya). Practicó el curso en el norte de África y participó en los bombardeos de Argel de 1783 y 1784.

El 26 de julio de 1799 zarpó de Manila al mando de la fragata *San Francisco Javier* o *Filipino*, de la Real Compañía de Filipinas, con rumbo a Concepción de Chile, adonde arribó el 19 de diciembre. Con la travesía abrió una nueva ruta, pues la de Urdaneta remataba en el puerto de Acapulco, en el hemisferio norte, mientras que la de Ibargoitia concluía en el sur.

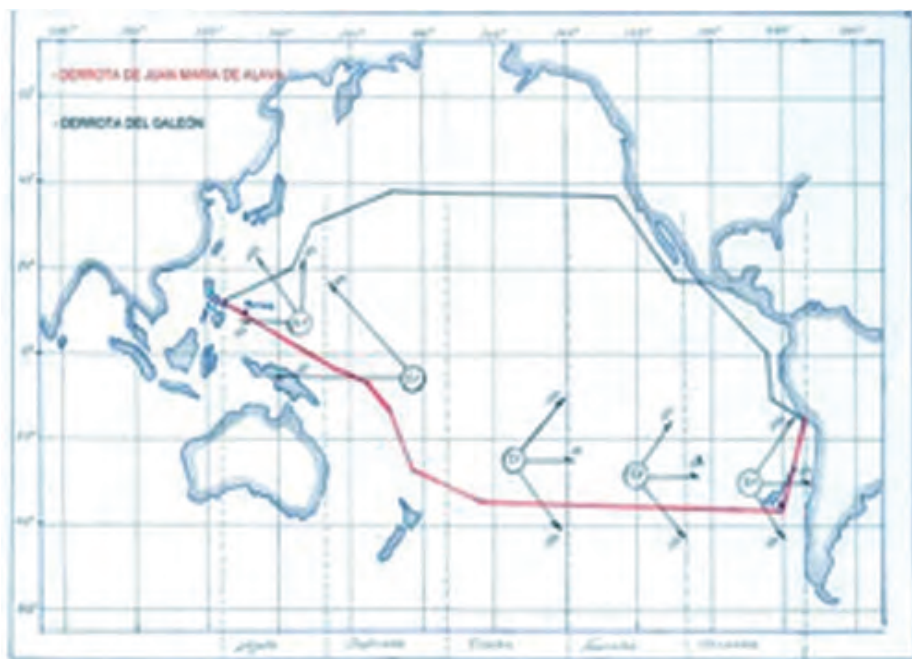
El 15 de julio de 1800 zarpó de nuevo con su buque rumbo a las islas Carolinas. Pero, al intentar regresar, se levantaron vientos contrarios que le obligaron a buscar vientos favorables que, al cabo de trece meses, le llevaron a San Blas, en California.

Tras este penoso viaje, Ibargoitia llegó en muy mal estado y falleció en Tepic el 25 de agosto de 1801.

Vamos a hablar ahora de dos marinos vascos que tomaron parte en la batalla de Trafalgar: Anselmo de Gomendio y Cosme Damián de Churruca.

En Trafalgar (14), gran parte de la resistencia que tuvieron que salvar los británicos para obtener su victoria procedió de navíos bajo el mando de marinos vascos o pertenecientes a linajes vascos.

(14) Recomiendo la lectura de CAYUELA FERNÁNDEZ, J.: «Los marinos vascos en Trafalgar», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, San Sebastián, 2006.



Derrota trazada por don Ignacio María de Álava para la expedición de la fragata *San Francisco Xavier*

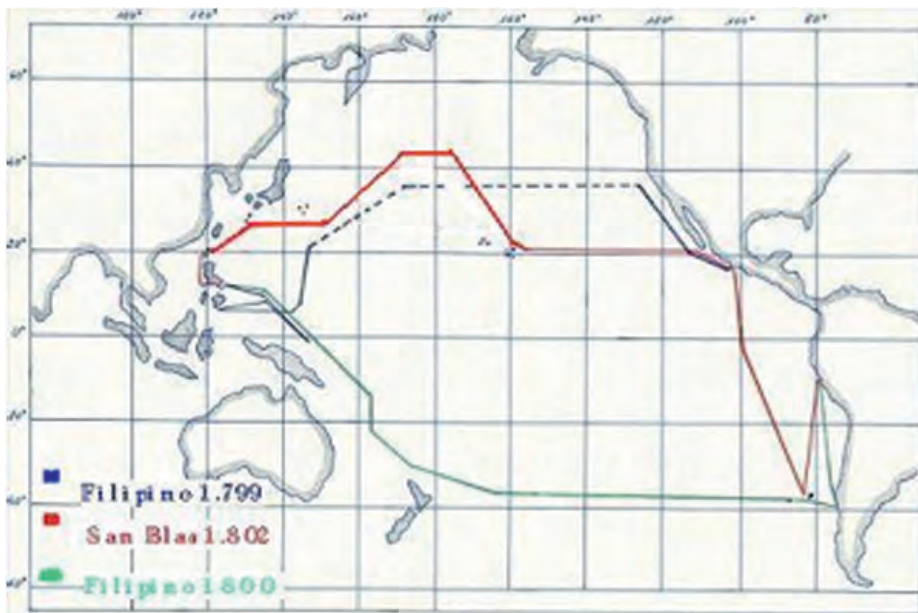
Entendiendo perfectamente el esquema de cohesión profesional que debía imperar en la defensa de la parte española de la escuadra combinada, los marinos vascos entraron en combate con la idea de que tanto el buque como las tripulaciones, e incluso ellos mismos, debían aguantar hasta el límite. Se trata de una actitud constatada en numerosos documentos que a lo largo de la historia, en una acción de masas.

Así pues, en la batalla de Trafalgar hemos de destacar, los casos de Ignacio María de Álava, José Gardoqui, Anselmo de Gomendio, Cosme Damián Churrua, Francisco de Moyúa e Ignacio de Olaeta.

Del mismo modo son también de reseñar, aunque sobre sus personas se disponga de menos documentación, Agustín Monzón, Ramón Echagüe, Ignacio Uriortúa, Miguel de Álava, José Olaeta o Tomás de Ayalde.

Además, es necesario resaltar igualmente a un cartagenero y a un gaditano procedentes de familias vascas de tradición marinera (15): Baltasar Hidalgo de Cisneros y Francisco Javier de Uriarte.

(15) No olvidemos que, a lo largo del siglo XVIII, fueron muchos los marinos vascos de élite destinados a la defensa de distintos puntos de la Península o de América, al igual que el resto de la oficialidad procedente de otras áreas dentro de la corona de España. No obstante, las tradiciones y conocimientos marinos se mantuvieron a lo largo del tiempo, heredándose con facilidad de una generación a otra al margen del lugar de nacimiento. (*Sigue en pág. sig.*)



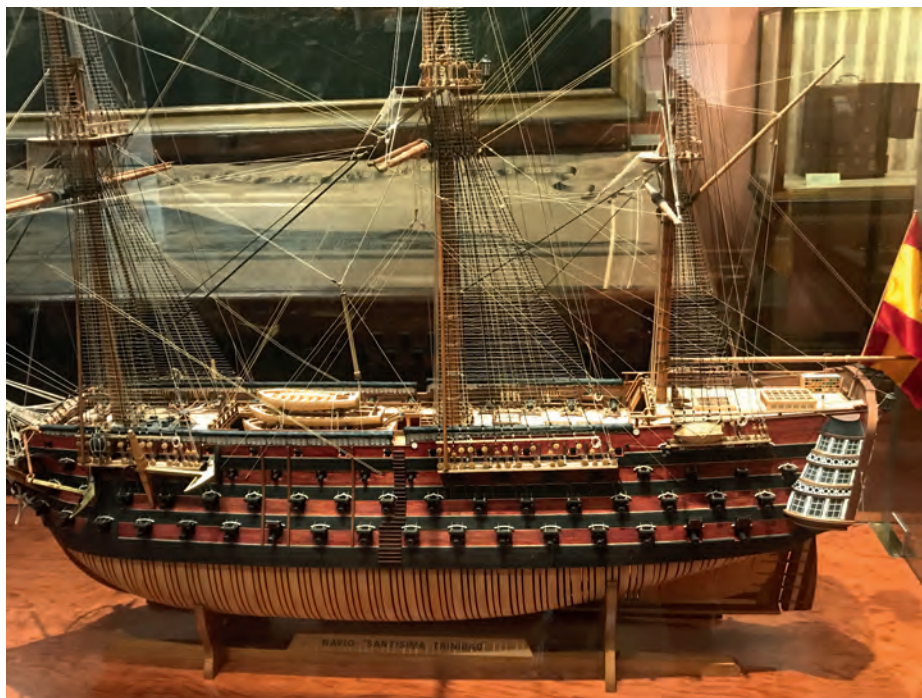
Comparación de las derrotas seguidas por el *Filipino* en 1799 y 1800 y por el *San Blas* en 1802

Es decir, se trataba, principalmente, de los mandos de los navíos de línea *Santa Ana* (de tres puentes y 112 piezas de fuego), *San Ildefonso*, *San Juan Nepomuceno*, *San Leandro* o *San Agustín* (de dos puentes y 74 cañones) y *Santísima Trinidad*, el mayor buque del mundo para su época, con 140 bocas de fuego en aquel combate.

Con respecto al caso de *Anselmo de Gomendio y Castillobeita*, hemos de hacer notar que se encuentra particularmente vinculado al terrible destino que sufrió en Trafalgar el navío *San Ildefonso*.

Gomendio nació en Oñate (Guipúzcoa) en 1760. Su ingreso en la Armada como guardiamarina se produjo en Ferrol en 1776, para conseguir el grado de alférez de fragata en 1778. A raíz de la entrada de la corona de España en la

El mismo caso presentan muchas familias de comerciantes ultramarinos de origen vasco, asentadas esencialmente en Cádiz y dentro de las que luego pervivió la vocación naval en las generaciones siguientes, ya andaluzas. El crisol y el cosmopolitismo de la transmisión de conocimientos navales no choca, pues, con los orígenes vizcaínos de los grupos familiares. Muy al contrario, y a tenor de la documentación manejada, se trata más bien de un fenómeno enriquecedor y no de carácter cerrado. Por otra parte, hay que tener en cuenta que el mundo del puerto y de la vida en la mar une antes que separa. En tal sentido se puede apreciar un universo costero propio, con una idiosincrasia muy particular casi siempre al margen de las geografías interiores. De este modo, las gentes de mar estaban más unidas entre Bilbao, Ferrol, Vigo, Cádiz y Cartagena que entre la costa y el interior de la Meseta. Compartían hábitos, roles y valores comunes, a veces insospechados para las poblaciones del interior. Al respecto, es de interés el libro de GARMENDIA ARRUEBARRENA, J.: *Vascos en Cádiz (siglos XVII-XVIII)*. San Sebastián, 1986.



Modelo del *Santísima Trinidad*. Museo Naval, Madrid

Guerra de la Independencia norteamericana, podemos hallarlo en numerosas refriegas contra los ingleses, destacando también su presencia en el combate del cabo Espartel bajo el mando de Lángara, al igual que Ignacio María de Álava. Ascendido a teniente de fragata en 1781 por sus méritos, participó en las expediciones de Argel en 1783 y 1784, embarcado respectivamente en los buques *Carmen* y *San Fermín*.

Por entonces, estaba bajo la autoridad del almirante Antonio Barceló. Tras estos hechos fue nombrado teniente de fragata en 1784 y teniente de navío en 1790, y navegó por el Mediterráneo junto al almirante Lángara durante la Primera Coalición contra Francia.

En 1797 participó, bajo la autoridad de Mazarredo y junto a Gardoqui, Gravina, Escaño y Valdés, en la defensa de Cádiz contra Nelson. En esta ocasión, Gomendio mandó las lanchas bombarderas dependientes del navío *Concepción*, a la entrada de la rada gaditana.

El fracaso de Nelson en tal refriega determinó, con el tiempo, la estrategia británica de dar una batalla de aniquilamiento cercana a la costa, pero no en los puertos. Al inicio de la campaña de 1805, Anselmo de Gomendio se hallaba como segundo oficial del navío *San Ildefonso*, bajo las órdenes de su maestro y amigo el comandante José de Vargas.

Durante la batalla de Trafalgar, el *San Ildefonso* se convirtió en el imprescindible guardaespaldas del gigantesco *Príncipe de Asturias* (el navío de Gravina con 112 cañones) y sufrió un terrible fuego en la defensa de este buque.

Está claro que el *San Ildefonso* sirvió desde el principio como escudo del muy castigado *Príncipe de Asturias*. El propio Gomendio tuvo un papel fundamental en los hechos, así como en la narración posterior de lo acontecido. Los buques británicos *Defiance* y *Revenge* atacaron por igual al *Príncipe* y al *San Ildefonso* desde el principio.

Ante el tamaño del *Príncipe* de Gravina, de tres puentes, se suman a la refriega el *Thunderer* y el *Polyphemus*. A las 13.15 es herido el comandante del *San Ildefonso*, José de Vargas, que transfiere el mando a Gomendio. Sobre la una y media, el *Defiance* salió del combate, completamente destrozado. Entonces entran en batalla contra ambos buques españoles dos navíos más: el *Swiftsure* y, creemos, el *Defence*, dando así pasó a una acción escalonada por intervalos.

Hacia las 15.15, el *Príncipe de Asturias* logra virar y apartarse de los enemigos, que han quedado en muy mal estado. Ante la maniobra del navío de Gravina, los barcos ingleses, incapaces de seguirle, se retiran también del combate. Todos menos el *Defence*, que hacia las cuatro de la tarde volvió a caer sobre el maltrecho *San Ildefonso*.

El buque de Gomendio se hallaba ya desarbolado, con muchos balazos a flor de agua y sin gente para atender las baterías como consecuencia del número de heridos; es decir, se hallaba sin capacidad alguna de lucha frente a una nave inglesa en un estado mucho mejor.

Aunque Gomendio intentó resistir al *Defence* algunos minutos más, ante la desproporcionada cantidad de bajas decidió por fin rendir la nave a las 16.15, evitando así una matanza mayor. Según el propio parte oficial del navío, Vargas autorizó a Gomendio a que «arriase la bandera para evitar el sacrificio de una tripulación que había cumplido su deber sosteniendo un combate de cuatro horas y media» (16).

La rendición quedó confirmada por el capitán George Hope, del *Defence*, y por el herido José de Vargas en presencia del agotado Gomendio. Tanto Vargas como Gomendio fueron hechos prisioneros por los británicos, que los liberarían semanas después. Habían caído 160 hombres entre muertos y heridos. Del buque solo se sostenía el casco y el palo de trinquete. En el informe posterior de Gomendio al comandante Vargas podemos leer lo acontecido al navío:

«(Parte complementario de Anselmo de Gomendio, segundo del *San Ildefonso*).- En cumplimiento a la orden de V.S. de participarle por escrito las ocurrencias del combate del 21 del presente, después que V.S. se vio en la dura precisión de

(16) Parte del navío *San Ildefonso* en DESBRIÈRE, E.: *La champagne maritime de 1805. Trafalgar*. Librairie Militaire R. Chapelot et Cie., París, 1907.



Bandera de combate del navío *San Ildefonso*, conservada en el National Maritime Museum de Greenwich, Londres

retirarse a causa de su herida, debo decirle que los dos navíos que, a su retirada, batían a éste a tiro de pistola, conservaron la posición hasta la 1 y 1/2 de la tarde [el *Defiance* y el *Revenge*; el primero, para apartarse luego definitivamente del combate tras otra andanada del *Príncipe*, y el segundo para proseguir la acción contra el buque de Gravina], a cuya hora fueron relevados por otros dos [el *Thunderer* y el *Polyphemus*, o bien el *Thunderer* y el *Swiftsure*, que si estaban atacando ya al *Príncipe*, dirigirían ahora sus fuegos contra el *San Ildefonso*], los cuales me destruyeron considerablemente el aparejo e introdujeron muchas balas a «la lumbre del agua», obligándome a poner en uso las bombas, y me metieron dentro muchos tacos incendiados, por los cuales se prendía fuego el alcázar y toldilla, cuya extinción conseguí con mucho trabajo; desarbolé del palo del trinquete a uno de estos dos navíos que me causaron tantas averías, y se retiraron del combate; a las 3 de la tarde, viendo que se dirigía para mí el navío *Defence*, que aún no había combatido [se refiere a no haber combatido contra el *San Ildefonso*], situándose por mi aleta de estribor, con un fuego muy vivo y sostenido, concluyó la obra que tanto avanzaron los otros cuatro anteriores, acabando de desarbolarme enteramente, matándome e hiriéndome mucha gente» (17).

Tras ser liberado, Gomendio participó, ante la invasión francesa, en la captura de la flota del almirante Rosily, en Cádiz, entre el 9 y el 14 de junio de 1808. Durante 1809 obtuvo el mando del navío *Príncipe de Asturias*, encar-

(17) *Ibidem*.

gándose luego de la mayoría general de la escuadra del almirante Villavicencio hasta 1810.

Fue testigo directo de la decadencia y destrucción final del resto de la Armada carolina del XVIII como consecuencia de la Guerra de la Independencia, los conflictos en América y la primera guerra carlista. Regresó a su tierra natal, Oñate, donde falleció en octubre de 1841.

Cosme Damián de Churruca y Elorza es uno de los exponentes más depurados del concepto de «oficial ilustrado», tanto por su capacidad científica como por su creencia en el progreso de los hombres a partir del conocimiento (18).

Nació en Motrico, Guipúzcoa, el 27 de septiembre de 1761. Estudió humanidades y gramática en Burgos. Ingresó en la Escuela Naval de Ferrol. Aprendió aritmética, geografía, náutica, astronomía y tácticas navales, dentro de una formación completa que tendía hacia la globalidad de los conocimientos relacionados con la navegación.

En 1778 obtuvo el grado de alférez de fragata y embarcó en el navío *San Vicente*. Allí perfeccionó sus conocimientos de cosmografía, navegación y artillería. En 1781 fue trasladado a la fragata *Santa Bárbara*, en la que participó durante 1782 en el sitio de Gibraltar.

Entre 1787 y 1788 tomó parte en la segunda expedición al estrecho de Magallanes, cuyo fin era levantar planos de los accidentes geográficos y costas de esa área del mundo. En esta expedición, además, estudió el flujo de las corrientes oceánicas, con objeto de informar a la Secretaría de Marina y al monarca de las ventajas que aquel paso podía proporcionar para el comercio y la navegación hacia Lima, en el virreinato del Perú. Churruca, junto a Ciriaco Cevallos, fue responsable de las tareas de investigación geográfica y astronómica.

Entre 1792 y 1795 participó, también como mando, en la expedición encargada de realizar un atlas marítimo de la América septentrional, para lo que se adentró en las Antillas.

Allí, al mando de los bergantines *Descubridor* y *Vigilante*, Churruca realizaría una valiosísima labor cartográfica y astronómica estudiando y corrigiendo la hidrografía de las islas Trinidad, Tobago, Granada, Granadilla, San Vicente, Puerto Rico, Santa Cruz, San Juan, Santo Tomás, Tórtola, Anegada, Vieque y Culebra. Del mismo modo, verificó las posiciones de Antigua, las islas Vírgenes, Sombrero, Barbuda, Isla Redonda, Nieves, Montserrat, San Cristóbal y el archipiélago de los Santos, hasta llegar a Guadalupe. Paralelamente, situó también las islas de San Eustaquio y San Bartolomé, para fondear luego en las de San Martín y Santa Cruz.

Las últimas singladuras estuvieron destinadas a cubrir la carta general de las Antillas, de Barbuda a Santo Domingo. En la isla de Trinidad recibió por

(18) Sobre Churruca destaca el estudio GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, M.^ªD.: *Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*, Untzi Museoa/Museo Naval, San Sebastián, 2000; acerca de la Marina durante la etapa de la Ilustración, véase, entre otros, CERVERA PERY, J.: *La Marina de la Ilustración*, San Martín, Madrid, 1986.



Cosme Damián de Churruca. Museo Naval, Madrid

fin la orden de concluir los trabajos y volver a Cádiz.

A su regreso, se hace temporalmente cargo de la dirección del Depósito Hidrográfico de Madrid, donde edita varias obras llenas de erudición.

La situación de Europa y de sus imperios oceánicos se había complicado notablemente con la nueva alianza entre Madrid y París frente a Inglaterra.

Después de la defensa de Cádiz contra el ataque de Nelson de 1797, Churruca fue enviado al puerto de Brest como mayor de la Armada. Allí escribió *Instrucción militar para el navío Conquistador*, uno de los principales buques bajo su autoridad.

Desde Brest, Churruca viajó a París, donde fue recibido, junto a otros marinos hispanos, por el propio Napoleón, quien les rindió homenaje

con un bello estuche de armas. De regreso a Brest escribió *Método geométrico para determinar todas las inflexiones de la quilla de un buque quebrantado*.

En 1802 publicó la memoria científica de su anterior expedición: *Carta esférica de las Antillas y la particular geometría de Puerto Rico*. Después de una temporada en su pueblo natal, a finales de 1803 realizó un viaje a Madrid para visitar al rey Carlos IV, con el que departió de asuntos marítimos y de quien recibió también un homenaje.

A partir de 1804 estuvo designado como mando de otro de los mejores navíos de la Armada: el *Príncipe de Asturias*, surto en Ferrol, barco que adecuó con los avances más innovadores de la época, especialmente en lo referente al artillado. Pero el navío definitivo de Churruca acabaría siendo el *San Juan Nepomuceno*, cuyo mando recibió a principios de 1805. El buque le fue encomendado para que efectuase en él las reformas que creyera pertinentes. Como barco de 74 cañones y dos puentes, aplicó sobre su cubierta las principales ideas del pensamiento naval de la época sobre estabilidad de cargas y armamento, dejándolo listo para el combate en pocas semanas.

En los arreglos del *San Juan* permanecería Churruca hasta julio de 1805, momento en que se unió a la flota combinada, desde Ferrol, con el *Nepomuceno* y otras unidades de refresco. Precisamente, en la primavera de ese año contrajo matrimonio con María Dolores Ruiz de Apodaca, emparentada con



Modelo del *San Juan Nepomuceno* (maqueta de colección particular)

una de las principales familias de marinos de la época. Pero el camino hacia el desastre acababa de empezar (19).

La flota combinada queda descolgada de la estrategia inicial de Napoleón y comienza a ser bloqueada por una gran concentración de navíos de la Royal Navy. De hecho, Nelson llega el 28 de septiembre para hacerse cargo del mando e intentar librar una batalla de aniquilamiento. Los británicos no podían desaprovechar tal ocasión.

Sin embargo, se reciben órdenes directas de que la combinada salga de Cádiz para unirse a la ofensiva napoleónica hacia el este por el flanco sur del Mediterráneo. Ni Gravina, ni Ignacio María de Álava, ni Hidalgo de Cisneros,

(19) Se pueden recordar las palabras que Benito Pérez Galdós pone en boca de Churruga en el capítulo IV de *Trafalgar*: «Esta alianza con Francia, y el maldito Tratado de San Ildefonso, que por la astucia de Bonaparte y la debilidad de Godoy se ha convertido en tratado de subsidios, serán nuestra ruina, serán la ruina de nuestra escuadra, si Dios no lo remedia, y, por tanto, la ruina de nuestras colonias y del comercio español en América. Pero, a pesar de todo, es preciso seguir adelante».

ni Churruca, ni Alcalá Galiano, ni Antonio de Escaño —es decir, los principales comandantes de la parte española de la combinada— estuvieron de acuerdo con semejante desatino.

Era mejor esperar a que el invierno desbaratase el bloqueo británico. Entonces habría oportunidad de emprender una contraofensiva en condiciones. De hecho, el propio Churruca desconfiaba abiertamente de la postura de Villeneuve ante la conminación de las órdenes imperiales:

«No apruebo la salida de la escuadra combinada porque está muy avanzada la estación y los barómetros anuncian mal tiempo; no tardaremos en tener vendaval duro y, por mi parte, creo que la escuadra combinada haría mejor guerra a los ingleses fondeando en Cádiz que presentando una batalla decisiva» (20).

El día 8 de octubre de 1805 se celebra consejo de mandos en el navío *Bucentaure*, de Villeneuve. La opinión de todos los jefes es unánime, frente a las vacilaciones del almirante francés. No se negaban a partir pero, ya que las instrucciones remitidas por Napoleón no determinaban el momento de la salida, esperarían a la ocasión más favorable. Es decir, Gravina, Ignacio María de Álava, Churruca, Hidalgo de Cisneros y los demás se salían con la suya. Pensamos que, tácitamente, Villeneuve también. La escuadra se quedaba en puerto para ser reparada.

Sin embargo, pronto cambió la situación. Entre el 15 y el 17 de octubre el almirante Villeneuve se entera, por una filtración, de que Napoleón había decidido desde semanas antes relevarle del cargo. El nuevo comandante de la combinada sería el almirante Rosily Mesros, que estaba ya a pocas millas de Cádiz. Villeneuve se vio entonces entre la espada y la pared, y tomó una decisión drástica: prefiere enfrentarse a Nelson que al emperador Napoleón.

El almirante francés teme, angustiosamente, por su carrera y por su misma vida. El día 19 de octubre da orden de sacar la flota combinada. Como es lógico, Gravina, Álava, Churruca, Cisneros, Uriarte, Alcalá Galiano y todos los oficiales de rango de la escuadra quedan estupefactos, incluidos por supuesto los subordinados franceses, como Cosmao, Magon o Infernet. Pero la orden se obedece, aun siendo un despropósito, pues Villeneuve es, todavía, el comandante en jefe de la escuadra.

El día 20 de octubre, las dos flotas rivales se avistan cerca del cabo de Trafalgar. La combinada forma línea de combate a las nueve de la noche del día 20. Pero Nelson tiene un plan medido al milímetro, al contrario que Villeneuve. El almirante británico forma la escuadra inglesa en dos columnas perpendiculares a la formación hispano francesa.

Su intención es partir en dos la larga línea de la combinada y dar dos batallas por separado con superioridad numérica en cada área: la primera, de

(20) Información documental en *Grandes Batallas Navales. Trafalgar, 1805*. Círculo de Amigos de la Historia, Ed. Ferni, Barcelona, 1972. Recomiendo leer el capítulo VIII de *Trafalgar*. En él, Pérez Galdós nos transmite la opinión de Churruca.

centro a retaguardia de los rivales y, una vez aniquilada esta zona, la segunda, de centro a vanguardia. El factor sorpresa en dicho plan fue decisivo.

Las unidades más pesadas de los ingleses, el *Royal Sovereign*, de 110 cañones, al mando del vicealmirante Collingwood, y el *Victory*, del mismo artillaje y al mando del propio Nelson, serían las primeras en tomar contacto con la línea de la combinada. Pero, además, a Nelson le harán un regalo inesperado. A primera hora del día 21, el almirante Villeneuve, al ver la táctica británica de ataque en cuña, ordenó, inesperadamente, el viraje de toda la flota, para poner proa hacia Cádiz. Tal viraje resultaría fatal. El caos se adueñó de los buques, y su maniobrabilidad y capacidad artillera se perdió en los momentos iniciales del combate.

A las 12.08 del 21 de octubre de 1805, el *Royal Sovereign* de Collingwood inicia combate contra el *Santa Ana* de Ignacio María de Álava. A las 12.20, el *Victory* de Nelson comienza a lanzar sus andanadas contra el *Santísima Trinidad* de Hidalgo de Cisneros y el *Bucentaure* de Villeneuve. Les siguen, en dos formaciones, el resto de los 28 navíos de que consta la escuadra de Gran Bretaña.

Churruca es la máxima autoridad del *San Juan Nepomuceno* y su segundo oficial de a bordo es Francisco de Moyúa y Mazarredo. El *Nepomuceno*, con su desorientada posición en la retaguardia tras el viraje de Villeneuve, fue dirigido desde el principio para evitar la entrada de los ingleses sobre la línea de la combinada. Así, entre las doce y media y la una y media de la tarde combatió contra los buques británicos *Belleisle* y *Colossus*. Sin embargo, en cuanto fue avanzando la acción y se hizo perentorio que los ingleses no cerrasen la retaguardia, Churruca fijó la posición del buque para atraer contra él la atención de los navíos enemigos que hubiese en la zona. Además, estaba más cerca de la línea británica que el resto de sus compañeros.

El resultado fue que, sobre las dos de la tarde, se encontraba ya entre dos fuegos rodeado por cinco navíos británicos, dos de los cuales eran de tres puentes. La obstinación táctica de Churruca en no rendir el barco debió de enfurecer a los comandantes ingleses. Con arrogante soledad, y mientras el navío se deshacía, continuaba cañoneando las muras de los rivales, quienes iniciaron una clara acción de aniquilamiento. A las tres y media seguía luchando, desarbolado de sus mástiles, con el gigantesco velamen destrozado sobre la cubierta principal, siete impactos de cañón «a la lumbre de agua», la mayoría de la tripulación muerta o herida y falta de 15 cañones (21).

(21) Esta es la situación del buque de Churruca en Trafalgar:

«El *Nepomuceno*, doblada la retaguardia, fue puesto entre dos fuegos por 5 navíos enemigos, dos de tres puentes. La defensa del *Nepomuceno*, y el empeño de los enemigos por rendirlo fue de lo más obstinado que cabe. A las tres y media de la tarde se hallaba este navío sin gobierno, desdoblado de todos sus masteleros, acribillados sus palos, velamen y costados, con siete balazos a «la lumbre de agua», cortadas casi todas sus jarcias, inutilizados 15 cañones, y con una tercera parte de la tripulación fuera de combate. Sin embargo, seguía su vigorosa defensa, resueltos su comandante y segundo D. Cosme Damián Churruca y D. Francisco de



Muerte de Churruca en Trafalgar, óleo de E. Álvarez Dumont. Museo del Prado, Madrid

Entre las dos y media y las tres menos cuarto, Churruca fue herido mortalmente por el impacto de un cañonazo que le deshizo prácticamente las piernas, quedando sin vida al poco tiempo. Su corta agonía estuvo llena de dolor, pero también de entereza, pues intentó seguir al mando de la acción. Ya había dejado dicha una frase que pasará a la historia: «Si llegas a saber que mi navío ha sido hecho prisionero, di que he muerto» (22).

Por razones de espacio, resumiremos brevemente la vida de otros marinos vascos de esta época.

Hemos citado en un par de ocasiones a *Francisco de Moyúa y Mazarredo*. Fue sobrino de José de Mazarredo. Participó en la batalla de Trafalgar como segundo de Churruca y falleció a bordo del *San Juan Nepomuceno*.

El pasaitarra *José Joaquín Ferrer Cafranga* (1763-1818) no perteneció a la Armada, pero tomó parte en la expedición que la fragata de la Marina española *El Pájaro* llevó a cabo en el Perú en 1787. Realizó mapas cartográficos y

Mayna [Moyúa] a perecer antes que rendirse. Ambos murieron en acto de combate poco después de sus heridas; y aunque el Teniente de Navío Joaquín Núñez, que los sustituyó, siguió la defensa sobre media hora más, convencido de ser inútil y un sacrificio infructuoso el que se hacía impunemente de los restos de la valerosa tripulación, desesperanzado de ser socorrido y aumentados los daños hasta quedar el buque casi destrozado, se rindió con acuerdo de su oficialidad al navío *Dreadnought*. Tuvo 120 hombres muertos y 175 heridos. Los ingleses quedaron asombrados de la defensa de este navío y aseguraban que se había batido de un modo de que no había ejemplo».

Informe. Historia de los principales acontecimientos marítimos de la Guerra contra la Gran Bretaña declarada el 12 de diciembre de 1804, Archivo del Museo Naval de Madrid. Sección de Mss. 472, f. 184v.

(22) Benito Pérez Galdós, en el capítulo XIII de *Trafalgar*, narra pormenorizadamente la lucha a bordo del *Nepomuceno* y la trágica muerte de Churruca.

astronómicos. Se embarcó en una expedición a Veracruz, donde se ocupó de la determinación geográfica, tarea que consiste en fijar la posición y altura de ciudades y montes mediante observaciones astronómicas. Así, reconoció los picos de Orizaba, Jalapa y Perote, siendo sus resultados muy apreciados en Europa y América.

Las mayores contribuciones científicas de Ferrer pertenecen a su etapa estadounidense. Estableció, mediante observaciones astronómicas, la posición geográfica de numerosas ciudades norteamericanas, mostrando que muchas habían sido determinadas de manera errónea, basándose en coordenadas inexactas. Desde este punto de vista, la geografía americana ganó mucho con sus observaciones. De hecho, la Sociedad Filosófica Americana —de la que fue miembro— publicó en sus memorias algunos de estos trabajos.

Su trabajo *Astronomical observations (...) for determining the geographical positions of various places in the United States* (1809) es considerado un clásico en el establecimiento de las posiciones geográficas de Norteamérica. También fueron importantes sus observaciones sobre Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico.

Mariano de Isasbiribil y Azcárate nació en San Vicente de Abando (Vizcaya) en 1766. Realizó la campaña del cabo Finisterre. Participó en la toma de Puerto Delfín. Se le concedió el mando de la goleta *Extremeña* para levantar cartas náuticas de la zona desde Perú hasta Guatemala. En un segundo viaje reconoció los puertos de San Carlos de Chiloé y las costas del Perú y el Chocó hasta la provincia de Veragua. Falleció en mayo de 1809.

Jacinto de Romarate y Salamanca nació en la localidad vizcaína de Sodupe en 1775. Participó en la lucha contra las invasiones inglesas de 1806 y 1807 en el Río de la Plata. En mayo de 1810 combatió contra la revolución iniciada en Buenos Aires.

Fue vencido por el comandante de la escuadra revolucionaria, Guillermo Brown, en el combate de Martín García, durante la campaña naval de 1814. Quedó aislado en el río Uruguay y, sin apoyo de la escuadra realista, mantuvo exitosamente su posición. Se rindió cuando se hizo efectiva la caída de Montevideo.

Romarate fue ministro de Marina en el gabinete liberal moderado de Martínez de la Rosa, durante el período constitucional iniciado en 1820, y se vio obligado a renunciar ante la reacción absolutista. Participó en la primera guerra carlista (23), defendiendo los derechos sucesorios de Isabel II. Fue consejero de Estado. Falleció en Madrid en agosto de 1836.

Pedro Hurtado de Corcuera (24) nació en Orduña (Vizcaya) en 1779. Patrulló por la costa cantábrica y por el Mediterráneo. Combatió a los buques ingle-

(23) PARDO SAN GIL, J.: «Operaciones navales en las Guerras Carlistas», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, San Sebastián, 2006.

(24) DÍAZ Y RODRÍGUEZ, M.: «Marinos ilustres: D. Pedro Hurtado de Corcuera», en *Euskal-Erria. Revista Bascongada*. San Sebastián, 1905
 en http://meta.gipuzkoakultura.net/bitstream/10690/72023/1/AM_318165.pdf

ses que bloqueaban el puerto de Cádiz. Transportó una expedición de tropas para sofocar la rebelión de la población de raza negra en Santo Domingo.

Fue guardacostas del Río de la Plata y tomó parte en la defensa de Montevideo, donde mandó una división de lanchas. Defendió Buenos Aires de los ataques de los ingleses y condujo una tropa de doscientos hombres por el Paraná hasta Santa Fe para apaciguar a la población.

Efectuó varias comisiones por el Mediterráneo y en Filipinas. Fue nombrado primer ayudante secretario de la Dirección General de la Armada, comandante de Marina de San Sebastián, vocal de la Junta de Gobierno de la Armada y comandante del Tercio Naval de Barcelona. Falleció en Madrid en abril de 1841.

Carlos María de Abajo y Huici (25) (Vitoria, 1782-Madrid, 1843) fue profesor de la Compañía de Guardias Marinas. Zarpó en un buque correo a Puerto Rico, La Habana, Santiago de Cuba y Veracruz. Pasó al Cuerpo de Ingenieros y se hizo cargo de las carenas, la construcción de goletas y la fábrica de jarcias y lonas en el arsenal de Ferrol.

Participó en el ataque contra la escuadra francesa de Rosily en junio de 1808. Al año siguiente fue nombrado secretario del fiscal de Marina del tribunal militar de Galicia. Se encargó de las obras del puerto de Rivadesella. Proyectó un puente de barcas para cruzar el Bidasoa. Realizó un estudio para la reparación y puesta en uso del muelle de Cudillero. Fue nombrado director y jefe de construcciones del arsenal de Ferrol y comandante de ingenieros. Inspeccionó los puertos de Santander, Santoña, Cartagena y Barcelona. Se le concedió la plaza de oficial segundo en la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento General del Reino.

Como hemos indicado anteriormente, muchos marinos vascos se asentaron en Madrid y en el litoral, sobre todo en la zona de Cádiz. Por ello, es frecuente que, a partir de finales del siglo XVIII, encontremos en la Armada personas con apellidos vascos que no han nacido en las provincias vascongadas.

Bibliografía complementaria

- ALCALÁ GALIANO, P.: *El combate de Trafalgar*. IHCN, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004 (ed. facs.)
- ALCALÁ GALIANO, A.: *Biografía del astrónomo español don José Joaquín Ferrer y Cafranga*. Imprenta de J. Martín Alegría, Madrid, 1858.
- AROCENA, F.: *Diccionario biográfico vasco*. Auñamendi, San Sebastián, 1963.
- CAYUELA FERNÁNDEZ, J., y POZUELO REINA, A.: *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*. Ariel, Barcelona, 2004.
- DELMAS, J.E.: *Biografía de claros varones de Vizcaya*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1970.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.

(25) MARTÍNEZ SALAZAR, A.: *Presencia alavesa en América y Filipinas*. Diputación Foral de Álava, Vitoria, 1988.

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (Y VI)

- : *Disquisiciones náuticas. La mar descrita por los mareados*. Madrid, 1996.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*. Madrid, 1851.
- GARMENDIA ARRUEBARRENA, J.: *Diccionario biográfico vasco*. Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, 1989.
- GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, M.^oD.: *A las órdenes de las estrellas. La vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América*. CSIC, Madrid, 1995.
- MARTÍNEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de Guipúzcoa*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
- 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*. Madrid, 1873.
- SORALUCE, N.: *Historia General de Guipúzcoa*. (Vitoria, 1870).
- VARGAS Y PONCE, J.: *Catálogo de la colección de documentos*. Instituto Histórico de la Marina. (Madrid, 1979).
- VV.AA.: *Enciclopedia General del Mar*. Garriga, Barcelona, 1966.
- VV.AA.: *Gran Enciclopedia Vasca*. Ed. Auñamendi, Bilbao, 1966.
- VV.AA.: *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*. Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1995.
- VV.AA.: *Trafalgar y el mundo atlántico*. Marcial Pons, Madrid, 2004.

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

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

SUSCRIPCIONES Y VENTA DE NÚM. SUELTOS

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID

Teléf.: 91 312 44 27
msanes4@fn.mde.es
C/e: ihcn@fn.mde.es

LA INTRÉPIDA Y LA MENSAJERA. DE TRANSBORDADORES EN NUEVA YORK A LANCHAS CAÑONERAS PARA CUBA

N.W. MITIUKOV
Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigadores Navales

Resumen

El artículo descubre el origen de la *Intrépida* y la *Mensajera*, dos pequeñas lanchas cañoneras que, antes de su incorporación a la Armada, fueron utilizadas como transbordadores en Nueva York. De sus historiales, el hecho más relevante, protagonizado por una de ellas, fue la captura y juicio posterior de la goleta contrabandista *Competitor*, enmarcada en la que sería última guerra por la independencia de los insurrectos cubanos

Palabras clave: lanchas cañoneras, transbordadores, la *Intrépida*, la *Mensajera*.

UNO de los principales problemas con los que en todas las épocas se han enfrentado las grandes ciudades es el de la movilidad; y precisamente sería la respuesta a uno de los tantos problemas de este tenor que sufría el Nueva York decimonónico el que hizo que con el tiempo sirvieran en nuestra Armada las lanchas cañoneras que, a partir de este momento, se van a convertir en las protagonistas de nuestro artículo.

Después de una dura semana de trabajo, con agotadoras jornadas laborales que se prolongaban más de lo debido, el domingo ofrecía al proletariado neoyorquino la posibilidad de evadirse en Highland, pequeña localidad ribereña del río Hudson, donde muchos de esos obreros iban a pasar el día con sus familias. El problema era que, si bien existía una línea férrea que conectaba ambos puntos, el tren solía ir tan abarrotado que aquel viaje en principio de placer terminaba convirtiéndose en un suplicio. Así que, como medio de transporte alternativo, a partir de 1892 empezaron a operar como transbordadores dos pequeños remolcadores fluviales denominados *Sea Bird* y *Atbertitia*, lo que pronto proporcionaría a sus dueños, Roberts y J.M. Hoffmire, Jr., pingües beneficios.

THE NEW, FAST STEAM LAUNCH,

"SHREWSBURY"

Will make regular **DAILY AND SUNDAY** trips between

Red Bank and Highland Beach,

Stopping at Fair Haven and Oceanic, on and after

Wednesday, July 3d, 1895,

Until further notice, in accordance with the following time-table:

Leave Red Bank.	Leave Highland Beach.
8 00 A. M.	9 00 A. M.
10 00 "	11 00 "
1 30 P. M.	2 30 P. M.
3 30 "	4 30 "
5 30 "	6 30 "

Add about 10 minutes to Red Bank time for Fair Haven and 20 minutes for Oceanic on eastern trip. For western trip add about 15 minutes for Oceanic, and 25 minutes for Fair Haven to Highland Beach time.

The landing at Red Bank is at Worthley's Dock.

F A R E :

Any distance in one direction..... 10 cents.

The "Shrewsbury" will make an extra trip in the evening when necessary, weather permitting. Notice will be given on board.

Publicidad del servicio que prestaba el *Shrewsbury* en su etapa de transbordador

Animados por el éxito, se decidieron a encargar al astillero de Peekskill (al norte del estado de Nueva York) dos embarcaciones más para emplearlas en dicho servicio, las cuales serían bautizadas con los nombres de dos ríos locales, el *Shrewsbury* y el *Navesink*. Construidas en casco de madera con forro de cobre (1), según los registros oficiales (2) tenían 18,06 metros de eslora (59,2 pies) (3), 3,75 de manga (12,3 pies) y 1,22 de calado (4 pies). Su arqueo alcanzaba las 17,31 toneladas, y el núcleo de su planta motriz lo constituía una máquina de 92 caballos nominales de potencia. El *Shrewsbury* sería entregado en el invierno de 1894-1895, y el *Navesink*, en el verano siguiente.

Mientras tanto, más de 2.000 kilómetros al sur, en Cuba comenzaba la que sería su última guerra de independencia, y el gobierno de la metrópoli, el 15 de abril de 1895, dictaba un real decreto por el que ordenaba la compra de vapores de 40 toneladas de desplazamiento, con vistas a emplearlos en la lucha contra el contrabando de armas en favor de los insurgentes, cuyo flujo no cesaba de crecer. Fue

entonces cuando los españoles residentes en Estados Unidos, con una sensibilidad patriótica a tono con la gravedad del momento, decidieron organizar una suscripción con objeto de recaudar los fondos necesarios para la adquisición de los mencionados buques. La colecta, organizada por los comerciantes de Lonja de Víveres, Comercio e Industria, consiguió recaudar en poco tiempo 24.000 pesos, a los que se añadieron otros 4.600 que donó el conde de la Mortera.

(1) Según narraban los periódicos de la época.

(2) Estaban matriculados en el puerto de Perth Amboy con los números de registro 166677 (*Shrewsbury*) y 130698 (*Navesink*). Véase: *Twenty-seventh annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation...* Government printing office, Washington, 1895, p. 502.

(3) Para el *Navesink*, erróneamente, se señalaban tan solo 50,2 pies de eslora, es decir, 15,23 metros.

THE FAST AND COMMODIOUS STEAM LAUNCH

"LEON ABBETT"



FOR CHARTER,
BY WEEK, DAY OR TRIP.

For particulars and terms apply to,

CAPT. CHARLES P. IRWIN,

Red Bank, New Jersey.

Copy of C. S. DAY, 2 West 14th St., New York.

Publicidad del servicio que prestaba el *Leon Abbett* en su etapa de transbordador

Una vez allegados los fondos, los patriotas decidieron nombrar una comisión encargada de buscar los barcos más adecuados en que emplearlos. Asesorados en esta labor de selección por el capitán de navío José Ferrer, sus miembros muy pronto fijaron la atención en los «autobuses fluviales» de que nos hemos ocupado más arriba, los cuales, si bien técnicamente mediocres, reunían unas características que se ajustaban a lo que demandaba el ministerio. Los comisionados llegaron incluso a persuadirse de que los barquitos tenían autonomía bastante para navegar tres días a velocidad máxima y una semana en económica (4). Tan ilusoria convicción fue en parte fruto de la «propaganda» que de ellos hizo el periodista J. King, quien llegó a afirmar que tales barcos realizaban a diario siete viajes de ida y vuelta, transportando 250 pasajeros en cada uno, toda una exageración para unas embarcaciones que no superaban en ningún caso los 20 metros de eslora y en las que, en consecuencia, haber embarcado más de un centenar de personas habría sido toda una temeridad.

(4) *The New York Times*, 7 de agosto de 1895.

Sea como fuere, el cónsul español llegaría a un acuerdo económico para la compra de aquellos con sus distintos propietarios. Así, Roberts y Hoffmire pidieron por sus transbordadores 10.000 dólares, y el B.S. Paine, por el *Leon Abbett*, 4.800. De esta manera, la mañana del 6 de agosto, el *Navesink*, el *Leon Abbett* y el *Shrewsbury* zarparon de Red Bank —su lugar habitual de amarre— rumbo a Nueva York, donde atracaron en el muelle número 6 a la espera de que el vapor *Ardanrose*, fletado por la Munson Line Company, los transportara a La Habana, lo que se verificó la noche del 12 de agosto (5).

Al calor del fervor patriótico desatado por la situación política y militar de la isla, el *Leon Abbett*, el *Navesink* y el *Shrewsbury* fueron rebautizados en un primer momento como *Almirante Chacón*, *General Laborde* y *General Tacón*, con objeto de honrar la memoria de tan egregios jefes de las Fuerzas Armadas españolas. Sin embargo, el Gobierno propondría posteriormente a la reina regente mudar de nuevo su denominación, junto a la de otros de una serie construida en Inglaterra. Ello ha provocado que diversos historiadores de la Armada española se hayan hecho un auténtico «lío» a la hora de identificar a los buques; por lo que ha sido imposible para propios (6) y extraños (7), seguir la pista a estos buques con el fin de reconstruir su completo historial naval.

Como ejemplo de lo que afirmamos vamos a transcribir la noticia publicada en el diario *La Iberia*, en su edición del día 1 de septiembre de 1895: «La Habana, 20 de Agosto (...) barcos de vapor comprados en los Estados Unidos para el servicio en la costa cubana, llevarán a los nombres de: *Edith*, *Conde de la Mortera*, *Shreusbury*, *Navesink*, *General Tacón*, *General Laborde*, *León Abott* y *Almirante Chacón*».

Como se puede apreciar, en la crónica periodística se hacía referencia a un total de ocho buques, cuando en realidad eran cuatro, al sumar sus denominaciones nuevas y antiguas.

La confusión sobre su número, como apuntamos, se resolvió la tarde del 5 de septiembre, cuando la reina regente firmó un decreto en el que daba nueva denominación a todos y cada uno de ellos. De esta manera, al *Shrewsbury* y al *Navesink* se les dieron los nombres definitivos de *Intrépida* y *Mensajera*, asignándoseles al propio tiempo la numerales 106 y 179 y los identificadores internacionales de llamada GRLS y GRTJ, respectivamente. Como se advierte, en lo que se refería a unidades de pequeño porte no existían reglas normalizadas de denominación.

(5) *La Época*, 1 de septiembre de 1895, p. 2.

(6) Por otro lado, en una extensa bibliografía española, y quizás a raíz de lo señalado por el diario *La Época* de su edición de 1 de septiembre de 1895 (p. 2), que los nombraban con sus primeros nombres castellanizados, hizo que no se buscaran en las listas de buques mercantes de Estados Unidos.

(7) Por ejemplo, el historiador naval M.E. Springate, experto en este tipo de pequeños transbordadores, llegaría a sentenciar: «*Su destino, como el destino de muchas otras naves vendidas al extranjero, no se conoce*». SPRINGATE, M.E.: «Steamboats of Monmouth County. Lecture Presented at the Atlantic Highlands Historical Association, Atlantic Highlands, NJ. November 19, 2003».

URL: http://www.academia.edu/1657746/Steamboats_of_Monmouth_County_New_Jersey.

Dejando ya a un lado esta falta de coherencia onomástica, comentaremos que con el resto de los fondos recaudados por la colonia española en Nueva York se logró comprar dos yates privados más y un remolcador, denominados originalmente *John E. Thropp*, *Sparkle* y *Petrel*.

El Correo Militar, en su edición del 2 de septiembre de 1895, informaba de que el *Edith*, el *Navesink*, el *Shrewsbury* y el *Leon Abbett* se encontraban ya en el arsenal de La Habana a fin de proceder a su alistamiento. Para ello, el almirante Delgado Parejo dispuso que fueran artillados con cañones de tiro rápido y ametralladoras, mientras que a sus dotaciones se las dotó de fúsiles máuser a modo de armamento portátil.

En tanto se procedía a poner a punto los barquitos para su entrada en servicio, la noche del 19 de septiembre, a la entrada del puerto de La Habana, el *Sánchez Barcáiztegui* colisionaba con el vapor *Conde de la Mortera*, provocando el hundimiento del primero. Muchos de sus marineros sucumbieron a causa del ataque de los tiburones, a pesar de que desde el puerto de la ciudad se destacaron diversas embarcaciones para recoger a los naufragos. Una de ellas fue la *Intrépida* (8), que solo pudo rescatar del agua varios cadáveres mutilados, entre ellos el del comandante del crucero, Francisco Ibáñez (9), y el del contralmirante Delgado Parejo (10).

El día 29, la *Intrépida* (11) y la *Esperanza* causaron alta en la Lista Oficial de Buques, por lo que ambas abandonaron el arsenal. Según el Estado General de la Armada del año siguiente, una y otra presentaban las siguientes características técnicas: 20 metros de eslora, 3,80 de manga y 1,25 de calado (12); 17 toneladas de desplazamiento cada una de ellas (13), y una capacidad para

(8) La *Intrépida* también se encargaría de trasladar al lugar del naufragio un equipo de buzos para inspeccionar el pecio. Según *El Imparcial* (5 de octubre), en el solemne funeral celebrado para honrar a las víctimas, las dotaciones de la *Intrépida*, la *Dardo* y la *Esperanza* les rindieron una ofrenda floral.

(9) Según *La Correspondencia de España*, el cadáver de Ibáñez se encontró flotando a las cinco y media de la mañana, sin cabeza ni brazos, por lo que hubo de ser identificado por el uniforme.

(10) Este luctuoso suceso hizo que, para honrar la memoria del malogrado marino, se aceptara la proposición, presentada por la colonia española en Nueva York, de pedir a la superioridad que el pequeño yate sufragado por ella y construido allí con destino a la Armada española, que en un primer momento iba a denominarse *Cudillero* (según el periódico neoyorquino *Democrat and Cronicley*, cuyo nombre original fue *Dart*), pasara a tomar los apellidos del malogrado jefe como denominación.

(11) En el transcurso de las pruebas de aceptación de la *Intrépida* se registró un pequeño incidente en su aparato propulsor. Su rápida resolución apunta a que tuvo que ser de poca entidad. *La Época* de esa misma fecha.

(12) La diferencia entre la estática párrafos atrás expuesta y esta quizá haya que atribuirla a que en el EGA esta magnitud se expresó en su grado máximo. Estado General de la Armada, 1897.

(13) En nuestra opinión, este desplazamiento es demasiado pequeño, de modo que nos inclinamos a pensar que tal cifra en realidad se refiere a su arqueo bruto. Tras la consulta de diversa bibliografía, hemos llegado a la conclusión de que alcanzarían como mínimo las 30 toneladas de desplazamiento. De hecho, cuando la prensa se hizo eco de su acción en Caibarien, que páginas más adelante relataremos, se le asignaba un desplazamiento de 40 toneladas.

almacenar en sus carboneras 3,5 toneladas de combustible sólido. En cuanto a la velocidad, mientras que la *Mensajera* desarrollaba una máxima de 10 nudos, la *Intrépida* no pasaba de los 9,7 (14).

La composición de su dotación (15 miembros la *Intrépida*, 16 la *Mensajera*) también variaba levemente, desfase que venía determinado por su armamento, ya que mientras que la *Intrépida* montó un cañón Nordenfelt de 11 mm, a la *Mensajera* se la dotó con otro de 25 mm giratorio, lo que permitió a la segunda acoger un hombre más a bordo (15). La plana mayor de los buques estaba integrada por un alférez de navío como comandante, un maquinista, un maquinista 2.º y un contra maestre.

Vida operativa en Cuba

La vida marinera de los buques no pudo comenzar de manera más azarosa, pues el 22 de octubre azotó la isla un huracán que les ocasionaría daños en el casco, si bien de tan escasa consideración que a los pocos días ya habían sido reparados (16).

Ya en diciembre, ambas lanchas, junto con la *María Cristina*, arribaron al archipiélago de los Colorados, zona estratégica para las comunicaciones marítimas de la isla pese a la escasa profundidad de sus aguas. La llegada de estas unidades, que quedarían basadas a partir de ese momento allí, representó la consecución del servicio de vigilancia y por consiguiente el cumplimiento de lo dispuesto en el citado real decreto de abril anterior.

El primer hecho de armas en que se vio involucrada esta fuerza lo protagonizó la *Mensajera*, comandada por el alférez de navío Carlos Butrón (17), cuando el 20 de marzo de 1896, navegando por las proximidades de Mulata, disolvió a varios grupos de insurgentes que desde la costa hostilizaban al buque con fuego de fusilería. El comité popular de la provincia de Batabanó expresó a su comandante su profundo agradecimiento, ya que aquellos rebeldes habían quemado semanas antes varios edificios de la zona de Malas.

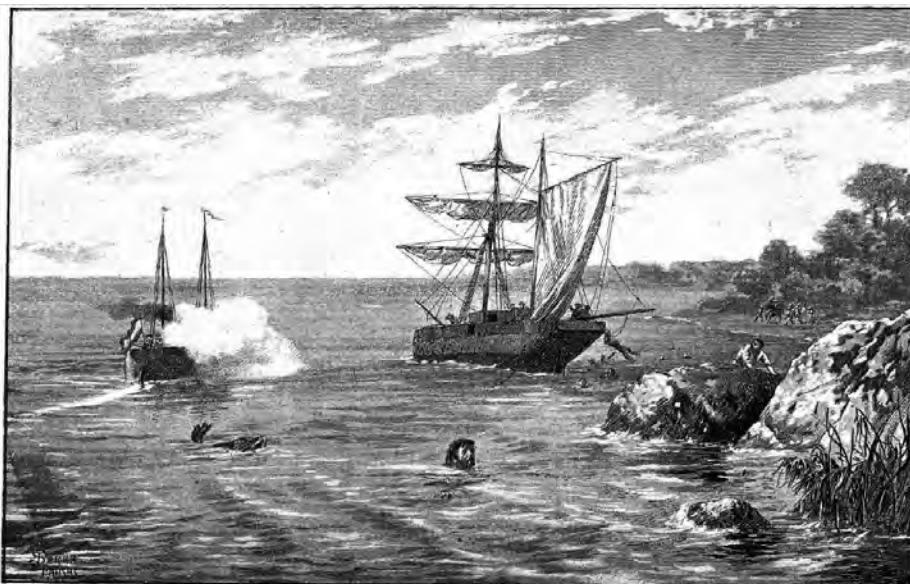
El 26 de marzo de 1896, la *Lealtad*, al mando del alférez de navío Medina, y la *Intrépida*, comandada por el de igual clase Aden Gascón, escoltaron en Sagua la Chica un pequeño convoy que conducía a soldados del regimiento

(14) Estado General de la Armada, 1898. Concretamente, de la *Intrépida* (ex-*Shrewsbry*) da las siguientes características: 20 metros de eslora, 3,80 de manga, 1,30 de puntal y 1 de calado.

(15) Pero una cosa era lo dispuesto en los fríos reglamentos de dotaciones y otra la realidad; y así, la edición de *Nuevo Mundo* de 7 de mayo de 1896, que daba la noticia del apresamiento por la *Mensajera* de la goleta *Competitor*, señala que en el momento de hacer la presa componían la dotación tan solo 12 hombres.

(16) La lancha cañonera *Reina Cristina* y el remolcador *Antonio López*, que varó en las proximidades de Cárdenas, también sufrieron su embate.

(17) Nacido en Cádiz, en el momento de asumir su mando tenía treinta y cinco años cumplidos.



Así interpretó el apresamiento de la goleta *Competidor* la publicación periódica española *La Ilustración Ibérica* (edición de 16 de mayo de 1896)

número 50 de Extremadura. Durante el trayecto las lanchas sufrieron el ataque de los insurgentes, a los que consiguieron dispersar empleando fuego de cañón.

A finales de abril llegó el rumor de que en la costa norte de Cuba, en la provincia de Pinar del Río, los insurgentes planeaban una operación para abastecer de armas a las partidas de Antonio Maceo. Por desgracia, los informantes no podían especificar ni la hora ni el lugar exacto en que se verificaría el desembarco, de manera que la superioridad tuvo que ordenar al comandante de la *Mensajera* patrullar el tramo entre Cayo Julia y Morrillo, franja de costa que abarca casi 100 millas, nada más y nada menos. A pesar de todo, hubo suerte, y el día 28, cuando se encontraba surcando las aguas de Punta Berracos, cerca de San Cayetano, la *Mensajera* detectó una embarcación sospechosa que parecía querer efectuar un desembarco. No era otra que la goleta *Competitor* (18).

Aquella no era la primera vez que una embarcación insurgente intentaba burlar la vigilancia de los buques españoles, pues días antes otra goleta, denominada *Perla*, al mando del coronel Monzón como comandante de campo, ya lo había hecho. Se preparó entonces una nueva expedición, y para ejecutarla se eligió a la *Competitor*, de 70 toneladas, fletada en Key West y que se puso

(18) «Apresamiento de la goleta pirata *Competitor*», en *La Ilustración Española y Americana*, 30 de mayo de 1896, p. 315.

bajo el mando de Alfredo Laborde (19). El buque aparejó la noche del 24 de abril, y tras una breve escala en Cayo Sable, tomó rumbo a la isla de Cuba, adonde llegaría al día siguiente con su cargamento ilícito de armas, entre las que figuraban 75 rifles y 24.000 cartuchos de municiones.

Cuando se encontraba buscando un lugar óptimo para dejar su cargamento, a la altura de Punta Barracas (en las proximidades de San Cayetano) apareció la *Mensajera*, cuya presencia, por su escaso porte, al principio no pareció inquietar demasiado al citado Laborde. La lancha española se acercó y, al llegar a la altura de la *Competitor*, le hizo señales para que se identificase (20), señales a las que esta, lógicamente, no respondió. Así las cosas, el comandante español, con una determinación no prevista por los contrabandistas, ordenó abrir fuego, provocando que se destara el pánico entre los pasajeros, que en unos casos corrieron hacia los botes salvavidas, y en otros se lanzaron al agua para no ser alcanzados por las balas (21). El historiador Trumbull White (22) ofreció otra versión de los hechos. Según él, un disparo de los españoles alcanzó una caja de municiones; y, ante el peligro de que se produjera una reacción en cadena, y que alguno de los proyectiles que estallarían sin control alcanzara a su vez la pólvora que embarcaban, los tripulantes salieron despavoridos de la embarcación. Sea como fuere (23), el caso es que tres de los insurrectos fallecieron ahogados y dos fueron acribillados por los españoles cuando alcanzaron la orilla —entre ellos el citado Quesada (24)—. El resto de los integrantes de la expedición, dirigidos por el coronel Monzón, logró escapar (25).

Tomado el buque por la dotación de visita y registro, esta se encontró a bordo con tan solo tres hombres. Uno de ellos era Elías Bedía, estudiante de medicina; los otros dos, de nacionalidad norteamericana, eran el mismísimo comandante, el citado Laborde (26), y Owen Miltony, director del diario *Key West Mosquito* y que se hacía llamar «Teodoro de la Mesa». Ambos se rindieron sin ofrecer resistencia. Butrón envió en pos de los fugitivos a su contra maestre, Mera, con cinco marineros. Sin embargo, solo lograrían detener a cinco personas más, una de ellas (un tal William Gilden) de nacionalidad británica.

(19) En aquel momento era el único marino cubano que se había examinado para capitán de la marina mercante estadounidense.

(20) Es decir que izase la bandera de su nacionalidad.

(21) SANTOVENIA, Emeterio: «La Goleta *Competitor*», en *Un día como hoy, 366 fechas en la historia de Cuba*. Trópico, La Habana, 1946, pp. 245-246.

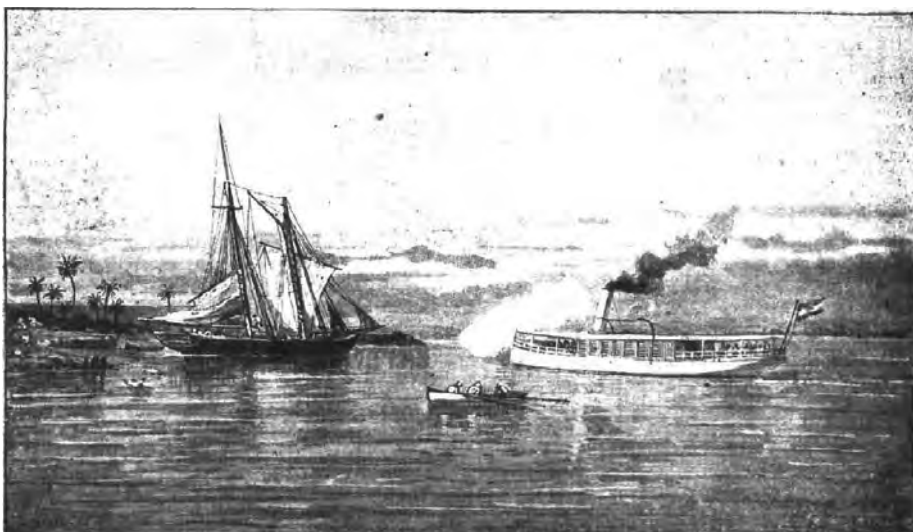
(22) WHITE, T.: *Our War with Spain for Cuba's Freedom*. Monarch Book Company, Chicago (Illinois)-Filadelfia (Pensilvania), 1898, p. 486.

(23) Consideramos poco verosímil esta interpretación, ya que la embarcación quedó íntegra tras su captura. Además, otras crónicas periodísticas desmienten también este relato.

(24) «Apresamiento de la goleta pirata...»

(25) «La Goleta *Competitor*».

(26) Según el historiador cubano Emeterio Santovenia, no se identificó a los españoles hasta que los barcos llegaron a La Habana. El comandante de la goleta contrabandista era nieto del contralmirante Laborde e hijo del coronel Ángel Laborde. Paradojas del destino, un buque que había llevado el nombre de su antepasado sería el que le capturaría.



Otra ilustración que se hacía eco de la acción de la *Mensajera*, en este caso publicada en *Nuevo Mundo* el 7 de mayo de 1896

En el informe oficial que el alférez de navío español redactó para el general Weyler, detalló que la goleta transportaba «dinamita, 100 escopetas Remington y 32 cajas de municiones» (27), si bien en la página segunda especificaba que, en lo que se refería al armamento portátil, aquel constaba de «alrededor de un centenar de rifles Maüser y Remington» (28).

Como la pequeña lancha cañonera, por el mayor porte de la goleta, era incapaz de tomarla a remolque, Butrón decidió conducir los prisioneros a La Habana y dar allí aviso del suceso. De esta manera, el cañonero-torpedero *Vicente Yáñez Pinzón* puso proa en demanda del buque contrabandista con el fin de conducirlo a la capital cubana, adonde arribaron ambos a las tres de la tarde del 29 de abril. Su llegada despertó la curiosidad de propios y extraños, pues no en vano era el primer buque que se capturaba en el curso del conflicto. Algunas personas intentaron subir a bordo, aunque las autoridades lo impidieron y consiguieron mantener el orden (29).

A las ocho de la mañana del 8 de mayo, en el arsenal de La Habana se reunía el consejo de guerra (30) para dictaminar si la *Competitor* era declarada «buena presa» y determinar la responsabilidad penal en que había podido

(27) *El Correo Militar*, 30 de abril de 1896, p. 1.

(28) Este dato coincide con lo apuntado por SANTOVENIA.

(29) *El Correo Militar*, p. 2.

(30) Compuesto por los tenientes de navío Saturnino Montojo, Antonio Martín Posadillo, Antonio Pérez Rendón, Eduardo Arias Salgado y Diego Caamaño. En calidad de suplentes estaban José Sevillano y Carlos Caronto.

incurrir su tripulación. El presidente del tribunal, capitán de navío Emilio Ruiz, llamó primero a declarar a los acusados (Laborde, Bedia, Teodoro de la Mesa [Owen Milton], Gilden [marinero británico] y John Milton), que lo hicieron en turnos sucesivos. Luego haría lo propio con Butrón, así como con nueve miembros de la dotación de la cañonera.

A la hora de exponer sus conclusiones, el fiscal (teniente de navío Miguel Suárez) estimó probado que los acusados habían incurrido en los delitos de piratería y rebelión (31), y acto seguido citó el artículo 14 del tratado de paz entre España y Estados Unidos, donde se disponía que «ningún súbdito en ninguna de ambas naciones puede tomar encargo para armar buques que obren contra cualquiera de ellas, o contra los ciudadanos, pueblos o habitantes de las mismas». A tenor de estos razonamientos, pidió la pena capital para todos los procesados, con independencia de su nacionalidad.

La defensa, que había asumido el teniente de navío Pardo, entendía por su parte que no se podía seguir con todos los reos idéntico criterio. Y así, por ejemplo, estimaba que a Laborde y a Milton (que había nacido en Kansas), por ser extranjeros, no se les podían aplicar las mismas penas que al resto. Respecto al marinero Gilden, argüía que su propósito al embarcar en la *Competitor* había sido volver a Cayo Hueso, no participar en una operación de tráfico de armas. Incluso llegó a pedir la libre absolución para uno de ellos, un tal Maza y, en fin, una atenuación y rebaja de las penas para todos los demás. Al día siguiente, el tribunal hacía pública su sentencia, que condenaba a muerte a los cinco encausados y que sería aprobada por el almirante Navarro.

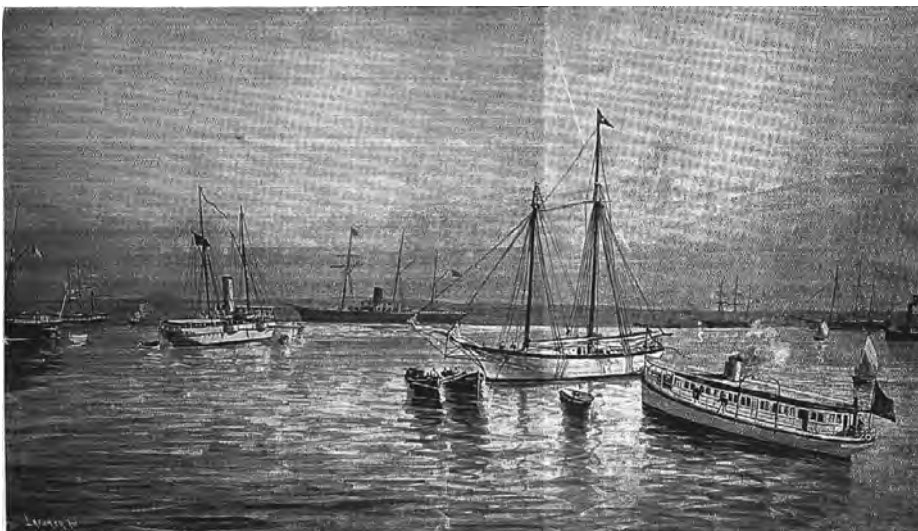
Como era previsible, el gobierno de Estados Unidos se opuso a la ejecución de sus ciudadanos, esgrimiendo para ello los tratados suscritos entre ambas naciones en 1795 y 1877, los cuales estipulaban que, para un caso de este tipo, los encausados debían quedar sujetos a la jurisdicción civil. La reclamación fue atendida por el gobierno español —siempre pronto a ceder ante las presiones estadounidenses—, que decidió suspender la ejecución de la sentencia para que fuera examinada por el Consejo Supremo de Guerra y Marina (32). El 14 de septiembre de 1897 llegó el fallo de dicho órgano, el cual dictaminó que la causa pasase a ser examinada en juicio ordinario por la jurisdicción de Marina. Respecto a los reos, tras diecinueve meses de privación de libertad, fueron puestos en libertad (33).

El incidente de la *Competitor* vino a demostrar lo contraproducente de la actitud conciliadora ante Washington que mantenía el Gobierno, la cual, lejos de contrarrestar como pretendía la corriente intervencionista, mayoritaria en el

(31) Recogido en el artículo 237 del Código Penal de las Antillas.

(32) Las relaciones entre ambos países no atravessaban su mejor momento ya que, aunque Washington había adoptado ante el conflicto cubano una postura oficial de estricta neutralidad, lo cierto es que las expediciones filibusteras tenían como punto de partida sus puertos.

(33) Años después, en 1925, cuando se encontraba incapacitado y con sesenta y siete años cumplidos, Laborde recibió una pensión vitalicia de 5.000 pesos anuales, concedida por la Cámara de Representantes de la República de Cuba.



La *Competitor* fondeada en La Habana al lado de la *Mensajera*, en un dibujo que se publicó en *La Ilustración Española y Americana*

país, lo único que consiguió fue cargar de legitimidad moral al gobierno federal para decidirse a intervenir formalmente (34). Respecto a la dotación de la *Mensajera*, a propuesta del capitán general Weyler se dispuso el ascenso a teniente de navío de su comandante, a quien se recomendó además para la Cruz de María Cristina, mientras que a los miembros de su dotación que más se habían distinguido en el apresamiento se les concedieron sendas Cruces Rojas pensionadas al Mérito Naval.

Mientras tanto, la *Intrépida*, al mando de alférez de navío Aden Gascón, a partir de junio de 1896 pasó al Centro Dolores, donde quedó basada en compañía del cañonero *Cauto*, comandado por el teniente de navío Acedo. En este destino remolcaría en varias ocasiones barcazas con unidades del Ejército a bordo, a las que trasladaba a la costa controlada por los enemigos.

El 2 de septiembre de ese mismo año hizo otro viaje al río de Sagua la Chica con suministros para el Ejército, arribando sin novedad al pequeño pueblo de Santo. Sin embargo, durante el proceso de descarga de los pertrechos sería hostilizada por un grupo de insurgentes, a los que la dotación rechazó con el único recurso de su armamento portátil (35).

Justo un día después de Navidad, la cañonera *Mensajera*, al mando del alférez de navío Luis Noval, cuando se dirigía a Picao comisionada para

(34) PIERPAOLIP, G.: «*Competitor Incident*», en *The Encyclopedia of the Spanish-American and Philippine-American Wars. A Political, Social, and Military History*, t. I. ABC-CLIO, Santa Bárbara (California)-Denver (Colorado)-Oxford (Reino Unido), 2009, pp. 132-133.

(35) *Revista General de Marina*, septiembre de 1896.

entregar un telegrama localizó a un grupo de insurgentes, a los que disparó varias granadas que lograron ponerlos a la fuga (36).

Ya en febrero de 1897, concretamente el día 21, cuando la *Mensajera* se encontraba cruzando la playa de Cayo Julián, se observó desde el buque un intenso fuego en el muelle de Garnacha. Parecía que la localidad había sido atacada por los insurgentes, y Noval puso su buque en demanda del pequeño puerto, utilizando su artillería contra los enemigos, que al ver la presencia del cañonerito optaron por retirarse. En el informe oficial que el comandante redactó el 12 de julio, relataba que durante su patrulla por aquellas aguas vio a un grupo de insurgentes, a los que dispersó haciendo fuego artillero; y que, con la intención de conocer el alcance de los desmanes perpetrados por ellos en el pueblo, se acercó a la orilla, donde de nuevo se vio hostilizado por estos, si bien pudo repeler otra vez el ataque y ponerlos en fuga (37).

El 2 de octubre siguiente se tuvo noticia de que la *Mensajera*, cuando cruzaba las aguas de la playa de Los Sitios, había detectado de nuevo presencia enemiga, y que, una vez más, sus disparos bastaron para dispersarla (38). Como vemos, este tipo de escaramuzas fueron muy comunes durante la vida naval de ambos barquitos hasta el estallido de la guerra hispano-norteamericana.

Las cañoneras durante y después la guerra

Según parece, al comenzar el conflicto, la *Mensajera* se quedó en Batabanó apoyando a las fuerzas del Ejército, hasta que fue dada de baja de manera oficial por real orden de 21 de diciembre de 1898.

Respecto a la *Intrépida*, permaneció en Sagua, donde protagonizó una de las muchas escaramuzas navales de la guerra. El hecho tuvo lugar el 18 de mayo de 1898, cuando los buques estadounidenses bloqueaban la costa situados en el cabo Caibarien, impidiendo la libertad de movimientos del *Hernán Cortés*, el *Cauto*, la *Intrépida* y el *Valiente*. Para romper el bloqueo, los buques españoles salieron al encuentro del enemigo haciendo fuego, que mantuvieron durante unos minutos, transcurrido los cuales, y tras recibir tres docenas de disparos, los barcos estadounidenses se retiraron a mar abierto.

Al parecer, cuando se informó a la superioridad del acaecimiento, se señaló que los buques estadounidenses huyeron al confundir uno de aquellos barquitos nada más y nada menos que con el crucero acorazado *Vizcaya*. Por esta acción los comandantes españoles serían propuestos para la Cruz del Mérito Militar (39). Fuera de ella, desconocemos toda otra participación de la *Intrépi-*

(36) *Revista General de Marina*, diciembre de 1896

(37) *Revista General de Marina*, 12 julio de 1897.

(38) *El Correo militar*, 2 de octubre de 1897, p. 2.

(39) También lo fue la dotación de la *Intrépida*, y el 18 de mayo de 1898, la de la *Valiente*.

da durante la contienda, si bien «sobrevivió» a esta sin ser hundida, habida cuenta que el 12 de noviembre de 1898 se dispuso su venta en pública subasta, junto al *Alcedo* y la *Ligera*, siendo adjudicada al armador Sanjurjo por 1.100 pesos (40).

A partir de aquí, la pista de la *Intrépida* se hace algo borrosa. Algunos autores afirmaron que, rebautizada como *Antonio Maceo*, se incorporó con posterioridad a la Marina cubana (41). Sin embargo, el conocido anuario *Jane's Fighting Ships*, reseña al buque con los siguientes datos: año de construcción, 1896; casco de madera; desplazamiento, 35 toneladas; eslora, 22,87 m (75 pies); manga, 3,05 m (10 pies); calado, 1,68 m (5,5 pies); velocidad, 10 nudos; y capacidad de almacenamiento de carbón, 8 toneladas.

Hace algunos años, la historiadora ucraniana Romana Lapshin, al comparar las características de los buques en su día españoles con la de su presunto avatar cubano, sugirió que el *Antonio Maceo* probablemente había sido la cañonera *Mensajera* en lugar de la *Intrépida*, teniendo en cuenta su armamento. Pero es poco probable que los cubanos, debido a sus escasos medios, hubieran mudado su poder ofensivo. Esta hipótesis se refuerza si echamos un vistazo a la Lista Oficial de Buques de la Armada.

De hecho, y como hemos visto, la *Intrépida* se vendió a un particular, mientras que la *Mensajera* fue dada de baja durante la guerra. En caso de que, efectivamente, la lancha devenida en *Antonio Maceo* fuera la en otro tiempo denominada *Intrépida*, sería el único exbuque español de guerra que los cubanos compraron a un particular.

Muchos de estos pequeños buques quedaron abandonados durante la evacuación de los puertos, si bien por lo común fueron echados a pique antes, para evitar su utilización por el enemigo. La *Mensajera* bien pudo haber corrido esta suerte.

Sea como fuere, durante unos meses, el que acabaría llamándose *Antonio Maceo* sería utilizado por la Administración norteamericana, para luego pasar al servicio de aduanas y, más tarde, incorporarse a la Marina cubana, donde se le bautizó con ese nombre. Según el *Jane's* estuvo en servicio hasta los años treinta.

Sobre el final de su lancha gemela no tenemos ninguna referencia. Ojalá que algún historiador que lea este artículo pueda arrojar alguna luz sobre ella.

Como conclusión, en vista del grado de deterioro que habían alcanzado las relaciones diplomáticas entre ambos gobiernos, es lícito preguntarse cómo consintieron los norteamericanos la venta de los transbordadores, pues

(40) A aquel también se le adjudicó la *Ligera*, por la que pagó 1.000 pesos, mientras que José Santa María se quedó con el cañonero *Alcedo* por 8.000 (*La Correspondencia de España*, 13 de diciembre de 1898). En cualquier caso, su baja en la Lista Oficial de Buques no se produjo hasta el 21 de diciembre de 1898, fecha de la real orden que así lo dispuso. Lo propio sucedió con la *Mensajera*.

(41) GÁLVEZ AGUILERA, M.: *La Marina de Guerra en Cuba*. Tomo I: 1909-1958. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2007, p. 333.



Postal de época del *Antonio Maceo*

a la sazón, en Washington, el conflicto entre ambas naciones se debía de ver ya como inevitable. La prensa de la época nos asegura que los barquitos se vendieron originalmente para servir como transportes (42). También podría aducirse la poca entidad naval de los buques, que a lo sumo podían representar una amenaza para los insurgentes, nunca para un genuino buque de guerra.

Por su parte, los cubanos supieron sacarles el mayor partido, sustituyendo algunos de los espacios reservados a la dotación para aumentar la capacidad de sus carboneras, de modo que las tres toneladas que podían albergar en 1895 pasaron a ser ocho en 1919. Además, eran ideales para su empleo en operaciones en ríos, aguas someras y las cercanías de los arrecifes de coral.

Otra curiosidad de aquellos barquitos es que en legajo alguno del Archivo General de Marina hemos encontrado rastro de que en ellos se efectuase reparación alguna, lo que prueba la fiabilidad y dureza de sus respectivas plantas motrices.

Por último, hemos de comentar brevemente la composición inicial de la Marina cubana, que contó con un crucero (el *Cuba*, de la clase Montgomery), un cañonero grande (el *Patria*, de la Machias) y cinco cañoneras que, luciendo numerales desde la RC-1 a la RC-5, eran casi idénticas a nuestras protagonistas.

(42) *Red Bankregister*, 7 de agosto de 1895.

Fuentes adicionales

Documentales

Almanaque del Diario de Barcelona para 1897. Imprenta Barcelonesa, Barcelona, 1896.

Jane's Fighting Ships.

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán.

Bibliográficas

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Buques de la Armada española del siglo XIX. La Marina del Sexenio y de la Restauración (1868-1900)*. Ministerio de Defensa, Museo Naval, Madrid, 2009.

GUERRERO, Rafael: *La Guerra de Cuba (1895-96)*. Librería Editorial de M. Maucci, Barcelona, 1896.

HOWSON J.: *An Illustrated History of Travel & Transportation at Highlands and Highland Beach*. RBA Group, Nueva Jersey, 2010.

MITIUKOV, Nicholas W.: «New-York “Water Buses”. The *Intrépida* and *Mensajera* Gunboats», en *BylyeGody*, vol. 36, núm. 2, 2015.

—: «Competitor's Incident», en *International Naval Journal*, vol. 10, núm. 2, 2016.

Hemerográficas

El Imparcial

La Vanguardia

Nuevo Mundo



BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

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

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

Firma

ANTONIO TOLL Y BERNARDET: ¿CORSARIO O COMERCIANTE? EL NACIMIENTO DE LA MARINA DE ULTRAMAR EN EL BUENOS AIRES REVOLUCIONARIO

Federico EZEQUIEL ORTEGA
Historiador

Resumen

El objetivo del presente artículo será determinar la naturaleza de la expedición mandada por el marino catalán Juan Antonio Toll y Bernardet y realizada entre septiembre de 1814 y el mismo mes del año 1815. Mediante un análisis exhaustivo de la bibliografía existente sobre el tema, y un escrutinio crítico de los archivos privados del marino catalán, de fuentes de la Escribanía de Marina y de los registros de Entradas de Ultramar, se pudo concluir que la expedición de Toll tuvo un carácter de índole principalmente comercial. No obstante, una versión posterior la interpreta como un viaje de corso y de relevancia para la construcción del Estado nación argentino, al tomarlo como el primer buque en ondear la bandera argentina por los mares del Asia. No obstante esto, la expedición se consideró un éxito náutico, al ser una de las primeras expediciones que partió del Buenos Aires posterior a la asunción de la Primera Junta hacia la India y que regresó íntegra, y también comercial, por la cantidad y calidad de mercancías obtenidas.

Palabras clave: Antonio Toll, bergantín *Primero*, expedición de corso, expedición comercial, patente de corso.

Introducción

EL nombre de Juan Antonio Toll y Bernardet ha quedado grabado en la historia argentina debido a su participación en diversos hitos de la historia nacional, como el sitio de Montevideo, ocurrido entre 1812 y 1814 (1), y la guerra contra Brasil (2), donde actuó como ayudante del almirante

(1) El sitio de Montevideo, entre 1812 y 1814, fue llevado a cabo por las fuerzas independentistas al mando de José Rondeau y Guillermo Brown contra las fuerzas leales a la corona

Guillermo Brown, ejerció de comandante de las goletas *Once de Junio*, *Maldonado* y *Ocho de Febrero*, y combatió en las batallas de Los Pozos, Quilmes y Bajíos de Arregui. Por último, es asimismo relevante su etapa como presidente de la Escuela Naval Militar del Estado de Buenos Aires, entre 1857 y 1858. Sin embargo, pocas líneas se han escrito sobre su expedición a Calcuta, llevada a cabo entre septiembre de 1814 y el mismo mes de 1815, al mando del bergantín *Palomo* o *Primero*, misión considerada por muchos autores la primera expedición corsaria realizada bajo la bandera de las Provincias Unidas, y por otros, la primera ocasión en la que la bandera argentina ondeó en tales latitudes.

Aunque se haya escrito poco sobre la cuestión, entre los distintos autores que de ella se han ocupado existe un debate subyacente acerca de la naturaleza de esta expedición, que según unos fue una empresa corsaria, mientras que otros postulan su carácter netamente comercial.

El primer autor que escribió sobre la expedición de Toll fue Ángel Justiniano Carranza, quien en su clásico *Campañas navales de la República Argentina* dedicó al asunto unas líneas que serán repetidas, con matices, por varios escritores posteriores:

«En 10 de septiembre de 1814, salió a corso, mandando el bergantín nacional Primero (a) Palomo (1814, Montevideo), de 14 cañones y 78 hombres, y también primero (cursivas del autor) en tremolar nuestra bandera por los mares dilatados del Asia, presentándose a su armador don Miguel de Escuti, el 19 de septiembre de 1815, después de haber llegado hasta Calcuta».

Cabe destacar que, en la lista de corsarios y corsaristas presentada en la obra por Carranza, no se recoge a Toll ni al bergantín *Primero*.

Teodoro Caillet-Bois, en *Historia naval argentina*, en una cita a pie de página menciona a Toll como «el primero de nuestros corsarios de ultramar». Felipe Bosch, en una obra homónima, postula subrepticamente que el marino catalán fue un corsario, al colocar datos de su expedición dentro de un cuadro referente a este género de acciones militares. Ricardo Piccirilli es otro de los autores que defienden la tesis de que Toll fue un corsario. En *Lecciones de historia naval argentina* expone que «el marino catalán Juan Antonio Toll, simpatizante de la causa patriota, fue el primer marino que zarpó de Buenos Aires (...) e inició el corso de ultramar», aunque puntualizando que no existen referencias de las presas hechas. A posteriori, coloca al marino como uno de los «intrépidos y gloriosos que lucharon con bravura por tornar efectiva la

española que, al mando de Gaspar de Vigodet y Miguel de la Sierra, controlaban la ciudad. El sitio terminó con la victoria de los primeros.

(2) La guerra entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil se desarrolló entre 1825 y 1828. Durante ella, ambos Estados se disputaron el control de los territorios actualmente pertenecientes a la República Oriental del Uruguay y al estado brasileño de Rio Grande do Sul. El conflicto finalizó con el reconocimiento de la independencia del Estado uruguayo y la firma de una convención de paz.

libertad y consolidada independencia», junto a nombres como David Jewett, Tomás Taylor, Guillermo Brown e Hipólito Bouchard.

Laurio Destéfani, en sus múltiples escritos, coincide en que Toll no fue un corsario, sino que desempeñó una misión mercante, argumentando que no realizó presas y que saludó protocolariamente a varios buques que se cruzaron en su camino.

Humberto Burzio expuso brevemente, en su *Historia de la escuela naval militar*, que el marino catalán realizó un viaje comercial y de corso. Posteriormente, Pablo Arguindeguy y Horacio Rodríguez, en *El corso rioplatense*, retoman esta postura, destacando los beneficios económicos obtenidos por su propietario, Tomás Patrickson, beneficios que no se extendieron a la faceta corsaria de la misión, al no haber obtenido ninguna presa.

Finalmente, Miguel Ángel de Marco, en *Corsarios argentinos*, plantea que Toll fue un ejemplo de corsario, habida cuenta que en 1814 navegó hacia lejanos mares haciendo presas españolas en Asia, presas que, todo hay que decirlo, no menciona.

Como vemos, dentro de la comunidad historiográfica argentina hay una corriente que considera la empresa que nos ocupa una misión corsaria y un hito en la historia nacional. El presente trabajo cuestiona tal interpretación, que entendemos es una reconstrucción retrospectiva nacida en el último cuarto del siglo XIX, e intenta demostrar que la expedición de Antonio Toll tenía objetivos comerciales, así como hacer una relectura de sus implicaciones posteriores para la guerra argentina de independencia

El contexto

La caída de Montevideo a fines de junio de 1814 cerró un frente de batalla en el territorio que conformaba el virreinato del Río de la Plata, en el contexto de las luchas contra la monarquía española. No obstante, a la caída de Rancagua en Chile en octubre de ese mismo año se sumaban la derrota de Sipe Sipe en noviembre de 1815 y la recuperación del trono por parte de Fernando VII. y sus esfuerzos tendentes, en un primer momento, a que los rebeldes depusieran las armas mediante una enérgica proclama y luego, a la preparación de expediciones para reprimir los focos insurgentes, por cuanto los territorios americanos seguían siendo una de las principales fuentes de recursos para la corona española. En función de esto, en febrero de 1815 partió desde Cádiz una expedición de 15.000 hombres al mando del general Pablo Morillo, originalmente destinada al Río de la Plata.

Hacia el interior de las Provincias Unidas, la inestabilidad interna ocasionada por la presencia de caudillos como José Gervasio Artigas y la rápida sucesión de directores supremos (3) aumentaron la dificultad de la situación,

(3) El Director Supremo fue un cargo creado por la Asamblea del Año XIII para ejercer el poder ejecutivo de manera unipersonal por un plazo estipulado de dos años. La sucesión de

empeorada por la crónica escasez de recursos a causa de los conflictos y las dificultades para comerciar con el exterior.

La guerra de corso hasta 1817

En palabras de Laurio Destéfani, el corso era una forma de guerra desarrollada por civiles a los que se les asignaban cargos equivalentes a los militares. Estando sometidos a los reglamentos de corso, los corsarios debían tener una patente, atacar exclusivamente naves de la nación enemiga y durante un tiempo limitado (usualmente un año), y ser humanitarios con los prisioneros y respetuosos con los neutrales. Además, las presas obtenidas debían ser declaradas legítimas por un tribunal.

En el contexto de fragilidad institucional y militar posterior a la creación de la Primera Junta, el primer intento de crear una jurisprudencia, siquiera implícita, sobre el tema de la guerra de corso fue un decreto del Triunvirato del 3 de abril de 1812, en el que se autorizaba a los captores de un buque enemigo a apropiarse de este y de sus existencias exceptuando las armas, que se entregarían al Gobierno «dando cuenta las justicias o comandantes para la debida instrucción». Cabe destacar que, desde 1812, el corso era sobre todo de índole fluvial, en orden a mantener abiertos los ríos interiores al tráfico de embarcaciones de cabotaje y cerrar posibles vías de comunicación con tierra a los sitiados en Montevideo. Clausurada dicha instancia con la caída de esta ciudad, se pasaría al corso marítimo, cuyo objetivo era perjudicar el comercio español apresando sus naves y obligando a la metrópoli a proteger sus buques de guerra.

La guerra de corso, en su doble instancia fluvial y marítima, fue una solución efectiva en la lucha de los rebeldes contra la flota española en una situación de escasez crónica de recursos. En el caso del Río de la Plata, y en vista de la grave situación de carestía, se debió optar por la preparación para la guerra de buques mercantes, contando con aportes privados —como los de Juan Larrea y Guillermo Pío White, comerciante y armador norteamericano afincado en Buenos Aires, presente en múltiples operaciones de este tenor durante el período— y recibiendo incluso insumos de los almacenes del Estado a fin de habilitarlos para la guerra.

La mayoría de los autores coinciden en que la primera expedición de corso que intentó combatir a los españoles por mar fue la encabezada por el norteamericano Tomás Taylor y ejecutada por la corbeta *Céfiro*. En virtud de patente expedida el 13 de mayo de 1815, la *Céfiro* logró la captura de la fragata mercante *Nuestra Señora de Montserrat* y de la goleta negrera *Divina Pasto-*

directores hasta 1817 fue la siguiente: Gervasio Antonio de Posadas, de enero de 1814 hasta enero de 1815; Carlos M.^a de Alvear, de enero a abril de 1815; Ignacio Álvarez Thomas, de abril de 1815 a abril de 1816; Antonio González Balcarce, de abril a julio de 1816, y Juan Martín de Pueyrredón, de julio de 1816 a junio de 1819.

ra. La división de utilidades se atuvo al reglamento de corso de Estados Unidos.

Hasta mayo de 1817, en que el entonces director supremo, Juan Martín de Pueyrredón, redactó el «Reglamento Provisional para el Corso», las actividades corsarias y los tribunales de presas se regularon por las Reales Ordenanzas de 1801. Hasta esa fecha, las patentes y autorizaciones se otorgaron asiduamente, al compás de las solicitudes de los interesados y sobre la base de los contratos que se iban firmando con ellos, como serían los casos de David Jewett, Tomás Taylor e incluso el del aventurero barón de Zontag.

Luego de este período, los criterios de concesión de patentes empezaron a sistematizarse y unificarse. Podían expedirse en favor tanto de nacionales como de extranjeros, y los únicos requisitos establecidos eran el ofrecimiento de una garantía previa, generalmente hecha por un comerciante de Buenos Aires (como Ford, De Forest o Zimmermann), y la liberación de los esclavos de los barcos negreros capturados. El cenit de la actividad corsaria se registró entre 1816 y 1819, trienio durante el que salieron de Buenos Aires unos cuarenta buques corsarios y más de treinta de la costa oriental estadounidense que hicieron más de ciento cincuenta presas, cincuenta y cuatro de las cuales llegaron al puerto rioplatense.

¿Quién era Juan Antonio Toll y Bernardet?

Juan Antonio Toll y Bernardet nació en San Andrés de Llaveneras el 26 de febrero de 1790 y falleció en Buenos Aires el 5 de julio de 1864. Llegó al Río de la Plata en 1811, como segundo piloto del bergantín *Belén*, que bombardeó Buenos Aires la noche del 15 de julio de ese año. En octubre pasó a la capital porteña, luego del armisticio con Francisco Javier de Elío, y para 1814 se embarcó en el *Hércules*, capitaneado por Guillermo Brown, a bordo del que tomó parte en el sitio de Montevideo y ayudó a sublevar a la tripulación de la corbeta *Mercurio*. Según el coronel José María de Pinedo, en un informe elevado al inspector general de armas el 2 de septiembre de 1872, Guillermo Brown, en vista de las habilidades demostradas por Toll en el conflicto, lo recomendó al entonces ministro Juan Larrea para que capitaneara el bergantín *Palomo*, luego rebautizado *Primero*.

El Bergantín *Palomo* (rebautizado *Primero*)

Diversos autores coinciden en que el bergantín *Palomo* había sido parte del botín de guerra obtenido por los porteños tras la caída de Montevideo. Era un buque de 28 metros de eslora, 4,5 de manga, 3,6 de puntal y 2 de calado medio y que desplazaba 175 toneladas.

Según consta en los registros de la Escribanía de Marina existentes en el Archivo General de la Nación, el bergantín en cuestión, nombrado *Justiniano*

y de origen inglés, era propiedad de don Tomás Patrickson y fue vendido, el 23 de agosto de 1814, a Miguel de Escutti por 2.000 pesos, mediante un contrato en cuya virtud el primero «se desiste, quita y aparta del derecho de propiedad, posesión y señorío que había y tenía en dicho Buque, y todo lo cede pasa y traspasa en el comprado y los suyos para que como dueño absoluto disponga del modo que le convenga».

El 3 de septiembre del mismo año, Escutti solicita una patente de navegación «para despachar con destino a Puertos Extranjeros el Bergantín de su propiedad nombrado *Justiniano* (a) el primero al cargo de su capitán Don Antonio Toll». En este proceso, Guillermo Pío White, comerciante de origen norteamericano (aunque la fuente lo considera inglés), «otorga que se obliga con su persona y bienes habidos y por haber» a que Toll cumpla con las condiciones fijadas por este contrato, las cuales serían «que no pasará a Mares prohibidos para los cuales no está Avilitado; que no ejercerá el Contravando; que no hará cesión ilegítima a ninguna Nación Extranjera; y finalmente y cumplido el plazo, entregará el mismo documento en esta Comandancia...»

En ningún momento se contempla la posibilidad de ejercer la guerra de corso contra el reino de España ni se recoge mención alguna de la posibilidad de realizar capturas o de evaluar estas como buenas presas, si bien tampoco se prohíbe expresamente que se realicen ataques a navíos españoles o de otras nacionalidades.

Según Arguindeguy y Rodríguez, el 1 de septiembre de ese año se obtuvo la preceptiva patente de corso y mercancías para realizar un viaje de ida y retorno a Calcuta. Sin embargo, en la Escribanía de Marina no existe constancia documental de este hecho.

En el arranque del cuaderno de bitácora de Toll se reafirma lo señalado respecto a la propiedad del bergantín: «... el Bergantín de mi mando, nombrado el *Primero*, de la propiedad de Don Miguel Escutti (*sic*)». Sin embargo, en su diario agrega a esta afirmación un dato clave: «Hoy día 10 de setiembre de 1814, a las doce y media del día, sarpé (*sic*) el ancla del Bergantín español de mi mando nombrado el *Primero*, de valizas (*sic*) de Buenos Aires, para el puerto de Calcutta (embocadura del Ganges, Bengala)». La calificación del bergantín como «español» suscita varias dudas respecto al presunto carácter republicano de la expedición y a otras elaboraciones retrospectivas de la misma. El informe de Pinedo antes citado, clave en este sentido ya que es invocado repetidamente por diversos autores, planteaba al respecto que

«el señor Larrea, Ministro Secretario de estado en el departamento de Guerra y Marina proyectó armar uno de los buques capturados [el *Palomo*] para confiarlo a un oficial experimentado que cuando el pabellón de la nueva República fuese a mostrarles en los Mares remotos de la India con el objeto de destruir el comercio español, llevar la noticia a Filipinas de la derrota sufrida por los enemigos en Martín García y Montevideo y encendiendo los fuegos de la revolución por aquellas posesiones españolas donde reclutaban sus mejores marineros, alejar en la persecución los cruceros españoles del Atlántico».

A tenor de las afirmaciones del mismo Toll, y tomando en cuenta que Pinedo redactó su informe en 1872, se podría considerar que estamos ante una construcción retrospectiva de los hechos sucedidos en 1814, a los que el mencionado Pinedo atribuye un carácter que no tuvieron o que, al menos, no se corresponde con lo consignado por el protagonista de los mismos en su diario y en su cuaderno de bitácora.

La expresión «Bergantín español» parece apuntar a que el mismo Toll consideraba que las Provincias Unidas seguían estando bajo soberanía de la corona española, tomando en cuenta que no había existido una declaración formal de independencia respecto de la metrópoli. Laurio Destéfani afirma en este sentido que, quizá a causa de que un sector de la élite continuaba escudándose en el nombre de Fernando VII, todavía había quien pensaba que los nuevos gobiernos americanos no pasaban de ser meras juntas, a semejanza de las constituidas en España. No obstante, no existe ninguna mención explícita de Fernando VII por parte de Toll, aunque Pinedo inserte en el informe en cuestión un presunto fragmento del diario de aquel que reza: «En el día número 10 de septiembre de la Santísima Trinidad, salgo del puerto de Buenos Aires en el bergantín español de Su Majestad el Rey Fernando, llamado *El Palomo*, alias *El Primero*».

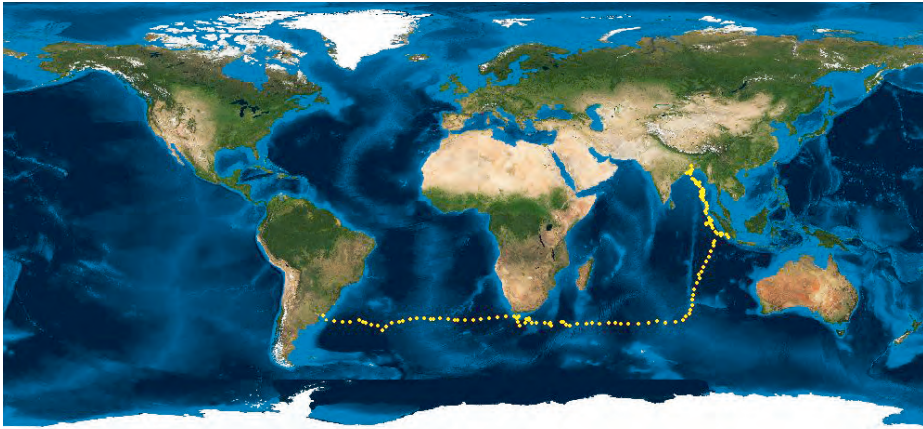
La expedición

Según se mencionó anteriormente, el bergantín *Primero* zarpó de Buenos Aires el 10 de septiembre de 1814, armado con catorce cañones y con una tripulación de 78 hombres. Tanta artillería no deja de resultar llamativa para una misión presuntamente comercial.

El diario de navegación, al cual hemos tenido acceso, proporciona una descripción detallada de los sucesos ocurridos en el trayecto de ida y en el de vuelta. Hacia el 3 de octubre de ese año arribó al archipiélago de Tristán da Cunha, a fin de abastecerse de agua y víveres. Allí encontró cuatro naufragos, tres ingleses —a uno de los cuales, enfermo, se llevó consigo— y uno natural de la isla de Elba, con los que intercambió camisas, pañuelos, medias, galletas, libros, gacetas y ron a cambio de batatas, cueros de lobos y elefantes marinos, gallinas, repollos y quesos. A mediados de mes dobló el cabo de Buena Esperanza, pasando varias leguas al sur del mismo.

Entre los días 24 y 25 de octubre avistó un banco de ballenas. Siguiendo a Vázquez Rivarola, esta anotación se haría con la mira puesta en futuras expediciones comerciales.

Hacia el 5 de diciembre arribó a la isla de Sumatra, actualmente en Indonesia, donde se abasteció de agua y cocos. Durante los siguientes días, luego de que mencionara un paso por las islas Cocos (presumiblemente, las que se encuentran en la actual Birmania), siguió el contorno del archipiélago Nias, paralelo a Sumatra y, en su recorrido hacia el norte, el del archipiélago de Andamán, donde estuvo cerca de encallar, en la isla Grande Andamán. El 18



Recorrido de la expedición mandada por Antonio Toll y Bernardet hacia Calcuta, la cual, partiendo desde Buenos Aires el 10 de septiembre de 1814, arribó el primero de febrero de 1815. Mapa de creación propia utilizando el software 2MP de la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), sobre la base de los datos de latitud y longitud presentes en el diario de navegación de la expedición del bergantín *Primero*.

de enero anotó haber visto una «sumaca» (4). El 20 siguiente vio un barco con rumbo sursudeste, y luego, rumbo al sudoeste, cinco barcos más a los que hizo señas que no contestaron. El 24 y 25 avistó una fragata y un bergantín que iban hacia el norte, tirando un cañonazo para pedir práctico. La cantidad de barcos consignada indica, claramente, que la expedición estaba cerca de una importante ruta de tráfico marítimo. Hacia el 28 el bergantín entró en el brazo Hugle, pasando por Puerto Diamante, para entrar en el puerto de Calcuta el primero de febrero. Se puede concluir sin riesgo a equivocarse que Toll no realizó capturas en esta fase del viaje, pues en otro caso, en un diario que no escatima detalles en las descripciones, habría hecho mención del suceso. Esta falta de capturas es atribuible, bien a que en los planes de la expedición no entraba la captura de presas, bien a que, en caso de que sí entrara, la poca entidad táctica de los barcos avistados o la cercanía al puerto de Calcuta —con el consecuente peligro de ser atacados por la flota británica si intentaban algún abordaje— disuadieron a Toll de intentar su captura.

En relación con este itinerario, es de destacar que en el diario de navegación figuran múltiples ilustraciones de los buques con que Toll se tropezó durante su recorrido, junto con croquis de los territorios e islas avistadas.

(4) La zumaca era una goleta pequeña de unas cuarenta toneladas, utilizada para el transporte costero y fluvial de yerba mate y azúcar, en el área del estuario rioplatense y la costa desde Buenos Aires hasta Rio Grande do Sul. Toll podría haber trazado un paralelismo entre este barco y otro de similares características utilizado en las costas del sudeste asiático. KROEBER, Clifton: *La navegación de los ríos en la historia argentina, 1794-1860*. Paidós, Buenos Aires, 1967, pp. 90-91.

El *Primero* permaneció dos meses en la India, desde el 1 de febrero hasta el 10 de abril de 1815, por más que como pruebas documentales de su estadía solo se conserve un papel firmado por la Government Custom House (aduana) de Calcuta y por el mismo Toll, que podría servir como evidencia de que entró en dicho puerto e incluso que realizó operaciones comerciales en la ciudad. También se conserva una citación a juicio librada por la «Court of Commissioners for the Recovery of Small Debts, in and for the Settlement of Fort William in Bengal», proceso iniciado a instancias de un tal Harry Joseph a causa de un préstamo de 238 «sicca rupees [rupias]» no reintragado. El demandado fue condenado y obligado a pagar asimismo las costas del procedimiento. Este préstamo pudo haber sido fruto de una transacción comercial o de una deuda contraída para poder acometer reparaciones en el bergantín, aunque no existen pruebas para determinar su naturaleza. Según Arguindeguy y Rodríguez, en Calcuta la expedición descargó corambres, pieles de fôquidos, guanacos, chinchillas y, sobre todo, cáñamos y amarras.

Toll zarpó de Calcuta el 11 de abril de 1815. En el trayecto de vuelta se encontró con diversos barcos, pero no intentó capturar ninguno. Se limitó a establecer su origen, rumbo y potencial puerto de arribo, y a anotar todo ello en su diario. Según este, hasta el día 19 avistó gran cantidad de barcos, incluyendo cuatro fragatas: una portuguesa proveniente de Macao, otra procedente de Londres y dos fondeadas en la isla de Segor (presumiblemente la actual isla de Sagar, al sur de Calcuta). El 5 de mayo avistó un bergantín hacia el sursuroeste, y el 11, hacia el oeste, una fragata con rumbo nornoreste. En estos casos, la dificultad de capturar los barcos mencionados se debería, básicamente, a la enorme diferencia de armamento y tripulación existente entre el bergantín *Primero* y una fragata. El 21 de junio, hacia el sudeste, anotó un eclipse de Luna que devinó en total.

A fines de junio y mediados de julio volvió a registrar la presencia de ballenas y ballenatos, anotación que puede obedecer a las perspectivas comerciales señaladas más arriba, o bien al peligro que la presencia de cetáceos podría implicar para el bergantín. Para el 28 de junio pasó cerca del estrecho de Mozambique, a cuyos efectos atribuye Toll el tono verdoso de las aguas. Para el 26 al 27 de julio avistó y dobló el cabo de Buena Esperanza. Un mes después, el 23 de agosto, había lo propio con la isla Trinidad, en la costa brasileña. El 1 de septiembre avistó una zumaca; el 10, un barco correo cerca del Río de la Plata, y el 11, una ballena muerta, para avistar Punta Indio el 16 y fondear en la ensenada de Barragán el 19 de ese mismo mes.

La llegada a Buenos Aires del *Primero* está registrada, dentro de las entradas marítimas, en el orden 103 del año 1815, donde se postula que «Bergantín inglés (cursivas mías) el *primero*, procedente de Calcuta, de donde salió el 10 de abril último, y llegó a la ensenada de Barragán el 16 de septiembre anterior, Capitán Don Antonio Toll, con Cargamento de Géneros de la India y Azúcar, a la Consignación de su dueño Don Tomás Patrickson».

Varias conclusiones se pueden extraer de esta mención. La primera sería que el bergantín *Primero* habría arribado al puerto de Buenos Aires con



Recorrido de la expedición mandada por Antonio Toll y Bernardet hacia Buenos Aires, la cual, partiendo desde Calcuta el 11 de abril de 1815, arribó el 19 de septiembre a la ensenada de Barragán. Mapa de creación propia utilizando el software 2MP de la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), sobre la base de los datos de latitud y longitud presentes en el diario de navegación de la expedición del bergantín *Primero*.

bandera inglesa. Tomando a Arguindeguy, aunque se refiere a la partida desde Buenos Aires, la Union Jack se habría usado «por simulación», presumiblemente para evitar ataques españoles. No obstante, en el caso de los barcos corsarios, utilizar banderas de terceros países era una práctica común como estrategia para el ataque a otros buques, aunque apriorísticamente este no sería el caso.

La segunda conclusión radica en los géneros traídos desde la India, lo cual evidenciaría el móvil comercial de la expedición de Toll, o que se optó netamente por esta variante ante la falta de barcos que capturar, por imposibilidad o indisponibilidad.

Finalmente, resulta llamativa la mención del anterior dueño del barco, quien había cedido todos los derechos y atribuciones sobre el mismo cuando lo vendió a Miguel de Escutti. Se podría deducir la existencia de un contrato privado entre Escutti y Patrickson del que se carece de registro escrito.

Esta expedición, según Arguindeguy y Rodríguez, reportó a Patrickson grandes beneficios, y a Toll, tomando el informe de Pinedo, la confianza de Guillermo Brown, del cual «siempre le oyó encomiar las raras cualidades de aquel oficial [Toll]», lo que facilitó que se convirtiera en su secretario durante la guerra contra el Brasil más de una década después.

Para finalizar y cimentar la tesis de que la expedición de Antonio Toll y Bernardet no fue una campaña de corso autorizada por el Estado, cabe citar la hoja de servicios del propio marino catalán, firmada el 29 de julio de 1832 y conservada en el Archivo General de la Nación. La citada hoja se inicia en marzo de 1821, cuando fue nombrado oficial aventurero en el bergantín

Chacabuco, al mando de José Matías Zapiola. La expedición del *Primero* figura dentro de las notas finales de la siguiente manera:

«1814. Se embarcó de Capitán y primer Piloto en el Bergantín Nacional *Primero*, y primero en tremolar nuestra Bandera en la importancia que se le atribuye en el informe Pinedo y que, al no ser amparada por el Estado los mares dilatados del Asia».

Por lo tanto, se puede explorar la hipótesis de que el viaje no habría tenido motivos para ser puesto en una hoja de servicios.

A modo de conclusión

Si bien roza con lo especulativo determinar si la expedición de Antonio Toll y Bernardet fue o no la primera en ondear la bandera argentina fuera del ámbito rioplatense, no se debe soslayar su importancia en otros ámbitos. La misión del *Primero* revistió una manifiesta importancia desde el punto de vista náutico, al ser uno de los primeros buques de las Provincias Unidas en llegar hasta latitudes tan lejanas como Sumatra y Calcuta, a varios miles de kilómetros de Buenos Aires. Desde el punto de vista comercial, representó una de las primeras expediciones exitosas a esas regiones del mundo de la que se tenga noticia después de 1810.

El apoyo principal para la tesis de que la misión de Antonio Toll no fue corsaria radica en que en la patente de navegación solicitada para el bergantín *Palomo* o *Primero* no se incluye referencia alguna a eventuales capturas, y en el hecho insoslayable de que Toll no realizó capturas en ningún momento de su viaje, según consta en el propio diario de navegación de la expedición, que lejos de consignar siquiera alguna situación conflictiva vivida con cualquiera de los diversos buques con que se cruzó, evidencia que los saludó protocolariamente siempre que tuvo la posibilidad. No obstante, el *Primero* partió armado con catorce cañones, cantidad excesiva para un barco en misión comercial. Esto induce a pensar que, si bien la misión capitaneada por el catalán era oficialmente pacífica, es probable que tuviera objetivos corsarios ocultos, no registrados en la documentación pero sí fijados entre privados, y que Toll no tuvo oportunidad de complimentarlos, bien porque la entidad de los barcos con que se cruzó excedía de las capacidades de un bergantín —en su diario solo se consignan avistamientos de fragatas—, bien por la inconveniencia de atacar cerca Calcuta, uno de los principales centros militares británicos.

Fuese comoquiera, aunque no tuviera objetivos militares directos, la misión sirvió para demostrar la posibilidad, de parte de privados situados en las Provincias Unidas con o sin contratos con el Estado, de destinar barcos hacia lejanas latitudes y que estos volvieran sanos y salvos, incluso reportando ganancias económicas, razón por la cual muchos autores citan a Toll como antecedente inmediato de la expedición de la fragata *La Argentina*, encabezada por Hipólito Bouchard.

Fuentes documentales

- Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina. Archivo Ángel Justiniano Carranza, Correspondencia, Diarios de Navegación y Servicios del Coronel Antonio Toll (1814-1872), Sala VII, núm. 7.5.10, leg. 730. Informe José María de Pinedo, *Diario de Navegación* y bitácora de la expedición del bergantín *Primero*.
- Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina. División Colonia (Sec. Gobierno), Escribanía de Marina (1810-1817), Entradas Marítimas (1/1/1809-30/12/1817). Sala IX, 49.3.5, núm. 4018, pág. 129. Venta del bergantín *Justiniano* a Don Miguel Escuti en 2000 pesos, 23 de agosto de 1814.
- Ibídem, pág. 130. Don Guillermo Pío White por Don Miguel de Escuti, para el buen uso de la Patente de Navegación del bergantín *Justiniano*, 3 de septiembre de 1814.
- Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina. Registro de Entradas de Ultramar (1809-1817), Sala X, 36.5.1, núm. 2878. Entrada núm. 103 a Ensenada y Buenos Aires, 1 de octubre de 1815.

Bibliografía

- ARGUINDEGUY, Pablo E.: *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972.
- BOSCH, Felipe: *Historia naval argentina*. Editorial Alborada, Buenos Aires, 1962.
- BURZIO, Humberto: *Historia de la Escuela Naval Militar*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972.
- CAILLET-BOIS, Ricardo; DESTÉFANI, Laurio H.; FERREIRA, Guillermo H.; GONZÁLEZ CLEMENT, Aurelio; GONZÁLEZ LONZIEME, Enrique; QUARTAROLO, V. Mario; RUIZ MORENO, Isidoro, y VÁZQUEZ PRESEDO, Vicente: *Temas de historia marítima argentina*. Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1970.
- CAILLET-BOIS, Teodoro: *Historia naval argentina*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1944.
- CARRANZA, Ángel Justiniano: *Campañas navales de la República Argentina. Cuadros Históricos II-3-4*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1962.
- DE MARCO, Miguel Ángel: *Corsarios argentinos. Héroe del mar en la Independencia y en la guerra con el Brasil*. Emecé, Buenos Aires, 2013.
- DESTÉFANI, Laurio: *Manual de historia naval argentina*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1974.
- : *Belgrano y el mar*. Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1979.
- PICCIRILLI, Ricardo. *Lecciones de historia naval argentina*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1967.
- RODRÍGUEZ, Horacio, y ARGUINDEGUY, Pablo, E.: *El curso rioplatense*. Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires, 1996.
- VÁZQUEZ RIVAROLA, Horacio Guillermo: «Consecuencias de la campaña browniana de 1814: primer crucero mercante argentino a las Antipodas», en *Congreso Internacional de Historia. Bicentenario de la Campaña Browniana en el Río de la Plata (1814-2014)*. Escuela de Defensa Nacional, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 22 y 23 de octubre de 2014.
- YABEN, Jacinto: *Biografías argentinas y sudamericanas*, t. v. Metrópolis, Buenos Aires, 1940.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

José Arnosa Rey, maquinista y aviador

CORRÍA el año 1912. Por aquel tiempo, la arriesgada empresa de conquistar del aire estaba siendo llevada a término felizmente. Pronto se vio la importancia que tenían los artefactos voladores como nuevos elementos de combate. Un puñado de voluntarios, los de siempre, se lanzaron a la aventura dejando tras de sí un rendido tributo a la muerte. Iniciada la andadura por el Ejército de Tierra, sellada desde el principio con la sangre de algunos de sus más entusiastas colaboradores, pronto aparece un marino entre los primeros que, con el arrojo de los pioneros, parece vislumbrar el potencial futuro de la nueva arma. Estamos hablando del segundo maquinista don José Arnosa Rey. Para concretar, diremos que los tenientes de navío Sagasta y Gil de Sola y el alférez de navío Navarro hicieron el curso en Cuatro Vientos 1913, y que el alférez de navío Juan Viniegra fue elegido piloto de hidroaviones en 1914. Arnosa, desatendiendo convencionalismos privados, eleva una instancia donde solicita autorización para cursar estudios como piloto aviador en la escuela de Duperdussin (Francia). El 30 de septiembre de ese año de 1912, una real orden le deniega lo solicitado en los siguientes términos:

«Excmo. Sr.: Como resultado de la instancia del segundo Maquinista de la Armada don José Arnosa Rey, solicitando se le autorice para cursar estudios y obtener el título de piloto aviador en la Escuela de Duperdussin, en Francia, S.M. el Rey (que Dios guarde) de conformidad con el Estado Mayor Central, se ha servido disponer se manifieste al interesado que no es posible acceder a lo que solicita por la escasez actual de personal de maquinistas; pero se ha visto con agrado su interés por adquirir conocimientos que pueden ser muy útiles en su día, y se tendrá presente su deseo por si hubiese lugar a ello. De R.O. etc».

Esto sucedía en un momento en que en la plantilla del cuerpo existían excedentes.

Don José Arnosa tenía fama de hombre estudioso y trabajador, luchador incansable y excelente profesional. Diplomado en lo que entonces se llamó «Ingeniería mecánico-eléctrica», tenía un proyecto de aeroplano de su invención. Arnosa nunca pudo pilotar un avión. De haberse atendido su deseo, habría podido ser en su día uno de aquellos que se hicieron un lugar en la historia de la Aeronáutica Naval española. Cosas de la vida.

Antonio de la Vega, en *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada española, 1850-1950* (Madrid, 2009, p. 623), cita otro caso: el de Manuel Haro Rodríguez, tercer maquinista, quien solicitó ser admitido a examen en la Escuela Superior de Aeronáutica. Para ello pidió que se le convalidara el título de bachiller por el nombramiento de tercer maquinista de la Armada, lo que le fue concedido por orden de 30 de mayo de 1936. El estallido de la Guerra Civil, durante la que Haro prestó servicio en la zona republicana, le impediría a la postre cursar dichos estudios. (*N. del E.*)

NOTICIAS GENERALES

Aviación Naval española (España)

Dentro de la VII Semana Naval de la Armada, que se desarrollará entre el 15 y el 24 de septiembre de 2017, bajo el título «Cien años de la Aviación Naval en España» se han programado una serie de actos para celebrar el evento, algunos de los cuales se recogen aquí. Este es el programa:

Actos

- el 14 de septiembre de 2017 la ONCE emitirá un cupón conmemorativo;
- el 15 de septiembre de 2017 se celebrará un acto central en la base naval de Rota (Cádiz);
- el 16 de septiembre de 2017 habrá una demostración en la playa de Rota.

Exposición itinerante

Los actos de celebración de este primer centenario comprenden una exposición itinerante con paneles, modelos y diverso material aeronáutico que, después de su presentación en marzo y de su exhibición en una carpa plantada frente al Cuartel General de la Armada en Madrid durante la Semana Naval, del 11 al 15 de octubre de 2017 se trasladará al Salón Náutico de Barcelona y, a partir del día 19, al Museu Marítim de la ciudad condal.

Conferencias

El programa tiene previsto desarrollar un ciclo de conferencias sobre el tema, con sesiones en los siguientes centros:

— *17 de octubre de 2017, Museu Marítim (Barcelona)*

- sesión de apertura, que oficiará el vicealmirante Fernando Zumalacárrgui Luxán, director del Órgano de Historia y Cultura Naval de la Armada;
- «Comienzos de la Aeronáutica Naval (1917-1937)», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

— *18 de octubre de 2017, salón de actos de la Facultad de Náutica de Barcelona*

- «El portaaeronaves *Dédalo*: transformación de buque mercante en portaaeronaves», por José M.^a Sánchez Carrión, doctor ingeniero naval;
- «La arquitectura naval del viejo *Dédalo*», por Francisco Fernández González, doctor ingeniero naval.

— *19 de octubre de 2017, en el Museu Marítim de Barcelona*

- «La Aeronáutica Naval en el vuelo del *Plus Ultra*. Sus mutuas influencias», por Federico de la Cuadra Durán, arquitecto;
- «Origen de la Aeronáutica Naval en los recuerdos de un marino de guerra», por Luis Núñez Lodeveze, abogado, catedrático emérito de Periodismo de la Universidad San Pablo CEU, Madrid.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 913 79 50 50
C/e: ihcn@fn.mde.es

LV Jornadas de Historia marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 24, 25 y 26 de octubre de 2017 se celebrará en Madrid la quincuagésima quinta edición de las Jornadas de Historia Marítima, en esta ocasión bajo el título «Historiadores navales». Las sesiones tendrán lugar en el salón de actos del

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7). El programa previsto es el siguiente:

24 de octubre de 2017

«Martín Fernández de Navarrete», por Carlos Martínez Shaw, catedrático de Historia Moderna de la UNED.

25 de octubre de 2017

- «José de Vargas Ponce», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, miembro de número de la Real Academia de la Historia;
- «Cesáreo Fernández Duro», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R), consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval.

26 de octubre de 2017

- «Julio Guillén Tato», por José María Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «José Ignacio González-Aller Hierro», por José Cervera Pery, general auditor de Defensa (R), asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 913 79 50 50
C/e: ihcn@fn.mde.es

Real Compañía de Guardias Marinas

En un acto organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, el 18 de septiembre de 2017 Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Real Academia de la Historia, pronunciará la conferencia «Tercer centenario de la creación de la Compañía de Guardias Marinas», dentro de los actos conmemorativos de la efémeride.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 913 79 50 50
C/e: ihcn@fn.mde.es

Tricentenario del traslado de la Casa de Contratación a Cádiz

La Diputación Provincial de Cádiz, en colaboración con otras entidades, entre las que se cuenta el Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM), ha diseñado un programa de actos conmemorativos del Tricentenario del traslado de la Casa de Contratación a la ciudad de Cádiz, el cual se desarrollará a lo largo del año 2017, tomando como fecha de partida el día 12 de mayo.

Entre las numerosas actividades previstas, el IHM ha colaborado con la cesión de piezas históricas para ser exhibidas en la exposición titulada «Cuando el mundo giró en torno a Cádiz», con sede en el Palacio de la Diputación Provincial de Cádiz.

Asimismo, la colaboración del IHM se ha extendido a la participación siguiente en el ciclo de conferencias organizadas dentro de dicho programa:

31 de mayo de 2017. En la sede del Casino Gaditano

«El Instituto Hidrográfico de la Marina, heredero de la Casa de Contratación», por Juan Antonio Aguilar Cabanillas, capitán de navío, comandante director del IHM. Esta conferencia se repitió el 20 de septiembre en el mismo casino.

18 de mayo de 2017. En la sede del Casino Gaditano

«Actualidad del Instituto Hidrográfico de la Marina y sus próximos retos», por José María Bustamante Calabuig, capitán de fragata, jefe de Relaciones Institucionales del IHM. Esta conferencia se repitió el 13 de julio en el mismo Casino Gaditano.

Para más información dirigirse a

Instituto Hidrográfico de la Marina
Plaza San Severiano 3, 11007 Cádiz
Teléf.: 956 59 90 00
C/e: ihmesp@fn.mde.es

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos). También están a disposición del público los índices de los cien números anteriores, en tres tomos, actualizados, al precio de 9 euros. Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

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

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

DOCUMENTO

Filiberto de Saboya y las galeras de El Puerto de Santa María

El documento que presentamos es expresivo de la piedad y comprensión del príncipe Filiberto para con las dotaciones y personal de las compañías de las galeras.

Se trata de una de las cartas que Manuel Filiberto de Saboya, sobrino de Felipe III y capitán general de la Mar, escribe a Juan de Idiáquez, presidente del Consejo de Órdenes de este rey, desde El Puerto de Santa María, sobre las necesidades y miserias de las compañías de Lombardía embarcadas en las galeras y la urgencia de que se provea dinero para sus oficiales.

Recordemos que El Puerto de Santa María fue internadero de las galeras reales hasta que, en 1668, durante el reinado de Felipe IV, la progresiva obstrucción de la boca del río determinó su salida para Cartagena.

Recordemos también que las galeras fueron suspendidas, por innecesarias, en 26 y 28 de noviembre de 1748, en tiempos de Ensenada, y restablecidas por real orden de 31 de diciembre de 1784 para hacer el corso a los piratas argelinos. De nuevo y definitivamente fueron abolidas por Carlos IV, por virtud de real orden de 30 de diciembre de 1803. A partir de entonces quedaron olvidadas y fuera de servicio al irrumpir en la mar los barcos de vapor.

(Museo Naval, Catálogo de Vargas Ponce, t. ix, doc. 29, f. 193)
Transcripción de Ana Berenguer Berenguer

1613.

Marzo 24.

H

19

N.º 19

827

Por haverlo escrito a V. S. le tobo lo que por acá se oye
 con los paratos, cere brase coesta, la qual sera pa
 derir a V. S. lo que necesito con las brevas que
 que el Barrota me ha dado de la salud y para re
 cido esto de lo que todo que V. S. ha tomado en
 del pleito y lo que estoman tener ocasiones para poder
 cumplir con las muchas obligaciones que V. S. me po
 yendalia con las mismas, la verdad y mi tenia que
 decir estas cosas que de la con justicia de con
 tin, que esta en estas cosas, me obliga la corte
 vos recuerdo a (V. S.) de merced y lo que an mere
 como, para que V. S. procure que cambie, pres
 me el trato o Mer. de N. S. y con una orden me
 diga de lo que es que estamos, estando que lo q
 der que estamos haciendo en ya expuesto a nacer
 y en breves dias llegamos aqui a donde se oye de las
 de lo que se oye de las, para que se pueda hacer
 con don Francisco hasta cuando que lo tiene por
 lo que se oye que es de ir en la carabela, a N. M.
 escrito publicando la copia de muchas prohemeritas.

Dixero, que creyeron mucho a don Francisco Barte q
nó como meke para los 100. que lo aga para los que
leallaron aqui ocañis las provisiones, necesarias y le
dan la orden como el teniente. pidiendo N. S. de fa
horcer esto y que agubiere resolucion por que allego
aqui esta gente y no ay nada de los otros, asi
y se perdio el tiempo y lo que costó el conducirlos; Di
go de N. S. de la Cruz de la Cruz Maria a 2 de
marzo 1617.

Silberhoff

Probo de la Noz. A. B. m. i. s. y.

1613

Del Principe Filiberto de 24 de Mayo

Respondida a 2 de
Mayo de 1613

Transcripción

1613

†

Marzo 24

Por haber dado cuenta a V.S. de todo lo que por acá se ofrece con las pasadas, seré breve con ésta, la cual será para decir a V.S. lo que me he [h]olgado con las buenas nuevas que el Baretto me ha dado de su salud, y gran reconocido estoy del cuidado que V.S. ha tomado en lo dispuesto y lo que estimare tener ocasiones para poder cumplir con las muchas obligaciones en que V.S. me pone y cada día se acrecientan la necesidad y miseria que padecen esta pobre gente de las compañías de Lombardía, que están en estas galeras, me obliga hacer de nuevo recuerdo a V.S. de su estado y lo que [h]an menester socorro, para que V.S. procure se envíe, pues conviene tanto al servicio de SM. y será una obra muy digna del tiempo en que estamos, entiendo que los oficiales que estaban rehaciendo[h]an ya empezado a marchar y en breves días llegarán aquí adonde no [h]ay orden ninguna de dinero ni provisiones, para que se puedan sustentar solo don Francisco Duarte me [h]a escrito que los tiene para los cuatrocientos que [h]an de ir en las carabelas. A su Md. escribo suplicándole se sirva de mandar proveer luego este dinero o que [] mande a Don Francisco Duarte que así como prové para los 400 que lo haga para todos pues se [h]allaran aquí o en Cádiz las provisiones necesarias y si le dan la orden como él lo [h]ará luego pidiéndole V.S. de favorecer esto y que [h]aga breve resolución, porque si llega aquí esta gente y no [h]ay modo de sustentarlos se des[h]ará y se perderá el tiempo y lo que cuesta el conducirlos. Dios guarde a V.S. del Puerto de Santa María a 24 de marzo 1613. Filiberto

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

↳ 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

RECENSIONES

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El astillero de Ferrol. Evolución histórica e hitos constructivos*. Madrid, 2017, 237 págs., excelente repertorio fotográfico.

La construcción naval española ha sido tema de gran predicamento entre los historiadores e investigadores interesados en esta importante herramienta de producción. Manuel Ramírez Gabarrús, en su acertada investigación sobre la Empresa Nacional Bazán y sus antecedentes históricos (1730-1980); José Patricio Navarro, en su *Armada española. Siglo XVIII*, y más recientemente José Blanco Núñez son tres ejemplos de interesantes aportaciones sobre el tema. Pero este nuevo libro de Anca Alamillo, de impecable presentación, vuelve a abundar en el tema con una visión correcta y bien armonizada en dos definidos planteamientos: la evolución histórica del astillero ferrolano y sus hitos constructivos, enumerando y analizando detalladamente los proyectos que se fueron desarrollando a lo largo del tiempo y que fructificaron en obras. Un asombroso listado que se inicia desde el Real Astillero de Esteiro hasta la última botadura: el HMAS *Canberra*, buque de asalto anfibio tipo LHD parcialmente construido en los astilleros de Navantia y entregado recientemente a la Armada australiana.

El libro, de cuidada edición, con un interesante repertorio fotográfico y documental, es fruto de una rigurosa investigación, con el mérito añadido de la actualización hasta los días presentes, con directa referencia a toda la variada gama de calidades que han salido de las gradas del astillero.

Si bien es cierto que los astilleros de Cartagena y San Fernando (La Carraca), así como los de Guarnizo y La Habana, han sido objeto de interesantes análisis, creo que el de Ferrol se lleva la palma, sobre todo tras la aparición del libro que reseñamos.

VELA CUADROS, Rubén: *Presas de la Armada española (1779-1828). Listado de buques de guerra apresados e incorporados a la Real Armada por apresamiento*.

El oficio de corsario con patente real (o sin ella) fue una profesión sumamente rentable durante los siglos XVI, XVII y, sobre todo, XVIII. Los apresamientos o represamientos de buques ingleses, holandeses y franceses dan para componer un largo listado, exponente de tan fructífera actividad, ya que es evidente que la Monarquía española recurría al corso y a la acción de los particulares contra el comercio enemigo como un saludable intento de compensar la insuficiencia del poder naval español.

En razón de todo ello, Rubén Vela nos ofrece, en un estudio rigurosísimo en cuanto al fondo y a la forma, su sorprendente *Listado*, que acoge en sus páginas una completa cronología relativa tanto a presas y represas como a hechos de armas en las diferentes guerras sostenidas por España —como las

RECENSIONES

del Asiento (1739), la de la emancipación estadounidense (1779-1783), las de la Coalición (1796-1802, 1804-1813), las iberoamericanas de independencia (1811-1820)...— y un extenso seguimiento de las presas a marinas de guerra extranjeras y presas nacionales hechas por los españoles.

Verdaderamente es merecedor de todo elogio este admirable trabajo, comprensivo de datos inéditos sobre apresamientos, represas e, incluso, combates escasamente conocidos. Una labor de investigación paciente y lúcida, en la que minuciosidad y precisión corren parejas con la capacidad intuitiva y el esfuerzo que ha supuesto la edición de tan importante estudio.

TAPIA HERRERO, Enrique: *El almirante López Pintado (1677-1745)*. Universidad de Sevilla, 2017, 456 págs., ilustraciones en color, apéndices documentales.

Dentro de la amplia nómina de almirantes de la Real Armada que ilustraron buena parte del siglo XVIII, la figura de Manuel López Pintado no es de las más conocidas y valoradas. Sin embargo, su trascendente relevancia ha sido puesta de manifiesto en este espléndido libro del capitán de navío Enrique Tapia, que a su condición de marino une la de doctor en Historia por la Universidad de Sevilla y máster en Estudios Históricos Contemporáneos, credenciales irrecusables para avalar su obra.

De la amplia hoja de servicios del almirante López Pintado destaca su larga vinculación en la conducción de las flotas de Indias, de las que nunca perdió un buque, no obstante los omnipresentes peligros —naufragios, apresamientos, abordajes— que infestaban la Carrera, puente entre España y sus posesiones ultramarinas.

López Pintado fue un colaborador muy cercano del almirante Andrés del Pes, impulsor del traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, cuyo tricentenario se celebra precisamente en estas fechas. Estuvo en el sitio de Barcelona luchando en el bando de Felipe V (1714). Fue teniente general de Marina y falleció en el cargo de capitán general del departamento marítimo de Cádiz.

Sobre la base de una sólida estructuración, y servido con un lenguaje directo y claro, el libro nos ofrece un esclarecedor perfil biográfico que, como es obligado en el género, sitúa la trayectoria humana de que se ocupa en la época que la encuadra. De sus páginas brota un retrato cabal de un hombre de tierra adentro —había nacido en la villa manchega de Tembleque— que encontró en el mar la proyección de una vida de notables servicios.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *Guerra del Pacífico. La batalla del golfo de Leyte*. Nowtilus, Madrid, 2017, 331 páginas.

El capitán de navío Gutiérrez de la Cámara, que en libros anteriores ha evidenciado su buen quehacer tanto histórico como literario con interesantes

aportaciones sobre la piratería berberisca y sus corsarios, da un nuevo golpe de timón a sus inquietudes como investigador y nos traslada al océano Pacífico en plena segunda guerra mundial, durante la intensa y desgarrada lucha mantenida entre las Armadas de Estados Unidos y Japón, en claro forcejeo por el dominio del poder naval.

La batalla del golfo de Leyte, que subtitula *Guerra en el Pacífico*, es un libro excelentemente documentado cuyas coordenadas de enfoque nos hacen recordar inolvidables películas como *Pearl Harbor*, *Guadalcanal*, *La batalla de Midway* o *Tora, tora, tora*. Así pues, el lector revive en estas páginas aquel enfrentamiento de finales de 1944, cuando el poderoso adversario japonés era duramente sometido por la recuperada flota de los Estados Unidos.

Con un pormenorizado análisis situacional y la aportación de muy valiosa documentación en forma de planos, mapas y dibujos, el libro mantiene un vivo interés desde sus primeras páginas, e incorpora una cronología detallada que permite seguir fácilmente los avatares de aquel conflicto que tuvo en vilo al mundo, e identifica de modo insoslayable los cauces del lector con la dinámica de los hechos que se relatan.

J.C.P

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL actualiza periódicamente la lista de suscriptores, actualización que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de los datos de nuestro archivo. Con este motivo, apelamos a la amabilidad de nuestros suscriptores para que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén realizando cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o de domicilio. Hacemos notar que, cuando la dirección de envío corresponda a un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no solo 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 también a la venta en el Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada (C/ Montalbán 2, 28071 Madrid), así como en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 4 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
C/ Juan de Mena 1, 1.^a planta
28071 Madrid (España).
Teléfono: 913 12 44 27
Fax: 913 79 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

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

Advertencias

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

