

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXV

2017

Núm. 139

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXV

2017

Núm. 139



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; Manuel Ángel Gómez Méndez  
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: cuarto 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).



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

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

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>
NOTA EDITORIAL .....	7
<i>La fundación de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz en 1717</i> , por Enrique de Carlos Boutet .....	9
<i>El traslado del arsenal de Cavite a Olóngo (bahía de Subic)</i> , por Francisco Javier Álvarez Laita .....	39
<i>Las Galeras de España en la regencia del reinado de Carlos II (1665-1700)</i> , por Vicente Montojo Montojo y Federico Maestre de San Juan Pelegrín .....	73
<i>La batalla naval de Actium</i> , por Julio Albert Ferrero .....	99
<i>La nao Nuestra Señora de Begoña, Francis Drake y Juan de Garibay</i> , por Yago Abilleira Crespo .....	115
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	123
La Historia vivida: <i>El paso de la fragata Berenguela por el canal de Suez en 1869</i> Noticias generales.	
Documento: <i>Orden de arresto de Alejandro Malaspina (San Lorenzo, 22 de noviembre de 1795)</i> .....	135
Recensiones: .....	139

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Enrique de Carlos Boutet** es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y realizó el máster en Derecho Marítimo por el IME e ICADE, así como el PDD del IESE. Ha desarrollado su carrera profesional fundamentalmente en el sector asegurador, donde ha sido directivo de varias compañías. Fundó la correduría de seguros De Carlos y Asociados, de la que es en la actualidad su socio director. Ha realizado estudios de Historia, entre ellos el máster en Métodos y Técnicas de Investigación Histórica, Artística y Geográfica por la UNED, y el curso de especialista universitario en Historia Militar del IUGGM y la UNED. Investigador histórico orientado hacia los temas de historia naval de la edad moderna, ha sido ponente en congresos de historia y seminarios especializados.

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

**Vicente Montojo Montojo** es doctor en Historia Moderna. Técnico responsable del Archivo General de la Región de Murcia y el Archivo Histórico Provincial de Murcia, numerario de la Real Academia Alfonso X el Sabio y correspondiente de la Academia Andaluza de la Historia, es licenciado en Geografía e Historia (Historia Medieval). Es investigador participante en grupos y proyectos de investigación como «Familia y élites de poder en el Reino de Murcia», Nobilitas, Dyncoopnet (Dynamic Complexity of Cooperation-Based Self-Organizing Commercial Networks in the First Global Age, de la European Science Foundation), NACOM (Naciones y Comunidades: perspectivas comparadas en la Europa Atlántica), ESME (Evolución de las sociedades mercantiles en España). Sus publicaciones pueden consultarse en Dialnet, Researchgate y Academia.edu.

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

**Julio Albert Ferrero** es almirante de la Armada española en situación de 2.<sup>a</sup> reserva. En su larga vida profesional ha desempeñado numerosas actividades tanto profesionales como didácticas, en el ámbito militar y en el civil. De sus veintidós años en destinos de mar, embarcado en distintos tipos de buque, destacamos su vuelta al mundo en el *Juan Sebastián Elcano*, y de los destinos en tierra, los de jefe del gabinete del AJEMA y de la división de telecomunicaciones y guerra electrónica del Estado Mayor de la Defensa. Está en posesión del diploma de Guerra

Naval y del de Relaciones Humanas del CSIC, y ha realizado numerosos cursos, entre ellos el de táctica de la Royal Navy. Su actividad didáctica ha discurrido por diversos centros de enseñanza de Defensa y de la Armada, de cuya Escuela de Guerra Naval fue director. Ya en la situación de 2.ª reserva, y dentro de la esfera civil, fue director de la Cátedra Almirante Martín Granizo, de la Universidad de Salamanca (1994-1997), e impartió varios cursos de máster de seguridad y defensa en la Universidad Complutense de Madrid. Es coautor de varios libros y publicaciones, miembro de número de la Real Academia del Mar y conferenciante en diversos centros y universidades, así como colaborador de revistas de historia y de la prensa diaria. Está en posesión de los premios Álvaro de Bazán, Roger de Lauria y Francisco Moreno (otorgados por la *Revista General de Marina*), del Tierra, Mar y Aire y del premio de la Real Liga Naval Española.

**Yago Abilleira Crespo** es licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Vigo. Gran apasionado de la historia naval y, especialmente, de los naufragios, ha publicado *Los galeones de Vigo* (2005), así como numerosos artículos sobre diversos barcos hundidos y las labores de buceo en torno a ellos. En esta línea, ha colaborado en *Los tesoros de Rande* (2014) y *Naufragios en las costas gallegas* (2015). Miembro de la Real Liga Naval Española, ha recibido de dicha institución la Medalla al Mérito Cultural por su labor en la difusión del patrimonio sumergido. También ha participado en varias campañas de arqueología submarina en las Cíes, Cangas del Morrazo, Finisterre y la costa de Lugo.

**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

**C**OINCIDE el último número del año de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL con una plétora de destacadas conmemoraciones que celebran la historia de la Armada española. Esta entrega postrera de 2017 incluye un nuevo artículo sobre la fundación de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz en 1717, y un interesante y documentado trabajo acerca del traslado del arsenal de Cavite a Olóngapo (bahía de Subic). Con este número 139 de la REVISTA ve la luz un nuevo suplemento, cuyas páginas recogen un interesante trabajo de investigación sobre la evolución de la formación del arsenal de Cartagena, proceso en el que tuvo una destacada participación el teniente general don Carlos Reggio y Gravina durante su ejercicio del mando del departamento marítimo. Con el artículo, basado en una meritoria y exhaustiva labor de archivo, el autor aporta cartografía y relevante documentación que hasta ahora permanecía inédita.

Aprovechamos la ocasión para informar a nuestros lectores de que, con motivo del tercer centenario del Cuerpo de Intendencia de la Marina española, se celebrarán diversos actos conmemorativos. La serie dará comienzo el próximo 29 de noviembre en el salón de actos de Cuartel General de la Armada, donde se impartirán tres conferencias. Por último, deseamos señalar que, en el marco de la celebración del primer centenario de la creación de la Aviación Naval española, el próximo 5 de diciembre se inaugura en el Museo Naval de Madrid la exposición temporal «Mar de alas», que en principio permanecerá abierta al público hasta el 30 de junio de 2018.



## INFORMACIÓN PARA LOS LECTORES

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

### INTERNET ARMADA

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

↳ Ciencia y Cultura

↳ Órgano Historia y Cultura Naval

↳ Instituto Historia y Cultura Naval

↳ Revista de Historia Naval

### INTERNET MINISDEF

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

↳ Revistas

↳ Armada

App Revistas Defensa: disponible en tienda Google Play

<http://play.google.com/store> para dispositivos Android, y en App Store para iPhones y iPads <http://store.apple.com/es>

### INTRANET MINISDEF/ARMADA

<http://intra.mdef.es>

↳ Armada española

↳ Ciencia y Cultura

↳ Órgano Historia y Cultura Naval

↳ Instituto Historia y Cultura Naval

↳ Revista de Historia Naval

# LA FUNDACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE GUARDIAS MARINAS DE CÁDIZ EN 1717

Enrique de CARLOS BOUTET  
Licenciado en Derecho

## Resumen

En el presente artículo se analizan los pormenores de la creación de la Compañía de Guardias Marinas en Cádiz en 1717, así como los siguientes aspectos: objetivos de la institución, medios para llevarlos a cabo, regulación, requisitos para ser guardiamarina y proceso de admisión, dependencias de la Compañía, consideración de la Compañía de Guardias Marinas como cuerpo de élite, estructura, uniformidad, armas y régimen disciplinario.

Palabras clave: Compañía de Guardias Marinas, José Patiño, 1717, formación oficiales Armada.

## Abstract

This article analyzes the details of the establishment of the Company of Midshipmen in Cadiz in 1717, as well as the following aspects of the matter: objectives of the institution, means to achieve them, regulations, requirements to become a midshipman and the admission process for it, facilities of the Company, consideration of the Company of Midshipmen as an elite unit, structure, uniforms, weaponry, and disciplinary code.

Key words: Company of Midshipmen, José Patiño, 1717, officer training, Spanish Navy.

**E**N la primavera de 1717 se fundó en Cádiz la Compañía de Guardias Marinas (CGM), antecedente de lo que hoy es la Escuela Naval Militar. La iniciativa fue de enorme trascendencia para la Armada española, ya que constituiría la institución en que por vez primera se encauzó la formación

de oficiales de la Armada Española de forma organizada, coherente y con unos objetivos claros. Han pasado 300 años desde entonces, lo que es una magnífica ocasión para revisar los aspectos más importantes de estos hechos, así como para aportar algunos no conocidos hasta ahora, dejando para próximos artículos los aspectos académicos y las vicisitudes de las primeras promociones.

### **La fundación de la CGM en Cádiz en 1717**

A lo largo de los últimos meses de 1716 se produjeron una serie de reuniones, bien en el marco de los Consejos de Indias y Guerra, bien de carácter informal, cuyos protagonistas principales parecían ser el cardenal Alberoni y Andrés de Pes. Estas reuniones, a las se había unido José de Patiño, pretendían la toma de iniciativas y decisiones tendentes al restablecimiento de la Armada y a la potenciación del comercio con América. Una real orden de 28 de enero de 1717, que comenzaba diciendo «Habiendo tenido por conveniente restablecer la Marina de España y Comercio de Indias, por ser de tanta importancia y bien público...», recogía todas las decisiones tomadas, cuyos elementos más importantes eran la creación de la Intendencia General de Marina y de la Superintendencia del Reino de Sevilla, y el traslado de la sede de la Casa de Contratación a Cádiz. La decisión de concentrar la cabecera de las flotas de Indias y la política naval en Cádiz tenía raíces lejanas. Ya en la época de Carlos II se había analizado esta posibilidad, asociada a la idea de crear una compañía universal de comercio. Hubo un programa coherente de actuación para mejorar las bases del monopolio (1), que partía de 1679 y recogía las reformas emprendidas o ideadas en los ministerios de Bergeyck, Orry, Tinajero de la Escalera y el propio Alberoni. La decisión de mudar de sede la Casa, además, tenía sentido considerando que a Cádiz venían llegando las flotas desde hacía tiempo, si bien resultaba difícil desde un punto de vista político debido a las fuertes presiones ejercidas desde Sevilla, que por añadidura había apoyado en los momentos más duros a Felipe V durante la Guerra de Sucesión. Andrés de Pes fue el único valedor del cambio en el Consejo de Indias en los momentos críticos, pero su opinión finalmente prevaleció (2).

La Intendencia General de Marina fue un órgano creado expresamente en Cádiz para dirigir la política de la Armada en todas sus facetas —incluida la construcción naval—, unificar la acción de control sobre la Marina y, especialmente, canalizar fondos para sustentarla (3). El hecho de que el intendente general de Marina fuera el presidente del tribunal de la Casa de Contratación provocó que determinadas competencias adscritas desde tiempo atrás a esta última se confundieran, a partir de 1717, entre ambos organismos o pasaran a

---

(1) CRESPO SOLANA, 1994, p. 39.

(2) CASTRO, p. 37.

(3) CRESPO SOLANA, 1996, p. 74.

la Intendencia. Con esta iniciativa se decidían varios aspectos de gran trascendencia: el primero y más importante, regenerar la Armada y potenciar el comercio indiano, proyectos en realidad decididos desde años antes pero que las exigencias financieras de la guerra habían obligado a posponer. El segundo era la ciudad que iba a ser el centro sobre el que se iba a basar la nueva política naval y comercial, Cádiz. El tercero, la de la designación de la persona que iba a dirigir el proceso de cambio, José Patiño.

La decisión de que fuera Cádiz la sede de la Compañía de Guardias Marinas debió de ser fácil de tomar, una vez decidido que el intendente general de Marina se establecería en dicha ciudad y que en ella se fijaría la sede de la Casa de Contratación. Cádiz reunía todas las condiciones

para ser la ciudad elegida. Primero, porque era un puerto que se había convertido en el principal del reino. Tenía todo el sentido que los futuros oficiales se formaran en una plaza marítima, teniendo muy cercano el mar, el ámbito en que desarrollarían su labor, los buques y los astilleros y arsenales. Además, en los modelos que inspiraban a Patiño, como el francés, se seguía esta regla. Segundo, porque Cádiz se iba a convertir, con la nueva política que se iba a emprender, en el principal departamento de la Armada. Tercero, porque de las propias Instrucciones de Patiño se deduce que este quería ejercer un control cercano sobre la Compañía y la Academia de Guardias Marinas.

Cuestión de interés es por qué Patiño fue el designado para dirigir el proceso regenerador de la Armada y el comercio. Patiño, funcionario muy destacado del reinado de Felipe V ya en 1715, estuvo en la corte por espacio de cuatro meses, durante los cuales Alberoni tuvo ocasión de conocerle. Patiño había colaborado con los anteriores consejeros franceses de Felipe V, lo cual podía provocar recelos a los nuevos gobernantes italianos. Sin embargo, supo vencer las suspicacias iniciales, hasta el punto de que Alberoni llegó a ver en él cualidades destacadas, como su fidelidad a Felipe V y su probable predisposición positiva a la política expansiva en Italia que pretendía establecer, debido a sus lazos afectivos con dicha nación (4), aparte de hacer ver, como se ha



Retrato de José Patiño, óleo s/lienzo por Esteban Aparicio, 1878. Museo del Prado, Madrid

(4) PULIDO BUENO, p. 109.

visto, su poca predisposición a favorecer los intereses franceses. Patiño fue repuesto en su cargo en Barcelona, recibiendo el encargo de ejecutar las normas establecidas en el real decreto de 16 de enero de 1716 por el que se establecía la Nueva Planta política y fiscal de Cataluña. Pulido Bueno sugiere que la implantación por la Superintendencia de esta Nueva Planta fiscal en Cataluña fue una prueba de confianza puesta por los ministros italianos a Patiño, quien supo resolverla favorablemente (5). Tras su regreso a Barcelona, Patiño demostró una obediencia incuestionable a las órdenes transmitidas por el abad Alberoni (6). Posiblemente, por el hecho de que estaba favoreciendo los planes del abad, este, al crecer su influencia, consiguió para Patiño el cargo de intendente general de Marina (7). Pero su eficaz labor en las diferentes misiones que se le habían encargado debió de tener un peso grande en la decisión. Se trataba, no cabe duda, de una persona inteligente con una gran capacidad de trabajo y que, decidida y pragmática, se implicaba personalmente en la ejecución de las misiones. No debía de ser fácil en los inicios del XVIII encontrar a un funcionario que reuniera estas facultades y que, además, tuviera la capacidad de conseguir los objetivos que tenía encomendados en plazos cortos. Tanto Alberoni como el obispo de Gerona escribían a Patiño conminándole a que acabara cuanto antes el nuevo establecimiento fiscal en Cataluña (8), lo que demuestra el interés en que se dedicara a otras misiones. La decisión de que Patiño fuera nombrado máximo funcionario encargado de los temas de marina y comercio debió de tomarse antes de su vuelta a Madrid en 1716, como se deduce de sus propios escritos posteriores (9). La real orden tenía palabras elogiosas para él:

«Y teniendo cumplida satisfacción y confianza de vos, don Josef Patino, de mi Consejo de las Ordenes, por los particulares servicios que habéis hecho en los empleos que hasta ahora habéis servido, y de vuestro celo y experiencia, he resuelto elegir y nombraros por Intendente general de mi Marina de España».

Como indicara Walker, Patiño, desde su llegada a Madrid, tuvo ocasión de familiarizarse con los problemas del comercio con las Indias, el estado de los astilleros y los planes de reconstrucción en marcha (10). Las competencias otorgadas en la real orden al intendente general de Marina eran muy amplias, prácticamente equivalentes a las que podía tener un secretario de Estado, con autoridad sobre todo lo referente a la Armada en España. De hecho, el sueldo del puesto era el mismo que el de los secretarios de Estado: 12.000 escudos de vellón al año. Patiño dependía formalmente del secretario de Guerra, Miguel Fernández Durán.

---

(5) *Ibidem*, p. 110.

(6) *Ib.*, p. 126.

(7) WALKER, p. 128.

(8) RODRÍGUEZ VILLA, p. 22.

(9) PATIÑO, J.: «Exposición reservada», 1720, cit. *ibidem*, p. 23.

(10) WALKER, p. 128.

Nada más llegar a Cádiz, a comienzos de febrero, Patiño empieza una febril labor tendente a crear cuerpos, construir y rehabilitar astilleros y arsenales, fabricar barcos con todos sus pertrechos, y todo lo necesario para regenerar la Real Armada y fomentar el comercio con América. Pero también había un objetivo específico de crear una armada destinada a las operaciones de Italia, tarea que le había encomendado Alberoni. El panorama con que se encontró el intendente general lo resume una frase bien conocida:

«Llegué a Cádiz, y verdaderamente encontré lo mismo que me había prevenido Andrés de Pez, de que no hallaría exposición alguna para apresto de navíos, pues no había ni siquiera un paraje donde se pudiese cocer un caldera de brea, y todos los navíos estaban en la Bahía, perdiéndose los pertrechos y los buques» (11).

El 16 de junio de 1717, Patiño redactó unas ordenanzas para la Armada que fueron promulgadas e impresas el mismo año (12). Un primer título reza «Ordenanzas e instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España». El segundo título es «Instrucción sobre diferentes puntos, que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España; y ha de tener fuerza de Ordenanzas, hasta que su Magestad mande publicar las que inviolablemente deberán practicarse». Estas Ordenanzas, llamadas de Patiño, eran imprescindibles para estructurar la nueva institución, ya que «los fundadores de la nueva marina dexaron su proyecto desnudo enteramente de reglas que hiciesen uniformes y permanentes las practicas consequentes» (13). Aunque concebidas en principio como provisionales, permanecieron en vigor hasta que fueron promulgadas las de 1748. La inspiración que recibe de las Ordenanzas francesas de Luis XIV es evidente. Entre otras novedades, se crea el Cuerpo General, constituido por los oficiales de la Armada, con un escalafón nuevo que, con pocas variaciones, pervivirá hasta muy avanzado el siglo XIX. Los oficiales generales son los capitanes generales, tenientes generales y jefes de escuadra (14); los oficiales particulares, los capitanes de navío, capitanes de fragata (15), tenientes de navío, tenientes de fragata (16), alféreces de navío y alféreces de fragata (17). Hay un capítulo dedicado a los guardiamarinas estando embarcados (18).

---

(11) RODRÍGUEZ VILLA, pp. 25-26.

(12) Conocemos dos ejemplares, ambas reimpresiones en Cádiz: Biblioteca del Museo Naval 9419 y Biblioteca Municipal José Celestino Mutis (Cádiz), Castro 188 ord.

(13) Archivo del Museo Naval (AMN), Ms. 471, ff. 84 y 84v., AGUIRRE, J.: «Discurso (...) sobre el estado imperfecto del sistema de Marina en 1755 y necesidad de varias reformas en su constitución, con especialidad en la del Cuerpo del Ministerio. Dirigido a Julián de Arriaga», Madrid, 22 de julio de 1755, cit. por O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, 2004a, p. 694.

(14) *Ordenanzas e instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España*. Peralta, Cádiz, 1717, cap. 1.º

(15) *Ibidem*, cap. 3.º

(16) *Ib.*, cap. 4.º

(17) *Ib.*, cap. 5.º

(18) *Ib.*, cap. 6.º



Retrato de Andrés de Pes. Óleo sobre lienzo de Antonio Torres Bru. Museo Naval, Madrid



Retrato de Felipe V, óleo s/lienzo por Miguel Jacinto Meléndez. Museo del Prado, Madrid

No está claro quién fue el promotor de la creación de la Compañía de Guardias Marinas. Guillén Tato afirmó que «Don Andrés de Pes, jefe de escuadra, Caballero de Santiago, y Gobernador del Consejo de Indias, fue el iniciador de una Academia para oficiales de la Armada» (19), pero no explicó las razones de dicho aserto. Cervera Pery y Pérez Fernández-Turégano creen que fue su impulsor (20). Son muchos los que apoyan la tesis de que fue Alberoni su promotor (21). Por último, algunos historiadores, entre ellos Rodríguez Casado, atribuyen en cambio a Patiño la idea de la creación de esta compañía (22). Desde nuestro punto de vista, Patiño no pudo ser el autor de esta iniciativa ya que, como él mismo manifestara, cuando se incorporó a las juntas que discutían sobre el impulso de la Armada y el comercio ya halló resueltos estos asuntos (23). Alberoni no nos parece que pudiera ser su impulsor. De temas militares no tenía conocimientos, y para estas cuestiones se apoyaba en la opinión de otras personas. Desde mucho antes ya tenía Felipe V la intención de calcar toda la reglamentación, así como las instituciones fran-

(19) GUILLÉN TATO, 1918, p. 611.

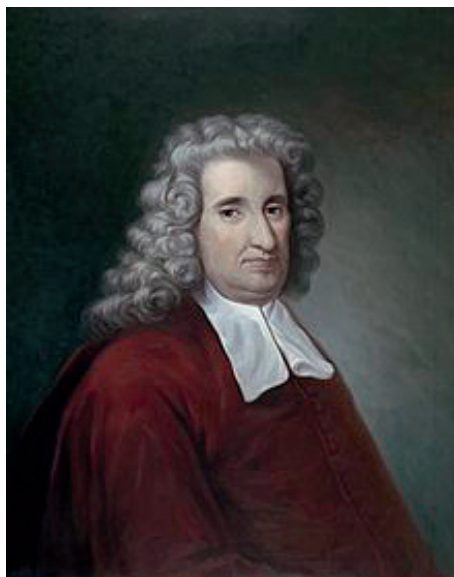
(20) CERVERA PERY, p. 3, y PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, p. 97.

(21) Entre ellos destacamos a DESDEVISES DU DEZERT, pp. 539ss.; MORENO DE GUERRA Y ALONSO, J.: *Relación de los caballeros cadetes de las Compañías de Guardias-Marinas (1717-1834)*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1913, pp. 3ss.; ARELLANO, p. 45; BLANCO NÚÑEZ, 2001, pp. 64ss., y ALÍA PLANA, M. y J.M., p. 36.

(22) RODRÍGUEZ CASADO, p. 613.

(23) RODRÍGUEZ VILLA, p. 23.

cesas de marina. Así, en una carta de su ministro Grimaldo de junio de 1715, este declara al ministro francés Pontchartrain que existe el deseo por el monarca español de asimilar el arte militar al de Francia, y que esto se ha producido ya en el Ejército, pero que está pendiente en la Marina (24). Este aspecto, que no ha sido considerado en la historiografía, es de especial relevancia ya que constata documentalmente el deseo regio de homologar sus ejércitos a los de su país de origen. A pesar de que en las palabras de Grimaldo cabe deducir cierta exageración con el fin de conseguir su objetivo, que no era otro que calcar toda la reglamentación francesa, tampoco puede desdeñarse la voluntad del monarca español de asemejar la Marina de Guerra española en todo a la francesa, por lo que puede hablarse de Felipe V como el inspirador último de la Compañía de Guardias Marinas o, incluso, como el decisor de su creación.



Retrato del cardenal Giulio Alberoni, óleo s/lienzo por José María Galván y Candela, s. XIX. Museo del Prado, Madrid

Hay que considerar, además, que había un clima general de desconfianza en los pocos generales y oficiales de la Armada españoles, como demostró la real cédula de 21 de febrero de 1714 por la que se creaba un nuevo escalafón, se unificaban armadas y se dejaba el poder naval a los generales franceses. El pobre cuadro de oficiales y generales de la Armada debió de hacer pensar a muchos en la necesidad de crear una institución educativa para oficiales de la marina de guerra siguiendo los modelos de otras naciones, entre ellos al propio

---

(24) «Depuis (...) heureuse union des deux Couronnes on a en Espagne toute l'attention à l'uniformité dans la forme es la règle de l'art militaire à fin d'assurer, davantage le service des deux Rois es pour établir plus fermement l'amitié et la bonne correspondance entre les deux Nations; cette importante maxime s'est établie dans les troupes et le service de terre. Le Roy d'Espe. désire que la même chose s'exécute pour ce qui regarde la marine, mais pour y parvenir on a besoin de commencer par les fondemens et d'avoir les reglemens, ords. et Memoires de ce qui s'observe en France touchant le service, la police, les règles à la mer et dans les ports, la construction des vaisseaux et galères, les apointemens, soldes, rations, vivres, agrets, aparaux, les amirautés, les académies, et autres dependances de la marine (...). Qu'y que l'on ait en Espagne les anciennes ordonances qui y ont été faites et celles qui pratiquent les nations qui ce sont plus distinguées dans cet art, neanmoins S.M.C. qui estime beaucoup plus les règlements et ordonances du Roy, veut en établir de semblables dans les Etats à fin de lier plus étroitement les deux Nations», en Archives Nationales de France (ANF), Marine, leg. B7, núm. 26, ff. 223v-224v. Copia de carta de Grimaldo a M. Pontchartrain, Aranjuez, 30 de junio de 1715.



rey. En los años posteriores a 1716 se crearon cuerpos, instituciones, bases, astilleros, arsenales..., en definitiva, toda la organización que requería una Marina moderna, de modo que la fundación de una escuela para oficiales era inevitable. La decisión del establecimiento de la Compañía de Guardias Marinas, coetánea, como se ha visto, a la del traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, debió de corresponder a Alberoni, quien al parecer se apoyó en Pes para la toma de esta decisión, en contra de la opinión de todos los demás miembros del Consejo de Indias (25). Para los comerciantes gaditanos de 1720, la real orden de enero de 1717 fue una decisión personal de Pes (26). Pes era el máximo representante de la Armada en los Consejos, había dirigido escuadras y conocía por ello de primera mano las necesidades de formación de oficiales. Esto aparte, era un personaje con ascendencia sobre el rey y Alberoni en asuntos de Indias y Marina a finales de 1716, por lo que bien pudo ser él quien decidiese la creación de la CGM o, en caso de que hubiera partido de otro la iniciativa, cuando menos debió de apoyarla, por más que no haya constancia de ello. Alberoni, que en aquellos momentos acaparaba el poder, participó en la gestación de la decisión, tomaba parte en las reuniones en las que se tocaba este asunto y, como sobre todas las decisiones políticas del momento, tuvo que dar su consentimiento a la creación de la Compañía. Patiño fue el ejecutor, el que lo hizo casi todo: reglamentar, establecer la sede en la ciudad designada, seleccionar los oficiales y maestros, y establecer el programa de enseñanza. En resumen, puede decirse que el propio Felipe V fue el decisor en primer término; Pes, su impulsor y quien influyó decisivamente en la elección de Cádiz como su sede; Alberoni, el decisor del momento, y Patiño, por último, el ejecutor.

Pero ya antes de que se designara a Patiño intendente general de Marina debió de dictarse una norma de creación de la CGM, o cuando menos debieron de circularse cartas que anunciaban su próxima creación. En este sentido, a finales de 1716 hay constancia de que tal creación estaba decidida (27), por cuanto el capitán general de Guipúzcoa, una vez recibida la resolución real por la que se instituía la CGM, mandó una carta dos meses antes del real decreto de 28 de enero de 1717 al diputado de la nobleza de esa provincia en la que le participaba, entre otros asuntos, de lo siguiente:

«Señor Mío: Habiendo el rey (...) con motivo de haber dado principio al establecimiento de su Real Armada, resuelto establecer en ella un número de Cadetes, hijos de Oficiales que hayan servido en la misma Marina o en los oficios de tierra con los grados de capitán inclusive en adelante o hijos de personas Nobles, y que (...) sean (...) desde catorce hasta dieciocho años y no más, a fin de que, empezando desde luego a servir en los vageles, se instrúan en ellos y en las

---

(25) «Informe que en 8 de marzo de 1720 hizo el Sr. D. Andrés de Pes, tocante á los motivos que hubo para que en el año de 1717 se hiciesen pasar de Sevilla á Cádiz la Casa de Contratación y el Consulado», en CASTRO, p. 46.

(26) Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC), Actas Capitulares, lib. 76, p. 26.

(27) Como ya indicara GUARDIA, 1977, p. 271.

Academias o seminarios que se les destinare en las circunstancias que deven ocurrir en un buen oficial de Marina y aun para el de Tierra, para que los que más se aventaxaren sean promovidos a los empleos vacantes, y se exercite la nobleza de una profesión tan propia para ella misma, lo paso a la noticias de Vuestra señoría en virtud de las Reales Órdenes con que me hallo, a fin de que vuestra señoría haga saber esta Real deliveracion, para que puedan los que tuvieren la circunstancia referida, y el ánimo hecho a servir a S.M. en la Mar con el referido carácter de Cadete» (28).

## Los objetivos y los medios

La finalidad de la creación de la CGM se establecía en el artículo 19 de las Instrucciones de Patiño, la norma que regulaba la corporacion y que reproducimos acto seguido:

«Como el fin de de la formazion, manutención y establezimiento de este Cuerpo, es para q el Rey no no solo consiga abilitar la nobleza de sus Reynos y q le sirvan en su Mar.<sup>na</sup> y Ejercitos adornada de las Zienzias y facultades de la mathematica con las reglas de la cantidad discreta, geometría, trigonometría, cosmograhia, maniobra, fortificazion militar, theorica de la artillería, y construcción de navios sino también aptos para otras profesiones los q por falta de robustez ó no puedan seguir la profesión militar en mar ó en tierra, se formará una Academia cuya casa será de S.M. con salones capaces donde asistirán p.<sup>a</sup> enseñárselas los Maestros de estas facultades en la conformidad q se dirá, y al mismo tiempo se emplearán é instruirán por sus oficiales en los ejerzizios de las Armas evoluciones militares, y manejo practico de la Artillería, danza, y esgrima, q se les enseñaran» (29).

La nobleza había perdido en el siglo XVII gran parte del protagonismo que había tenido en la oficialidad de la milicia en el XVI. La nobleza media y baja, la de los hidalgos, tampoco parecía tener gran interés en la profesión militar. Las limitaciones en sus quehaceres profesionales, debido a que no les estaba permitido realizar multitud de actividades, unido a que no acudían tampoco al Ejército o a la Marina, provocaban una ociosidad que se había convertido en endémica. El deseo de involucrar a nobles e hidalgos en la milicia no era nuevo, pero las tentativas en ese sentido en la segunda mitad del siglo XVII no resultaron precisamente exitosas. En relación con la Marina, Patiño exponía en 1720 las razones que motivaron el origen social de los cadetes establecido en 1717:

«Viendo la Nobleza de España sin carrera poco aplicada a seguir ninguna y en una crianza que no la distinguía de la plebe; y conociendo que sus genios eran a propósito para cualesquiera facultades a que se dirigiesen, se pensó en reducirlos a

---

(28) AMN, Ms. 580, Príncipe de Campo Florido, Carta al diputado de la nobleza. San Sebastián, 28 de noviembre de 1716.

(29) «Instruccion para el Gobierno, Educacion, Enseñanza y Servicio de los Guardias Marinas, obligación de sus oficiales y maestros de facultades», art. 19.

términos en que pudiese aprovecharse la buena disposición de su material; y no se propusieron otros mas proporcionados que el recojerla en una compañía con nombre de Guardias Marinas, siguiendo la máxima de otros príncipes» (30).

El marqués de Villena, en la carta dirigida a Luis XIV en 1700, hizo hincapié en la necesidad de atraer a la nobleza a la milicia, un servicio que tendía a quedar reservado a mercenarios y criminales (31). La llegada de los Borbones significó un cambio notable en cuanto a la percepción de la imperiosa necesidad de involucrar al estamento noble en los ejércitos, probablemente por la convicción de que no existía otro capaz de realizar esa labor. Se pretendía, además, que las fuerzas armadas fueran un reflejo del carácter constitutivamente estamental de la sociedad del Antiguo Régimen (32).

La organización de unas fuerzas armadas permanentes y profesionales y con conocimientos técnicos avanzados requería una oficialidad instruida y con dedicación exclusiva, a diferencia del modelo anterior. Ya en 1704, al crear los regimientos, que sustituirían a los viejos tercios, se decía que «es mi voluntad que estos regimientos sirvan de escuela a la nobleza de mis Reynos (...) mando que se puedan recibir hasta diez cadetes, hidalgos y caballeros, en cada compañía los cuales se distinguirán de los otros, así en el vestuario como en la paga» (33).

Patiño estudió los modelos francés e inglés, hallándolos poco acomodados a las necesidades en España, como afirmaría en 1720 (34). Respecto al caso francés, se tropezó «con el inconbeniente de la demasiada libertad y economía que por su mezcla con el ynteres cada uno practicar por si mismo para su particular subsistencia». En cuanto a las de Inglaterra, se observó «la demasiada sujecion y desprecio con que se tratan sin más objeto que conseguir con la practica material un buen maniobrista en cada sugeto». Ha sido tradicional en la historiografía naval española identificar el modelo creado por Patiño como intermedio «entre la excesiva persistencia en tierra de los *Gardes de la Marine* y la total permanencia a bordo de los *midshipmen* ingleses, faltos de unidad, de doctrina y conocimientos», en palabras de Arellano (35).

La utilidad de los nuevos saberes era conceptuada de extraordinariamente necesaria en un momento en que la nación estaba reducida a potencia de segunda fila tras la Guerra de Sucesión y Utrecht. Frente a posibles programas, de impronta más teórica, de estudio de la mecánica celeste, en España, al igual que en otros países, el interés se centraba en una astronomía de signo náutico, carto-

---

(30) AMN, Ms. 1181, ff. 67-73, «Copia del informe que redactó para S.M. el Sr. D. José Patiño, Intendente General de la Marina de España, en el año de 1720, sobre la fundación y progreso de la Compañía de Guardias Marinas». Otra copia en AMN, Ms. 580.

(31) MORALES MOYA, pp. 122-123.

(32) ANDÚJAR CASTILLO, p. 680.

(33) Real cédula de 7 de noviembre de 1704. Domínguez Ortiz sostiene que esta norma contiene en germen las ideas básicas que presidieron la organización del ejército borbónico, como que la nobleza debía ser el nervio de la milicia y el servicio militar obligatorio, en DOMÍNGUEZ ORTIZ, p. 78.

(34) AMN, Ms. 1181, ff. 67-68.

(35) ARELLANO, p. 46.

gráfico e hidrográfico (36). La fortificación militar requería una especialización técnica cada vez mayor, basada en conocimientos matemáticos y físicos, al igual que la artillería. La construcción naval estaba dejando de ser una labor artesanal para convertirse en tarea de ingenieros. Los planes borbónicos de construcción de buques de guerra eran ambiciosos, tanto para la navegación oceánica como para las guerras que se planeaban en Italia. Así pues, se buscaba una oficialidad cuya formación se asentara en una base matemática muy sólida que permitiera introducir una racionalidad geométrica en sus conocimientos, sin menoscabo del adiestramiento castrense (37). Se quiere educar al cadete, además, en todos los ámbitos castrenses en los que iba a desarrollar su cometido, tales como maniobra, navegación, artillería e, incluso, construcción naval. Los ejercicios practicados en las clases de danza, las lecciones de esgrima y uso de armas, así como las maniobras militares, no harían más que completar la formación. Todo este programa estaba destinado no solo al perfeccionamiento del individuo, sino a su irradiación hacia el resto de la sociedad (38).

Hasta aquí los objetivos, pero ¿con qué medios humanos iba a contar la institución? Es interesante, primero, advertir de que el modelo institucional, que hoy nos parecería absolutamente normal, no lo era en la España de 1717. Eran muy pocas las instituciones educativas militares, y más aún en régimen de pensionado, que era muy raro. Se trataba de una institución cuyo marchamo escolar era mucho más acusado que la de la creada para los ingenieros en Barcelona e implicaba el reconocimiento de las excelencias de la educación colegial (39). Patiño creó una organización dual: por un lado, la *Compañía*, término que aunque también se usaba de forma genérica para referirse a todo el Cuerpo, usado de forma específica se refería al brazo militar, formado por militares profesionales; y por otro, la *Academia*, que era el brazo de los estudios, formado por maestros y profesores. Estaba dirigida por uno de ellos, el de facultades matemáticas, al que se habilitaba para inspeccionar «todo aquello que se ejecutarse de puertas adentro de ella, celando si los maestros de las maniobras y habilidades cumplen o no así en la puntual asistencia como en lo metódico de la enseñanza» (40). Se determinan los maestros que deben componer la Academia: el de facultades matemáticas, un oficial de artillería, un maestro de armas, otro de danza, uno de construcción de navíos y, por último, uno fabricante de instrumentos náuticos (41). También se prevé la asistencia de un ingeniero militar (42). Se quieren para la Academia los mejores maestros especialistas de cada materia, y los que decepcionan en este punto son despedidos. Patiño hace una apuesta fuerte en este sentido, empezando por la contratación como director de Antonio de Orbe, catedrático y consumado especialista en las materias que

(36) SELLÉS GARCÍA, pp. 82-83.

(37) LAFUENTE TORRALBA y SELLÉS GARCÍA, p. 52.

(38) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, 2004a, p. 694.

(39) LAFUENTE TORRALBA y SELLÉS GARCÍA, p. 48.

(40) Instrucciones..., art. 63.

(41) *Ibidem*, art. 43.

(42) *Ib.*, art. 65.

impartiría. La Compañía estaba formada por tres oficiales y una serie de brigadieres y subbrigadieres con mando sobre los cadetes. No por casualidad se elige a un capitán vinculado a las Guardias de Infantería, cuya consideración elitista se quería imitar; a un teniente que, proveniente de Caballería, tiene una sólida experiencia en diferentes temas, y a un alférez muy destacado, sumamente interesado en construcción militar, buen dibujante y con espíritu inquieto. De la lectura de las *Instrucciones* no se desprende una subordinación de los maestros de la Academia al comandante de la Compañía: ni en el artículo 6, en que se trata del comandante y su relación con sus subordinados, ni en el 63, que versa sobre el director de la Academia, ni en ningún otro. Más bien al contrario, en este último artículo se especifica que el director dará cuenta al intendente general de Marina. No están claras las razones de esta dualidad. Es cierto que el modelo implicaba que los militares que dirigían la CGM no tenían los conocimientos académicos adecuados en muchas disciplinas y las responsabilidades eran diferentes, pero también lo es que los oficiales impartían determinadas materias, por lo que debían de reportar al director por esa parte, y por tanto la posibilidad del conflicto quedaba servida. Puede apuntarse como razón el deseo de Patiño de controlar personalmente Compañía y Academia. Esta ineficiencia sería un posible problema a resolver, y no se haría hasta la década de los cincuenta del siglo XVIII. Las funciones de tesorería las realizaban los funcionarios de la Intendencia General de Marina. Para otras muchas cuestiones, Patiño se apoyaba también en funcionarios dependientes de él.

### Las «Instrucciones» de Patiño, base de funcionamiento de la CGM

Un año después de fundar la Compañía, Patiño firma el 15 de abril 1718 la «Instrucción para el Gobierno, Educacion, Enseñanza y Servicio de los Guardias Marinas, obligación de sus oficiales y maestros de facultades» (en adelante *Instrucciones*). Este documento, que regularía todos los aspectos de la nueva CGM, es conocido como «Instrucciones de Patiño» (43). Hay un borrador previo, con contenido prácticamente idéntico aunque variando el

---

(43) Existen tres ejemplares: dos en el AMN, Ms. 2423, ff. 34-75, y Ms. 1181, ff. 31-57, y otro en el Archivo General de Simancas (AGS), Marina, leg. 3003, s.f. El texto del articulado es el mismo, aunque puede haber ligeras variaciones, todos son de la misma fecha y van firmados por Patiño. Las características más destacables de cada uno en comparación con los otros ejemplares son:

— Ejemplar número 1: AMN, Ms. 2423, ff. 34-75. Tiene un prefacio que no hay en los otros ejemplares, y el título, diferente de los otros, está tachado. La letra no es de escribano y parece tratarse, a pesar de esta fechado y firmado, de un borrador. Con 42 páginas en total, su título —tachado— empieza «Instrucciones y ordenanzas particulares del año de mil setecientos y diecisiete para la formación de este cuerpo de Guardias Marinas...».

— Ejemplar número 2: AMN, Ms. 1181, ff. 31-57. Se trata de una copia con letra más pulida, legible y pequeña y, sobre todo, concentrada en muchas menos páginas (veintisiete), lo que denota que era ejemplar para ser usado en la propia CGM.

orden de algunos artículos, y con muchas adendas y tachaduras, que debió de seguirse, aunque está sin firmar (44). Por último, en 1722 se pasó a una copia en limpio, aunque hay algunas variaciones textuales (45). Estos documentos eran de carácter interno, por lo que no fueron impresos.

Las *Instrucciones* constan de 99 artículos, que podemos subdividir en tres grandes capítulos: el primero dedicado a la CGM; el segundo, a la Academia, y el tercero, a la formación a bordo. En líneas generales los contenidos son los siguientes:

Instrucciones de Patiño		
	Materia	Arts.
La Compañía	Organización militar	1-9
	Sueldo, armamento y vestuario	10-14
	Requisitos de admisión	15-17
	Los tambores	18
	Principal fin del Cuerpo	19
	Horario de clases	20-28
	Régimen disciplinario	29-40 y 70
	El capellán y la doctrina sagrada	41
	Revistas, embarcos, en plaza de guerra, carenas, ataques a Cádiz	66-69
	La Academia	Casas de la Academia
Formación en la AGM: maestros y materias		43-62
Matemáticas		44-51
Artillería		52-54
Armas		55
Construcción de buques		56-57
Maniobra		58

— Ejemplar número 3: AGS, leg. 3003, s.f. Tiene 60 folios y se trata de un ejemplar con una finalidad diferente, ya que se aprecia que es una copia realizada por un escribano, con letra más grande y dejando más espacio entre líneas. Parece claramente una copia de uno de los anteriores. Se pueden observar, incluso, algunas erratas en la transcripción; en el título, por ejemplo, donde dicen los otros «y obligazion de sus ofiziales y maestros de facultades», este dice «y obligazion de sus ofizios y maestros de facultades»; o en el importante artículo 19, en el que, donde los anteriores ejemplares dicen «para que el Rey no solo consiga abilitar la nobleza de sus reynos», este dice, erróneamente, «para que el Rey no solo consiga habilidad la nobleza de sus reynos».

El primero debió de ser un borrador; el segundo, el ejemplar oficial, que se conservaría en la Compañía de Guardias Marinas, mientras que el tercero habría sido la copia enviada a la Secretaría del Despacho de Guerra.

(44) AMN, Ms. 2423, ff. 1-33.

(45) *Ibidem*, ff. 76-87.

	Danza	59
	Fabricación de instrumentos náuticos	60-61
	Inclinación de los GM	62
	Fortificación militar	65
	Dirección de la Academia	63
	Sueldo de los maestros	64
Formación estando embarcados	Los oficiales de la CGM embarcados	72
	Los GM embarcados:su consideración, formación y guardias	73-78
	Formación a bordo	79-88
	Puesto de los GM en el buque en casos de combate o temporal	89
	Permisos y desembarcos	99-91
	Mando del buque faltando todos los oficiales	92
	Régimen disciplinario en el buque	93-96
	Manutención y alojamiento de los GM en el buque	97-98
	Relación de conducta y aprovechamiento por el comandante	99

Pero las normas referidas a las situaciones de cadetes embarcados debían ser conocidas por el resto de la Armada. Por ello, el 20 de mayo de 1717 Patiño redactó la «Instruczion de lo que deven observar los Guardias Marinas o Cadetes que se embarcan en los Navíos, y deberá servir de Ordenanza hasta tanto que SMag. mande publicar las que generalmente habran de observar» (46). Esta instrucción quedó derogada por las *Ordenanzas* del mismo año. De los 25 capítulos de que consta, el sexto está dedicado a los «cadetes embarcados». Se trata en realidad de un texto casi idéntico al de los artículos 73 a 99 de las *Instrucciones* y, en consecuencia, el objetivo era que las normas referidas a los guardiamarinas estando a bordo fueran públicas, y por tanto de obligado cumplimiento tanto para los cadetes como para las dotaciones de los buques.

Tanto las *Instrucciones* como las *Ordenanzas* permanecieron vigentes hasta la promulgación de las *Ordenanzas Generales* de la Armada, en 1748.

---

(46) Archivo General de Indias (AGI), Contratación, leg. 4889.

31.

*Instrucción para el Gobierno, Educacion, Enseñanza, y Servicio de las Guardias Marinas, y obligacion de sus oficiales y sueltas y facultades*

**Articulos**

**1.<sup>o</sup>**  
 La Compañia de Guardias Marinas, o Cadetes en su nacimiento, debiera componerse y sus empleos devn Cap.<sup>o</sup> devn Ten.<sup>te</sup> y en el Rey, y del nom.<sup>o</sup> de Brigad. Correspondientes a el que llamase escuadra de la Compañia, y de menos ser lo Brigada a lo mas de cinquenta Guard. Marinas, debieran asimismo tener cada una un Brigadier y dos Subbrigad.<sup>tes</sup>

**2.<sup>o</sup>**  
 Los Indios que naxian de aca en las oficinas de esta Compañia se consideraran como tales de el oficio, y no como de Beruano. Ni uno del Capd. de Truquaca el Ten.<sup>te</sup> y Thonienca el Náuio el Náuio, y no se darán sueldos segun los q.<sup>e</sup> el N.<sup>o</sup> quiera darles alas Pienas que se cixieren.

**3.<sup>o</sup>**  
 Daran los sueldos q.<sup>e</sup> correspondian a sus grados, y ademas de ellos los más que se les señalen quando Embaxados.

**4.<sup>o</sup>**  
 Los Brigadieres y Subbrigad.<sup>tes</sup> debieran cixirse entre los mismos Guardias Marinas, o Cadetes los mejores de sus empleos, y los que más se quexen, y han manifestado mejor conducta y aplicacion en sus conuinciones, y servicio, y que combiniere para el buen gobierno, y utilidad de la Compañia eligiendolos sean otros oficiales, o no, de nuevo de Compañia en algun Puerto donde se combieze, podran seguir, y ser elegidos para estos empleos de Brigad. y Subbrigad. de Mar.<sup>tes</sup> o de tierra que sea conveniente, pero estos solo debieran durar en sus empleos hasta tanto que puedan ser promovidos por Guardias Marinas Capates, q.<sup>e</sup> se venia de declaracion de el N.<sup>o</sup>

**5.<sup>o</sup>**  
 Los Brigadieres, y Sub Brigad.<sup>tes</sup> que se nombraren del cuerpo de Guardias Marinas, no devran tener sueldos de S.<sup>o</sup> N.<sup>o</sup> pero solo los sueldos para el educacion de la Educacion del Comandante, fundada en los Acordos expresados, y sueldo q.<sup>e</sup> se les sea llamado como tales Brigad.<sup>tes</sup> y Subbrigad.<sup>tes</sup>

**6.<sup>o</sup>**  
 El mando superior de esta Compañia sea del Capitan Real, a el que deberan

Detalle de las Instrucciones. AMN, Ms. 1181, f. 31



## Requisitos para ser guardiamarina y proceso de admisión

Las *Instrucciones* fijaban unos requisitos para poder ser admitido en la Compañía:

- Hidalguía: «Las circunstancias que debe tener un Guardia Mar.<sup>na</sup> para ser asentado, y admitido, es la calidad de hijo dalgo à el uso de España» (47); no obstante, se dejaba la puerta abierta al acceso de hijos de oficiales, a quienes se exceptuaba de esa regla de ser miembros del estado noble: «... ò hixo de Capitan inclusive arriba» (48).

En 1722 se trataba de animar a los hijos de oficiales a que pudieran acceder a la CGM:

«Deseando Yo dar el maior estímulo, aliento y alivio a los individuos que sirven en mi Marina, Declaro que en las vacantes de estas plazas sean preferidos los Hijos de los oficiales de mi Real Armada en quienes concurran las circunstancias que se requieran, y que en falta de ellos entren los hijos de los oficiales de tierra que se inclinen a la Marina» (49).

- Tener entre catorce y dieciséis años (50). El límite superior quedó ampliado a dieciocho en la copia de 1722 (51). En impreso que circulaba en el siglo XVIII se decía que «solo en atención a una cuidosa educación, viveza, y talentos, les podrá disimular el Capitán dos años más, o menos de la edad referida» (52).
- Saber leer y escribir (53).
- Buen estado físico: «Se prohibirá el que se admitan los que tengan imperfecciones del Cuerpo, los que sean avitualm.<sup>te</sup> enfermos, y los que por su traza sean indecentes...» (54).
- Aptitud para los estudios: «... o reconozcan incapaces de aprovechar en los estudios, ò tontos» (55).

El proceso de admisión tenía dos etapas:

---

(47) Instrucciones..., art. 16.

(48) *Ibidem*.

(49) AMN, Ms. 2423, f. 88v. Real Cédula, 30 de mayo de 1722.

(50) Instrucciones..., art. 15.

(51) AMN, Ms. 2423, f. 79v. Copia de Instrucciones de Patiño, art. 17, 30 de mayo de 1722.

(52) «Circunstancias, que han de concurrir en los pretendientes à Plazas de guardias-Marinas, y Documentos, que deben presentar, assi en la Corte, como en Cadiz, donde se halla establecida la Compañía», recogido en VÁLGOMA y FINESTRAT, p. XIV.

(53) *Ibidem*.

(54) Instrucciones..., art. 17.

(55) *Ibidem*.

- Una primera requería la obtención del real decreto (56), para lo cual el aspirante debía remitir a la Secretaría de Marina —en el momento inicial Secretaría de Guerra— un «Memorial» (57). Las *Instrucciones* no especifican el contenido del mismo. Sin embargo, un impreso posterior establecía: «Memoriales en la Corte: Basta expresar en ellos los nombres, y méritos de sus padres, y distinción de sus familias, pero sin Instrumentos que lo justifiquen, respecto de reservarse su conocimiento al examen, que ha de preceder à su admisión en la Compañía» (58).
- Para obtener la plaza se debía presentar al ministro o intendente de Cádiz encargado tanto el real decreto como la documentación que acreditara los requisitos de hidalguía exigidos, y este procedería al asiento «visto su R.<sup>1</sup> Decreto, y examinadas las circunstancias que deben concurrir» (59).

«... la prueba (...) debe consistir, en Ynformaz.<sup>on</sup> ò certificación de los Ministros pra.<sup>les</sup> de S.M. que residiese en las Provincias de donde fueren naturales, estos seran siempre responsables de el Instrumento que dieren para la referida prueba, el qual deberá citarse en el asiento, y quedar en los oficios de Mar.<sup>na</sup> juntam.<sup>te</sup> con el Decreto de S.M.» (60).

En el impreso mencionado anteriormente se dice, en cambio, que la presentación del pretendiente se hacía al comandante de la Compañía, y que dicha presentación debía verificarse en el término de cuatro meses contados desde la fecha de la carta-orden. Se especificaba asimismo:

«Con la Carta-Orden presentará la Fè de Baptismo, que manifieste la edad, y legitimidad del nacimiento; y la justificación de su nobleza en Informacion hecha à su pedimiento por orden, y ante la Justicia de la Ciudad, Villa, ò Lugar en que estè establecida su Familia, con deposicion de sujetos fidelignos de haver conocido à sus Padres, y Abuelos por ambas líneas, paterna y materna en estado noble, sin oficio, ni exercicio, que no fuesse correspondiente: à que se agregará Copia authentica de Instrumentos fe-hacientes de la distinción, meritos, y Dignidades de su Casa, como son: Testimonios de recibimientos de Nobleza en los Ayuntamientos; Acuerdos de los mismos sobre elecciones de Empleos públicos honorificos; y Copias autorizadas de Titulos, Patentes, Privilegios, y otros Despachos de honores, y distinciones» (61).

Dos excepciones se establecían a este régimen: la primera rezaba para los caballeros de alguna de los órdenes militares, a los cuales bastaba presentar

---

(56) Más adelante se conocería como «Carta-Orden».

(57) Instrucciones..., art. 15.

(58) VÁLGOMA y FINESTRAT, p. XV.

(59) Instrucciones..., art. 15.

(60) Instrucciones..., art. 16.

(61) VÁLGOMA y FINESTRAT, pp. XVI y XVII.

un testimonio del título expedido por el Consejo de Órdenes de la aprobación de caballero; la segunda beneficiaba al que tenía hermanos previamente admitidos en la Compañía, el cual no tenía que aportar las pruebas mencionadas (62).

## Dependencias

La sede de la Compañía de Guardias Marinas se estableció en unas casas alquiladas a la familia Villavicencio, que se había trasladado a Jerez de la Frontera. Posteriormente, el 8 de marzo de 1717, el cabildo de la ciudad de Cádiz aprobó la cesión de una parte de las casas de la Cárcel Real, que se mandaban «crear nuevamente», para unirlas a las dependencias con que ya contaba la CGM (63). En estas casas de la Cárcel Real se localizaban, como anejos, las habitaciones del alcaide y otras que, conjuntamente, se denominaban «Casas de la Justicia», que servían en muchas ocasiones como posada a los corregidores y otros personajes públicos en ocasiones de guerra. La planta baja habría sido la cárcel; la primera, la vivienda del corregidor o de los militares visitantes, y la superior acogería los aposentos del alcaide y la enfermería de presos. La planta baja de la Cárcel Real tenía balcones y corredores que daban a la plaza situada detrás del Pópulo, hoy transformado tras la adquisición y remodelación realizada en 1830 por el Ayuntamiento de Cádiz. El Pópulo era el barrio más antiguo de la ciudad desde que se recuperara en el Medioevo, a espaldas del Cádiz comercial y ruidoso, que se situaba en la Plaza Real y en las calles Nueva y de Juan de Andas. Entrando desde el Arco del Pópulo, la antigua Puerta de Mar, a la izquierda debía haber primero unas casas accesorias de los Villavicencio, después las Casas de Justicia, que calaban las murallas, continuando después las casas principales de los Villavicencio (64). A dicha calle y sus casas se las denominaría a partir de entonces «Posada de la Academia». Fue en 1792 cuando se abrieron dos nuevas calles: las actuales de Antonio Abad, por donde estaba el «Arquillo de la Academia», y de Pomponio Mela (65). En la casa de los Villavicencio se inauguró la Academia, que contenía en su recinto las aulas, los armeros y los dormitorios, para lo que se acometieron obras (66). En una parte de los cuartos de la antigua cárcel se estableció la casa del capitán (67).

También comenzaría a utilizarse por la Compañía de Guardias Marinas el castillo de la Villa, llamado por entonces «Castillo Viejo», muy cercano a la Posada de la Academia, y que venía estando deshabitado desde 1648, habiendo sido utilizado hasta entonces como almacén de pólvora. El castillo, que en

---

(62) *Ibidem*.

(63) AHMC, Actas Capitulares, lib. 73, p. 139.

(64) GUILLÉN TATO, 1985, p. 53.

(65) *Ibidem*, p. 54.

(66) ÍDEM, 1961, p. 725.

(67) ARELLANO, p. 47.

el Medievo se integró a la perfección en el sistema defensivo planeado para Cádiz, en la edad moderna perdió esa función defensiva. Hubo que acometer obras de acondicionamiento, por lo que hasta 1719 no pudo utilizarse totalmente por la Compañía (68). El que con el tiempo se denominaría «castillo de Guardias Marinas» tenía cuatro fachadas: la este, que daba a la calle San Juan de Dios (y en tiempos de su construcción constituía la defensa «hacia tierra» y el límite de Cádiz, encontrándose en uno de los lados de dicha fachada el Arco de los Blancos, antigua puerta de tierra de la ciudad); la fachada sur, que daba al Campo del Sur; la oeste, a la calle del Silencio, y la norte, al Mesón Nuevo. Las dimensiones perimetrales del castillo eran de 53 x 25 metros, aproximadamente, contando con seis torres —o torreones o almenas—, de las cuales dos eran cuadradas (una de ellas era la del homenaje) (69). En esta se establecería en 1753 el Observatorio de Marina de Jorge Juan.



Detalle de la «Maqueta de Cádiz» por Alfonso Ximénez, 1779. Museo de las Cortes de Cádiz

Mucha de la piedra utilizada en el castillo provenía del antiguo teatro romano, que había estado en el mismo emplazamiento, como se descubrió en 1980 (70). Contaba con un patio de armas que, en la época estudiada, debía de ocupar una cuarta parte de la totalidad del espacio interior (71).

Se quería mantener a los guardiamarinas acuartelados, pero al principio debieron de estarlo pocos cadetes, por falta de sitio (72), por lo que muchos tuvieron que tomar un cuarto para dormir en casas de alquiler, o dormir en sus casas si eran gaditanos. La casa de los Villavicencio se utilizaría como academia,

(68) FRESNADILLO.

(69) AGS, Guerra Antigua, leg. 546, «Compendio histórico militar de la Plaza de Cádiz», 1724.

(70) FIERRO CUBIELLA.

(71) FRESNADILLO, pp. 41-58.

(72) Una carta de un guardiamarina ruso habla de que los guardiamarinas estaban «dispersos en diversos alojamientos», aunque no aclara si todos los cadetes (GUILLÉN TATO, 1972, p. 517). Por otro lado, el teniente de la CGM manifestaría en 1719: «En la armería del Castillo de la pólvora donde vivo con otros Guardias Marinas...», en «Representación que hace D. Joseph Marin...»

mientras que las Casas de Justicia se emplearían como sede de la Compañía. El uso del castillo, como se ha visto, se iniciaría en 1719. Se utilizaría como acuartelamiento y lugar para revistas, así como, probablemente, para algunas clases.

### **La Compañía de Guardias Marinas como cuerpo de élite. Su consideración, estructura, uniformidad, armas y régimen disciplinario**

La lectura de las Instrucciones de Patiño hace ver cómo su redactor pretendía crear un cuerpo de élite. Reservado para los hidalgos e hijos de generales y oficiales, sus miembros estaban obligados a formarse y prepararse como ningún otro cuerpo militar (73). Nos interesa aquí analizar cómo se fue institucionalizando tanto el elitismo de los guardiamarinas como el de la institución como cuerpo militar. Las *Instrucciones* constituyen, entre otras cosas, la plasmación con fuerza legal de una estrategia cuya finalidad consiste en prestigiar la condición de hidalgo-cadete (74). Los cadetes deben recibir un trato «en términos que no les acomunen con gente baxa y plebeya, y que distingan su calidad» (75); los oficiales «no deberán tratar los Guardias marinas con obra, ni palabra injuriosa, pena según los casos de ser privados de sus empleos, y quedar inhábiles de volver a ellos» (76); en caso de que la plaza fuera atacada por tropas enemigas, el gobernador atendería a que los puestos de los guardiamarinas sean «los correspondientes a su Distinción de este Cuerpo, haciendo de él lo más posible en todas ocasiones de su lucimiento» (77); en caso de ser despedidos, se hará «con disimulado pretexto para no ofender al decoro de la familia» (78), y «no habiendo estos cometido falta no se les deberá hazer en su asiento nota que sea indecorosa» (79). La equiparación con las unidades de élite del Ejército se comunicó en 1719. A una solicitud de información del teniente de la Compañía, José Marín, sobre el lugar que debía ocupar esta en las funciones, el secretario de Guerra contestó el 18 de septiembre de 1719 que «la referida Compañía de Cadetes ha de gozar de las mismas prerrogativas que las Guardias de Infantería» (80). En la misma fecha se comunica el puesto que debe ocupar el Cuerpo en caso de ataque por los enemigos a Cádiz:

«... goce la Compañía de Cadetes de Marina en la concurrencia con las tropas de tierra de las mismas prerrogativas que tiene concedidas a dos Regimientos de Guardia Española y Valona, sin distinción alguna, prefiriendo por esta razón a todos los Cuerpos de Infantería»,

---

(73) ORTEGA DEL CERRO, p. 149.

(74) LAFUENTE TORRALBA y SELLÉS GARCÍA, p. 51.

(75) Instrucciones..., art. 7.

(76) *Ibidem*, art. 35.

(77) *Ib.*, art. 71.

(78) *Ib.*, art. 32.

(79) *Ib.*, art. 37.

(80) AMN, Ms. 1181. Miguel Fernández Durán a Francisco de Varas, p. 59.

asimilándose al capitán de la CGM a los coroneles; al teniente; a los tenientes coroneles, y al alférez, a los capitanes, «considerando a este como subteniente de Guardias de Infantería» (81). Esta equiparación de la CGM con los Regimientos de Guardias Españolas y Walonas tuvo una gran importancia. Estas unidades, creadas en 1703, a pesar de su reciente fundación obtuvieron la preferencia sobre las demás unidades del Ejército, junto con las Guardias de Corps, en 1704 (82). Este estatus privilegiado y elitista permitía, entre otras cosas, atraer a los jóvenes cuyo ingreso en la Armada pretendía Patiño, base esencial para crear un Cuerpo General sólido y permanente. Las medidas de prestigio hacia la CGM se confirmarían con ocasión de la visita de los reyes a Cádiz en 1729. Así, se preveía que, si los reyes embarcaban, hicieran el servicio con igualdad los Guardias de Corps y las Guardias Marinas (83). La visita real a Cádiz se preparó con todo detalle por el cabildo municipal (84), formando parte de los actos y festejos un desfile militar efectuado por los caballeros guardiamarinas en la Plaza, con los reyes asistiendo al mismo desde los balcones consistoriales (85). Por otro lado, ya hemos visto cómo las Instrucciones de Patiño preveían que, en circunstancias excepcionales, y a falta de oficiales en un buque, el comandante del mismo pasaba a ser el guardiamarina más antiguo, medida en la que se insistió en 1722, lo que daba una autoridad moral grande a los jóvenes cadetes, pero también propiciaba determinadas actitudes de superioridad frente a pilotos y contra maestros, sus maestros en la mar, lo que sería origen de incontables problemas durante décadas.

Los mandos de la CGM eran un capitán, un teniente y un alférez. Además, los guardiamarinas se formaban en brigadas de al menos cincuenta miembros (86), mandadas cada una por un brigadier y dos subbrigadieres (87). Se establecen los grados que habrán de tener, como mínimo, los mandos superiores: el capitán, capitán de navío; el teniente, capitán de fragata; y teniente de navío el alférez (88). El mando superior de la Compañía era el capitán o comandante de la misma (89), con autoridad sobre los demás oficiales y los guardiamarinas. Estos últimos debían prestar obediencia respecto a todos los actos de mando, y respeto en todo momento tanto a oficiales como a brigadieres y subbrigadieres (90). Los oficiales que se destinasen para el cuidado y asistencia

---

(81) *Ibidem*, Miguel Fernández Durán a Juan Francisco Manrique, p. 60; AMN, Ms. 1107.

(82) ANDÚJAR CASTILLO, p. 664.

(83) AMN, Ms. 1181, f. 61. En este documento se dice «1728».

(84) AHMC, Actas Capitulares, lib. 85, pp. 94-95.

(85) *Ibidem*, f. 69v.

(86) La instrucción de 1718 indica «a lo más», mientras que la copia de 1722 indica «a lo menos», como ya indicara GUARDIA, 1967, p. 547.

(87) Instrucciones..., art. 1.

(88) *Ibidem*, art. 2. Curiosamente, en el borrador de 1717 figuraban tachados los grados de coronel, teniente coronel y capitán, respectivamente. AMN, Ms. 2423, art. 2, f. 2.

(89) Aunque de la lectura de algunas cartas y documentos se deduce que el apelativo comandante se refería al que en ese momento estuviera ejerciendo el mando. Así, debido a las largas ausencias del capitán por su doble empleo, el teniente de la Compañía de Guardias Marinas se convertía en comandante en ese tiempo.

(90) Instrucciones..., art. 6.

de los guardiamarinas serían elegidos por el capitán, y uno de ellos se encargaría de la subsistencia y los alojamientos de los oficiales y los cadetes. Los tres oficiales gozarían de los sueldos correspondientes a sus grados y, además, de las raciones que les correspondían en cuanto embarcados (91). Los brigadieres y subbrigadieres debían ser elegidos por el comandante de entre los guardiamarinas más aptos para estos empleos y que manifestasen o hubiesen manifestado mejor conducta y aplicación en sus costumbres y estudio. Se preveía también la posibilidad de que se eligiera para los puestos de brigadieres a otros oficiales de marina o de tierra (los «exentos») (92), para el buen régimen y utilidad de la Compañía o en caso de crearse otra Compañía en otro puerto, pero deberían mantenerse en estos puestos hasta que pudieran ser sustituidos por otros cadetes (93). Los puestos de exentos quedaron suprimidos en la Compañía de Guardias Marinas en 1722, estableciéndose que los brigadieres debían elegirse a partir de entonces exclusivamente entre los guardiamarinas, aunque en el interin podían mantenerse los existentes (94), lo que hicieron hasta 1725, cuando fueron sustituidos por antiguos cadetes (95). La elección de brigadieres y subbrigadieres no requería patente del rey, siendo suficiente una orden del comandante de la CGM (96).

Compañía de Guardias Marinas: primera estructura militar						
Cargo	Cargo que ocupaba con anterioridad	Nombre	Asiento	Efectividad del nombramiento	Finalización	Salario (escudos de vellón)
Capitán	Brigadier	Luis Dormay	10 de febrero de 1718	1 de abril de 1717	-	300 al mes
Teniente	Capitán de Caballos	José de Marín	10 de febrero de 1718	1 de abril de 1717	-	180 al mes
Alférez	Capitán	Juan José Navarro	10 de febrero de 1718	1 de abril de 1717	-	150 al mes
Brigadier exento	-	Jerónimo de Bustamante	10 de febrero de 1718	1 de abril de 1717	Pasó a ser cap. de una compañía del 1. <sup>o</sup> Batallón de Infant. de Marina en 1 de junio de 1725.	70 al mes
Brigadier exento	-	Agustín de Arredondo	10 de febrero de 1718	1 de abril de 1717	Pasó a ser cap. de una compañía del 2. <sup>o</sup> Batallón de Infant. de Marina en 1 de junio de 1725.	70 al mes
Brigadier exento	-	José Paventest	10 de febrero de 1718	1 de enero (sic) de 1717	Falleció el 30 de agosto de 1721 de enfermedad en El Pto. de Sta. María	70 al mes

(91) *Ibidem*, art. 3.

(92) Exento era un empleo militar que se utilizaba en las Guardias de Corps, inferior al de alferez y superior al de brigadier. *Ibidem*, art. 4.

(93) BLANCO NÚÑEZ, 2001, p. 69.

(94) Real cédula de 30 de mayo de 1722, una copia de la cual se encuentra en AMN, Ms. 2423, ff. 88-89.

(95) AMN, Ms. 1108.

(96) Instrucciones..., art. 5.

LA FUNDACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE GUARDIAS MARINAS DE CÁDIZ EN 1717

Brigadier exento	-	Gaspar de Evia	10 de febrero de 1718	1 de enero (sic) de 1717	Pasó a ser cap. de una compañía del 2.º Batallón de Infant. de Marina en 1 de junio de 1725.	70 al mes
Capellán	Presbítero	Juan Antonio de Villa Real	10 de febrero de 1718	1 de enero (sic) de 1717	-	60 al mes

Patiño nombró como primer capitán de la Compañía a Luis d'Ormay (o Dormay), brigadier del Ejército. Su asiento, al igual que el del resto de los oficiales, se produjo con fecha de 10 de febrero de 1718, con efecto de 1 de abril de 1717, fecha en que debió de incorporarse a la CGM (97). En 1719 ascendió a mariscal de campo (98). Conjuga su tarea en la Compañía con la de subteniente de la Compañía de Guardias de Corps Flamenca (99), con sede en la corte, por lo que en 1720 se estableció que, además de cobrar los dos sueldos (525 escudos), residiera en Cádiz ocho meses al año y los otros cuatro en la corte (100). En 1732 asciende a teniente general, permaneciendo en el cargo de comandante de la CGM hasta 1737, año de su fallecimiento. El primer teniente de la Compañía, José Marín, era capitán de Caballería. Se le formó asiento con efecto retroactivo de 1 de abril de 1717 (101). Dirigió la compañía de cien guardiamarinas que se desplazó a la conquista de Sicilia en el *San Felipe el Real*, para ser hecho prisionero en la batalla de Cabo Passaro. El 1 de julio de 1720 se le asciende a coronel (102). A Marín se debe un documentado proyecto de reforma de las Instrucciones de Patiño en 1737, que ayudaron para las nuevas Ordenanzas de 1748 (103). Al dejar el destino de capitán de la CGM Esteban de Mary, el 12 de febrero de 1749 le sucedió Marín, que asciende en ese momento a teniente general. Permaneció en la CGM hasta su muerte, el 18 de octubre de 1750. Juan José Navarro fue nombrado alférez de la Compañía con efecto de 1 de mayo de 1717. Navarro, militar desde muy joven, había participado muy activamente en la Guerra de Sucesión. Siendo capitán, dirigía desde 1714 unas de las compañías de granaderos del Tercio Viejo del Mar de Nápoles que, con nueva sede en Tarifa, se convirtieron en compañías de los Batallones de Marina. Hugo O'Donnell dice de él, respecto a ese periodo, que «por su trayectoria y su dominio de todas las ciencias castrenses (...) parecía encarnar el paradigma del militar (...) un perfecto capitán entendido en todas las artes de su oficio» (104). Este prestigio le valió para ser contratado en la CGM, donde, a la par que ejercía su labor de oficial de la Compañía, asistía a las clases y aprendía las especificidades navales que él no conocía. Tras asistir a la conquista de Cerdeña, en la que

(97) AMN, Ms. 1106.

(98) AMN, Ms. 1107.

(99) AMN, Ms. 1108.

(100) BLANCO NÚÑEZ, 2001, p. 66.

(101) AMN, Ms. 1106.

(102) AMN, Ms. 1108.

(103) GUARDIA, 1977, p. 276.

(104) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, 2004b, p. 22.





Retrato de Juan José Navarro de Viana de Búfalo. Óleo sobre lienzo de Rafael Tegeo Díaz, 1828. Museo Naval, Madrid

dirige al grupo de cadetes, el 31 de octubre de 1719 asciende a teniente coronel (105). Con una gran capacidad de aprendizaje, estudia diversos manuales y perfecciona su arte de dibujante con el fabricante de instrumentos náuticos Lucas Valdés, hijo del pintor sevillano, empezando pronto a escribir tratados «de vocación mayoritariamente utilitaria» (106), entre ellos *Teoría y práctica de la maniobra de los navíos*, de 1724; *El Capitán de Navío de guerra, instruido en las Ciencias y obligaciones de su empleo*, de 1725, o *Práctica de la maniobra*, de 1729, todos ellos inéditos en su época (107). En 1727 tomó la decisión de quedarse en la Armada como capitán de fragata, ascendiendo poco a poco hasta llegar a ser el primer capitán general de la Marina de Guerra española y su director general. Tras el combate de Tolón, de 12 de febrero de 1744, se le concede

el título de marqués de la Victoria.

Los otros puestos de la CGM eran: un capellán, encargado de la «Dogmática en la Doctrina Christiana» (108), además de officiar la misa diaria; dos tambores, encargados de asistir en los casos en se junten los cadetes en ejercicios de armas, y en los destacamentos para embarcos y desembarcos (109); y desde el primer momento existieron otros músicos, concretamente oboes, aunque no estaban previstos en las *Instrucciones*.

El vestuario era una de las señas del prestigio al que se quería dar al nuevo Cuerpo. Para lograrlo se eligió copiar la casaca de paño azul y vueltas rojas del uniforme de los Guardias de Corps:

«El vestuario deberá consistir en una casaca de paño fino azul, forrada en serguilla roja, con vueltas de grana, ojalada de pequeños ojales de oro, hasta la cintura de ambos lados, y a la mitad de la cintura tres alamares de oro a cada lado y atrás en la abertura otros tres. En los golpes del bolsillo tres ojales de oro, y en cada una de las mangas, sobre la divisa otros tres con los botones de oro corres-

(105) AMN, Ms. 1107.

(106) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, 2004a, p. 27.

(107) VARGAS Y PONCE, pp. 50-57.

(108) Instrucciones..., art. 41.

(109) *Ibidem*, art. 18.

pondientes; la chupa será de escarlata fina con ojales de oro solo en un lado y en el otro botones de lo mismo y aforro como el de la casaca; los calzones serán azules del mismo paño que la casaca, y aforro de lienzo, las medias rojas de Inglaterra y sombrero de medio castor» (110).

Los primeros que se entregaron a los miembros de la primera promoción los fabricó el sastre Carlos Aupardo, de la Calle Nueva, obligándose este a entregarlos a finales de abril de 1717 (111). Las divisas de los brigadieres consistían en cinco ojales dorados en los puños; las de los subbrigadieres, en cuatro, mientras que los cadetes contaban con tres. Por una *representación* escrita por Marín a Varas (112), así como por la *anotación sobre la representación* de este (113), sabemos muchos detalles de los uniformes, las armas, y la situación en que se encontraba la Compañía en 1719 respecto a este asunto. Los paños provenían de Valdemoro, aunque Marín opinaba que deberían teñirlos dos veces porque blanqueaban. En un momento en que Felipe V había decretado que en lo sucesivo no se vistieran las tropas más que con paños labrados en España, Marín decía que «los aforros son difícil encontrarlos buenos en España». Varas determinó que los paños y demás géneros debían ser españoles, buscando la mayor calidad en las fábricas que proponía Marín: Guadalajara para los paños, Málaga para los sombreros y Sevilla para las medias. El oro para los alamares y botones se hacía en Cádiz a precios altos, por lo que Marín solicitaba encargarlo en Sevilla también. El uniforme se completaba con las medias, guantes, corbata, «bolsas para el pelo» y zapatos con hebilla dorada (114), conjunto que sorprendió, por su suntuosidad, a los cadetes rusos que estuvieron en Cádiz (115). Por esa época, sin embargo, muchos guardiamarinas se hallaban sin uniforme, bien porque se lo quitaran los ingleses tras Cabo Passaro, bien por haber entrado en la Compañía después de completarse la entrega de los primeros 240, mientras que el resto tenían los suyos muy gastados (116). Algunos se lo habían hecho en Sicilia. Los nuevos guardiamarinas tenían que costearse su propio uniforme, algo que debía de ser muy caro en el Cádiz de aquella época, por lo que muchos no lo tenían, a la espera de que S.M. costeara nuevas prendas para todos.

---

(110) Ib., art. 12.

(111) GUILLÉN TATO, 1961, p. 725.

(112) AGS, Marina, leg. 95, «Representación que hace D. Joseph Marin, Tte. de la Cía. de Guardias Marinas, a el presente Comandante en Gefede della; a Don Francisco Varas Intendente de Marina, sobre algunas cosas que con tiempo es menester se ha de bestir de nuevo a esta Compañía, s.f.», 26 de noviembre de 1719.

(113) Ibídem, «Anotación sobre la representación que dare D. Joseph Marín, Comandante de la Compañía de Guardias Marinas en assumpto de vestuario, s.f.». Acompaña a carta dirigida al Secretario de guerra, Fernández Durán, de fecha 28 de noviembre de 1719.

(114) «Representación que hace D. Joseph Marin...»

(115) GUILLÉN TATO, 1972, p. 516.

(116) «Representación que hace D. Joseph Marin...»



TACCOLI: *Teatro Militare d'Europa*, 1760. Biblioteca del Palacio Real de Madrid

Respecto al alto coste de los uniformes en Cádiz, Varas estableció que «el vestuario se haga por el asiento y no por la economía (...) por haver de ser a medida del cuerpo de los Guardias marinas que es esencial para su lucimiento», aunque posteriormente añadiría que los guardiamarinas que salieran de la Compañía debían dejar su uniforme. Marín propuso que el primer uniforme se costeara por las arcas reales, lo que rechazó Varas diciendo que «... ni debe atenderse a la proposición del Comandante de que el Guardia Marina que entrase a ocupar la Plaza del que sale pague nada pues vasta el ynconveniente de que el hijo de un oficial pobre que entra no comiera en cuatro meses cosa que le diese substancia» (117), argumento difícilmente entendible. En el *Teatro Militare* de 1760, obra de Alfonso Taccoli, se ve a un subbrigadier vistiendo el uniforme con arreglo a las *Instrucciones*, a pesar de estar dibujado cuando ya se había cambiado la uniformidad (118). Tenían, además, para el caso de ser embarcados, un

«casacón o sobretodo de paño ordinario azul o de barragán con botones de lo mismo hasta la cintura, y cerrada la vuelta de la manga, forrado en sargueta roxa la mitad de los quartos delanteros de arriba abajo a fin de preservar de las aguas, y malos tiempos la casaca de uniforme, y conservarla limpia y aseada» (119).

Marín pedía que el casacón fuera de «barragán azul bueno como los Guardias de Corps, pues con él se conservan los uniformes les guarda del agua quando llueve (...) se pasan y mojan presto» (120), lo que fue rechazado por

---

(117) «Anotación sobre la representación...»

(118) ALÍ A PLANA, M. y J.M., p. 59.

(119) Instrucciones..., art. 13.

(120) «Representación que hace D. Joseph Marin...»

Varas por considerar que «los de barragán se manchan de todo, y en particular de brea y alquitrán».

Respecto a las armas, «atendiendo a que sea de la calidad y ligereza que corresponde a su disposición y fuerzas», disponían de fusil, bayoneta y espada, con su cinturón de ante respunteado con hilo de oro, y una cartuchera de tafílete rojo, respunteado también con hilo de oro. Sobre la tapa, un escudo del propio respunte, con su corona, un león y un castillo (121). Había una armería en el castillo, donde a finales de 1719 había depositados 300 fusiles y otras tantas bayonetas, 1.240 espadines, con igual número de cartucheras, «y solo faltan otros tantos cinturones y frasquitos para cebar» (122). Para hacer los cinturones hacían falta cuatro meses, pues había que mandar hacer el hilo de oro en Sevilla, y las anillas tenían que ser igualmente doradas. Hasta las Ordenanzas de 1748 la uniformidad no sufrió variaciones.

Patiño quería, como prolongación de todas las medidas vistas, mantener un orden en la vida diaria de los cadetes, para lo que incorporó una serie de normas en las *Instrucciones*. Posiblemente conociera el deficiente funcionamiento de las compañías francesas en relación con la disciplina. La CGM estaba subordinada, en los actos del servicio militar, al capitán general o comandante de escuadras de navíos (123). Los guardiamarinas se hallaban integrados dentro de la estructura de la Compañía, y por tanto debían obediencia y respeto a sus superiores. No podían ausentarse sin autorización, ni el capitán otorgar permisos de más de dos o tres días, salvo legítimo motivo para la ausencia. La imposibilidad de acuartelar a todos los cadetes al principio, en razón de la falta de espacio, debió de incrementar el deseo de control. Los guardiamarinas no podían estar fuera de sus alojamientos más tarde de las nueve en verano y de las ocho en invierno, y de este control se encargaban los brigadieres (124). El artículo 32 establece el régimen de castigos para las faltas, distinguiendo las ordinarias de las incorregibles o que trascendieren a delitos. En estos últimos casos había que distinguir los castigos públicos, regidos por las leyes y ordenanzas, y los privados, debidos a simples transgresiones de reglas, en que conviene despedir a los cadetes, lo que a su vez se puede hacer de dos maneras: de forma discreta y «disimulando pretexto», o «con la pública demostración». Parece que cuando un guardiamarina cometía una falta se le arrestaba en su piso la primera vez, pero si era grave le llevaban a la cárcel a pan y agua (125). Se apela a la ecuanimidad y prudencia del comandante, y a tener en consideración la edad del delincuente, pero se prevé el máximo rigor y «mortificación» en caso de gravedad. Los cadetes no podían casarse sin licencia, y el que no la obtuviera o «se casare mal» sería despedido. El que había salido de la Compañía no podía ser admitido otra vez (126).

---

(121) Instrucciones..., art. 14.

(122) «Representación que hace D. Joseph Marin...»

(123) Instrucciones..., art. 70.

(124) *Ibidem*, arts. 29-38.

(125) Carta de Iván Neplujet, en GUILLÉN TATO, 1972, p. 516.

(126) Instrucciones..., arts. 33-40.

## Conclusión

La fundación de la CGM resultó un hito en la Armada española. El cambio de paradigma en la formación de los oficiales de la Marina de Guerra fue radical: de no prestarse atención al asunto, este pasa a ser una cuestión de Estado; de no tener institución alguna para organizar dicha formación, se pasa a contar con una compañía-academia en la villa de Cádiz; de no estar reglada y dejarse a la iniciativa al respecto a los comandantes de los buques, se pasa a que la formación se organiza y estructura según un modelo concreto. En 1717 se crea una institución, la Compañía de Guardias Marinas, y una Academia, a la que se faculta de maestros, se la dota de instalaciones —al principio algo precarias—, de un plan de formación teórico y práctico de los cadetes y de unas normas, y en poco tiempo se elevó su estatus para ser considerado uno de los cuerpos de élite del Ejército y Armada de la época, todo ello con el objetivo de dotar a esta última de oficiales competentes. Y, aunque no sería esta la única vía para llegar a ser oficial de la Marina, sí sería la principal y más reconocida. Y así, marinos que saldrían de la CGM serían los protagonistas de la transformación y el progreso de la Armada en el siglo XVIII.

## Bibliografía

- ALÍA PLANA, Jesús María y Miguel, y SÁNCHEZ PRIETO, Ana Belén: *Ordenanzas fundacionales de la Armada Española*. Port Royal, Madrid, 1997.
- ALÍA PLANA, Miguel y Jesús María: *Historia de los uniformes de la Armada española (1717-1814)*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco: «El ejército de Felipe V: Estrategias y problemas de una reforma», en SERRANO, E. (coord.): *Felipe V y su tiempo*. Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 2004, pp. 661-682.
- ARELLANO, Diego: «La Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz», en *Revista General de Marina*, núm. 119, 1940, pp. 45-56.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio: *Patiño en la política de Felipe V*. Universidad de Valladolid-CSIC, 1964.
- BLANCA CARLIER, José María: *La Marina en Cádiz (apuntes históricos)*. Caja de Ahorros de Cádiz, 1987.
- : «La Escuela Naval Militar: su origen histórico», en *Revista de Historia Naval*, núm. 32, 1991, pp. 11-44.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*. Izar, 2001.
- : «Nacimiento y desarrollo de la Real Armada (1717-1793)», en GARCÍA HURTADO, M. (dir.): *La Armada española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*. Sílex, 2012, pp. 101-120.
- BLAS Y OSORIO, José Manuel: «Las pruebas exigidas para ingresar en las Órdenes Militares y en la Milicia: Real Armada (Compañía de Guardias Marinas) y en los Reales Ejércitos», en *Revista de Historia Naval*, núm. 43, 1993, pp. 7-38.
- BOLAÑOS MEJÍAS, Carmen: «La profesionalización del Ejército Real», en MARTÍNEZ PEÑAS, L., y FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, M. (coords.): *El Ejército y la Armada en el Noroeste de América: Nootka y su tiempo*, 2001, pp. 251-272.
- CASTRO, Adolfo de: *Vida del almirante don Andrés de Pes, Ministro de Marina*. Imprenta de la Revista Médica, Cádiz, 1879.

- CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*. San Martín, Madrid, 1986.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: «Don Juan José Navarro de Viana, primer Marqués de la Victoria y Director General de la Armada», en PALACIO ATARD, V. (coord.): *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Marinvest, 1989, pp. 443-447.
- CORRALES ELIZONDO, Agustín: «Las ordenanzas de la Armada», en *XXI Jornadas de Historia Marítima. Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 2001.
- CRESPO SOLANA, Ana: «La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona del siglo XVIII», en *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 6, 1994, pp. 35-50.
- : *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*. Universidad de Cádiz, 1996.
- : «El comercio y la Armada de la Monarquía: la Casa de Contratación y la Intendencia General de Marina de Cádiz, 1717-1750», en *Cuadernos monográficos del IHCN*, núm. 39, 2002, pp. 63-78.
- DESDEVEISES DU DEZERT, Georges: *La España del Antiguo Régimen*. Fundación Universitaria Española, Madrid, 1989.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Ariel, Barcelona, 1976.
- FIERRO CUBIELLA, J.A.: «El teatro romano, el castillo y el Pópulo», en *Diario de Cádiz*, 2 de noviembre de 2010.
- FRESNADILLO, Rosario: *El castillo de la villa de Cádiz (1467?-1947), una fortaleza medieval desvanecida*. Ayuntamiento de Cádiz, 1989.
- FONT BETANZOS, Francisco: «La deuda de la ciudad de Cádiz con el Almirante Andrés de Pes», en *Revista de Historia Naval*, núm. 121, 2013, pp. 73-92.
- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes: «El pensamiento naval español en el siglo XVIII», en GARCÍA HURTADO, M. (dir.): *La Armada española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*. Sílex, 2012, pp. 121-182.
- GONZÁLEZ DE CANALES MOYANO, Manuel, y GONZÁLEZ DE CANALES LÓPEZ-OBREGÓN, Fernando: *Uniformes de la Armada. Tres siglos de historia (1700-2000)*. Tomo II: *Cuerpo General y Guardias Marinas*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2014.
- GUARDIA, Ricardo de la: «Sobre las primeras Instrucciones que tuvo la Real Compañía de Guardias Marinas», en *Revista General de Marina*, núm. 172, 1967, pp. 547-568.
- : «Vicisitudes de las dos primeras promociones de caballeros guardias marinas», en *Revista General de Marina*, 1977, pp. 267-291.
- GULLÉN TATO, Julio: «La enseñanza naval militar en España», en *Revista General de Marina*, núm. 83, 1918.
- : «La primera promoción de caballeros guardias marinas (1717)», en *Revista General de Marina*, 1961, pp. 725-733.
- : «Los guardias marinas rusos que envió a estudiar a Cádiz el zar Pedro el Grande en 1719», en *Revista General de Marina*, 1972, pp. 511-518.
- : *El Cádiz de Jorge Juan*. Diputación Provincial de Cádiz, 1985.
- HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, M.<sup>a</sup> Dolores: «La formación de la oficialidad en el siglo XVIII», en *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*. Ed. Puertollano, 2001, pp. 235-262.
- LAFUENTE TORRALBA, Antonio, y SELLES GARCÍA, Manuel: *El observatorio de Cádiz (1753-1831)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1988.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: «Constitución y organización de la Armada de Felipe V», en *Temas de historia militar. Ponencias del I Congreso de Historia Militar*. Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército, Madrid, 1983, pp. 263-312.
- MERINO NAVARRO, José Patricio: *La Armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981.
- MORALES MOYA, Antonio: «Milicia y nobleza en el siglo XVIII», en *Cuadernos de Historia Moderna*, núm. 9. Universidad Complutense, 1988, pp. 121-137.
- O'DOHERTY SÁNCHEZ, Pascual: «Historia de la Escuela Naval Militar», en *Temas de historia militar. Ponencias del I Congreso de Historia Militar*, vol. 1, 1983, pp. 629-644.

- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «Nacimiento y desarrollo de la Armada naval», en SERRANO, E. (dir.): *Felipe V y su tiempo. Congreso internacional*. Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 2004a, pp. 683-700.
- : *El primer marqués de la Victoria, personaje silenciado en la reforma dieciochesca de la Armada. Discurso leído el día 1 de febrero de 2004 en el Acto de su Recepción Pública*. Real Academia de la Historia, Madrid, 2004b.
- ORTEGA DEL CERRO, Pablo: «Transformaciones y pervivencias sociales en la Armada: los requisitos de acceso de los guardiamarinas (1717-1869)», en *Cuadernos de Historia Moderna*, núm. 41, 2016, pp.147-168.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos: *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2006.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: «La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII», en *Revista General de Marina*, núm. 199, 1980, pp. 137-155.
- : *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla, 1982.
- PULIDO BUENO, Ildefonso: *Jose Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*. Artes Gráficas Andaluzas, Huelva, 1998.
- RODRÍGUEZ CASADO, Vicente: «La política del reformismo de los primeros Borbones en la Marina de Guerra española», en *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 25, 1968, pp. 601-618.
- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio: *Patiño y Campillo. Reseña histórico-biográfica de estos dos ministros de Felipe V*. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1882.
- SELLÉS GARCÍA, M.: «Astronomía y navegación», en ÍDEM; PESET, J.L., y LAFUENTE, A.: *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*. Alianza, Madrid, 1988.
- VÁLGOMA Y DÍAZ-VARELA, Dalmiro de la, y FINESTRAT, El barón de: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes*, t. I. CSIC-Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943.
- VARGAS Y PONCE, José: *Vida de D. Juan Josef Navarro, primer Marqués de la Victoria*. Imprenta Real, Madrid, 1808.
- WALKER, Geoffrey J.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Ariel, Barcelona, 1979.

# EL TRASLADO DEL ARSENAL DE CAVITE A OLÓNGAPO (BAHÍA DE SUBIC)

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA  
Ingeniero Industrial

## Resumen

Cuando se estudia la historia de la Armada en Filipinas, es obligado referirse al arsenal de Cavite, en cuanto inevitable «lugar de la memoria». Todo parece indicar que ese establecimiento no reunía las condiciones para mantener las unidades de la Marina española destacadas en las aguas de aquel lejano archipiélago.

Desde mediados del siglo XIX se planteó la construcción de un nuevo arsenal, y el paraje elegido fue Olóngapo, en el fondo noreste de la bahía de Subic. En 1885 comenzaron las obras para convertir este lugar salvaje en una instalación con capacidad para construir y mantener buques de guerra con casco de acero y propulsión de vapor. Por otra parte, era forzoso desarrollar las defensas (artillería y minas) de la bahía que acogía el arsenal y del lugar de fondeo de las unidades de la flota.

La guerra del 98 dio al traste con este gran proyecto de la Armada e hizo caer en manos de la Marina norteamericana un establecimiento militar que siguió utilizándose hasta finales del siglo XX y que ahora es uno de los principales puertos mercantes de Filipinas.

Palabras clave: Filipinas, isla de Luzón, bahía de Subic, arsenal de Cavite, arsenal de Olóngapo, Guerra del 98.

## Abstract

The study of the history of the Spanish Navy in the Philippines always brings up the Cavite Arsenal. Everything seems to indicate that that establishment was not fit to sustain the Spanish Navy units deployed in the distant archipelago.

By the middle of the nineteenth century the construction on a new arsenal was conceived, and the location selected as its site was Olongapo, at the



bottom of Subic Bay. The works to turn that wild place into an installation with the capacity to build and sustain iron-hulled, steam-powered ships started in 1885. On the other hand, it was required to develop the defenses, artillery and mines, of the bay which would harbor the ships of the Fleet.

The Hispanic-American war upset this great naval project and put in the hands of the American navy a naval establishment which has been employed till the end of the twentieth century, and is now one of the main commercial ports of the Philippines.

Key words: Philippine Islands, Luzón Island, Subic Bay, Cavite Arsenal, Olongapo Arsenal, Hispanic-American war.

**C**OMO ya he comentado en algún otro trabajo, la presencia y actuación de la Armada en Filipinas es uno de los temas menos estudiados de la historia naval española. Dentro de este ámbito, lo relativo al traslado del arsenal de Cavite, emplazado en las cercanías de Manila, a Olóngapo, en la bahía de Subic (1), parece tener todas las características de un tema tabú.

A lo largo de este artículo se expone un conjunto de datos que consideramos de interés sobre el tema, sin intentar agotarlo. La pretensión es tan solo abrir al conocimiento público un asunto poco conocido e invitar a otros autores a que entren en el mismo con nuevas aportaciones.

## Los arsenales de Filipinas

Al hablar de arsenal en las islas Filipinas, a todos nos viene a la mente el de Cavite, en la bahía de Manila. Pero es de subrayar que, además del de Cavite, hubo otro emplazamiento de estas características (2), si bien de menor tamaño e importancia: el astillero de la Barraca, en la orilla del río Pasig, cerca de Manila, cuyas instalaciones se utilizaron para el carenado y reparación del galeón de Manila (o de Acapulco) y para la construcción y mantenimiento de las unidades de vigilancia que operaban en el archipiélago filipino. Las instalaciones fabriles y las fuerzas sutiles del apostadero de las Filipinas estaban mandadas por oficiales de la Real Hacienda, el equivalente en la actualidad al Cuerpo de Intendencia del Ejército, sin ninguna intervención de la Armada. Es de notar que en esa época las Filipinas no dependían directamente de España, sino que estaban subordinadas al virreinato de Nueva España, el actual México. Esta situación se mantuvo hasta la emancipación del país americano en la primera veintena del siglo XIX, momento en que empezó la dependencia directa de la Corona.

---

(1) En algunos textos, tanto españoles como de Estados Unidos, aparece como «Subig».

(2) Algunas fuentes hablan del arsenal o arsenalillo de San Fernando. No disponemos de ninguna información sobre el mismo. Es posible que se trate de otra denominación de las instalaciones de la Barraca.

A partir de la estancia de la escuadra de general Álava (3) en Filipinas, entre 1795 y 1803, durante la guerra con Inglaterra se empezó a plantear que la defensa marítima del archipiélago fuera asumida por la Armada, y existe un informe elevado por Álava en este sentido. Como indicativo de lo expuesto, el general Álava ejerció su mando de forma independiente, sin subordinación al capitán general de Filipinas.

La Armada se hizo cargo de la defensa marítima del archipiélago de Filipinas y de las instalaciones navales allí existentes por una orden de la Regencia de 6 de marzo de 1813. La disposición establecía que no existiera en aquellas islas otra marina de guerra que la Armada, en la que se integrarían todas las unidades navales existentes en el archipiélago, tanto las pertenecientes al Estado como las corsarias. Correspondió llevarlo a cabo al brigadier de la Armada José Ramón de Gardoqui y Jaraveitia, y se aprovechó la ocasión para suprimir el arsenal de la Barraca, considerado completamente ineficaz y de muy costoso mantenimiento. Desde esta época, Cavite quedó como la única instalación fabril en las posesiones españolas en Asia para construcción y mantenimiento de unidades navales.

Una real orden de 1815 hizo que todo volviese a la situación anterior, con las unidades sutiles dependiendo de los oficiales de la Real Hacienda. Así permaneció hasta que en 1827 volvió a los cauces lógicos, pasando de nuevo a la Armada. Fue esta la época en que el brigadier de la Armada Pascual Enrile Acedo recibió el nombramiento de capitán general de Filipinas.

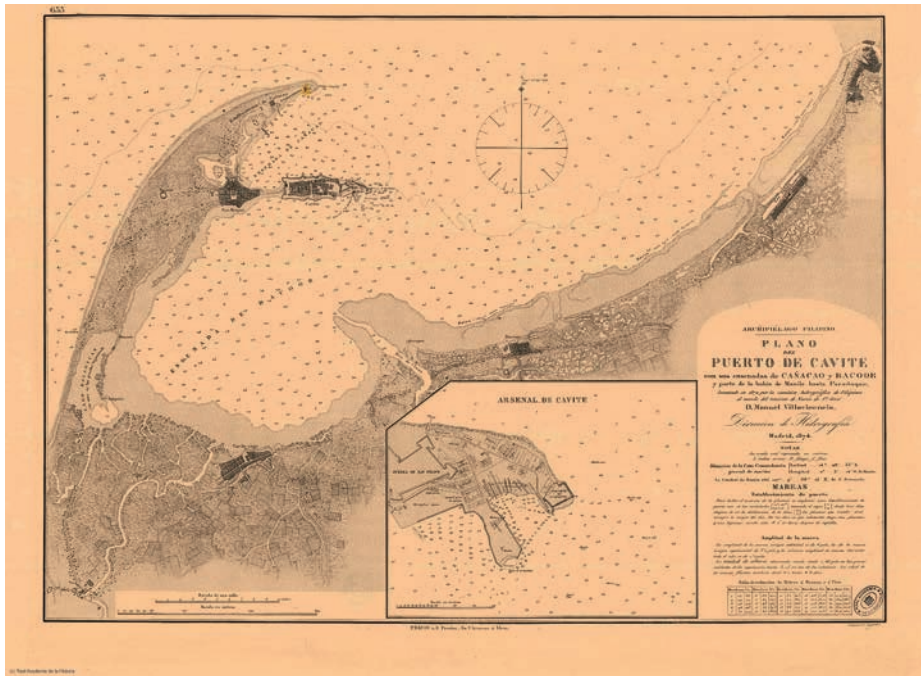
El arsenal se encontraba dentro de la bahía de Manila (isla de Luzón) y al sureste de la capital filipina, ubicado en una península artificial creada al unir, mediante el istmo de Dalahican —construido por los españoles entre 1855 y 1859—, la costa de la isla de Cavite con Luzón, frente a la población de San Roque. Estaba situado entre las ensenadas de Cañacao, al norte, y Bacoor, al sur, ninguna con profundidad suficiente para permitir un fondeo seguro a buques de tamaño medio. En zonas relativamente alejadas se habían dispuesto cofres de fondeo, con cadenas sujetas a «muertos», para asegurar un mínimo de tranquilidad a este tipo de unidades. En el arsenal solo podían entrar pequeños cañoneros.

Punta Sangley se encuentra en el extremo de la península de Cañacao, que abriga por el noroeste la ensenada de igual nombre. Allí estaba situado el faro y, durante la contienda hispano-norteamericana, una batería de costa.

Su origen hay que buscarlo en 1799, cuando se trasladan allí las instalaciones existentes en San Blas, en el actual estado mejicano de Nayarit, en la Baja California, así como el personal, máquinas y herramientas. San Blas había sustituido a su vez, en 1786, al carenero de Acapulco, creado para el mantenimiento del galeón de Manila, por considerarse esa zona insalubre por su clima.

---

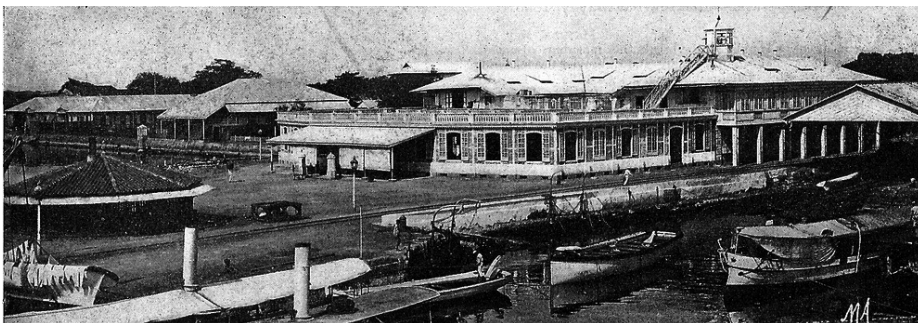
(3) Ignacio María de Álava. La escuadra estaba formada por tres navíos y dos fragatas y llegó desde España por el cabo de Hornos.



Carta de las ensenadas de Cañacao y Bacoor. Entre ambas puede verse el arsenal de Cavite. (Real Academia de la Historia)

Pero el arsenal de Cavite, por su situación dentro de la bahía de Manila, presentaba numerosos problemas de resolución muy difícil o imposible:

- Con los medios de la época era muy difícil impedir la entrada de una flota enemiga en la bahía de Manila. La boca mayor tenía unos 9.700 metros de ancho.
- El arsenal se encontraba por delante de los fuertes que defendían la capital del archipiélago. Casi no contaba con fortificaciones ni defensas en el frente marítimo. Sus protecciones estaban pensadas para resistir ataques desde tierra, no desde el mar. Era una instalación colonial y se consideraba que los mayores peligros provenían de eventuales insurrecciones de los tagalos.
- La construcción del istmo que unió la isla de Cavite con el resto de Luzón había provocado una acumulación de limo y arena en la ensenada de Cañacao. Los buques de cierto tonelaje tenían que fondear alejados del arsenal. Carecía de muelles para las embarcaciones de mayor tamaño.
- La actividad industrial se limitaba a la construcción de unidades menores y a un mantenimiento restringido por los elementos disponibles.



Edificio de la comandancia del arsenal de Cavite, ya en la época de la Marina norteamericana.  
(Archivo MDR Almirante de Castilla)

Solo contaba con gradas y varadero para la construcción y mantenimiento de pequeños cañoneros.

- No disponía de diques secos ni flotantes para buques medios y grandes, que tenían que ir hasta Hong Kong a limpiar fondos o a hacer obras en el casco.
- En sus alrededores era imposible construir un dique seco o, por la escasez de los fondos, instalar uno flotante en zona protegida y cercana a la ubicación de los talleres del arsenal.
- En Cavite no podía construirse un varadero para buques medios y grandes por falta de calado. Por la misma razón tampoco era factible situar un dique flotante, ya que no habría podido sumergirse para recibir los buques a reparar.
- Las instalaciones, que nunca estuvieron a la altura de los arsenales peninsulares o del de La Habana, estaban anticuadas. Desde 1885 se invertía poco en el arsenal ante la expectativa de disponer del nuevo en la bahía de Subic.
- Estaba emplazado en una zona considerada insalubre.
- No ofrecía refugio seguro a los buques fondeados en caso de temporal.

### La bahía de Subic

La bahía de Subic está situada en la costa oeste de la isla de Luzón y al noroeste Manila, de la que dista por mar aproximadamente 33 millas náuticas, y por tierra, unos cien kilómetros, siendo esta distancia superior por tener que superar el camino una orografía difícil. Entre las dos bahías, Manila y Subic, se yergue como elemento de separación la montañosa península de Bataan.

Subic tiene forma de trapecio irregular. La orilla oeste, la más larga, tiene una forma ligeramente convexa y su ribera es escarpada e inhabitable. El lito-



Dos vistas de las instalaciones del arsenal de Cavite poco después de la finalización de la guerra. (Marina norteamericana)

## EL TRASLADO DEL ARSENAL DE CAVITE A OLÓNGAPO (BAHÍA DE SUBIC)



Plano parcial de la costa oeste de la isla de Luzón donde se pueden observar las posiciones relativas y tamaños de las bahías de Manila y Subic. (Archivo Mdr Almirante de Castilla)

El norte es de forma irregular, cayendo de oeste a este con zonas de poca pendiente. Olóngapo se encuentra en su límite inferior. La orilla este, de superficie relativamente plana, presenta una costa con dos ensenadas. La bocana de la bahía, abierta hacia el sur, forma la cuarta cara del falso trapecio.

La bahía dispone de fondeaderos protegidos y sus fondos son seguros para la navegación. En su interior existen tres islas. Dos son de pequeño tamaño, reciben los nombres de Mayanga y Pequeña, y están situadas en el fondo noroeste. La tercera, la de mayor importancia, es la Grande, ubicada a la entrada la bahía y que divide esta en dos canales de muy distintas dimensiones:

- canal oeste, entre la isla Grande y la orilla oeste de la bahía, con una anchura de 2.300 metros y fondos máximos de 60 metros en algunas zonas;
- canal este, entre la isla Grande y la orilla este de la bahía, mucho más estrecho que el anterior y con fondos máximos de 11,8 metros.

En lo que hace a sus alrededores, al oeste se encuentran las ensenadas de Silanguin y Nagasse, muy abiertas al sur y que ofrecen poca seguridad para fondear. Al este, casi sobre la entrada a la bahía, está la rada de Biningan.

Revisada la geografía, hagamos ahora una pequeña reseña histórica. Las islas Filipinas fueron descubiertas para el mundo occidental por Fernando de

Magallanes en 1521. La dominación española no empezó hasta 1565, cuarenta y cuatro años más tarde, con la expedición enviada desde el virreinato de Nueva España bajo el mando de Miguel López de Legazpi. Durante muchos años, la colonización se restringió a zonas limitadas de las islas de Luzón y Cebú y a ciertos puntos costeros distribuidos por el resto del archipiélago. La zona de Subic tenía mal acceso por tierra desde Manila y, a despecho del interés demostrado por la Armada, no presentaba atractivo alguno al gobierno de la colonia, que no esperaba obtener provecho de aquella zona.

La bahía de Subic, aunque ya era conocida, fue examinada con detalle durante la expedición de Juan de Salcedo en 1672. El explorador entró en la zona para sentar el dominio español y cobrar tributos a las tribus locales, y cumplido su cometido elevó el correspondiente informe sobre las características de la bahía (4).

Barrantes, en su obra sobre las guerras piráticas en Filipinas, recoge que, en 1797, se construyeron en Subic veintidós lanchas cañoneras. Aunque no lo indica claramente, suponemos que el lugar de construcción fue el pueblo del citado nombre, situado en el fondo norte de la bahía. Posiblemente estas construcciones fueran gestionadas por particulares mediante un contrato de asiento, ante la imposibilidad de fabricar todas las unidades previstas en las instalaciones dependientes del gobierno general de las Filipinas.

A mediados del siglo XIX, la Armada realizó diversas expediciones para llevar a cabo estudios hidrográficos y levantar cartas de los fondos de la bahía de Subic. La primera fue en 1851 y marca el comienzo de los importantes trabajos oficiales emprendidos para el traslado del arsenal a Subic. En 1868 consta otra importante campaña de levantamientos dentro de la bahía.

Según se recoge en la *Revista General de Marina*, en su número de septiembre de 1882, el Ministerio de Marina había publicado una real orden, que desarrollaba una anterior de 14 de abril del citado año y disponía que se realizaran estudios topográficos en Subic —no indicaba nada relativo a trabajos hidrográficos—. Para ello establecía una comisión formada por un teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase (5), jefe de la misma, tres alféreces de navío, un médico, un practicante, un contraamaestre, tres cabos de mar y sesenta marineros. Además se determinaba que la comandancia general del apostadero de Filipinas debía aportar el personal de maestranza que se considerase necesario.

Como sede de la comisión y para alojamiento de sus miembros se designó al vapor *Patiño* (6), que se encontraba en Cavite como pontón desde 1880. El

---

(4) Juan de Salcedo, nieto de Miguel López de Legazpi, fue uno de los conquistadores de las Filipinas, empresa en la que colaboró asimismo con su hermano.

(5) Equivalente a capitán de corbeta en la actualidad.

(6) *Marqués de la Victoria* (ex-*Taurus*) y *Patiño* (ex-*Tenerife*). Eran vapores de hélice con máquina de 160 caballos nominales y que además disponían de aparejo vélico de barca. Con casco de hierro, tenían 1.127 toneladas de registro bruto y una eslora, una manga y un puntal, respectivamente, de 64,1, 8,9 y, 7,3 m. Durante su vida operativa acogieron una dotación de noventa hombres y un armamento compuesto por dos cañones rayados de bronce de 8 cm. Fueron adquiridos en 1859 a una empresa antecesora de la Cunard, según algunas fuentes

vapor debía ser remolcado y fondeado en la bahía de Subic, en lugar protegido y adecuado para las tareas encomendadas a la comisión. Además, se asignaba a esta un cañonero de vapor para remolcar el pontón y servir de enlace entre la bahía de Subic y Cavite, y también se fijaba que, si los recursos del arsenal lo permitían, se la dotara de una lancha de vapor. No conocemos las razones por las que el pontón finalmente asignado fue el *Marqués de la Victoria*, gemelo del *Patiño*, pero es muy posible que el casco de este no se encontrara en un estado que permitiera remolcarlo y mantenerlo después a flote durante el tiempo que, se preveía, debía permanecer en uso en Subic.

Parece fuera de toda duda que el fin último de esta comisión debía ser la localización y determinación exacta del lugar idóneo en tierra donde ubicar el nuevo arsenal. Se puede considerar que este es el antecedente inmediato de las decisiones sobre la construcción del nuevo arsenal en Subic.

En un artículo publicado en la *Revista General de Marina* (tomo XI de 1882), titulado «Estudios referentes a servicios de Marina en Filipinas», Víctor María Concas y Paláu expone:

«Las condiciones marineras de Subic son inmejorables para toda clase de recalada, así como para seguridad en el interior del puerto, y más, si como es de suponer, el movimiento se concentra en Olongapó: puertos abrigados a todos los vientos, de buen tenero y en que solo se siente algo la mar del S. en lo que forma el canal del propio Subig.

(...)

Las condiciones militares, son verdaderamente notables: las bocas del puerto se hallan á 30 millas de las de la bahía de Manila, de modo que toda escuadra que amenazara la capital podría ser atacada ventajosamente por la espalda, por la que partiera de Subig, que tendría siempre el puerto militar y la mar franca como apoyo en retirada. El bloqueo de Subig es poco menos que imposible: abierto el puerto en lo más tormentoso del mar de la China y en la derrota de los huracanes toda escuadra que intentara cerrar el puerto estaría en una situación difícilísima» (7).

Sigue el escrito de Concas exponiendo las defensas artilleras y de «torpedos» (minas) precisas y las facilidades que para ello ofrece Subic. También comenta las características generales del puerto. Respecto a la ubicación del arsenal plantea: «En el fondo de Olongapó existe una dársena natural de 7 á 4 (8) brazas de fondo, que verdaderamente convida á ser asiento de un centro marítimo». Y un poco más adelante añade:

---

para cubrir las necesidades de la guerra de África y, según otras, para trasladar desde la Península hasta Cuba tropas de refuerzo. En su última época operativa en Filipinas estuvieron dedicados a mantener el enlace entre Cavite y la colonia inglesa de Hong Kong, término de las líneas marítimas comerciales inglesas que unían el Reino Unido con el este de Asia. Desde 1880 se encontraban fondeados como pontones en Cavite.

(7) Todas las citas de otros autores, salvo error, se han transcrito literalmente.

(8) Suponemos que habla de brazas españolas (1,6718 metros). En consecuencia, cita fondos de entre 11,7 y 6,7 metros.



«El terreno destinado para arsenal y sus dependencias es perfectamente horizontal; pero exceptuando una estrecha lengua de arena, como de unos 100 m. de ancho, y que va desde Punta Rivera a Punta Calaclan, el resto es manglar bastante profundo que hay que desmontar, rellenar y sanear».

Según Concas, la ensenada donde debe situarse la dársena del arsenal tiene una superficie de 105.000 m<sup>2</sup> y, para valorar esta cifra, indica que la del arsenal de Cartagena abriga un área de agua de unos 200.000 m<sup>2</sup>. La comparación es harto interesante, ya que Cartagena era uno de los principales arsenales de España, mientras que Subic era tan solo una base naval virreinal.

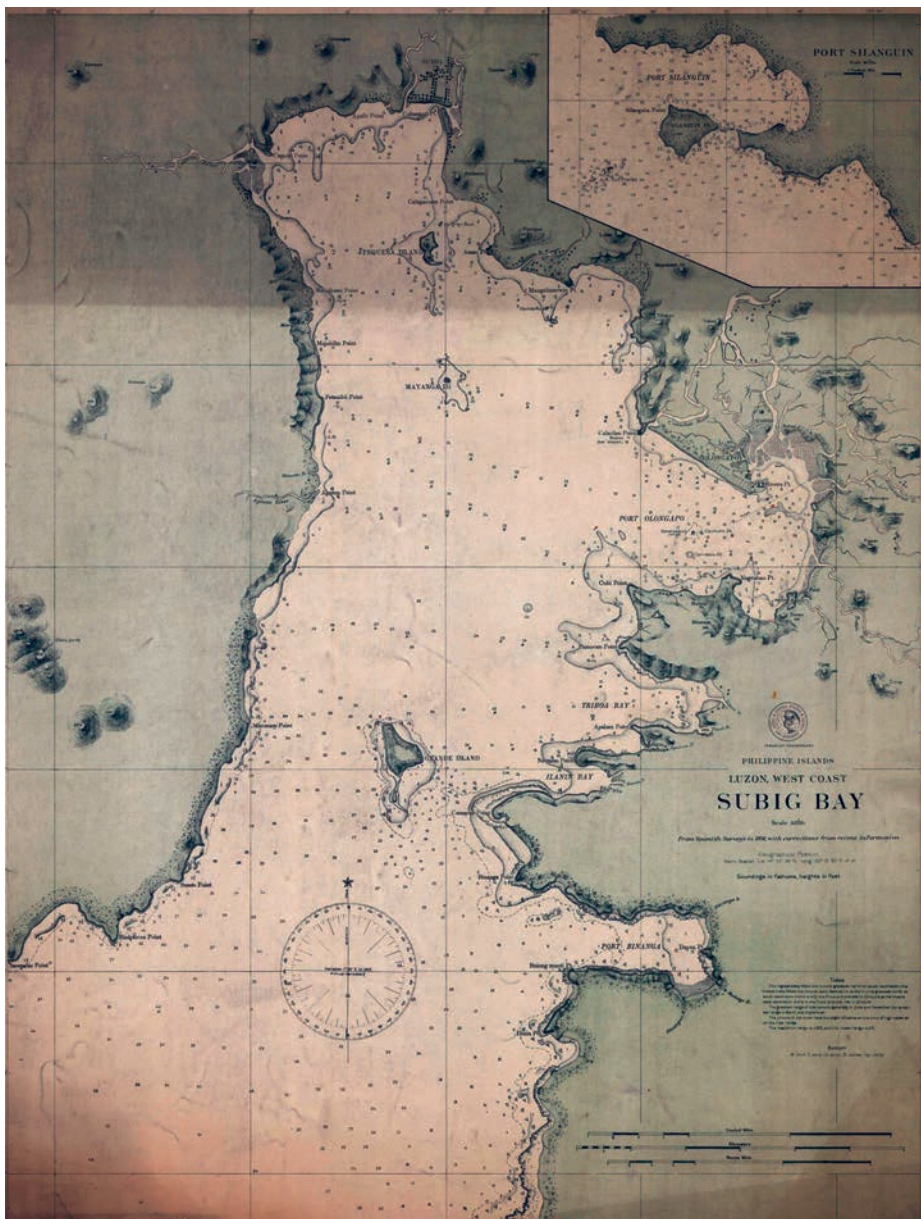
Otra afirmación importante del documento de Concas es la necesidad de que se construyera un camino que comunicara el futuro arsenal con la capital del archipiélago. En 1882, las comunicaciones por tierra no eran buenas y se prefería el enlace mediante embarcaciones entre la bahía de Subic y Manila.

En 1884, un real decreto abría la posibilidad de que se instalara una base naval en la bahía de Subic. Pocos meses más tarde, el 8 de marzo de 1885, la Armada autorizaba el inicio de la construcción del llamado arsenal de Subic o de Olóngapo (9).

Existió un proyecto de decreto, que intentaba derogar el de 25 de diciembre de 1884, por el que se declaraba puerto militar la bahía de Subic. Entre otros aspectos planteaba un nuevo estudio de conveniencia para ver cuál era la mejor ubicación del arsenal, manejando como opciones Cavite y Subic, lo cual suponía una vuelta atrás en lo ya decidido.

(9) En los documentos que hemos manejado, el nombre de esta ciudad filipina adopta formas muy diferentes: «Olóngapo», «Olongapo» y «Olongapó». En este trabajo hemos optado por «Olóngapo» por considerarlo la forma correcta.

*EL TRASLADO DEL ARSENAL DE CAVITE A OLÓNGAPO (BAHÍA DE SUBIC)*



Carta de la bahía de Subic hecha por el United States Coast Guard en 1902, que se basó en levantamientos hidrográficos realizados por la Armada en 1891. El encarte de la esquina superior derecha muestra la ensenada de Silanguin, que se encuentra al oeste de la bocana. (USCG)

## El nuevo arsenal

A la vista de los estudios desarrollados por la Armada, se decidió que el nuevo arsenal se ubicase en la zona nordeste de la bahía de Subic (10), y más exactamente en la orilla norte de la ensenada de Olóngapo, al sureste de la llanura aluvial formada por las desembocaduras de los ríos Calaclan y Santa Rita, en lo que actualmente es la provincia de Zambales, perteneciente a la isla de Luzón.

El 16 de mayo de 1885, el capitán general de Filipinas envió un telegrama al ministro de la guerra que decía:

«Presupuesto para habilitar puerto militar de Subic, reparación escuadra y defender entrada, millón y medio de pesos que pueden reducirse mitad prescindiendo construcción cuartel, baterías gran calibre, todo según informa Comisión nombrada consecuencia orden Ministro Marina a Almirante. Agradeceré instrucciones V.E. sin las cuales nada emprenderé».

La respuesta debió de ser rápida, ya que los trabajos empezaron en el mes de septiembre de 1885.

Dado que la zona elegida para instalar el arsenal era en buena parte un manglar, las primeras obras se dedicaron a construir un canal que uniera los ríos Calaclan y Santa Rita y canalizara las crecidas de los mismos, evitando el aporte de nuevas aguas en la zona. De esta forma se aislaba de la acción de los dos ríos el lugar en que se iba a construir el arsenal, además de considerar que este canal también podía tener una función defensiva del arsenal ante un ataque por tierra. Asimismo se construyó un puente para que el camino que debía unir Olóngapo con Manila pudiera salvarlo con comodidad.

El segundo paso fue erigir los malecones que cercaran el manglar y proceder a su desecación avenando el agua y rellenando toda la superficie con tierra y piedras traídas desde la zona de la colina de Kalalake (entonces se llamaba monte Lalaqui). Para llevar a cabo estos trabajos se acarrearón miles de toneladas de tierra y roca, hasta dejar la Kalalake convertida en un lago. Las tareas de transporte de materiales para el relleno se realizaron utilizando un pequeño ferrocarril de vía estrecha que posteriormente se aprovechó también para el aporte de materiales (maderas, piedras y tierra) destinados a la construcción del puerto y de las demás instalaciones del arsenal.

Con las obras citadas anteriormente se consiguió estabilizar y sanear el terreno, lo que permitió proseguir los trabajos con buenas condiciones de salubridad y crear una superficie firme sobre la que construir las nuevas edificaciones.

Existe un informe de la comisión de Subic fechado el 31 de marzo de 1886. Titulado «Breve reseña sobre el estado de los trabajos en Subic», tiene dos partes diferenciadas. La primera está dedicada a detallar el equipamiento disponible para la construcción, así como el estado de los trabajos realizados y

---

(10) En algunos textos está escrito «Subig».

en ejecución en el área de Olóngapo. La segunda plantea la situación en lo referente a las defensas de la bahía.

Entre los principales equipos utilizados en tierra, el informe señala: «... mil metros de vía de acero del sistema Decauville con doce vagonetas, tres martinets con chigre (11) de mano y una amasadora de arcilla para la fabricación de ladrillos». En la parte marítima se disponía de dos cascos (12) de veinte toneladas de carga, otros dos de ocho y nueve toneladas respectivamente, cinco lancanes (13) de tres toneladas, un martinete montado sobre una balsa con chigre manual y una draga sistema Prictsman.

Los trabajos realizados o en proceso en aquel momento eran:

- piloteado de los cuatro malecones de separación entre los tres varaderos y de otras escolleras;
- muro perimetral del arsenal por la zona este y oeste, por el sur del monte Lalaqui, límite de la dársena del arsenal por el norte;
- puente de 105 metros de largo sobre el río Santa Rita, como unión con la fábrica de ladrillos y que posteriormente debía servir para la comunicación con Manila;
- desecación y relleno del manglar en la zona de Punta Rivera;
- talado del bosque (51.000 m<sup>2</sup>) en la zona donde se construye el arsenal;
- construcción de caminos perimetrales del arsenal, al norte de Lalaqui y hasta el río Santa Rita, y de caminos de conexión entre distintos puntos del arsenal y con el exterior;
- erección de diversas construcciones: almacén, casa para oficiales, comandancia, jefatura de armamentos y un taller en el malecón sur junto a los varaderos;
- trazado de la explanada para el pueblo destinado a los obreros del arsenal, cerca de Punta Calaclán;
- construcción de una fábrica de ladrillos;
- colocación de boyas en cinco lugares (puntas y bajos) que se consideraba podían ser peligrosos para la navegación;
- instalación de un punto de aguada, con cañería de hierro y pantalán de de metro y medio de calado;
- instalación de un mareógrafo para poder estudiar las mareas en el puerto y en la zona de fondeos.

La entrada principal al arsenal era la puerta oeste, construida en 1885, que sirvió como entrada y salida occidental hacia tierra de Olóngapo. Disponía de troneras y, en el cuerpo de guardia, también de calabozos. En las cercanías de la puerta se ubicó un pequeño cementerio para los marinos allí fallecidos. La

---

(11) Cabrestante.

(12) Embarcaciones locales de tipo gabarra, construidas en madera.

(13) Embarcación filipina de carga tipo gabarra, con proa cuadrada inclinada, de gran eslora y poco calado. La denominación «casco» está recogida en la relación original. Fueron utilizadas como gánguiles y transportes de materiales en las obras del nuevo arsenal.



La Spanish Port o West Port, antiguo acceso principal al arsenal de Subic. A la izquierda de la fotografía, colgando del pilar derecho del arco, puede verse la placa cuya leyenda reproducimos en el cuerpo de este trabajo. (Subic Bay Metropolitan Authority)

edificación todavía existe y es denominada West Gate o Spanish Gate (14). De su pilar derecho pende una placa conmemorativa cuya leyenda, en inglés, reza así:

#### OLD WEST GATE

THIS GATE WAS THE ENTRANCE TO THE ORIGINAL SPANISH NAVAL STATION ESTABLISHED IN SUBIC BAY IN 1885. THE PRINCIPAL SPANISH CONSTRUCTION LAY TO THE EAST ALONG WHAT IS NOW RIVERA POINT AND CONSISTED OF AN ARSENAL, SEVERAL WAREHOUSES, AND A NUMBER OF SHOP BUILDINGS.

THE BASE AT SUBIC-OLÓNGAPO WAS USED BY THE SPANISH NAVY TO PROVIDE REPAIR, SUPPLY, AMMUNITION AND MEDICAL SUPPORT FOR SHIPS. THE POST WAS COMMANDED BY THE SECOND COMMANDANCIA OF THE BASE AT CAVITE AND WAS CONSIDERED A SUBSIDIARY OF THAT COMMAND.

THE SPANISH GARRISON REMAINED IN POSSESSION OF THE SUBIC-OLÓNGAPO BASE UNTIL JUNE OF 1898 AT WHICH TIME THEY WERE DRIVEN OUT BY FILIPINO FORCES. THE AREA WAS FORMALLY OCCUPIED BY THE U.S. NAVY IN SEPTEMBER OF 1899 (15).

---

(14) El 26 de noviembre de 2013, la Spanish Gate fue declarada lugar histórico por la National Historical Commission of the Philippines.

(15) La traducción al castellano es:

Una muralla alta, construida con sillares de piedra local, enlazó la puerta oeste con la situada al este, junto a la orilla del mar. Todo ello formaba el perímetro externo del arsenal, cuyas instalaciones se albergaban en su interior.

En el arsenal, una de las construcciones más destacables era la comandancia, edificio de un piso localizado junto al muelle General Álava, que disponía de ventanales con cristales de colores y estaba construido con dos maderas duras locales: narra o amboyna y molave, una variante de la teca existente en Filipinas. También se erigieron una torre con reloj, un hospital y cuarteles para la marinería y la fuerza de guarnición de Infantería de Marina. Los edificios estaban dispuestos en dos filas en las cercanías de Punta Rivera, una zona de terreno arenoso que se adentraba en la bahía, epónima del entonces capitán general de las Filipinas, Fernando Primo de Rivera.

En lo referente a las instalaciones industriales dentro del arsenal, se edificó una fundición, así como otros talleres, tinglados y almacenes necesarios para la construcción y reparación de buques.

Los trabajos en la parte marítima consistieron en el dragado de la zona destinada a ser el futuro puerto y de los canales de acceso al mismo. También se construyó un muelle con buen calado para la época que, como se dijo antes, recibió el nombre de General Álava. Los estadounidenses y, posteriormente, los filipinos conservaron el muelle y su nombre, siendo conocido todavía como «Álava Pier» (16) (o «Álava Wharf»). También se construyeron tres gradavaraderos aptas para la construcción de nuevas unidades —entendemos que para buques de tipo pequeño o medio— o reparación de las existentes.

Hay que añadir que, a lo largo de los años que duró la construcción, en la bahía de Subic se instalaron señales marítimas, y en la ensenada de Olóngapo, fondeos con boyas unidas por cadenas a los correspondientes «muertos».

Una vez iniciada la construcción, las primeras unidades de la Armada que estuvieron destinadas en Subic fueron el pailebote *Caviteño* (17), la falúa de remo y vela *Santa Ana*, de la que no nos constan más datos, y el transporte de hélice artillado *San Quintín*. Es probable que el primero tuviera como misión mantener la relación con Cavite y que la falúa realizara tareas de vigilancia y

---

«Antigua Puerta Oeste

Esta puerta era la entrada al antiguo arsenal español establecido en la bahía de Subic en 1885. Las principales construcciones españolas estaban situadas al este en lo que hoy es Punta Rivera y consistían en un arsenal, almacenes y edificios para talleres.

La base de Subic-Olóngapo fue utilizada por la Armada española para reparaciones, abastecimiento, municionamiento y servicio médico para los buques. Estaba bajo el mando del segundo comandante de la base de Cavite y era considerada una dependencia de ella.

La guarnición española mantuvo la posesión de la base de Subic-Olóngapo hasta junio de 1898 momento en que fue desalojada por fuerzas filipinas. El área fue oficialmente ocupada por la Marina norteamericana en septiembre de 1899».

(16) Creemos que tanto los norteamericanos como los filipinos ignoran cuál es el origen del nombre del muelle.

(17) Era un pailebote de 44 toneladas, adquirido en Filipinas, que no llegó a figurar en el Estado General de la Armada. Es posible que fuera comprado para ser destinado a la comisión de Marina de Subic. No debe confundirse con el cañonero de vapor del mismo nombre.

transporte de personal en la bahía. Respecto al *San Quintín*, posiblemente ya fuera un mero pontón destinado a almacén de materiales y a alojar al personal de la Armada destacado en Olóngapo hasta que se pudieran construir cuarteles y paños en tierra.

En febrero-marzo de 1898 estaban en servicio en la bahía de Subic un importante número de unidades auxiliares de puerto dependientes de la Armada, lo que actualmente se denomina Tren Naval:

- lancha de vapor *Colón*, con casco de hierro galvanizado
- lancha de vapor *Cecilia*
- 1 chalana
- 1 canoa
- 2 botes
- 20 cascos
- 2 cascos, cada uno con dos dragas
- 1 casco con una draga
- 1 casco con aljibes.

Todas las unidades en las que no se indica otra cosa estaban construidas en madera.

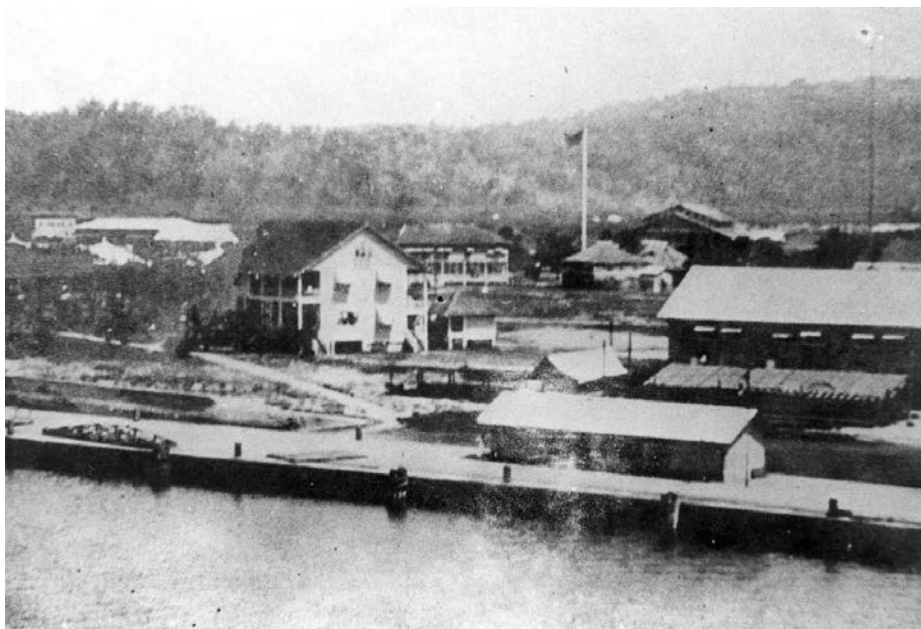
Para completar las instalaciones de arsenal, como se tratará más adelante, en noviembre de 1896 el Ministerio de Marina había encargado en el Reino Unido la construcción de un dique flotante que debía ser remolcado hasta Filipinas. Igualmente se contrató un tren de dragado compuesto por una draga, cuatro gánguiles y un remolcador.

Repasando los Estados Generales se puede ver que hubo personal de la Armada asignado a una denominada «comisión de la Armada en Subic», dependiente del comandante general del apostadero de Filipinas. La composición del mando de la comisión, variable en el tiempo, se ha recogido en el cuadro 1. No hay datos en los Estados Generales de años anteriores a 1894, aunque pensamos que hubo personal asignado. Además, consideramos indudable que estuvieran afectas a las instalaciones de Olóngapo fuerzas de marinería y de Infantería de Marina.

Cuadro 1. COMPOSICIÓN DE LA COMISIÓN DE MARINA EN SUBIC

<i>Año</i>	<i>Composición</i>
1894	Un capitán de fragata (jefe), un teniente de navío de 1. <sup>a</sup> (2. <sup>o</sup> jefe), un contador de Marina y un médico de Marina.
1895	Un capitán de fragata (jefe) y un médico de Marina.
1896	Un capitán de fragata (jefe), un contador de Marina y un médico de Marina.
1897	Un capitán de fragata (jefe), un teniente de navío de 1. <sup>a</sup> (2. <sup>o</sup> jefe), un contador de Marina y un médico de Marina.
1898	Un capitán de fragata (jefe), un teniente de navío de 1. <sup>a</sup> (2. <sup>o</sup> jefe), un contador de Marina y un médico de Marina.

*EL TRASLADO DEL ARSENAL DE CAVITE A OLÓNGAPO (BAHÍA DE SUBIC)*



Vista del muelle General Álava y de las instalaciones del arsenal de Subic a comienzos del siglo xx. (Archivo MdR Almirante de Castilla)



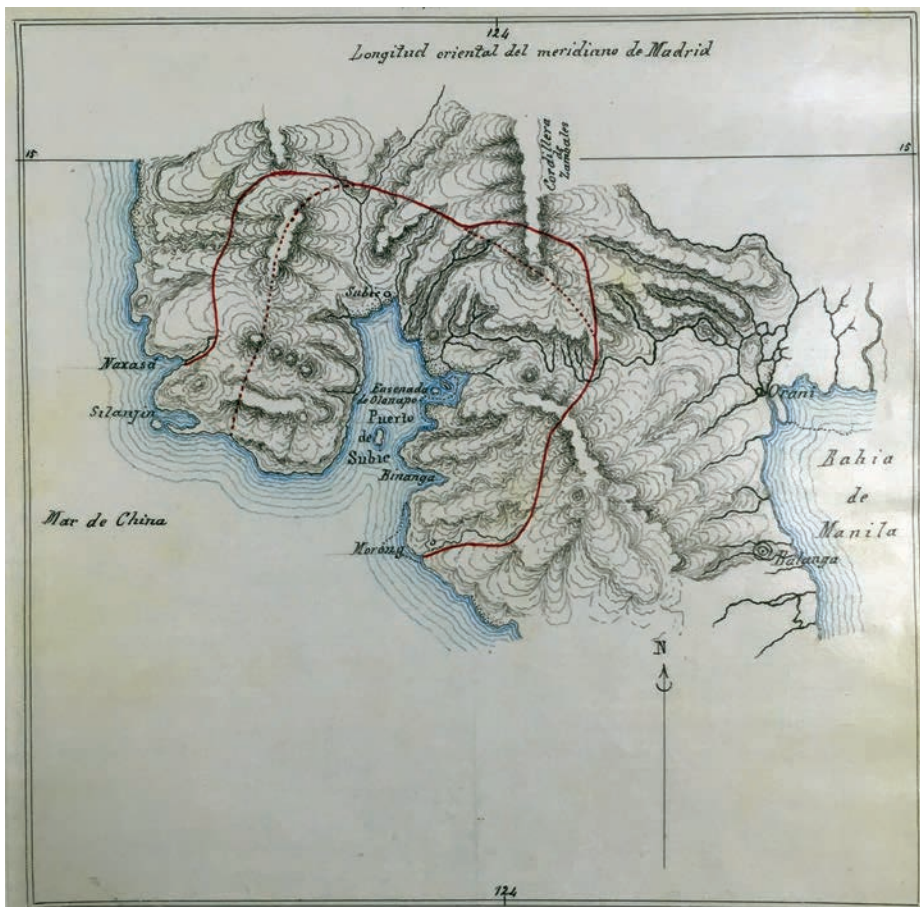
Vista aérea de Olóngapo en la actualidad. Se puede ver la posición de la Spanish Gate y el muelle General Álava. Todo el terreno por debajo, dejando de lado la zona ganada al mar, pertenecía al arsenal. (Google Earth)



## Proyectos de defensa de la bahía de Subic

Con posterioridad a los reconocimientos y levantamientos realizados por la Armada, el Ejército llevó a cabo diversos proyectos para la defensa de la bahía. En 1862, la Armada ya había decidido cuál era la ubicación idónea del arsenal, y miembros de los Cuerpos de Ingenieros y Artillería del Ejército estudiaban por entonces las posibilidades de defensa de la bahía. Existen datos sobre estudios para la defensa de esta fechados en 1863, 1881 y 1885.

Un real decreto de 15 de diciembre de 1874 trata sobre la fortificación de la bahía de Subic. Se hace referencia a él en documentación muy posterior (de



Croquis de la bahía de Subic y de la zona que debía ser defendida por tierra. La línea roja de puntos marca los 10 km desde la costa. La línea roja continua incluye además los puntos dominantes. (Archivo General Militar de Madrid)

1886) para la realización de los proyectos de defensa de la bahía, de modo que para entonces todavía estaba vigente.

Además de los planes para el artillado, existe otro documento que define el área alrededor de la bahía, que debe ser defendida por tierra para conseguir la seguridad del paraje y del arsenal situado en él.

Probablemente, el proyecto más detallado para las defensas de la bahía es el fechado el 29 de octubre de 1885. Preveía un total de doce baterías de costa, de ellas dos de tres piezas de 24 cm (18) y nueve con cañones de 22 (seis de tres piezas, tres de dos y una de una pieza). En total sumaban seis cañones de 24 cm y veinticinco de 22 de sistema Palliser. El detalle de estas baterías se ha recogido en el cuadro 2.

Las baterías se concebían para atender distintos propósitos. Dos defendían la ensenada de Biningan, para impedir que pudiera ser utilizada como fondeadero de una flota enemiga que quisiera bloquear las bocas de Subic; cinco cubrían las dos bocas de la bahía —entre ellas se encontraban las dos de 24 cm—, y por último, cinco baterías protegían el interior de la bahía.

Además de la artillería de costa, se preveía disponer de dos líneas de «torpedos» (minas), la primera cerrando el canal oeste, entre Punta Macmang y la isla Grande, y la segunda en el canal este, entre la isla Grande y Punta Camayan.

Sobre el plan de artillado hay que realizar varias consideraciones:

- el calibre de una de las piezas (22 cm) no era habitual en la artillería de costa española;
- las baterías cubrían las dos bocas de entrada a Subic, la ensenada de Binanga y la mayor parte de la superficie de la bahía. Parecía existir la intención de impedir que se situase en ella una flota enemiga que pudiera bombardear el arsenal de Olóngapo y los buques fondeados en sus cercanías;
- por la fecha, cabe pensar que se preveían piezas de retrocarga y que debían contar con alcances eficaces superiores a los 5.000 m;
- el artillado cubría ampliamente las líneas de torpedos que se preveía instalar en caso de conflicto.

En lo relativo a las defensas de la bahía, el informe de la comisión de Subic de 31 de marzo de 1886, ya citado en el epígrafe anterior, recogía que se había realizado y aprobado el proyecto para la defensa de las bocas de la bahía con «torpedos» (minas). En abril se había recibido este material, enviado desde España. Eran catorce torpedos (19), cables, mesas de conexión, pilas y otros elementos indispensables para su correcto funcionamiento. Revisados

---

(18) En la época era costumbre citar el calibre de las piezas en centímetros y no en milímetros, como se hace ahora.

(19) Pensamos que deben de ser los mismos torpedos Mathieson de los que se habla en el capítulo referente a la Guerra del 98.

los materiales, se vio que el cable múltiple y varios cables de un conductor estaban en mal estado, entre otros desperfectos. Por otra parte, la comisión expresaba dudas sobre su eficacia, por el tamaño y profundidad de las bocas de Subic.

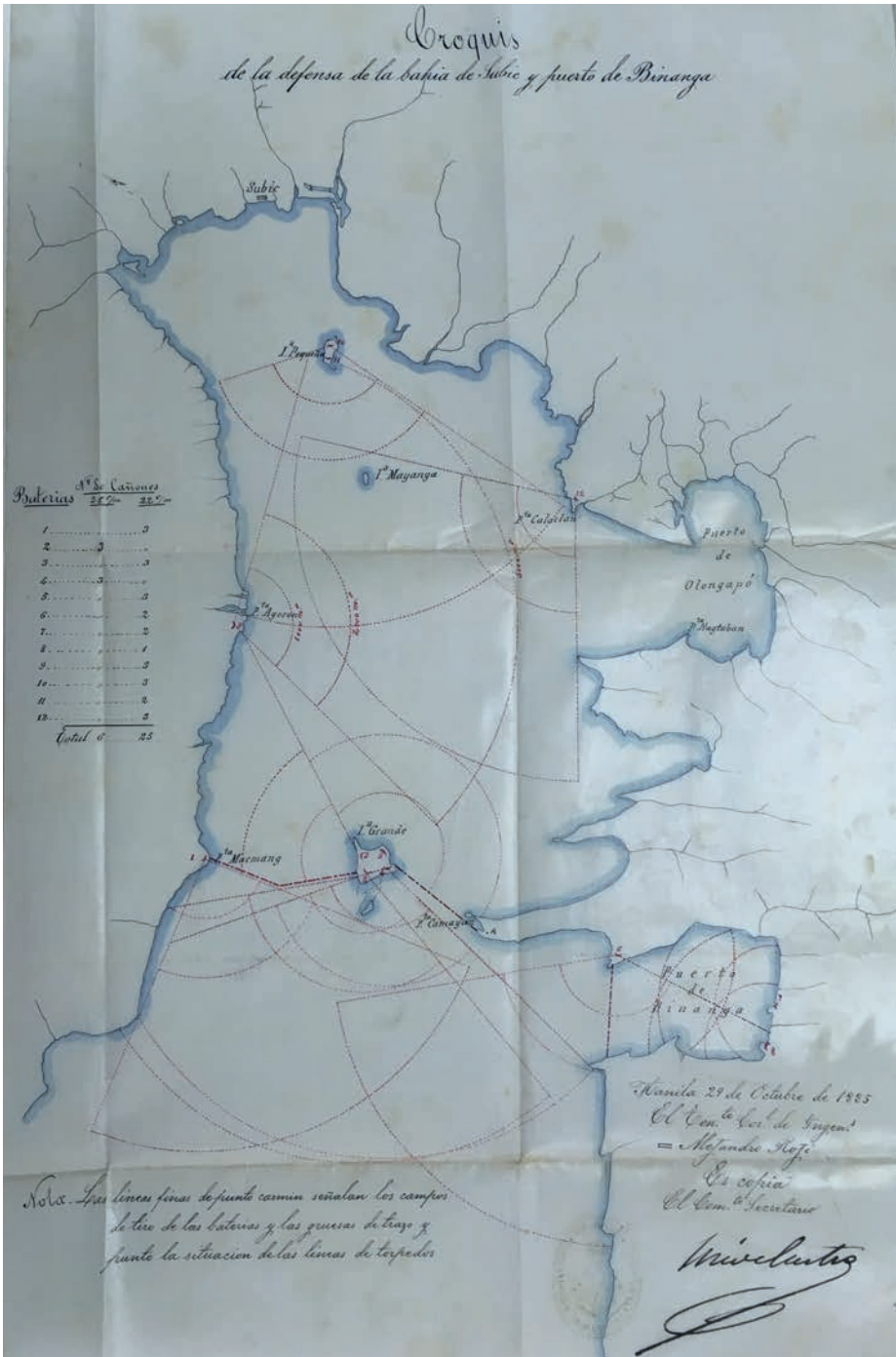
Además, el informe de la comisión reflejaba, respecto a las baterías, que se habían construido los caminos para llegar a todas ellas. Igualmente recoge la aprobación de un presupuesto para construir las explanadas de las piezas, los camarines para la munición y los cuarteles para los trabajadores. También indicaba que las piezas estaban disponibles en la maestranza de artillería. Consta en el citado documento que el 2 de enero de 1886 se ordenó la interrupción de los trabajos en las baterías, sin que se indique ninguna razón para ello.

Cabe pensar que la suspensión de los trabajos de artillado de la bahía de Subic pudo deberse a la finalización del conflicto con Alemania por alguna de las posesiones insulares españolas en el océano Pacífico (islas Carolinas). También es muy posible que esta crisis fuera la razón de la celeridad con que se comenzaron los citados trabajos.

Como resumen de lo expuesto, se puede afirmar que hubo interés por parte del Ejército, del gobierno general de las Filipinas y del Ministerio de Ultramar, del que dependían las colonias, en apoyar la creación del nuevo arsenal de Olóngapo y en los proyectos para construir sus defensas. Lo que no hubo nunca fueron fondos suficientes para la construcción de las baterías. En lo relativo a las defensas de la bahía de Subic, parece que no se hizo nada más hasta que se declaró la guerra del 98.

Cuadro 2. PROYECTO DE ARTILLADO DE LA BAHÍA DE SUBIC (1885)

Nº batería	Cañones		Ubicación de las baterías
	24 cm	22 cm	
1	-	3	Punta Macmang. En la orilla oeste, a la altura de la isla Grande
2	3	-	Isla Grande. En la punta suroeste de la isla
3	-	3	Isla Grande. En la punta noroeste de la isla
4	3	-	Isla Grande. En la punta sureste de la isla
5	-	3	Isla Grande. En la punta noreste de la isla
6	-	2	Ensenada de Binanga. Orilla este. Punta noroeste de la ensenada
7	-	2	Ensenada de Binanga. Orilla este. En la orilla este de la ensenada
8	-	1	Ensenada de Binanga. Orilla este. En la orilla este de la ensenada
9	-	3	Punta Agoson. En la orilla oeste, al norte de la isla Grande
10	-	3	Isla Pequeña. En el noroeste de la bahía. Al norte de la isla
11	-	2	Isla Pequeña. En el noroeste de la bahía. Al sur de la isla
12	-	3	Punta Calaclán. En el noreste de la bahía y al oeste de Olóngapo
TOTALES:	6	25	



Proyecto de defensas de la bahía de Subic en 1885, indicando la posición de las baterías de costa y las líneas de torpedos. (Archivo General Militar de Madrid)

## Posiciones encontradas

En lo relativo a las relaciones entre el Ejército y la Armada, el traslado del arsenal de Cavite a Subic fue un tema de discordia. Desde esta se defendía el traslado del arsenal de Cavite a Olóngo, por ser este punto más conveniente para la seguridad de la Escuadra tanto bajo el punto de vista marítimo como desde el táctico. El Ejército, por el contrario, postulaba mantener el arsenal en Cavite, para defender mejor Manila y su bahía. También era preceptiva al respecto la opinión del capitán general de Filipinas, cargo ocupado casi siempre por un general del Ejército que, consecuentemente, acostumbraba inclinarse hacia el parecer de este último (20). Por último, hay que considerar la presión de los ciudadanos de Manila y Cavite, ya que pensaban que el traslado del arsenal era perjudicial para sus intereses económicos y sociales.

Estas posiciones encontradas venían de antiguo. Así, cuando la guerra con Inglaterra (1796-1802) y la visita de la escuadra del general Álava, este era contrario a Cavite por sus malas condiciones para fondear y proteger una armada. Además, opinaba que no era posible mejorar las defensas del arsenal para hacerlo defendible ante ataques desde el mar.

Curiosamente, la opinión del Ejército era coincidente. Durante la época citada, los ingenieros militares que reforzaron las defensas de Manila habían decidido que Cavite era indefendible ante un ataque desde el mar y, en consecuencia, sus fortificaciones no se mejoraron.

En años más cercanos, a fines del siglo XIX, el punto de vista de la Armada puede resumirse en lo que decía Víctor María Concas y Paláu en el largo artículo titulado «Memoria sobre los servicios de Marina en Filipinas», publicado en el número de septiembre de 1882 de la *Revista General de Marina*:

«Bajo el punto de vista militar, Cavite es un absurdo, pues se halla situado en el fondo de una bahía cuyas bocas, que una de ellas tiene 9.700 m. de ancho y hasta 72 m. de fondo, no son defendibles prácticamente ni con artillería ni con torpederos, y que, por consiguiente, una vez bloqueadas convierten el puerto de refugio en una horrible ratonera. El arsenal está en el glasis [glacis] y á vanguardia de los fuertes, impidiendo los fuegos de éstos y recibiendo directamente y sin defensa alguna los del enemigo y, finalmente, los buques de más de 18 pies de calado tienen que quedar á ocho ó diez cables (21) del arsenal sin protección alguna de las fortalezas.

En Cavite nos espera un desastre en la primera ocasión, y ciertamente que no se podrá jamás hacer cargo á la Armada, á la que se tiene por fuerza encadenada al

---

(20) El único capitán general que apostó decididamente por el traslado a Subic fue el general Fernando Primo de Rivera, quien ocupó en dos ocasiones el cargo (entre 1880-1883 y 1897-1898, hasta antes de la guerra) y que aprobó un importante presupuesto para las obras del arsenal de Olóngo.

(21) Es conveniente una aclaración relativa a las unidades que cita Concas. El calado estaría en pies de Burgos (27,86 cm), con un total aproximado de 5 metros. Un cable es la décima parte de una milla (182,5 m), y las distancias que cita estarían entre los 1.460 y 1.850 metros.

antiguo carenero de galeones. Probado está que la Marina ni lo fundó ni lo creó, y que si lo tomó fue después de mucho trabajo, como un incidente al hacerse cargo de la defensa naval del archipiélago, todo lo cual corrobora lo que dijimos al principio de este escrito, y es que el deseo de la Marina de llevar el arsenal de Filipinas á otra parte es una idea levantada, llena de sacrificios y la única que conviene á los altos intereses del Estado».

Otro comentario interesante del artículo de Concas es:

«Los esfuerzos hechos hasta hoy para llevar el arsenal á Subig, no han dado resultado, quizás por carecer de la unidad y generalidad de intereses que requiere el proyecto; pues si bien han tomado parte, algunas veces, otras corporaciones, ha sido a remolque y sin espontaneidad, y porque la marina ha separado demasiado la idea del puerto militar de la del arsenal, lo que no es posible por ningún concepto».

En 1898, la situación que había descrito Víctor Concas solo había variado para agudizar los peligros que implicaba.

También dentro de la Armada había alguna oposición a la construcción del nuevo arsenal. Así, Arturo Garín y Sociats (22) publicó una memoria, titulada «Cavite, Subig y Olóngapo», que puede servir de ejemplo de esta postura dentro de la corporación. Garín cita como negativo todo lo que Concas ve como positivo, y además centra su crítica contra la utilización de la bahía de Subic en que esta tiene un solo canal de entrada. No obstante, si se analizaran las grandes bases de las potencias navales, casi ninguna cumpliría el requisito fijado por Garín.

En el libro de Severo Gómez Núñez (23), el autor reproduce ciertos párrafos de un informe, cuyo origen no cita, que consideramos representativos de la opinión del Ejército respecto a la ubicación idónea del arsenal de Filipinas. El informe dice:

«Manila ha sido la capital del archipiélago desde que fue descubierto y ocupado por España, precisamente por la adecuada posición que ocupa para el enlace de comunicaciones terrestres y marítimas, según se comprende á primera vista al examinar una carta de la isla de Luzón subdividida en sus cuencas fluviales y divisorias de aguas.

Si en ella se examina la posición que ocupa Subic se observa en seguida que, encerrada en una estrecha cuenca de áspera divisoria, no reúne ninguna de las condiciones que se requieren para el fácil establecimiento de vías de comunicación, y, por consiguiente, tiene que ser siempre un punto aislado que no ha de enlazarse con el resto de la isla con muchas carreteras.

Con respecto á las condiciones de abrigo del puerto contra los temporales, basta observar que la boca está abierta en la dirección del SO, que es la de los

---

(22) Capitán de fragata de la Armada, hidrógrafo. Se encontraba al mando del vapor *Argos*, dedicado a la realización de trabajos hidrográficos en aguas del archipiélago de Filipinas.

(23) *La Guerra Hispano-Americana. Puerto Rico y Filipinas*. Véase en la bibliografía.

vientos reinantes en los huracanes, y que el sitio donde verdaderamente hay abrigo es en la ensenada del Olóngapo, de muy reducidas dimensiones, y además sujeta á los mismos inconvenientes de aterramientos que tiene Cavite y por las mismas causas. Existe, sin embargo, una diferencia muy esencial á favor de Cavite, y es que en este fondeadero hay posibilidad de remediar el mal desviando los ríos que lo producen, mientras que en Subic se presentan grandes dificultades para ejecutarlo y convertirlo en un buen puerto.

Militarmente considerado Subic, aunque presenta la ventaja de tener bocas estrechas para la entrada, lo cual no sucede en Manila, ofrece, en cambio, inconvenientes de mucha mayor consideración, que son:

- Tiene los puertos de Binanga, Silangin y Najasa á barlovento y sotavento de las bocas, que sirven de apostaderos al enemigo para bloquear la escuadra nuestra que se guarezca allí sin permitirle la salida.
- No puede defenderse por tierra según se comprende en cuanto se examina el plano del terreno que lo rodea, formado de una serie de alturas cada vez más elevadas.
- Como su ocupación por la Marina no puede nunca ser causa de abandonar á Manila, ni puede tampoco llevarse allí la capital, divide las fuerzas de mar y tierra y requiere el empleo de todas éstas para acudir á la defensa de la escuadra impidiendo que defiendan á Manila.

No sucede lo mismo con Cavite, pues con los alcances de la actual artillería es posible defender las bocas de entrada en Manila, quedando Cavite á 50 km. de distancia en el fondo de la bahía, y como por otra parte la escuadra puede combatir ventajosamente auxiliada por los fuertes de tierra en esta extensa bahía contra fuerzas navales superiores, resulta que de este modo obran en perfecta armonía y combinación las fuerzas de mar y tierra.

Los movimientos insurreccionales se van haciendo cada día más probables, siendo muy preferible tener adoptadas disposiciones que las [los] impidan á vencerlas [vencerlos] cuando se presentan, y esto es tanto más necesario cuanto que los ataques del exterior es lo más probable que se intenten con alguna insurrección provocada en el país por la nación misma que desee apoderarse del archipiélago. En este concepto, la plaza de Manila debe y puede prepararse muy bien contra esos movimientos según manifiesta el plan de defensa preparado, lo cual no sucede de ningún modo en Subic.

En vista de lo expuesto no parece prudente que se proceda al establecimiento marítimo de Subic antes de que se haga un detenido estudio comparativo de los proyectos que deben haberse formado por el Ministerio de Marina para esta importante obra, con el que se está haciendo por el de la Guerra para el de Cavite con el objeto de que el Gobierno pueda adoptar la resolución más ventajosa en asunto de tanta importancia».

Todos estos enfrentamientos tuvieron sus últimos desencuentros en el momento en que, declarada la guerra por Estados Unidos, hubo un total desacuerdo en la forma de defender el archipiélago, en cómo la escuadra de Montojo tenía que hacer frente a los buques de la Marina norteamericana, y en la instalación de las piezas que debían defender la bocana de la bahía de Subic.

## La guerra con Estados Unidos

Las instalaciones ya construidas en Olóngapo y las que se encontraban en proceso de construcción tuvieron poca relación con la guerra del 98.

En 1898, ante la guerra con Estados Unidos, se tomaron diversas medidas para evitar que Subic cayera en manos del enemigo. El contralmirante Patricio Montojo pensaba que era el lugar adecuado para proteger su escuadra, ya que reunía mejores condiciones que la bahía de Manila. Una de las primeras disposiciones fue bloquear el canal este de entrada a la bahía, entre la isla Grande y la costa. Para ello se hundieron en él dos mercantes y el transporte de hélice de la Armada *San Quintín*, que se encontraba, ya como pontón, en Subic.

En segundo lugar debemos referirnos a lo que en la época se denominaba «torpedos» (24). En Subic se disponía de catorce de estas armas del tipo Mathieson, de las que solo estaban operativas cinco, a causa de su mala calidad y de su deficiente mantenimiento, el cual provocó que los cables eléctricos, y hasta el explosivo, se encontraran en mal estado. Los «torpedos» Mathieson eran minas de origen inglés fondeadas con cadena y sumergidor. Funcionaban por contacto o por encendido desde tierra. La Armada adquirió cierto número de ellas para la defensa de las entradas de las bases navales.

Hay noticias de que se improvisaron otras dos minas utilizando boyas existentes en Subic. Además, el contralmirante Montojo había solicitado al Ministerio de Marina el envío de una importante cantidad de minas Bustamante, de factura más moderna. Estas armas fueron diseñadas, a partir de 1885, por el oficial de la Armada Joaquín Bustamante (25) y declaradas de necesaria uniformidad en la Marina de Guerra por real orden de 9 de mayo de 1885. Aunque se acordó su envío desde la Península, las trabas en los puertos controlados por los ingleses y el desastre de Cavite obligaron a cancelar su expedición.

En lo relativo a las defensas de la bahía de Subic, queda por hablar de la instalación de baterías de costa. En 1898 habían sido enviados desde Barcelona un total de seis cañones Ordóñez, de hierro entubado de 15 cm, que quedaron depositados en la maestraza de artillería de Manila. Siendo piezas relativamente modernas con alcance de 9.000 m, capacidad para perforar blindajes de hasta 20 cm y potencial para poder hacer frente a buques dotados de corazas y con artillería de calibre similar, se presumía que mejorarían las defensas costeras de los arsenales de Cavite y Subic.

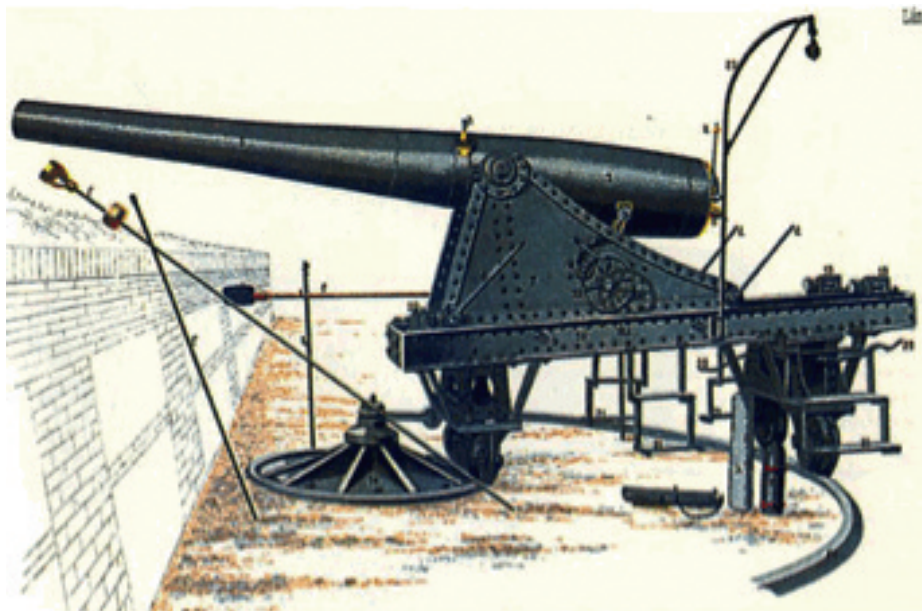
En reunión mantenida en el palacio de capitanía general, la posición del Ejército fue utilizar estas piezas para defender la bahía de Manila, insta-

---

(24) En esa época se usaba el término «torpedo» para denominar lo que hoy son las minas submarinas. Para lo que ahora son torpedos se usaba la expresión de «torpedos automóviles».

(25) Joaquín Bustamante y Quevedo, nacido en 1847 y fallecido en 1898 como consecuencia de las heridas recibidas en los combates de la colina de San Juan, en las cercanías de Santiago de Cuba. Era el jefe de Estado Mayor de la escuadra del almirante Cervera y mandaba el contingente de la misma destacado para colaborar con el Ejército.





Cañón de hierro entubado de 15 cm, con cureña y marco de chapa, modelo 1885, similar a los que se enviaron a Filipinas para la defensa de la entrada de la bahía de Subic. (Álbum de Artillería de Govantes)

lando dos cañones en la isla de Corregidor, otros dos en Manila y las restantes en Punta Sangley, en el extremo de la península de Cañacao, junto a Cavite. La Armada, y en su nombre Montojo, planteó que cuatro piezas se instalaran para proteger la entrada de la bahía de Subic, en la isla Grande, lugar donde quería presentar batalla a la flota norteamericana, y las otras dos en Punta Sangley. Al final, la solución de compromiso fue que las piezas se situaran donde demandaba la Armada, pero que esta cediera cuatro cañones de 120 mm del crucero *Don Antonio de Ulloa*, que debían instalarse en la isla de Corregidor. También se acordó que, para poder atender las necesidades de la escuadra de Montojo, se trasladaran a Subic desde Cavite víveres para asegurar la manutención de las dotaciones y una importante cantidad de carbón para las calderas de las máquinas de propulsión de los buques. Las cuatro piezas de la isla Grande no llegaron a ser instaladas, mientras que las dos de Punta Sangley sí fueron adecuadamente emplazadas e intervendrían en el combate de Cavite apoyando a la escuadra de Montojo.

Tras el combate de Cavite, el contralmirante Patricio Montojo preparó el correspondiente informe, fechado en Manila el 14 de mayo de 1898, dirigido al gobernador general y capitán general de Filipinas. De él extraemos los siguientes párrafos relativos a Subic:

## EL TRASLADO DEL ARSENAL DE CAVITE A OLÓNGAPO (BAHÍA DE SUBIC)

«Salí para el puerto de Subic a las 11 de la noche del 25 de abril último con la Escuadra compuesta de los buques que se mencionan en el oficio que tuve el honor de dirigir a V.E. en aquella fecha.

En la mañana siguiente ya en el puerto de Olóngapo conferencié con el Capitán de Navío Sr. D. Julio del Río (*sic*) el cual si bien no me tranquilizó respecto al estado de las obras de defensa, me dio a entender que en breve quedarían terminadas

El crucero *Castilla* hacía mucha agua y se tuvo trabajando aquel día y su noche para remediar la avería consiguiendo al fin quedase casi estanco pero imposibilitado por completo de utilizar su máquina teniendo que ser remolcado por el crucero *Don Juan de Austria* para colocarlo al N.O. y a continuación de la Isla Grande con objeto de cooperar a la defensa de la boca del puerto.

Con sumo disgusto me enteré entonces de que los cuatro cañones que debían montarse en la isla aun (*sic*) tardarían mes y medio en estar emplazados, lo que me sorprendió pues que las baterías provisionales que la Marina instaló venciendo no pocas dificultades en la entrada de la bahía de Manila habían quedado listas para hacer fuego a los 24 días de comenzados los trabajos. También supe con no menos disgusto que de los 14 torpedos Matihieson (*sic*) disponibles solo había colocados 5 y además se confiaba poco en su eficacia.

Estas noticias me hicieron variar mucho en mi idea de esperar en Subic al enemigo porque no defendida la entrada por torpedos ni por las baterías de la isla tenía necesariamente que aguantar la Escuadra el ataque de la Americana con sus escasísimos medios de acción en 40 metros de fondo y por tanto en la casi seguridad de que no sólo fuera destruida nuestra Escuadra toda sino que también no se salvarían sus tripulantes. Aun (*sic*) me quedaba la esperanza de que los Americanos no fueran a Subic y nos dieran tiempo para prepararnos mejor en lo posible pero el telegrama que recibí del Cónsul de España en Hong-Kong me hizo comprender que el enemigo sabía perfectamente donde [dónde] se hallaba mi Escuadra y conocía lo indefenso que estaba el puerto de Subic».

En el citado informe dice Montojo que el 29 de abril, a la vista de la situación, y ante la proximidad de la escuadra norteamericana,

«convoqué Junta de Comandantes y todos a excepción del Capitán de Navío Sr. Del Río fueron de parecer que la situación era insostenible y que debíamos trasladarnos a la bahía de Manila para aceptar allí el combate en las menos malas condiciones posibles procurando de colocar los buques en poco agua a fin de vararlos en caso necesario y salvar las vidas en último extremo».

Respecto a las instalaciones de Subic, el informe dice:

«Al Jefe de la comisión de la Marina en Olóngapo le di orden de desalojar la isla Grande concentrando sus fuerzas cerca del Arsenal en un lugar estratégico teniendo todo dispuesto para quemar el carbón del Depósito, llevando consigo los víveres y cuanto pudiera salvar de la rapacidad del enemigo».

El resto de la historia ya es conocido: la mayor parte de las unidades españolas destacadas en las Filipinas fueron destruidas en el combate de Cavite.

## Un dique para Subic y el tren de dragado

La apuesta de la Armada por el nuevo arsenal en Olóngapo, en la bahía de Subic, en sustitución de las instalaciones de Cavite, fue muy fuerte. Si los datos aportados hasta el momento no han resultado suficientemente convincentes, hay otros aspectos que resultan abrumadores.

Para complementar los equipamientos del nuevo arsenal de Olóngapo, la Armada autorizó la construcción de un dique flotante el 14 de noviembre de 1896. Debía ser una de sus principales instalaciones. El contrato se firmó con la empresa inglesa Robert Stephenson & Co., Ltd., de Newcastle (Hepburn on Tyne), en el Reino Unido. El importe fue de 175.000 libras esterlinas e incluía el remolque del dique hasta la bahía de Subic.

La característica técnica más relevante de este dique es que era de tipo autocarenable, con una base compuesta por un total de seis pontonas o cajones, siendo la mayor de esta forma de construcción en su momento. Tenía una eslora de 137,10 metros y una manga de 35,66. Con una capacidad de elevación de 12.000 toneladas, estaba preparado para poner en seco buques de más de 100 metros de eslora.

Tras la pérdida de las Filipinas, el 31 de julio de 1899 se firmó una modificación del contrato, disminuyendo su importe a 152.000 libras y excluyendo específicamente, por razones obvias, las tareas de remolque.

Los trabajos se terminaron el 30 de mayo de 1900. No se pudieron realizar las pruebas finales de aceptación en la factoría inglesa por no existir suficiente calado en las cercanías del astillero. El 16 de julio del año siguiente el dique flotante llegaba a la bahía de Mahón (isla de Menorca).

El primer problema fue localizar un lugar en la bahía de la capital menorquina con fondo suficiente para situar el dique y sumergirlo, a fin de que recibiera los buques a carenar y estuviera protegido de temporales y grandes vientos. Finalmente se optó por ubicarlo, sujetándolo con cadenas y anclas, entre la isla de San Felipet (también llamada del Lazareto) y la de la Cuarentena, en la zona de la cala de San Jorge, con fondos de unos diez metros. Esta posición, aunque cumplía los requisitos citados antes, presentaba el notable inconveniente de estar muy alejada de la ciudad de Mahón y de la estación naval que la Armada tenía en Menorca.

Se realizaron pruebas satisfactorias de inmersión y reflotamiento del dique sin carga. En la primera prueba con carga, realizada el 5 de agosto de 1901, se situó en el dique el crucero *Carlos V* y se colocaron pesos adicionales sobre el fondo para poder alcanzar las 12.000 toneladas, ya que el crucero solo desplazaba unas 10.000 a plena carga. La prueba resultó fallida y se originaron daños en el dique: saltaron algunos remaches y se produjeron deformaciones en sus costados. El constructor se vio obligado a arreglarlos a su costa, con el consiguiente retraso en la aceptación y el correspondiente pago.

Una vez realizadas las reparaciones y nuevas pruebas en vacío, el 5 de noviembre de 1903 se volvió a repetir la prueba con el crucero acorazado *Carlos V* y una distribución más adecuada de los pesos complementarios,

EL TRASLADO DEL ARSENAL DE CAVITE A OLÓNGAPO (BAHÍA DE SUBIC)

siendo el resultado positivo. La recepción definitiva se realizó el 8 de agosto de 1904, quedando el dique en poder de la Armada.

La Marina no sabía qué hacer con aquel dique en Menorca. Se había remolcado a Mahón a instancias de próceres locales. Por otra parte, algunos arsenales peninsulares querían disponer de él. Su operación implicaba personal destinado a él e importantes costes.

Tampoco tenía una gran utilización ni con buques militares ni mercantes. Tras el desastre del 98, la Armada había quedado muy disminuida y sus buques realizaban las tareas de mantenimiento de sus obras vivas en los arsenales de Ferrol, Cartagena o San Fernando. Para los buques mercantes, la utilización del dique resultaba cara, no se contaba en Mahón con astilleros capaces de realizar obras importantes en ellos y la bahía se encontraba lejos de las rutas comerciales habituales para mercantes de gran tamaño (26).

La solución era deshacerse del dique. El 7 de enero de 1909, el Ministerio de Marina realizó el acta de enajenación de este, que finalmente fue autorizada el 21 de septiembre siguiente. Una primera subasta, celebrada el 10 de julio de 1911, tuvo que ser anulada, lo que obligó a repetir íntegramente el farragoso proceso administrativo. Finalmente fue vendido, en segunda subasta, el 27 de noviembre de 1911, por un importe de 800.000 pesetas de la época, al astillero austriaco Cantiere Navale Triestino (27), con sede en Monfalcone, cerca de Trieste (28). Todas las fechas anteriores se resumen en el cuadro 3.

Cuadro 3. FECHAS MÁS SIGNIFICATIVAS DEL DIQUE DE SUBIC

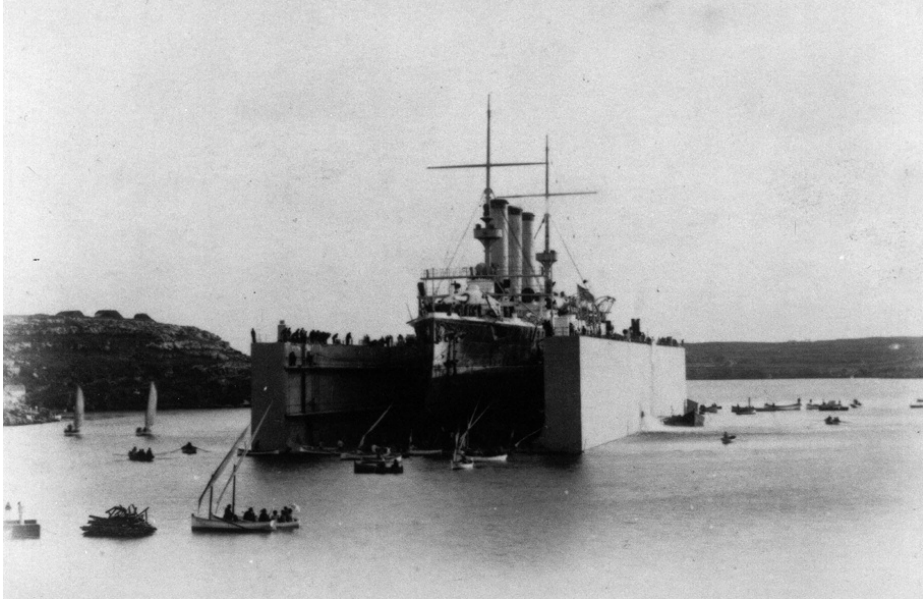
<i>Fecha</i>	<i>Acontecimiento</i>	<i>Fecha</i>	<i>Acontecimiento</i>
14-XI-1896	Autorización de la construcción	5-VIII-1901	Primera prueba de aceptación
26-I-1897	Firma del contrato	5-XI-1903	Segunda prueba de aceptación
31-VII-1899	Modificación del contrato excluyendo el remolque a Subic	8-VIII-1904	Recepción definitiva del dique
		21-IX-1909	Autorización de la enajenación
30-V-1900	Finalización de la construcción	10-VII-1911	1. <sup>a</sup> subasta. Anulada
21-VI-1901	Partida desde Newcastle	27-XI-1911	2. <sup>a</sup> subasta. Venta del dique
16-VII-1901	Llegada del dique a Mahón	7-II-1912	Salida del dique de Mahón

Por otra parte, el 7 de noviembre de 1896 el Estado firmó un contrato con el arsenal civil de Barcelona para la construcción de un tren de dragado que se utilizara en las instalaciones de la nueva base en Filipinas. Se denominó oficialmente «tren de limpia para el puerto de Subic (Filipinas)». Estaba constituido por una draga, cuatro gánguiles y un remolcador a vapor. La draga era

(26) Hacia 1900 eran escasos los mercantes cercanos a las 12.000 toneladas de desplazamiento.

(27) Algunos autores afirman que el adquirente fue el Stabilimento Tecnico Triestino, situado en Trieste.

(28) Actualmente, tanto Monfalcone como Trieste forman parte de Italia.



En el puerto de Mahón (Menorca), el dique encargado para el arsenal de Subic durante las pruebas de aceptación con el crucero *Carlos V* sobre él. (Archivo MdR Almirante de Castilla)

del tipo de rosario o de cangilones, montados en el eje del barco, engarzados sobre una cadena Galle movida por máquina de vapor. Consta que el remolcador fue entregado en diciembre de 1897 en Cartagena, donde operó con el nombre de *Subic* (29), y pensamos que poco después debió de entregarse la draga. El conflicto con Norteamérica impidió la entrega del tren en Filipinas. Una vez finalizada la guerra, en 1908, quedaban por recepcionar los gánguiles, que se encontraban en el puerto de Barcelona, desmontados en piezas para su transporte. Se llegó a un acuerdo entre la sociedad y la Armada para realizar la entrega de estos elementos inicialmente en Cartagena y posteriormente en Cádiz, donde al final quedó asignado el tren de dragado con la excepción ya citada del remolcador.

### La historia posterior

Todos los esfuerzos realizados por la Armada en el arsenal de Olóngo se perdieron sin combate. El estado en que se encontraba era tan óptimo que los norteamericanos pudieron ponerlo en servicio de inmediato. Como había

---

(29) Algunos autores lo denominan incorrectamente «*Cartagena*».

previsto la Armada, la US Navy trajo un dique flotante para el servicio de la base de Subic y siguió utilizando las instalaciones de Cavite para atender a las unidades menores, mientras que las mayores utilizaban las de Subic.

Es interesante trazar a grandes rasgos una cronología de la base naval de Subic desde el momento en que la Armada tomó la decisión de desarrollar en Olóngapo su nuevo arsenal en Extremo Oriente.

Ya se ha comentado que las obras comenzaron en septiembre de 1885 y se mantuvieron, con pocos medios y a ritmo más bien lento, casi hasta el final de la guerra del 98 y el fin del dominio de España en Filipinas. Posiblemente, las últimas obras relevantes fueron las realizadas para el establecimiento de la batería de costa que debía defender la entrada a la bahía. En 1898 bastantes instalaciones del arsenal estaban en proceso de construcción, pero algunas de ellas ya se encontraban acabadas y en uso por la Armada. En los últimos años del siglo XIX, los esfuerzos para terminar la base se tomaron con mayor interés y las instalaciones se encontraban muy avanzadas.

Desde el final de la guerra del 98 y hasta 1899, lo ya construido quedó en manos de los insurrectos filipinos, que se mantenían en conflicto con Estados Unidos buscando su independencia. Las instalaciones no pudieron ser utilizadas como base naval ya que el gobierno revolucionario de Filipinas carecía de buques de guerra.

El 10 de diciembre de 1899, un centenar de marines desembarcaron en Olóngapo y, so capa de proteger las propiedades públicas y evitar su destrucción por los insurrectos filipinos, ocuparon las instalaciones del antiguo arsenal español. Inicialmente, los marineros y marines norteamericanos se alojaban en los cuarteles y almacenes construidos por los españoles. Posteriormente, cuando se aumentó el contingente, como solución provisional se edificaron casetas utilizando elementos vegetales locales.

A partir de ese momento, la base de Subic pasa a poder estadounidense y es ocupada por la US Navy, que mejoró las instalaciones españolas y la convirtió en su principal base en el área del Pacífico oeste, punto de apoyo de la Flota asiática (US Naval Ship Repair Facility Subic Bay). Esta situación se mantuvo hasta que, durante la segunda guerra mundial, las Filipinas fueron ocupadas por Japón. Es interesante señalar que la Marina norteamericana conservó el arsenal de Cavite como una estación naval secundaria.

Al poco de hacerse con la bahía de Subic, los norteamericanos instalaron diez cañones de artillería de costa con montajes eclipsables en la isla Grande. No estaban dispuestos a caer en los mismos errores cometidos por España. Estas defensas fueron incrementadas con el paso de los años.

Entre 1942 y 1945, con las Filipinas ocupadas por Japón, la base fue utilizada por la Marina imperial nipona, y constituyó, junto a Singapur, la principal instalación en esa zona del océano Pacífico.

A partir de 1945, tras la liberación de Filipinas del dominio japonés, la base fue nuevamente operada por Estados Unidos como una de sus principales instalaciones navales en la zona del océano Pacífico. Esta situación se mantuvo hasta 1991.

En 1991, el Pinatubo, volcán situado al noroeste de las bahías de Manila y Subic, entró en erupción —dicen que fue la segunda de mayor potencia del siglo xx—, llenando parcialmente de ceniza las instalaciones de la base naval de Subic y totalmente las de la base aérea de Clark, dependiente de la fuerza aérea estadounidense, situada a solo 25 kilómetros. El coste de volver a poner en situación operativa la base, y la oposición de la población filipina a su presencia, provocaron que fuera devuelta a Filipinas.

En 1992, el gobierno de Filipinas tomó la decisión de utilizar las instalaciones de la base para crear un gran puerto franco, con fondeaderos y muelles profundos y capacidad para permitir el atraque de grandes unidades mercantes. El puerto ya está operativo y es el más importante de Filipinas en cuanto a tráfico de contenedores, con un peso importante en la zona oeste del Pacífico. También debemos destacar que el astillero de origen chino Hanjin ha instalado una factoría en la bahía de Subic.

A la vista de todo lo anterior, los hechos confirman que la elección que hizo la Armada para situar su arsenal en Extremo Oriente en la bahía de Subic fue acertada.

## Conclusiones

En la mayor parte de mis trabajos incluyo un último punto que recoge un conjunto de conclusiones sobre el tema tratado. En esta ocasión, a pesar del título, el planteamiento es distinto; nuestra intención es exponer alguna de las incertidumbres que se nos han suscitado en el curso de la investigación.

A pesar de que tenemos respuestas para algunos de los interrogantes que vamos a enumerar, no queremos expresar nuestra opinión. Solo plantearemos las dudas que nos surgen a la vista de la información incluida en las páginas precedentes, y dejaremos que sean los lectores quienes les den respuesta y extraigan sus propias conclusiones.

Esta no es solo una discusión técnica sobre la mejor ubicación del arsenal; hay que evaluar también el peso que Subic y Cavite, en la situación en que se encontraban, pudieron tener en la derrota de la escuadra de Montojo.

Los interrogantes principales respecto a los arsenales de Cavite y Olóngapo son:

- El traslado del arsenal de Cavite a Subic ¿era una decisión logística, táctica o estratégica?
- ¿Hubiera cambiado el resultado del combate contra la escuadra de Dewey de haber podido disponer de Subic en condiciones de ser defendido?
- ¿Cuáles fueron las razones del descuido o desatención de las defensas de Subic?
- ¿Por qué estaban mal mantenidas las minas Mathieson?
- ¿Por qué no se llegaron a instalar los cañones Ordóñez en la isla Grande? ¿Fue por falta de tiempo o por dejadez?

- ¿Cómo pudo llegar el contralmirante Montojo a Subic para dar el combate allí sin información real sobre cuál era la situación de las defensas de la bahía?
- La mala situación de varios buques destinados en Filipinas, relativamente nuevos, ¿se puede achacar a las deficiencias del arsenal de Cavite?
- Si se hubiera dispuesto del arsenal de Subic, ¿se podrían haber enviado a las islas Filipinas unidades de la Armada con mayor capacidad de defensa del archipiélago?
- Una escuadra española mejor ¿podría haberse refugiado con garantías en Subic? ¿Habría estado esta escuadra en disposición de defender desde Subic la bahía de Manila?

Cabe plantear más preguntas, que apuntan a aspectos bien distintos y a responsables de otra índole:

- ¿Podría haber habido mayor interés de la clase política por la defensa de las Filipinas?
- El Ministerio de Marina ¿podría haber dotado a aquella escuadra de más unidades?
- ¿Qué habría pasado si por parte española hubiera habido una mejor preparación del conflicto?

Dejamos a los lectores que se planteen respuestas a estas preguntas y a todas aquellas otras que puedan surgirles tras la lectura de este trabajo.

## Bibliografía

### Libros

- BARRANTES MORENO, Vicente: *Guerras piráticas de Filipinas (1579-1806)*. Algazara, Málaga, 2004.
- CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia: *Filipinas. De la Insurrección a la intervención de EE.UU., 1896-1898*. Sílex, Madrid, 1998.
- CONCAS Y PALÁU, Víctor M.<sup>º</sup>: *Causa instruida por la destrucción de la Escuadra de Filipinas y entrega del Arsenal de Cavite*. Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneira, Madrid, 1899.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la Unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Los Apostaderos y Estaciones Navales Españolas en Ultramar*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1998.
- GARCÍA-PARREÑO Y KADEN, Jorge: *Las Armas Navales Españolas*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1982.
- GARÍN Y SOCIATS, Arturo: *Cavite, Subig y Olóngapo*. Establecimiento Tipo-Litográfico de Ramírez y Compañía, Manila, 1891.
- GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La Guerra Hispano-Americana. Puerto Rico y Filipinas*. Imprenta del Cuerpo de Artillería, Madrid, 1902.
- MINISTERIO DE MARINA: *Estados Generales de la Armada Madrid*, eds. correspondientes a los años 1885 a 1898.



*FRANCISCO JAVIER ÁLVAREZ LAITA*

- MONTOJO Y PASARON, Patricio: *El desastre de Cavite (1898). Sus causas y efectos*. La España Moderna, Madrid, 1911
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción naval militar española, 1730-1980*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S.A., Madrid, 1980.
- ROVIRA MURILLO, Enrique: *1898. La pérdida de las Filipinas*. Altera, Madrid, 2016.
- TAIBO ARIAS, Xoan Ignacio, y QUEVEDO CARMONA, Diego: *Las embarcaciones del Tren Naval de la Armada española*. Izar Construcciones Navales, S.A., Madrid, 2002.

**Artículos**

- BLANCO NÚÑEZ, José M.<sup>a</sup>: «Los apostaderos navales de Ultramar durante la Guerra de la Independencia», en *Revista General de Marina*, ag.-sept. de 2008, Ministerio de Defensa, Madrid.
- CONCAS Y PALÁU, Víctor M.<sup>a</sup>: «Estudios referentes a servicios de Marina en Filipinas», en *Revista General de Marina*, t. XI, 1882. Ministerio de Marina, Madrid.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo. «Los Apostaderos: factor esencial de apoyo naval», en *Revista General de Marina*, ag.-sept. de 2009. Ministerio de Defensa, Madrid.

**Internet**

- BUENAVENTURA PONS, Alfonso: «El caso del dique de Subic», en <https://buenaventuramenorca.com>. Consultado en julio de 2017.

**Otras fuentes**

- Archivo General Militar de Madrid, cajas referentes a la bahía de Subic.  
Diario Oficial del Ministerio de Marina.

# LAS GALERAS DE ESPAÑA EN LA REGENCIA DEL REINADO DE CARLOS II (1665-1700)

Vicente MONTOJO MONTOJO  
Doctor en Historia Moderna  
Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN  
Licenciado en Historia

## Resumen

Se presentan los resultados de la investigación sobre la evolución de las Galeras de España entre el traslado de su apostadero desde El Puerto de Santa María a Cartagena de Levante entre 1668 y 1670, así como en los años siguientes. La documentación utilizada son las series de reales órdenes y correspondencia del Archivo Naval de Cartagena; los protocolos notariales de los escribanos numerarios de Cartagena, y entre ellos sobre todo los del escribano de las Galeras de España, custodiados en el Archivo Histórico Provincial de Murcia (fondo Notariado); y las cartas reales del Concejo y Archivo Municipal de Murcia. En ellos se reflejan muy bien las órdenes que llegaron de la reina regente Mariana de Austria, madre de Carlos II, y sus consejos de Gobierno, Guerra y Estado, o de otras autoridades. Por otra parte, se estudian los comportamientos de los actores componentes de las Galeras de España, como los generales o almirantes, los oficiales de mar, los soldados y los remeros.

Palabras clave: Galeras, Carlos III, El Puerto de Santa María, Cartagena, órdenes reales, protocolos notariales, oficiales generales, almirantes.

## Abstract

The results of the investigation on the evolution of the Galeras of Spain between the transfer of their station from The Port of Santa Maria to Cartagena de Levante between 1668 and 1670, as well as in the following years, are presented. The documentation used is the series of royal orders and correspondence of the Naval Archives of Cartagena, the notarial protocols of the numerous notaries of Cartagena and among them, especially the notary of the Gale- ras of Spain, in the Provincial Historical Archive of Murcia (Notary Found); and the actual letters of the Council and Municipal Archive of Murcia. They reflect very well the orders that came from the regent Queen Mariana of

Austria, mother of Charles II, and their councils of Government, War and State, or other authorities. On the other hand, the behavior of the component players of the Galeras of Spain, such as the generals or admirals, the officers of the Sea, the soldiers and the oarsmen, are studied.

Key words: Galleys, Charles the third, El Puerto de Santa María, Cartagena, royal orders, notarial protocols, generals, admirals.

## Introducción

*Los años previos y el traslado de las Galeras de España a Cartagena (1658-1668)*

**A**L principio del reinado de Carlos II, las escuadras de galeras y de navíos de España habían quedado muy disminuidas tras los fracasos de los años 1656-1659 ante las flotas armadas de Francia, cuya supremacía se atribuye al gobierno de Richelieu y Mazarino, y de Holanda e Inglaterra, victoriosa esta última en Cádiz y Santa Cruz de Tenerife.

Esta decadencia, que se hizo más patente a partir del fracaso hispano en la guerra franco-española de 1635-1659, conllevó la prolongación del enfrentamiento con Francia e Inglaterra (1648-1660). Y así, por ejemplo, Cartagena padeció un ataque inglés en 1650, del que han tratado Ruiz Ibáñez y Maestre de San Juan, en correspondencia con el declive de la Monarquía hispana en lo militar (tanto del ejército, tras las derrotas de los tercios de Flandes en las Dunas [1658], como de la Armada, fracasada en Cádiz y Tenerife [1657 y 1658] y antes en cabo de Gata [1643] según Velasco), por lo que se recurrió al reclutamiento de compañías de bandidos y a la escuadra de corso de Mallorca. El declive se extendió al ámbito diplomático, pues hubo que reconocer la victoria de Francia en 1659 (que se apoderó del Rosellón, la Cerdaña, Dunkerque y otras plazas de Flandes), la conquista inglesa de Jamaica (1655) y la independencia de Portugal (1668), tras el reconocimiento veinte años antes de la independencia de Holanda en la paz de Westfalia (1648).

El fracaso de la política exterior de prestigio de los Habsburgo, que vinculaba indisolublemente la reputación de la dinastía a la supremacía de sus ejércitos en Europa, empezó a hacerse visible en 1631, cuando por el tratado de Cherasco Felipe IV tuvo que reconocer al candidato francés al ducado de Mantua, y se consumó en 1659, año en que la dependencia económica se agravó hasta el punto de que España hubo de admitir cónsules extranjeros con cláusulas muy desventajosas para la Monarquía, lo que evidenciaba la preeminencia no solo diplomática, sino también comercial de Francia, Inglaterra y Holanda, las nuevas grandes potencias de Europa occidental.

La situación política y militar de España en 1668-1669, cuando la Escuadra de Galeras fue trasladada a Cartagena de Levante, era muy diferente de la del reinado anterior, pues la hegemonía de Francia fue indiscutible tras la paz de los Pirineos —los ejércitos de la Monarquía se enfrentaron a ella sin el apoyo de

nadie—, y también lo era la de Inglaterra, que desde Jamaica y Tánger amenazaba diferentes territorios hispanos. No quedó más remedio a la Monarquía española que la alianza con Inglaterra y Holanda en 1670-1672 (EBBEN, HERRERO).

Por otra parte, en 1665-1668 el ejército español fracasó en sus acciones contra los portugueses, tras la derrota de Villaviciosa. La Armada, que era en realidad un conjunto de flotas con base en distintos territorios, como los americanos, españoles e italianos, tuvo unas discretas intervenciones en las acciones navales de Lagos y Cascaes (FERNÁNDEZ DURO, 88-9). Estas partieron de la Armada del Mar Océano, que bloqueó las costas lusas y a la que se incorporaron naves enviadas desde Italia, como la nao *Victoria*, pertrechada y pagada por el reino de Sicilia. A engrosar su infantería contribuyó la escuadra de navíos de asiento de Hipólito Centurión (RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, 248).

Unos años antes (1646), la Armada francesa había conseguido tomar Porto Longón, aunque la española (22 naves y 30 galeras) impidió que conquistara otros presidios toscanos (ALCALÁ, 318), pero tal situación se repitió en el reinado de Carlos II, con la rebelión de Mesina.

La posición diplomática y militar de España fue defensiva a partir de la paz de los Pirineos, frente a la agresividad de Luis XIV de Francia, que asumió la defensa del catolicismo con algunos matices, defensa que hasta entonces había detentado Felipe IV de España (PÉREZ TOSTADO).

Los territorios de Europa se convirtieron en campo de guerras dinásticas. Aunque aún se libró alguna guerra religiosa, desde principios del XVIII casi todos los conflictos bélicos fueron de sucesión, como los de España, Polonia y Austria.

Por otra parte, en 1668 Leopoldo I de Austria (cabeza del Sacro Imperio) entró en un tratado de partición con Luis XIV de Francia para repartirse las posesiones de la Monarquía hispánica, rompiendo la tradicional alianza con España (HERRERO-ÁLVAREZ, 345-6), que tanto le había apoyado en la Guerra de los Treinta Años.

Con Carlos II de España, la Armada francesa se hizo aún más temible por su mayor potencia de fuego, tal como se pudo constatar en las cuatro guerras de los años 1667-1697 (Devolución, Holanda, Luxemburgo y Liga de Augsburgo) con las galeotas bombarderas (BÉLY, 272-90). Holanda, en cambio, que se había convertido en una potencia naval, llegó a una alianza con España (1), de tal forma que, después de derrotar a Inglaterra (1668), el tratado con aquella hizo que la Armada holandesa luchara en Sicilia contra Francia.

Pero según Schaub las primeras acciones navales francesas no fueron exitosas: el primer fracaso de Luis XIV se sitúa en una fase temprana de su reinado, con la fallida guerra contra Holanda en 1672-1674. Esta empresa, destinada a frenar el insolente éxito de la marina y del comercio de la república de las Provincias Unidas, ofrece al rey francés ocasión de presentarse como

---

(1) Ya en 1661-1662 se dio un precedente en la iniciativa del barón de Reede, residente holandés en Madrid.

el auténtico heredero del proyecto católico, o sea hispánico, de lucha contra el protestantismo rebelde.

En España, la drástica reducción de la Escuadra de Galeras y una escasa intervención en operaciones de guerra durante el reinado de Carlos II evidenciaron el papel secundario que había pasado a tener la Monarquía en Europa, en contraste con Francia, Gran Bretaña y los Países Bajos del Norte. Ha de tenerse en cuenta, además, que la Escuadra de Galeras de España actuó sobre todo en la defensa de Orán (1669, 1675-1677, 1687-1689, 1700, 1704, 1708 y 1732, en este último año para recuperarla) y en aprovisionar a los presidios.

Para Miguel Ángel de Bunes Ibarra, durante el reinado de Carlos II las escuadras de galeras mediterráneas quedaron reducidas a realizar tareas auxiliares, adquiriendo un papel absolutamente secundario. Tan solo se mostraron eficaces en el abastecimiento de las plazas de dominio español así como en algún episodio de abordaje de navíos franceses en la guerra de Sicilia. En 1668 la base de la escuadra de España se volvió a situar en Cartagena, por la obstrucción de El Puerto de Santa María a causa de la barra de arena del río Guadalete. Al inicio de la Guerra de Sucesión, la marina mediterránea estaba compuesta por seis galeras ancladas en Cartagena, trece en Nápoles y Sicilia, seis tomadas en asiento a Juan Andrés Doria y una de Esteban Doria. Las naves mandadas para socorrer la ciudad de Orán en 1707, sitiada por los argelinos, fueron capturadas, en un episodio bastante oscuro, en Altea por navíos ingleses, por lo que el doble presidio fue conquistado al no recibir ningún tipo de ayuda. La pérdida de Orán, que luego será conquistada nuevamente por Felipe V en 1732, pone de manifiesto el final de la política mediterránea tal como se había entendido desde la época de los Reyes Católicos. Aunque el corso berberisco siguió operativo hasta la ocupación de Argelia por Francia a principios del siglo XIX, el mundo del Mediterráneo se comenzó a regir por unos parámetros distintos de los que habían imperado hasta ese momento. El episodio de 1716, año en que el nuevo rey español manda seis navíos en línea y seis galeras para ayudar a Venecia en la nueva guerra contra el imperio otomano, fuerza que actúa en una pequeña escaramuza en torno a las aguas de la isla de Corfú, es testimonial. Las armadas mediterráneas de la Monarquía ya no están defendiendo a la cristiandad.

Según Thompson, en 1621 se reorganizaron las Galeras, fijando su número de 21 a 12, predominando este último y llevando cada una 128 soldados y 260 remeros, el doble que en el siglo XVI. A partir de la mitad del XVII, las Galeras fueron perdiendo poco a poco su posición privilegiada, hasta el punto de convertirse, según Thompson, en barcos auxiliares de las flotas. Durante el setecientos, las Galeras de España perdieron definitivamente su posición privilegiada de antaño, e incluso quedaron inactivas (MARCHENA, 29).

Por lo que se refiere a nuestra investigación, la actividad de las Galeras de España se hizo en conjunción con las de Cerdeña (MORA CASADO), Génova, Nápoles y Sicilia, tanto por su repetida presencia en Cartagena y Mallorca como por el flujo de los ascensos de los oficiales más importantes, que de

unas pasaron a otras. La propuesta de armada contra Argel por el representante diplomático de Holanda, en 1660-1661, había concitado el proyecto de formación de una flota en la que participaran los distintos virreinos del Mediterráneo (Valencia, Cataluña, Cerdeña, Nápoles y Sicilia), a lo que se resistió Mallorca, que tenía una flota de corsarios (2). Esta actuación de las galeras era necesaria no solo para mantener los presidios norteafricanos e italianos, sino para proteger el tráfico mercantil español entre Andalucía, Levante, Cataluña e Italia, aunque fuera mediante la lucha contra el corso argelino y marroquí, en la que la escuadra se empleó constantemente pues solo así se mantendrían los ingresos fiscales y comerciales procedentes de la navegación.

Sin embargo, en lo que se refiere a Cartagena, la presencia de las Galeras de España dio más seguridad a la ciudad y al territorio marítimo del reino de Murcia, al tiempo que permitió hacer carrera a algunos vecinos en los oficios de capitanes, proveedores, veedores y contadores, o a los soldados de Mallorca que fueron a servir en ellas (en 1667), según Espino (498). Asimismo dio ocupación a comerciantes y artesanos, que se dedicaron a los suministros de las galeras en una época en que Alicante (ciudad portuaria valenciana situada 110 km al norte de Cartagena) acaparó un mayor tráfico de mercancías (Montejo), así como cirujanos, enfermeros y médicos que acudieron a trabajar en hospitales.

No obstante, esta coyuntura fue de gran inestabilidad política, de tal forma que en la corte se sucedieron gobiernos de validos como el jesuita Nithard (1666-1669) y Valenzuela (1671-1676), y golpes de Estado contra ellos del infante Juan José de Austria (1669 y 1676), que consiguió hacerse con el poder (1676-1679), apoyados unos y otros por camarillas de la nobleza (Carrasco), que manejó el gobierno (la Junta de Gobierno, los Consejos), del que salían los nombramientos de los capitanes generales de las Galeras de España y otros oficios.

Por último, el desplazamiento de las Galeras hizo que su operatividad coincidiese con una fase de intensificación de la guerra con Argel y Marruecos, que se tradujo en numerosos socorros a Orán, Melilla y Ceuta durante todo el último cuarto del siglo XVII y, además, con la reaparición del frente de guerra en el sur de Italia y en Cataluña, es decir en el Mediterráneo occidental, como a mediados del propio siglo XVII, en que la ruta de las islas cobró nueva vitalidad.

Desde 1648 hasta 1669 las tropas turcas conquistaron la isla de Creta y sitiaron su capital, Candía, que no pudieron ocupar hasta el último año.

Cabe asimismo señalar que, a diferencia del reinado anterior, en este el rey de España ya no era el defensor por antonomasia del catolicismo, pues se alió con los Países Bajos, y ese papel de defensor de la fe pudo arrogárselo con igual propiedad Luis XIV de Francia y también el emperador Leopoldo de Austria, que hubo de sufrir el embate turco sobre Viena.

---

(2) Primero, el Gran i General Consell armó una galera, y los pescadores, una fusta para la defensa (1514).

## La gente de las Galeras de España, los buques, sus tripulaciones y orígenes

En el año 1668 fueron trasladadas a la bahía de Cartagena desde El Puerto de Santa María ocho galeras, la totalidad de las que en aquel entonces formaban la escuadra de este tipo de naves de guerra en España. En un principio se previó que el traslado durara el tiempo de la internada (dos años), aunque después, debido a la cada vez más problemática permanencia en la ciudad andaluza, puesto que las aportaciones sólidas del río Guadalquivir iban colmatando su barra y era difícil acceder al fondeadero, se decidió su establecimiento permanente en Cartagena.

Al frente de las escuadras de galeras siempre se hallaron dos naves de mayores dimensiones que el resto, las llamadas capitana y patrona, que eran tripuladas con un mayor número de marineros, artilleros o soldados de infantería de marina, siendo de las dos la capitana la que representaba al resto de la escuadra. Era movida por forzados cristianos y esclavos musulmanes, que bogaban en los 29 bancos que tenía en la banda de estribor y los 28 de la de babor, siendo ocupados cada uno de dichos bancos por seis hombres. En el caso de la patrona, contaba con 27 y 26 bancos en las citadas bandas, siendo movido cada remo por cinco galeotes. El resto de las galeras, las denominadas sencillas u ordinarias, tenían 26 y 25 bancos, con cinco remeros en cada uno de ellos.

En 1669 llegaron a Cartagena una capitana y una patrona, a las que acompañaron otras del tipo ordinarias que se denominaban *Santa Ana*, *Santa Teresa*, *San José*, *San Miguel*, *Nuestra Señora de la Almudena* y *Nuestra Señora de la Soledad*. Entre sus capitanes estuvieron Juan de Espín, José de Espinosa, Bernardo de Ezpeleta Vera (San Pedro) y otros.

### Los forzados y esclavos

Pero en las Galeras de España trabajaban muchas personas, tanto remeros libres (llamados de «buena boyas», o bien forzados que habían cumplido su condena) como forzados (condenados por renegados u otros delitos) y esclavos, y entre estos últimos sobre todo moros, como los capturados por las propias Galeras en 1669 y 1670 o por particulares corsos, como en 1697. El corso cristiano perduró también en el Mediterráneo oriental, sobre todo durante la guerra de Candía (3). En 1668, según Alarde había siete galeras: capitana, con 53 buenas boyas, 148 forzados y 158 esclavos; patrona, con 23 buenas boyas, 144 forzados y 110 esclavos; *San Pedro*, con 21 buenas boyas, 135 forzados y 106 esclavos; *San Miguel*, con 33 buenas boyas, 144 forzados y 125 esclavos; *Soledad*, con 32 buenas boyas, 138 forzados y 122 esclavos; *Santa Teresa*, con 23 buenas boyas, 140 forzados y 94 esclavos; y

---

(3) Eran unos cuarenta corsarios de Malta y Toscana, a diferencia de los 120 de Argel, que operaron sobre la ruta de Alejandría. FONTENAY, 1987.

*Almudena*, con 32 buenas boyas, 157 forzados y 123 esclavos (Vargas, 58/60/94). Algunos de ellos vieron cómo el tribunal que les había condenado a galeras en primera instancia (las Chancillerías de Granada y Valladolid, o las Audiencias regnicolas) los absolvía tras sus apelaciones y, sin embargo, seguían atados al remo, como Nicolás de la Plaza de Vélez Blanco (Vargas, 292/131, 1675).

Una visión magnífica sobre las penas de los oficiales y de la chusma la ofrece en 1663 el bando del marqués del Viso, que fue uno de los mayores intentos de mejorar el trato a los remeros. En él destacaban las penas a los cómitres que castigasen a la chusma fuera del trabajo por causas no legítimas, para los reos que salieran de la galera o para la gente de cabo que jugase a juegos prohibidos con los penados:

«13°. Que ningún capitán, alférez, sargento ó cabo de escuadra mande dar palos á ningún remero por cosa propia é interés particular sin orden mía ó sentencia del auditor general, pena de cuatro meses de sueldo aplicados á la Cofradía de las Galeras por la primera vez, y por la segunda á mi arbitrio.

14. Que los cómitres y demás oficiales del pito no castiguen la chusma fuera de faena sin causa legítima y con ella no les den en la cabeza ni lastimen brazo ó pierna, so la pena que será á mi arbitrio conforme el exceso que en ello hubiere.

15. Que los cómitres hagan que los remeros estén limpios y no estén ociosos, pena de un mes de sueldo.

16. Que ningún forzado tenga barba ni cabello, pena de un año de galeras, y el oficial que lo permitiere un mes de sueldo.

(...)

20. Que no salgan esclavos de galera sin licencia para servicio particular sino herrados de dos en dos para las faenas, pena de un año de sueldo que partirán por tercias partes juez, denunciador y Cofradía, al que á ello contraviniere.

21. Que los forzados no salgan nunca de galera hasta que se les conceda libertad, pena de un año de sueldo al que los sacare para algún servicio particular ó con otro pretexto.

22. Que ninguna persona de cabo juegue juegos prohibidos con los forzados, pena que se le hará volver el dinero que ganaren, á mi aplicación y estarán diez días en galera y cadena.

23. Que no se le consienta á ningún forzado vestir ropa de cabo, pena al que lo consintiere de cuatro meses de sueldo y la ropa perdida para quien lo acusare.

24. Que ningún forzado ande suelto en galera, pena al que lo consintiere de cuatro pagas por la primera vez, y la segunda á mi arbitrio.

25. En cuanto á las fugas de moros y forzados, limaduras de cadenas y instrumentos que para ello se les hallare, pena de las tres bancadas y guardia; y cerca de los alguaciles y sota-alguaciles y marineros, guárdense los bandos sobre ello publicados.

26. Que los forzados libres salgan de la parte donde residieren las galeras dentro de veinticuatro horas de cómo se les diere la libertad, pena de dos años más de galeras» (4).

---

(4) Bando de Enrique Bazán Benavides, marqués del Viso y de Bayona, capitán general de las Galeras de España, 19 ag. 1663.



«Entre los moros los había también que eran chirimías [músicos], hasta el punto de que se decretó que se les enseñase a tocar la salve [Vargas, 261, 25 en. 1692]. Y en algún caso los oficiales de proveeduría y contaduría denunciaron el maltrato que hizo Esteban Suárez de Figueroa, capitán de la galera *Nra. Sra. de la Soledad*, a los esclavos» [VARGAS, 225/161, 20 oct. 1682].

## La Guerra de la Devolución con Francia (1667-1668) y sus preliminares

### *El establecimiento de las Galeras (1667-1668): el marqués del Viso y Carlos de Calonne*

La traslación del apostadero de las Galeras de España a Cartagena desde El Puerto de Santa María fue un proceso largo desarrollado entre 1667 y 1670, que se dispuso desde el gobierno de regencia de España en razón de la imposibilidad de mantenerlas en El Puerto (5). En 1667, una real orden de Carlos II mandó dejar sin efecto la salida de las galeras desde Cartagena, mientras que otra disponía que no acudieran las milicias de Murcia a Cartagena a guarnecer las galeras del marqués del Viso (6).

Hubo una segunda disposición o cédula real de la regente Mariana de Austria, quien declaró que se había previsto que las galeras inviernaran dos años en Cartagena, para lo que el ayuntamiento de esta ciudad debía ponerse de acuerdo con el marqués del Viso, capitán general de aquellas.

El Ayuntamiento de Cartagena contestó obedeciendo:

«Que en cumplimiento de lo que S.M. por real cédula manda esta ciudad concurra con el celo y lealtad que acostumbra, a facilitar todas las dificultades que se puedan ofrecer, y aquellas cosas que sean menester obviar y prevenir, así para la seguridad de las mismas Galeras, como para la conservación de la gente de mar e infantería de ellas, y todo lo demás que se considerase ser necesario, y procura esta ciudad poner todos los medios posibles para que los paisanos tengan mucha unión con la gente de las galeras y que se excusen diferencias y discordias y que se conserve la paz pública, para cuyo efecto y que en todo se cumpla la real voluntad de S.M. y que asistan al señor marqués del Viso, capitán general de las Galeras, y procuren que las ciudades, villas y lugares de este Reino y otras partes se conduzcan a esta ciudad todo género de víveres para que los haya con mucha abundancia y comodidad, y todo lo demás que fuera menester para que la tengan la gente de las galeras y lo a ello anejo y dependiente, y dar cuenta a S.M. de lo que se fuera obrando y del recibo de la real cédula y que de ella esta ciudad ha acordado que espera quedará S.M. muy bien servido y experimentará las conveniencias de su real servicio que esta ciudad tiene representado» (7).

---

(5) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), Actas Capitulares (Ac. Cap.) 1664-1669, cabildo (c.º) 6 ag. 1668, f. 521.

(6) Archivo Municipal de Murcia (AMM), caja (c.ª) 27, n. 6. Madrid, Reales Cédulas de 5 y 7 sept. 1667.

(7) Cédula de S.M. en razón de que esta ciudad concurra con el general de las Galeras que han de inviernar en este puerto. AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 11 sept. 1668, ff. 542v-543r.

*La situación política en el Mediterráneo occidental al empezar el reinado de Carlos II*

Por otra parte, tal medida se tomó en el contexto de una política exterior dictada por la situación española en el estrecho de Gibraltar y el norte de África, en relación con Francia, Inglaterra y Marruecos, y en el marco del final de la ofensiva turca sobre la isla de Creta, bajo la soberanía de Venecia (1664-1668), última fase de la guerra de Candía (SCHAUB, 151-4).

La amenaza de Argel sobre el tráfico marítimo había provocado la intervención de las Armadas francesa e inglesa contra el puerto argelino en 1660 y 1662 (BONO, 31; VELASCO), por lo que la presencia de estas flotas fue también una amenaza para España que se hizo patente en 1668.

La decisión de este traslado de las Galeras se tomó cuando España libraba con Francia la llamada Guerra de la Devolución (1667-1668), reclamada por Luis XIV en referencia a la dote de su mujer, cuyo principal escenario estuvo en Flandes (Lille, Charolais) y el Franco Condado. El Mediterráneo occidental fue un escenario secundario (no así el oriental, donde los turcos culminaron la conquista de Candía en 1668), pero la regencia de España desconfiaba de Inglaterra, que contaba con la ciudad de Tánger, cedida por Portugal (1662), y desde allí amenazaba Alhucemas y Gibraltar, que fue socorrida desde Cartagena. Al mismo tiempo, los británicos buscaban la alianza de Marruecos, que amenazó el presidio de Ceuta, perteneciente a España desde la paz con Portugal de 1668. El estrecho de Gibraltar se había convertido en un frente de guerra, por lo que la seguridad de las Galeras estaba en riesgo. Por otra parte, Argel amenazó en 1669 con un ataque a Orán, presidio español en el reino de Tremecén desde 1509, por lo que el frente se extendió a este último, y Francia amenazó también con su instalación en la zona, que evitó la conquista de Alhucemas por las Galeras de Nápoles, dirigidas por Andrés Dávalos, duque de Montesarchio (1673) (ALCALÁ, 317).

*Disposición y composición del puerto para la invernada de dos años (1668)*

Cartagena se convirtió poco a poco en residencia de oficiales y soldados de galeras y, temporalmente, de las tripulaciones, así como de los artesanos que acudieron a trabajar. El marqués del Viso residió mucho tiempo en la villa mediterránea al principio, y además sirvió al concejo de mediador en la corte, de lo que aquel quedó agradecido, según manifestó alguna vez. Su mujer, la marquesa del Viso, donó una joya para la imagen de la Virgen del Rosel, patrona de la ciudad. Su hijo el marqués de Bayona fue felicitado por el ayuntamiento cuando lo nombraron capitán general de las Galeras de Sicilia (1670), y lo mismo hizo el consistorio cuando ascendió a general de las Galeras de España (1674), o cuando Isidro de Silva Portugal, marqués de Orani, fue nombrado teniente de estas últimas (1673) (8).

---

(8) Era tío de Manuel de Silva. Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPM), Notariado (Not.) 5389, f. 632.

En el año 1668, en que terminó la guerra con Portugal, la reina gobernadora Mariana de Austria dispuso que las Galeras de España se trasladaran a invernar a Cartagena durante dos años (9), en vez de hacerlo en El Puerto de Santa María, como venía sucediendo desde 1529. Para ello se dio orden al marqués del Viso, general de las Galeras, a través del secretario del Consejo de Guerra, Pedro de Medrano, encargado de la parte de mar (10). También se comunicó a Carlos Antonio de Calonne, gobernador de armas de Cartagena (desde 1656 o 1659, hubo de afrontar varias divisiones de los regidores de Cartagena Nicolás Garro de Cáceres y Alonso de la Jara con sus parcialidades respectivas), y al ayuntamiento, para que colaboraran, así como al personal de intendencia de la escuadra, es decir a Juan Alberto Polero, factor general (11), a Luis Conde de Peralta, proveedor, y al responsable de la proveeduría de armadas y fronteras, que tenía su sede en Cartagena.

La llegada del marqués del Viso, capitán general de las Galeras, fue anunciada previamente al marqués de Sofraga, corregidor de Murcia, para que se le preparase casa en Cartagena (12). De la importancia de su asiento en la villa puede servir de ejemplo el hecho de que a finales de 1670 se convirtiera en patrono del franciscano convento de San Diego (13).

El Ayuntamiento de Cartagena, por su parte, ordenó reparar el muelle del puerto, en beneficio tanto del tráfico marítimo como de las Galeras del Rey, para cuya financiación se dispuso destinar el fruto del arrendamiento de la renta de dobles mollajes (14).

Además, el gobernador De Calonne recibió también instrucciones sobre el traslado de las Galeras a invernar en ella y acerca de la necesidad de limpiar el puerto, para mayor seguridad del asiento de las naves.

#### *Asientos de limpieza del puerto con Juan Bautista Balfagón y planos (1668 y 1669)*

La disposición del traslado de las Galeras a Cartagena —ocho barcos (15), muy pocos en comparación con los de Venecia y el imperio otomano— se efectuó en previsión de que fuese necesario limpiar el puerto, cuyo fondo estaba muy encenagado, para lo que la regente hizo enviar 400 escudos. Estas diligencias demandaban asimismo contar con más camas en el hospital de la ciudad, que era el de Santa Ana, para lo que se pidió la colaboración del ayuntamiento, al que se comunicó que debía concertarse con el marqués del Viso

---

(9) AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 11 sept. 1668, ff. 542v-543r.

(10) *Ibidem*, c.º 8 oct. 1668, ff. 549r-550v.

(11) *Ib.*, c.º 3 nov. 1668, ff. 566r-569r.

(12) *Ib.*, c.º 4 nov. 1668, f. 570r.

(13) AMC, Fondo Cañabate Navarro, Libro crónica del Convento de San Diego, guardián 27, f. 26v.

(14) AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 7 nov. 1668, f. 571v.

(15) Su coste en 1655 fue 242.000 ducados, más seis galeras de Génova y trece de Nápoles y Sicilia. BUNES, 97-9.

(16), general de las Galeras. A tales efectos, fueron nombrados comisarios los regidores Juan Carlos Tacón, Luis García de Cáceres, Diego Corvari y Pedro Segura Bezón (17), lo que dio lugar a la realización de varios asientos y de los planos de Balfagón y otros, y al traslado de algunos oficiales, como Antonio Gripo, administrador del hospital de El Puerto de Santa María (18).

La orden sobre este asunto, dirigida al gobernador De Calonne por el Consejo de Guerra, a cuyo cargo estaba el gobierno y defensa de la ciudad de Cartagena, rezaba así:

«Esa ciudad en la carta (de que aquí obra copia) escribe el celo con que de todas maneras (por la parte que le tocara) procurará contribuir a que las galeras sean asistidas con lo necesarios en las dos invernadas que he resuelto tengan en ese puerto, para que más bien puedan residir en él. Y porque la he mandado responder lo que también entenderéis de la inclusa copia de despacho mío, os encargo procuréis facilitar con esa ciudad (como lo ofrece) en la forma que se pudiere para que con mayor brevedad se consiga el limpiar y componer ese puerto, como es necesario, para lo cual por cuenta del dinero que he mandado se provea para este efecto el crédito que ya habéis recibido, y la restante cantidad se entregará al poder-habiente del pagador de Armadas y Fronteras de esa ciudad (como os está avisado) si antes que aquí se acuda por su parte no se encaminare en otra forma» (19).

Para ejecutar la orden se hizo un contrato de asiento con Juan Bautista Balfagón, maestro mayor y cabo de artilleros, por cuantía de 11.000 reales, que se le pagaron en 1669 (20). Fue en este marco en el que hubieron de levantarse unos primeros planos, como los del citado Juan Bautista Balfagón y Lorenzo Possi (1667-1670), que incluyeron la dársena para las galeras y el fuerte de Trincabotijas (RUBIO PAREDES y GÓMEZ-VIZCAÍNO-MUNUERA).

#### *Disposición de hospital y dotación de rentas: hierbas, mollajes, mayor y La Azohía (1668)*

La habilitación del hospital de Santa Ana para acoger a los soldados de Galeras (25 camas) (21) obligó al ayuntamiento a obtener recursos de sus

---

(16) Enrique de Benavides y Bazán, marqués del Viso, por su matrimonio con María de Pimentel y Bazán. Francisco de Bazán y Benavides, marqués de Bayona, su hijo, era general de las Galeras de Sicilia. Estuvo en Cartagena varias veces (1669-1670) y sucedió a su padre en el mando de las Galeras de España en 1674. Procedían de Guadix.

(17) AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 13 oct. 1668, ff. 551v-552r.

(18) Archivo Naval de Cartagena (ANC), c.ª 2384, Testamentarias, exp. 2384, n. 3.

(19) Cédula de la reina nuestra señora en razón de la invernada de las galeras de España en este puerto. AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 8 oct. 1668, ff. 550r-550v, 28 sept. 1668.

(20) Carta de pago de Balfagón a F. Rodríguez, pagador de Armadas, de 5.500 reales. AHPM, Not. 5440, 12 jun. 1669.

(21) AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 4 nov. 1668, f. 573r.

rentas municipales o propios, en concreto al arrendamiento de los dobles mollajes, las hierbas, la renta mayor y la del pescado de La Azohía, que eran las más importantes, y a disponer el arreglo del muelle del puerto, tanto para el servicio de las galeras como del tráfico mercantil (22). El consejo municipal dispuso lo siguiente:

«Se volvió a ver en este ayuntamiento la real cédula de S.M. de la reina nuestra señora, su fecha en Madrid a 28 de septiembre de 1668 en razón de la invernada de las galeras de España en este puerto y sobre el punto que en él se contiene tocante a las hospitalidad y camas que S.M. encarga a esta ciudad se prevengan para la curación de los enfermos, aunque las fuerzas de la ciudad son tan tenues por los muchos empeños y porque sus propios no tienen estimación respecto de la esterilidad de los tiempos y falta de cosecha de los frutos y comercio del puerto, y deseando esta ciudad con el celo que siempre acostumbra servir a S.M., como siempre lo ha hecho, y más en materia tan del servicio de Dios Nuestro Señor, acordó que los señores don Juan Carlos Tacón, don Luis García de Cáceres, don Diego Corvari y don Pedro Segura Bezón, regidores y comisarios de estos negocios, juntamente con el señor corregidor, a quien esta ciudad suplica interponga también su autoridad, se busquen entre las personas más abonadas y de caudal de esta ciudad hasta en cantidad de 3.000 reales para que con ellos y con los demás se aplicaren se hagan 19 camas pobladas de todo lo necesario, que con las 6 que hay en el dicho hospital, que se han de aderezar, ha de ser en todas 25, que es el número que puede ser capaz en las salas y fábrica que hoy tiene el hospital de esta ciudad, y para reparar las dichas salas y demás que fuere necesario para la curación de los enfermos, cuya cantidad esta ciudad desde luego libra a las personas que los suplieren, cada una la cantidad que diere, en las rentas de propios de esta ciudad que se arrendasen el día de San Juan del año 1669 y en el arrendamiento de las hierbas, si las hubiere, y señaladamente en la renta de los mollajes, perteneciente a los propios de esta ciudad, para cuya seguridad los caballeros hagan a favor de las dichas personas las escrituras con las cláusulas de firmeza y fuerza necesarias».

La regente agradeció muy pronto la buena disposición del ayuntamiento y ordenó que se destinaran 400 escudos para los preparativos y que se prepararan camas en el hospital de la ciudad para cuando fuese necesario atender a soldados y tripulantes de las galeras (23).

---

(22) *Ibidem*, c.º 7 nov. 1668, f. 571v.

(23) «Se vio en este ayuntamiento un carta del señor don Pedro de Medrano, secretario de S.M. en su Real Consejo de Guerra, parte de Mar, su fecha en 20 de este corriente mes, en respuesta de otra en razón de la invernada de las galeras y de lo que esta ciudad ha resuelto, en que le da las gracias de ello y que S.M. se da por servido. Y por la ciudad entendido, acordó se responda a la dicha carta por los caballeros comisarios de este negocio». *Ib.*, c.º 29 oct. 1668, f. 564r; c.º 13 oct. 1668, ff. 551v-552r.

*Petición de ayuda al corregidor de Murcia para abasto de carne (1668)*

Para la provisión de carne al hospital, a través del corregidor, marqués de Sofraga, se pidió colaboración al Ayuntamiento de Murcia (24), que atendió a la petición, como ya se dijo (25).

*El tercio provincial de Toledo: petición del almudí para almacén (1668-1669)*

La instalación de las galeras hizo que se alojara en la ciudad el tercio provincial de Toledo, para guarnición de las galeras, lo que obligó a habilitarle sitio en el almudí (26). La Casa del Rey se amplió para meter en ella los pertrechos de las Galeras de España, por lo que Sebastián de la Iglesia, maestro carpintero y vecino de Caravaca, y Francisco Hervás, también maestro carpintero y vecino de Cartagena como su fiador, se obligaron a que el primero traería en carretas desde Caravaca y su término 18 jácenos pinos reales de a 45 palmos, 200 cuarterones de a 18 en cargo y 10 cargos de ripia, cortados para la fábrica de los almacenes de las Casas de Municiones (27). Además, Andrés Rodríguez, yerno de Antón Vidal, como principal, y Pedro Rodríguez Botija, maestro albañil, vecino, como fiador, se obligaron a entregar a Pedro Fernández de la Torre y a Ambrosio de Montemayor, veedor y contador de armadas, 200 cahíces de cal de buena calidad, a medida que los fueren quemando, para la reedificación de los almacenes de la Casa de Municiones, a precio cada cahíz de dos reales, y a cuenta recibieron 200 reales (28). La atención de estos alojamientos fue poco después causa de molestias para el ayuntamiento y la población.

*Las provisiones de alimentos y de pintura (1668-1673): comerciantes y artistas*

La mayor parte del año 1668 transcurrió con la preparación de las instalaciones de la Casa del Rey para el servicio de la Escuadra de Galeras (29).

---

(24) *Ib.*, c.º 4 nov. 1668, f. 570r., y 16 dic. 1668, ff. 579v-580r.

(25) «Vieronse en este ayuntamiento dos cartas, la una de la ciudad de Murcia y del señor marqués de Sofraga, corregidor de ella y la otra de las que esta ciudad escribió para que se enviasen 300 carneros del registro de Gregorio Navarro, y por ellas dicen lo harán cuando llegue la gente de las galeras. Y por la ciudad entendido acordó, se responda a ellas por los caballeros comisarios de carnes estimando la merced que a esta ciudad hacen y que hoy se hallan más de 100 hombres de infantería del reino de Toledo, y se esperan hasta 700, y se necesita así para los enfermos como la gente de cabo de las Galeras de España». *Ib.*, c.º 16 dic. 1668, ff. 579v-580r. El de Sufraga, Manuel de Girón y Salcedo, fue alcalde mayor de Sevilla.

(26) *Ib.*, c.º 28 dic. 1668, ff. 583r-584r; AHPM, Not. 5440, s.f., 10 en. 1669.

(27) Carta de pago de Sebastián de la Iglesia a Francisco Rodríguez, pagador real. AHPM, Not. 5440, 2 marzo 1669.

(28) Obligación de Andrés Rodríguez para reconstruir almacenes Casa del Rey, *ibidem*, 12 marzo 1669.

(29) AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 11 nov. 1668, f. 573r.

Fue a partir de 1669 cuando las galeras hicieron viajes a Melilla y Orán, durante el primer semestre de 1670, desde Cartagena, a la cual a su vez concurren además las Galeras de Génova o del duque de Tursis (Doria), en 1671 a Vélez Málaga y Málaga, en 1672 a Cataluña, y en 1673 a Cerdeña, a la que se trasladó como virrey al marqués de los Vélez tras la sublevación de Mesina.

Entretanto, algunos oficiales de las Galeras y de la proveeduría hubieron de contratar con diversos particulares la entrega de alimentos (aceite, tocino, vino, trigo, carne, etc.) para el abastecimiento de tripulaciones y tropas. Por delegación de Lorenzo Justiniano, factor general —desde 1666 hasta 1681 (Vargas, 297/5, 8 jun. 1676) le sucedió el marqués de Tamarit—, Juan Alberto Polero se concertó con Francisco Ferreto, regidor de Caravaca (30), o con Ambrosio Esquarzafigo, residente en Granada, para Almería y Granada (31). Dio poder a Alonso Martínez, arriero vecino de Cartagena, para que registrase en la aduana de Fuente Álamo y en otras ocho quintales de bacalao que había recibido por el puerto para el sustento de la gente de las galeras, y que lo llevase y vendiese en Cuevas y otras partes del río Almanzora, para que con su procedido comprase y trajese trigo para sustento de las galeras (32). Francisco Ferreto era hijo de un comerciante de Cartagena que había adquirido un lavadero de lanas en Caravaca, el cual mantuvo activo en estos años.

En las Casas del Rey se repararon galeras, para lo que se hicieron asientos de abasto de madera, tea para el despalme, pintura negra (Nicolás Villacis y Juan Lorente) y mano de obra. Villacis, maestro pintor vecino de Murcia, se obligó a dar «negro a los buques, árboles, entenas, filares, batayolas, batayoletas, cabrias, botiforas, popas, espolones, palamentas, arrumbadetas, tablas, tablones y todo lo demás perteneciente a poner de negro las ocho galeras de España, según se acostumbraba, con que las popas y palamentos habían de ser de barniz y humo, y a la galera capitana se le había de dar negro según costumbre, todo con barniz en las partes que lo debía llevar, humo y cardenillo en las demás obras, y también había de dar barniz, humo y cardenillo a los remos nuevos y de respeto y a los de los esquifes, lo que haría en un mes y medio, pagándosele por ello 1.950 reales vellón por cada una de las ocho galeras» (33).

Algunos comerciantes, como Nicolás Toya Monserrate (34) o Juan Vicente Bartoloto, el primero hijo de catalán y el segundo de genovés, eran beneficiados por los asientos de suministros de cereales, que se buscaban en Lorca y la comarca de los Vélez. Aparecen Bartoloto como principal, y don Blas Sáez Hidalgo, su yerno, alférez de la galera patrona de España, como su fiador, vecinos, declarando que por orden de Luis Conde de Peralta, Ambrosio de Montemayor y Juan Manuel Moreno, respectivamente proveedor, veedor y

(30) Poder de Juan Alberto Polero a Francisco Ferreto, AHPM, Not. 5441, f. 5, 2 en.1670.

(31) Poder de Juan Alberto Polero a Ambrosio Esquarzafigo, *ibidem*, f. 23, 15 en. 1670.

(32) Poder de Juan Alberto Polero a Alonso Martínez, *ib.*, f. 158, 9 abril 1670.

(33) Escritura de Nicolás de Villacis a favor de S.M, *ib.*, f. 80, 4 marzo 1670.

(34) Postura de Nicolás Toya y consorte del pan de munición para la guarnición. *Ibidem*, 16 abril 1672.

contador de las galeras de España, pujaron el 31 de julio de 1672 por el asiento del adobo y aconcho de las galeras para 1673, ofreciendo conducir la madera necesaria, a precio de 20 (esta es la cantidad de cada clase de madera que se encargó), de 13 a 14 púas de largo y 1/2 vara a 216 reales, cada palo de 4, de cuerda de embarcar a 96 ½ reales cada uno, 400 tablas de a 20 palmos, a 20 ducados el cargo, cada escámo, de 300, de carrasca o acebuche, a 3 reales, cada cabo de hacha, de 300, a 2 reales, cada palo, de 12, de galeernas, 106 reales, etc. (35).

*La petición de socorro del marqués de los Vélez desde Orán (9 de enero de 1669)*

En Orán era gobernador el marqués de los Vélez, adelantado mayor del reino de Murcia, que tenía en Cartagena importantes colaboradores como Carlos de Calonne, teniente de adelantado mayor o gobernador, y Alonso de la Jara, regidor (36). Este último, que fue designado por el concejo para dirigir las tropas de socorro de Cartagena (los soldados del tercio provincial de Toledo y una compañía local de cincuenta milicianos), sería recompensado por el gobierno con la concesión del título de caballero de Santiago (MUÑOZ).

Por lo tanto, con el inicio del año 1669 sobrevino una amenaza argelina sobre Orán (37) que obligó a las Galeras de España a socorrer al presidio norteafricano (38), pues su gobernador, el marqués de los Vélez, recabó el auxilio del tercio provincial de Toledo, formado por de 100 a 700 hombres de infantería, que se había enviado a Cartagena para que custodiara las galeras. Todas estas gestiones se hicieron en un año de sequía y falta de cereales, por lo que el concejo hubo de disponer diversas actuaciones para asegurar el abastecimiento de la población (39) y tuvo que pedir a Murcia 300 carneros, que se compraron a Gregorio Navarro (40). La regente Mariana de Austria ordenó además al corregidor y al Concejo de Murcia que se enviara a Orán la milicia local, de la que fueron 150 hombres (41).

El gobernador De Calonne dispuso que el tercio de Toledo fuese alojado en el almudí de Cartagena, a lo que el concejo, que no podía prescindir de las instalaciones de aquel, contestó solicitando que se le aposentara en las Casas del Rey o en otro almacén (42). Además, recibió la orden de facilitar la repa-

---

(35) Obligación de S.M. contra Juan Vicente Bartoloto y consorte. AHPM, Not. 5443, ff. 319-320, 1 ag. 1672.

(36) AMC, Ac. Cap. 1666-1669, f. 685 y 686v, c.º 15 y 22 en. 1669.

(37) Carta del marqués de los Vélez para socorro de Orán, *ibidem*, c.º 9 en. 1669, ff. 684r-685r.

(38) *Ib.*, f. 686v, c.º 22 en. 1669.

(39) Reconstrucción almacenes Casa del Rey por Andrés Rodríguez y otro. AHPM, Not. 5440, s.f., 12 marzo 1669.

(40) AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 16 dic. 1668, ff. 579v-580r.

(41) AMM, c.ª 27, nn. 8 y 9. Madrid, 14 en. 1669 y 8 feb. 1669, esta última de agradecimiento.

(42) AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 28-12-1668, ff. 583r-584r.



ración de la Casa del Rey y la colocación de los pertrechos navales (43). Finalmente, Bartolomé Felipe arrendó las salas altas y bajas del pósito al factor de las galeras (44).

Para el socorro militar a Orán, el concejo cartagenero acordó enviar una compañía de cincuenta hombres y dos embarcaciones con trigo, cuya remisión organizó el regidor, Alonso de la Jara Molina (45), para lo que dispuso arrendar una renta de propios (46). Las tres galeras de España dirigidas por el marqués de Bayona capturaron un barco moro a la vuelta de Orán en agosto de 1669 (Vargas, 283/143, 31 ag. 1670), con lo que consiguieron remeros para las galeras.

Al mismo tiempo se realizaron acciones de corso contra los magrebíes, a lo que se comprometió Juan Bautista Soler, vecino de Cádiz, con la colaboración de un patrón catalán que nombró en Cartagena. A la campaña se sumaron a partir de 1672 numerosos mallorquines, y las Galeras de España también colaboraron con capturas de bergantines de moros como la realizada en 1670 por tres de ellas, uno de cuyos capitanes apresó a Alejandro Fábrega, comerciante, para cobrar lo procedente del botín.

*Las Galeras pasan a poniente (finales de 1669) y tres a Sicilia (principios de 1670). Problemas de desabastecimiento por la provisión de trigo (1670)*

Un aspecto negativo y positivo a la vez en el que incidió el establecimiento de las galeras en Cartagena fue el del abastecimiento de cereales. La escuadra necesitaba un constante suministro de cereales, para el que en muchas ocasiones no era suficiente la producción de Cartagena, por lo que había que buscarlo en otras partes. Por las noticias que tenemos, para subvenir a esta insuficiencia se recurrió frecuentemente a Lorca, en la que se contó con los servicios de Alonso Montalbán, Juan García Cerón y otros que actuaron como factores de Juan Alberto Polero, factor a su vez de Cartagena (1672-1674 y 1678), o como apoderados de comerciantes cartageneros que sirvieron de intermediarios.

El concejo de la villa levantina procedió en 1669 a deliberar sobre reales órdenes y dispuso que se añadieran diecinueve camas a las seis que había en el hospital de Santa Ana, lo que debía sufragarse con dinero de personas acaudaladas (47). Fue esta una solución provisional, pues a los pocos años la regente decidió construir un hospital nuevo, el Real de Galeras, cuyas obras se iniciaron en 1672 (48). Las salas altas se terminaron en 1675 (Vargas,

---

(43) *Ibidem*, c.º 4 nov. 1668, f. 573r.

(44) AHPM, Not. 5440, s.f., en. 1669.

(45) AMC, Ac. Cap. 1666-1669, c.º 23 en. 1669, ff. 687v-689v.

(46) *Ibidem*, c.º 9 feb. 1669, f. 694v.

(47) *Ib.*, c.º 2 abril 1669, ff. 702r-703r.

(48) VARGAS, 17b nn. 44, 49, 50, 75, 81, 85, 88, 13-8, 12-9 y 24-9-1672, 25-12-1673, 11-2, 17-2 y 3-3-1674.

291/115, 18 feb. 1675) y tuvieron que ser reparadas en 1683 (Vargas, 314/58, 29 mayo 1683). Hubo además problemas con el suministro de nieve, pues no la había en Sierra Espuña y hubo de ser traída de Vélez Blanco (49).

Por entonces se hubo de prescindir de esta ampliación del hospital de Santa Ana, que se hizo inviable, y se recurrió a la construcción del Hospital Real a partir de 1672, surgiendo además el de Caridad por obra de un soldado de Galeras, Francisco García Roldán (1690).

En estos años (1670-1673) en que se inició la construcción del Hospital Real o de Galeras se firmaron al efecto diferentes contratos de suministro de cal y yeso con Agustín y Fulgencio Albertos (50). La institución se abrió en 1681 (Vargas, 292/138, 17 feb. 1681), pero en 1683 había problemas para mantenerlo abierto, pues Bernardo Anrich Ferrer, correspondiente del factor, no proveyó los medios necesarios (Vargas, 314/73, 26 oct. 1683). Según Marchena, existen unas instrucciones valiosísimas sobre lo que debía hacer un enfermo desde que entraba hasta que salía del hospital (51).

En consecuencia, muy pronto comenzó el traslado de oficiales de las Galeras, como Juan Alberto Polero, factor general, en cuyo viaje coincidió con el regidor Sebastián del Hoyo, que regresando de Madrid fue detenido en Murcia (52).

#### *Del asedio de Orán (1669) al inicio de la guerra franco-holandesa (1673)*

Durante el resto del año 1669 y en el curso de 1670 se ayudó al marqués de los Vélez en la expulsión de los judíos de Orán y se armaron barcos en corso contra Argel, como los de Sebastián del Hoyo Santelices, regidor de Cartagena, y Juan Bautista Soler, vecino de Cádiz. Además, la Casa del Rey y la de Municiones fueron objeto de reparación y se amplió el Hospital de Galeras. Las Galeras viajaron a final de año a poniente, y a Melilla y Orán en 1670, apresando barcos de berberiscos, algunos de ellos vendidos en Cartagena. En virtud de su presencia se enviaron dos tercios de infantería a esta villa (1671), cuyo ayuntamiento se quejó de los problemas que generaba un número de soldados tan elevado, de modo que finalmente fueron trasladados a Barcelona (1672). Paralelamente, se otorgaron numerosos contratos de abastecimiento, muchos de ellos de madera y otros de pan de munición.

Así, a principios de 1669 se incorporó a Cartagena Luis Conde de Peralta, proveedor de las Galeras, para lo que recibió una ayuda de costa sobre los efectos de estas en Barcelona. En vista de ello tuvo que apoderar a Juan

---

(49) AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 22 abril 1669, f. 703.

(50) Obligación de Agustín y Fulgencio Albertos, maestros yeseros, de yeso para la reedificación del hospital de galeras a 18 cuartos vellón la fanega. AHPM, Not. 5441, 3 mayo 1672.

(51) Instrucciones que deben observar el capellán y mayordomo del hospital Real de las galeras de Cartagena para la asistencia de los enfermos que en él se reciben, 1694. Vargas, 62/059/81-2.

(52) AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 3 nov. 1668, ff. 566r-569r.

Viadel, natural de la ciudad condal, para cobrarla (53) y al poco tiempo contrató con Ginés Guillén el suministro de leña a las Galeras (54). Mientras tanto, Francisco Rodríguez y Ambrosio de Montemayor, pagador y veedor de armadas respectivamente, concertaron con albañiles la reparación de la Casa del Rey y con varios carpinteros —como Sebastián de la Iglesia, vecino de Caravaca— el suministro de madera a tal fin (55).

A mediados de 1669 las galeras dejaron Cartagena en dirección a Andalucía, y para cubrir su hueco Sebastián del Hoyo Santelices se ofreció a armar dos fragatas en corso (56), a las que se añadió una saetía, en la que el catalán Martí Plegamás fue nombrado cabo por Juan Bautista Soler, vecino de Cádiz. La acumulación de tropas, marinería y vecinos empezó a redundar en una gran carestía y falta de alimentos (57) y de ciertos menesteres como el de barbero, de tal forma que Miguel Íñigo, presbítero, capellán de la galera *San Pedro*, de la Escuadra de España, dijo que había dado memorial al marqués del Viso, capitán general de dichas galeras, en el que indicaba tenía necesidad de un barbero, por haberse liberado al que había, suplicando que a Pedro Minciopato, forzado de esa galera, se le autorizase a dedicarse a la curación de la gente de remo, por ser a propósito para ello. Por ello iría de día suelto con manilla y cadena atada a la cintura, y de noche quedaría amarrado como los demás forzados (58). El corregidor de Murcia recibió la orden de reclutar gente para Nápoles (59).

Juan Alberto Polero hubo de arbitrar desde principios de 1670 la provisión de harina, enviando a moler trigo a Altea y proveyéndose de vino y tocino en Caravaca y de aceite en el reino de Granada. El numerario para este último se consiguió a veces mediante la venta de bacalao en Cuevas del Almanzora u otras villas de esa comarca (Marquesado de los Vélez). Se recibió además plomo (de Linares) y pólvora. A las tripulaciones se las pagaba por medio del subsidio de cruzada, del que había un tesorero en Murcia, Juan Pérez Peñalver, quien libró el dinero a Pedro Goicoechea, pagador de las Galeras. En caso de haber hecho presas de moros, la libranza la hacía Francisco del Corral, pagador del arca de fugas y solturas de galeotes, en Madrid, quien procedía por orden de la Junta de Galeras. Asimismo, algún capitán de las Galeras de Génova llegó a cobrar las presas que había realizado en Cartagena, como Pantaleón Justo, que delegó en el comerciante Alejandro Fábrega (60).

---

(53) AHPM, Not. 5440, s.f., 10 feb. 1669; poder de Juan Manuel Moreno a Juan Viadel, AHPM, Not. 5443, f. 316, 30 jul. 1672; Poder de Viadel, tenedor de bastimentos, a Añibarro, AHPM, Not. 5463, f. 11, 27 en. 1685.

(54) Contrata de suministro de leña de Ginés Guillén con Luis Conde de Peralta, AHPM, Not. 5440, 2 marzo 1669.

(55) Escritura y carta de pago de reconstrucción de almacenes de la Casa del Rey, ibídem.

(56) Fianza de Sebastián del Hoyo y consortes a S.M., AHPM, Not. 5206, s.f., 22 abril 1669.

(57) AMC, Ac. Cap. 1664-1669, c.º 8 oct. 1669, f. 659r.

(58) AHPM, Not. 5440, s.f., 12 oct. 1669.

(59) AMM, c.º 27, n. 11, Real Cédula (RC) 20 ag. 1669.

(60) Poder del capitán Pantaleón Justo a Alejandro Fábrega, AHPM, Not. 5441, s.f., 2 jul. 1670.

A finales de 1670 se encontraba en Cartagena la galera patrona de la escuadra genovesa del duque de Tursis. El tránsito de capitanes generales como el marqués del Viso (61), o de Baltasar de la Cueva, marqués de Malagón y conde de Castellar, embajador en Viena (62), o Pedro de Leyva (63) fue aprovechado por el concejo para agasajarles o, en sentido contrario, cobrar una parte de su sueldo. Así sucedió con el marqués de Bayona, para lo que apodó a Luis Piñero, regidor de Lorca.

Entre finales de 1670 y mediados de 1671 las Galeras capturaron varios barcos de moros, tanto el marqués del Viso, quien capturó un barco tunecino junto a Valencia (Vargas, 283/148, 29 sept. 1670), como el conde de Cifuentes con la galera *Nuestra Señora de la Soledad* (Vargas, 17b/1, 13 abril 1671).

A mediados de 1671, el concejo recibió la noticia de que en la corte se había dispuesto enviar dos tercios de infantería a Cartagena, a lo que objetó los perjuicios que se derivarían para el vecindario por razón de los hospedajes que se habían de dar:

«La ciudad dijo que ha tenido noticia por la carta que ha recibido extraordinaria de don Pedro Fernández de la Torre, proveedor de Armadas y Fronteras en esta ciudad, de don Antonio de Montalvo, del Consejo de S.M. en el Real y Supremo de Castilla, que S.M. la reina gobernadora ha mandado vengan a esta ciudad a residir en ella dos tercios de infantería, el uno de don Lucas Bracamonte y el otro de señor de Guzmán con más de 1.000 hombres. Y porque esta ciudad y sus vecinos se hallan con mucho desconsuelo por residir las galeras de España en este puerto invernando en ella con toda la gente de mar y guerra, y lo corto de esta ciudad, porque todas las casas están embarazadas y con gente de las dichas galeras y los almacenes con pertrechos para ellas, por cuyas razones han obligado a mucha parte de los vecinos de esta ciudad a retirarse a los campos oprimidos de los sinsabores que cada día les ocasionaban los soldados del Tercio de Toledo, que asistió en esta ciudad, y si de presente vinieran los dos referidos, no se hallará una casa desembarazada para que los cabos principales de ellos puedan estar, ni cuarteles para los soldados, con que obligaría toda esta ciudad a desamparar sus casas y retirarse a vivir a sus cortijos al campo y excusar los motivos que se originarían de la multitud de jurisdicciones, dictámenes y belicosos naturales de ellas, todo lo cual conviene poner en consideración de S.M. y la parte donde tocarse, para que sea servida de hacer merced a esta ciudad de que sus vecinos tengan el consuelo que desean» (64).

Se recibió entonces la real orden de preparar un socorro a Orán (65).

---

(61) AMC, Ac. Cap. 1671-1676, c.º 20 abril 1671, f. 56.

(62) *Ibidem*, c.º 17 mayo 1671, f. 62r.

(63) Teniente general de galeras, hijo de Juan Francisco de Leyva y La Cerda, conde de Baños y virrey de Perú.

(64) Sobre tercios de infantería que vienen a Cartagena, AMC, Ac. Cap. 1671-1676, c.º 26 mayo 1671, f. 63r.

(65) AMM, c.ª 27, n. 13, RC 3 jul. 1671.

A finales de 1671, la reina gobernadora recordó que había dado licencia para cobrar un arbitrio de cuatro ducados por bajel y dos por embarcación que entrara en el puerto de Cartagena, con el fin de financiar la limpieza de la dársena, para lo que decidió el ayuntamiento que dos regidores recabaran información de Matías de Torres, guardián del puerto (66).

A mediados de 1672, la marcha de las Galeras a Andalucía y Cerdeña transportando al marqués de los Vélez, nuevo virrey, fue ocasión de que se reiterara la orden de que las compañías de vecinos asumieran de nuevo la guardia.

Cuando a principios de 1672 eran enviadas a Vélez Málaga dos galeras, se produjo la obligación de Bernardino Bazalote, dietero de los remeros enfermos, de abastecer de carne de carnero por medio de Asireto Calvo. Poco después Andrés Rosique se comprometió a entregar cal para edificar el Hospital Real (67), a lo que siguieron otras contrataciones de suministros como la de Nicolás Toya Monsarrate, que asumió la provisión de pan para los tercios. El concejo ofreció seis camas para el hospital (68).

Además, hubieron de cambiarse los trayectos de las Galeras, como evidencia el traslado de los dos tercios a Barcelona (69) y el del marqués de los Vélez a Cerdeña, por lo que fue autorizado a nombrar los oficios acostumbrados (70). De Calonne fue sustituido en la gobernaduría por Juan González de Salamanqués, general de artillería (71), quien hubo de ejecutar la orden de que las compañías de milicias locales aseguraran la defensa de la ciudad (72) y que las de Murcia fueran a Nápoles (73), estallado que hubo la guerra entre Francia y Holanda (1672) (74).

Como puede deducirse de toda esta relación, las Galeras de España y sus oficiales tuvieron una actividad continua a lo largo de los años 1669-1673, y tal situación vino exigida por las necesidades de los presidios de Orán y Melilla, en razón de la inestabilidad política y militar en el norte de África. Por ello, el establecimiento del apostadero de las Galeras en Cartagena obtuvo un respaldo importante por motivos estratégicos, puesto que Argel era capaz de movilizar un importante número de barcos —trece navíos en 1662, tras sufrir grandes pérdidas por una galerna en el año anterior—, lo que permitió concitar el empeño de Holanda para, en unión con España, dirigir una expedición de castigo que no llegó a realizarse hasta 1681, cuando una armada francesa bombardeó Argel.

La prosecución de acciones militares en el Mediterráneo fue ocasión propicia para que las oligarquías de Cartagena, Lorca y Murcia obtuviesen hábitos

---

(66) AMC, Ac. Cap. 1671-1676, c.º 17 nov. 1671, f. 13v-14r.

(67) AHPM, Not. 5443, s.f., 13 marzo 1672.

(68) AMC, Ac. Cap. 1671-1676, c.º 20 jun. 1672, f. 145v.

(69) *Ibidem*, c.º 16 oct. 1672, ff. 190r-191r.

(70) AMM, c.º 27, n. 31, RC 25 nov. 1672.

(71) *Ibidem*, c.º 21 jun. 1672, ff. 146r-147r.

(72) *Ibidem*, c.º 20 jul. 1672, ff. 160r-161v.

(73) AMM, c.º 27, n. 14, R.C. Madrid 10-9-1672.

(74) AMC, Ac. Cap. 1671-1676, c.º 13 nov. 1673, f. 333v-337r.

de órdenes militares, honor que obtuvo Alonso de la Jara Molina en 1670 y del que se hicieron acreedores dos regidores de Cartagena que levantaron compañías de soldados en 1674 (75).

Entre los oficiales de provisión de las Galeras de España, a finales del XVII se introdujeron en Cartagena los Montemayor (Manuel y Ambrosio Montemayor) y García Iburgüen (Juan y Bartolomé), que fueron contadores y veedores (76). De este vivero salieron importantes oficiales de galeras, como Pedro de Montemayor.

### *Las molestias de los alojamientos de soldados (1671-1675)*

Ahora bien, para una gran parte de la población los alojamientos de los soldados y tripulantes de las Galeras suponía una molestia, por lo que muchos vecinos se retiraban a vivir al campo. De ello se quejó el concejo a la regente pues por añadidura, en 1671 —cuando las galeras estaban en Cataluña— y 1673 —en que se destacaron a Cerdeña—, se cargó a la población con la obligación de hacer guardia permanente. Con ocasión de la guerra con Francia, el gobernador de armas, Juan González de Salamanqués, acometió la reedificación de la torre de Cabo de Palos, tarea en la que el concejo obligó a colaborar a los moradores de las casas de campo próximas al lugar.

Algo parecido se dio en 1675, cuando el ayuntamiento fue requerido para que ayudase al socorro de Orán, amenazada desde Argel, para lo que las seis galeras del marqués del Carpio embarcaron a mucha gente del reino de Murcia, por lo que en vez de la marcha de una compañía de milicias se ofreció a colaborar con dos fragatas de pescadores. Las extorsiones que acompañaban a los alojamientos se daban también en el reclutamiento de soldados, de lo que las autoridades municipales se hacían frecuente eco (MUÑOZ).

## **La guerra de Holanda (1673-1678) y la de Argel**

### *Acciones militares y líneas de suministros en 1673-1678. La guerra franco-holandesa*

Al poco de saberse del estallido de la guerra con Francia, la conocida como de Holanda (1672), se hizo tangible la amenaza de un ataque francés a los presidios de España en el Tirreno (Orbellello, Longón, Puerto Hércules, Piombino), que constituían un antemural de la defensa de los reinos de Nápoles y Sicilia y un punto de acceso secundario hacia Milán, complementario del de Finale. Teniendo en cuenta su importancia estratégica, tal amenaza se hizo extensiva a Cerdeña y el reino de Mallorca, que conformaban la ruta natural

---

(75) *Ibidem*, c.º 4 feb. 1674, ff. 374v-378v.

(76) MARCHENA, p. 126.

hacia Italia. De aquí que la salida del marqués de los Vélez, como virrey, a Cerdeña y Nápoles (1672) y la sublevación de Mesina (1674-1678) fueran ocasión para la marcha de algunos soldados y mercaderes de los reinos de Murcia, Valencia y Mallorca a Cerdeña e Italia (77). De entre los primeros podemos señalar a Manuel de Montemayor Conesa, que casó con M.<sup>a</sup> Jesús Hantus, de Cáller, hija de José Hantus y Damato (GUÍA). El Concejo de Murcia, que se vio obligado a abastecer de trigo a la población sacándolo de Jumilla, sufrió una inundación y fue alertado para que pagara lo que debía a Duarte de Acosta en razón de la armada (78).

Cartagena se vio sacudida por la conmoción a causa de varios asesinatos de vecinos cometidos por soldados de galeras. La inquietud provocada obligó a organizar una ronda nocturna encabezada por el alcalde mayor, y a dirigir una comisión al marqués de Orani, teniente general de las Galeras de España (79). Estos estados de alarma social no eran raros en otros sitios de paso frecuente de las Galeras, como Barcelona (80). Precisamente en estos años se publicaron varios bandos dictados por los capitanes generales de las Galeras que prohibían los desafíos y que soldados y marineros portaran pistolas o carabinas (1670 y 1677) (81). Además, hubo que lidiar de nuevo con el absentismo de muchos vecinos que abandonaban la ciudad y se iban a vivir en el campo para evitar las cargas militares, y con la necesidad de reorganizar las compañías de milicias locales, duplicándolas en número y haciendo que sus capitanes y oficiales fueran anuales y no perpetuos (82). Por otra parte, desde Madrid se recordó que los delitos cometidos en tierra debían ser juzgados por los jueces ordinarios (83).

### *La rebelión de Mesina y la guerra en Italia (1674)*

Los años siguientes estuvieron marcados por la alianza con los Países Bajos del Norte (1672), la rebelión de Mesina (1674-1678) y una larga guerra

---

(77) Jacinto Gavilán, residente en Cáller, recibió poder de Francisco Ferrandis, tratante de Alicante, para cobrar a Vicente Lloret, de Cáller. AHO, Prot. 1219, ff. 456r-458r, 26 jun. 1703.

(78) AMM, c.<sup>a</sup> 27, nn. 32, 33 y 34, RP 14 y 21 jun. 1672, y RC Madrid, 23 y 28 jul. 1673.

(79) AMC, Ac. Cap. 1671-1676, c.<sup>o</sup> 10 oct. 1673, f. 319v.

(80) Archivo Corona de Aragón (ACA), Generalitat N-37 (Dietaris, 1629-1651), ff. 19v-20r, 21 oct. 1629, y ff. 21v-22r, 31 oct. 1629.

(81) Bando del marqués del Viso condenando a diez años de galeras a todo soldado o marinero que lleve pistola o carabina (1670, Vargas, 58/129/243). Bando de Beltrán de Guevara, teniente de capitán general de las galeras de España, condenando a diez años de galeras al remo y sin sueldo a los soldados que sean sorprendidos con pistolas o carabinas, y a dos años en un castillo a los que tengan mayor jerarquía (1677, Vargas, 59/052/89).

(82) AMC, Ac. Cap. 1671-1676, c.<sup>o</sup> 4 feb. 1674, ff. 374v-378v. Sobre las milicias, RUIZ IBÁÑEZ, 2009.

(83) Carta de Francisco Daza al veedor y al contador de las galeras de España pidiendo informes de si hay noticia en sus oficiales de una real cédula de Felipe II ordenando que en los delitos cometidos en tierra por los marineros entiendan la justicia de tierra y no la de mar (1688, Vargas, 61/094).

franco-holandesa (1672-1678), esfuerzo bélico que, por añadidura, hubo que prolongar en Marruecos a causa del asedio de Melilla en 1679. Esta última fue socorrida en parte desde Cartagena por las Galeras de España, acción donde destacó Francisco de Grimau Altamirano, capitán de la galera *Nuestra Señora de la Almudena*, quien procedía de las galeras de Malta (1671) y del ejército del Rosellón. En 1674, la rebelión en Sicilia fue aprovechada por Francia para llevar la guerra marítima a ese escenario y España, que era aliada de Holanda, hubo de atender ese frente hasta 1678 (84).

Al inicio de la primavera de 1674 coincidieron el nombramiento de un nuevo capitán general de las Galeras de España, el marqués de Bayona, hijo del marqués del Viso (85), y el refuerzo del ejército de Cataluña, al que se envió cebada, que se pagaba a un real por fanega, para la reedificación de la casa de la pólvora (86). La presencia de las galeras dio lugar a problemas de abastecimiento de vino y trigo (87) que obligaron a la regente a dar licencia para traerlo de Cerdeña, Nápoles, Sicilia y Orán. No obstante, al poco el ayuntamiento pidió a la reina gobernadora que se suspendiera la salida de granos, pues la población de la ciudad los necesitaba y el año era muy malo en cuanto a cosecha (88).

La sublevación de Mesina amenazaba con prosperar y extenderse, dando lugar a que se enviaran más tropas al frente y, en consecuencia, a la lógica preocupación de los padres por sus hijos reclutados, como el de la marquesa del Viso, que transmitió a Felipe Moscoso, mercader de Alicante: «Cada hora toman peor semblante las alteraciones de Mesina, con que vivo de milagro; Nuestro Señor me asista y permita vea con brevedad a mi hijo en España habiendo aplacado aquel incendio» (89). Algunas galeras de España se trasladaron a Sicilia, y Manuel de Montemayor, veedor de ellas, informó a finales de 1675 de alguna captura de barcos franceses (Vargas, 291/120, 5 abril 1675, y 292/133).

Además se repararon Trincabotijas (90) y la torre de Cabo de Palos, para lo que se hizo lista de todos los labradores con carros en los pagos de San Ginés, Garbanzal, Roche, Ferriol, La Palma y sus contornos, con vistas al acarreo de piedra y cal (91). La reconstrucción de esta torre fue ocasión de recobrar los impuestos regnicolas destinados a la construcción y mantenimiento de las torres de defensa litoral, que se habían instaurado a finales del siglo XVI y de

---

(84) AMM, Cartularios Reales, n. 83, ff. 239r-253v. Madrid, 11 abril 1674.

(85) Francisco de Bazán dirigía las galeras de Sicilia. AMC, Ac. Cap. 1671-1676, c.º 11 marzo 1674, f. 389.

(86) *Ibidem*, c.º 11 marzo 1674, ff. 389v-390r.

(87) Licencia de saca de 1.020 fanegas a Nicolás Toya Monserrate. *Ibidem*, c.º 2 mayo 1674, ff. 405v-406r. Otra licencia hubo que dar a Lorenzo Justiniano, asentista de galeras. *Ibidem*, c.º 24 jul. 1674, ff. 426r-427v.

(88) Se sacó por Cope y Águilas. *Ibidem*, c.º 26 nov. 1674, ff. 464-465 r.

(89) Archivo del Reino de Valencia (ARV), Cartas a los Virreyes, leg. 282, n. 11. Madrid, 27 sept. 1674.

(90) AMC, Ac. Cap. 1671-1676, c.º 4 feb. 1674. ff. 374v-378v.

(91) *Ibidem*, c.º 1 sept. 1674, ff. 465v-466r.



los que estaban exentos los ganaderos del corregimiento de Chinchilla: Albacete, Las Peñas de San Pedro... (RUIZ IBÁÑEZ).

El Concejo de Murcia se vio obligado a levantar una compañía para el tercio provincial (92), a lo que se resistió (93) siendo corregidor Francisco de Alarcón Niño Carrillo y Osorio (94). En el tercio participó una compañía de Hellín, para la que se propuso como capitán a Juan de Valcárcel Ladrón de Guevara (95). A mediados de 1675, el gobernador militar advirtió del peligro de la presencia de dieciséis navíos ingleses (96).

Las Galeras navegaron a Málaga, ya que un arráez de Cartagena dio poder a Domingo Pinto, capitán de mar y guerra de la galera *San Miguel*, para que cobrase lo que le correspondía de un laúd que era suyo propio y le había sido robado del puerto de Málaga por unos moros de las galeras, estando surto en el mismo hacía unos tres meses.

### *El socorro de Orán en 1675*

A mitad de 1675 se supo del peligro que corría Orán, asediado de nuevo por alárabes de Argel, ahora con doce cañones de bronce (97). Como consecuencia de la gravedad de la situación, que se vio paliada por la llegada de seis navíos de la Armada del Mar Océano dirigidos por el marqués del Carpio, el gobernador propuso que se le pidiera socorrer a Orán, amenazado desde Argel, y el concejo nombró comisarios a Francisco González de Rivera, Alonso de la Jara y Molina, Juan García de Cáceres y Sebastián del Hoyo, regidores, quienes consiguieron que accediera a ello (98). El gobernador militar de Cartagena se embarcó con los seis navíos de guerra, y la reina gobernadora ordenó además que la villa armara dos fragatas y que transportaran los pertrechos pedidos por Íñigo de Toledo, gobernador de Orán (99), a lo que el concejo accedió sin objeciones (100). Juan de Henao y Monjaraz, corregidor de Murcia, sustituyó interinamente a Juan González Salamanqués como gobernador militar y preparó el embarque de las compañías de Murcia (2.000 soldados), Lorca y Totana (101), aunque más tarde fue sustituido definitivamente por Francisco Angulo y Castro.

Cartagena fue requerida para que armara dos fragatas en vez de enviar una compañía, pues ya había muchas de las poblaciones del reino de Murcia, y su ayuntamiento lo consiguió mediante acuerdo con La Pesquera (102), que no

(92) AMM, c.ª 27, n. 19, RC 7 dic. 1674.

(93) *Ibidem*, n. 20, RC 11 marzo 1675.

(94) *Ib.*, n. 18, RC 28 jun. 1674.

(95) *Ib.*, n. 19, RC 20 sept. 1675.

(96) AMC, Ac. Cap. 1671-1676, c.º 8 mayo 1675, f. 504 r.

(97) Dio la noticia el capitán Diego Romero. *Ibidem*, c.º 4 jun. 1675, ff. 536-537.

(98) *Ib.*, c.º 25 jun. 1675, ff. 538v-539r.

(99) *Ib.*, c.º 28 jun. 1675, ff. 540r-541v.

(100) *Ib.*, ff. 541v-542r.

(101) *Ib.*, c.º 4 jul. 1675, ff. 548v-549v.

(102) *Ib.*, c.º 6 jul. 1675, ff. 555v-556v.

mostró ninguna oposición (103). Además, envió una barca para obtener noticias de Juan González Salamanqués y su necesidad de ayuda (104). El desplazamiento de las milicias de Murcia a Orán se complicó, pues su estancia de guarnición se alargó tanto que se sucedieron muchas reclamaciones por parte de la población, agravado todo ello por un brote de peste (105).

## Bibliografía

- ALCALÁ ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: «Razón de Estado y geoestrategia en la política italiana de Carlos II: Florencia y los presidios, 1677-1681», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, núm.173, 1976, pp. 297-358.
- ALONSO ACERO, B.: *Orán-Mazalquivir, 1589-1639. Una sociedad española en la frontera de Berbería*. CSIC, Madrid, 2000.
- BÉLY, L. : *Les relations internationales en Europe aux XVII-XVIII siècles*. París, 1992.
- BONNERY, M.: «Les opérations navales en Méditerranée (1672-1697): une lutte européenne au détriment de l'Espagne», en *Cuadernos del Seminario Floridablanca*, núm. 5, t. 1. Murcia, 2003, <http://www.tiemposmodernos.org/floridablanca/textobonnelly.htm>
- BONO, Salvatore: *Corsari nel Mediterraneo*. Milán, 1997.
- BUNES DE IBARRA, Miguel Ángel: «La defensa de la Cristiandad. Las armadas en el Mediterráneo durante la Edad Moderna», en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, núm. 5, 2006, pp. 77-99.
- CARRASCO MARTÍNEZ, Adolfo: «Los grandes, el poder y la cultura política de la nobleza en el reinado de Carlos II», en *Studia historica. Historia moderna*, núm. 20, 2000, pp. 77-136.
- DEYÀ BAUZÀ, Miguel: «Repercussions del Tractat del Pirineus a les Illes Balears», en JANÉ, O. (dir.): *D'el Tractat dels Pirineus a l'Europa del segle XXI, un model en construcció?* Generalitat de Catalunya, Museu d'Història de Catalunya, Barcelona, 2010, pp. 55-66.
- EBBEN, Maurits A.: «Teoría y práctica de la política exterior de Johan de Witt: el caso de España, 1653-1672», en CRESPO SOLANA, A., y HERRERO SANCHEZ, M. (coords.): *España y las 17 provincias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica (ss. XVI- XVIII)*. Córdoba, 2002, pp. 45-63.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio: «Recluta de tropas y bandolerismo durante el reinado de Carlos II: el caso de la compañía ilicita del capitán Gaspar Irles (1677)», en *Revista de Historia Moderna*, núm. 24, 2006, pp. 487-512.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, vol. 5. Ribadeneira, Madrid, 1900,
- FERRÁNDIZ ARAÚJO, Carlos: *Historia del Hospital de la Caridad de Cartagena (1693-1900)*. Murcia, 1981.
- : *Magna Caritas. Arte, cultura y religiosidad en la patrona de Cartagena y su templo*. Cartagena, CajaMurcia, 1994.
- FONTENAY, Michel: «L'Empire ottoman et le risque corsaire au XVII siècle», en *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, núm. xxxii, 1985, pp. 185-208.
- : «Los fenómenos corsarios en la periferización del Mediterráneo», en *Áreas (desigualdad y dependencia)*. Murcia, 1987, pp. 116-121.
- GARCÉS FERRA, Bartolomé: «Noticias sobre armamento en Mallorca», en *Saitabi*, núm. 93, 1944, pp. 235-257.
- : «Propuesta de la armada contra los berberiscos entre Holanda y España a mediados del siglo XVII», en *Hispania*, núm. 32, 1948, pp. 403-433.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, Aureliano, y MUNUERA NAVARRO, David: *Estudio y catalogación de las defensas de Cartagena y su bahía*. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, 2002, p. 149-152.

---

(103) Ib., c.º 8 jul. 1675, ff. 556v-557v.

(104) Ib., c.º 12 jul. 1675, extraordinario.

(105) AMM, c.º 27, nn. 21-24, 37, 39, 43, 45 y 47, 2 sept. 1675, 4 oct. 1675, 8 en. 1676, 19 jun. 1676, 7 oct. 1676, 9 nov. 1676 y 19 en. 1677. Sobre epidemia de Cartagena, ib., nn. 40 y 48, 28 ag. 1676 y 13 jul. 1677.

- GUÍA MARÍN, Lluís: «El Regent la Reial Tresoreria al Regne de Sardenyà. Un ofici emblemàtic de la Corona d'Aragó en la cruïlla dels canvis dinàstics del segle XVIII», en *Saitabi*, núm. 60-61, 2010-2011, pp. 395-419.
- HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*. Madrid, 2000.
- , M., y ÁLVAREZ OSSORIO ALVARIÑO, A.: «La aristocracia genovesa al servicio de la Monarquía Católica: el caso del III marqués de Los Balbases (1630-1699)», en *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*. Societá Ligure di Storia Patria, Génova, 2011, pp. 331-365.
- MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico: «Cartagena 1650. Escenario bélico de la guerra civil inglesa», en *Cartagena Histórica*, núm. 21. Cartagena, 2007, pp. 29-41.
- MARCHENA GIMÉNEZ, José Manuel: *La vida y los hombres de las galeras de España*. Universidad Complutense de Madrid, 2010.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente: «El comercio de Alicante a mitad del siglo XVII según los derechos y sisas locales de 1658-1662 y su predominio sobre el de Cartagena», en *Murgetana*, núm. 122, 2010, pp. 37-60.
- MORA CASADO, Carlos: «“Nunca están para obrar nada”. El virrey marqués de Comarasa y la conservación de la Escuadra de Galeras del reino de Cerdeña (1665-1688)», en Congreso internacional «El siglo de la Inmaculada (1550-1650)». Editum, Murcia, 2017.
- MUÑOZ RODRÍGUEZ, Julio David: *Damus ut des. Los servicios de la ciudad de Murcia a la Corona a finales del siglo XVII*. Murcia, 2003a, pp. 181-186.
- : «Consenso e imposición en la conservación de la Monarquía. La práctica política en un territorio de la periferia castellana: el reino de Murcia (1682-1700)», en *Hispania*, núm. 215 (2003b). Madrid, pp. 969-994.
- PÉREZ TOSTADO, Igor: «Una política de conveniencia y piedad: el despliegue diplomático de la Monarquía hispánica en la confederación de Kilkenny y la transformación de las relaciones iberno-hispanas», en *Tiempos Modernos*, núm. 3/7, 2002, <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=310141>
- PETER, J. : «Une stratégie de la terreur sous Louis XIV: les galiotes à bombes», en *Revue Internationale d'Histoire Militaire*, núm. 81, pp. 215-256.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José: *España, Flandes y la Guerra de Devolución (1667-1668). Guerra, reclutamiento y movilización para el mantenimiento de los Países Bajos españoles*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2007.
- : «Al servicio del rey. Reclutamiento y transporte de soldados italianos a España para luchar en la Guerra contra Portugal (1640-1668)», en MAFFI, D. (dir.): *Tra Marte e Astrea Giustizia e giurisdizione militare nell'Europa Della prima età moderna (secc. XVI-XVIII) Guerra e pace nell'età moderna. Annali di Storia Militare Europea*, núm. 4, Franco Angeli, 2012, pp. 229-75.
- RUBIO PAREDES, José M.ª: «Historia de las obras portuarias civiles en la bahía de Cartagena», en MAS G.ª, J. (dir.): *El Puerto de Cartagena*. Athenas Ediciones, Cartagena, 1979, pp. 215-56.
- RUIZ IBÁÑEZ, José Javier: «Tiempo de guerra, tiempo de cambio. Resistencias, realidades y representaciones en los comienzos de la transición al pleno absolutismo en el Reino de Murcia (1642-1669)», en *Cuadernos del Seminario Floridablanca*, núm. 5, t. I. Murcia, 2003, p. 633-695.
- RUIZ IBÁÑEZ, J.J. (coord.): *Las milicias del rey de España. Sociedad, política e identidad en las Monarquías Ibéricas*. FCE (Red Columnaria), Madrid, 2009.
- SÁNCHEZ BELÉN, Juan Antonio: «Las relaciones internacionales de la Monarquía Hispánica durante la regencia de doña Mariana de Austria», en *Studia Historica. Historia Moderna*, núm. 20, 2000, pp. 137-172.
- SCHAUB, Jean-Frédéric: «Europa en la segunda mitad del siglo XVII. ¿Una Europa sin fronteras? El mundo después de Westfalia», en *Saavedra Fajardo. Soñar la paz, soñar Europa*. Murcia, 2008, pp. 130-165.
- THOMPSON, I.A.A.: «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo», en *Manuscripts*, núm. 24, 2006, pp. 95-124.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo occidental o Mancha mediterránea*. Áglaya, Cartagena, 2005.
- : «El declive de la actividad corsaria berberisca en el Sureste español desde mediados del siglo XVII», en *Actas de la XI Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, vol. II. Granada, 2012, pp. 1241-1552.

# LA BATALLA NAVAL DE ACTIUM

Julio ALBERT FERRERO  
Vicealmirante 2.ª Reserva

## Resumen

He elegido un tema histórico naval de la época del imperio romano quizá no muy conocido pero interesante: el de la batalla naval de Actium, en tiempos del segundo Triunvirato romano, en el año 31 a.C., que fue una batalla decisiva, puesto que dio fin a la República romana y propició el nacimiento del Imperio y a la desaparición de la monarquía egipcia.

Para situarnos debidamente en la propia batalla conviene hacer una breve síntesis sobre la historia de Roma en la antigüedad.

Palabras clave: Actium, 31 a.C., imperio romano, batalla naval, 1588, Francis Drake, Juan de Garibay.

## Abstract

I have selected a naval, historic subject from Roman times perhaps not well known but interesting, the battle of Actium, during the Second Roman Triumvirate in the year 31 BC, which was a decisive battle, as it led to the end of the Roman republic and the birth to the Roman empire, and also to the demise of the Egyptian monarchy.

To get in proper place regarding the battle it is necessary to make a short synthesis of the history of Ancient Rome.

Key words: Actium, 31 b.C, Roman Empire, naval battle, 1588, Francis Drake, Juan de Garibay.

## Antecedentes históricos

**L** A historia de Roma se divide en tres etapas:

- Monarquía (750 AEC-509 AEC) (1)
- República (509-27)
- Imperio (27-14).

---

(1) Todas las fechas (tanto las dadas en años como en siglos), salvo indicación contraria, se refieren a datas anteriores a la era común (AEC), es decir antes de Cristo.

### *Monarquía*

Sus primeros habitantes fueron los etruscos (año 800), pueblo de la antigüedad romana cuyo núcleo geográfico fue la Toscana, en Italia, a la que dieron el nombre de Etruria, de la que se desconoce su lengua y su historia. Fueron rivales de los griegos y de los cartagineses en el dominio del comercio mediterráneo.

Según la leyenda, Roma fue fundada por dos niños, Rómulo y Remo, en el 753. Ambos lucharon hasta la muerte de Remo para decidir quién sería el rey. Rómulo, en recuerdo de su hermano, le puso a la ciudad el nombre de Roma, ubicada en el monte Palatino y en las cercanías del mar, para poder recibir por el Tíber las mercaderías. La Monarquía romana fue la primera forma política de gobierno de la ciudad-estado de Roma. En la Monarquía existía un rey con poderes religiosos y un Senado con poderes públicos. Roma dejó de ser un núcleo agrícola y pastoril para devenir en lugar de intenso tráfico económico situado estratégicamente a orillas del Tíber. A los cuatro primeros reyes les sucedieron tres monarcas etruscos, que procedían de una cultura más avanzada. El primero en ser encumbrado fue Tarquino, que construyó el Capitolio, centro consagrado a Júpiter. Le sucedió su yerno Servio Tulio, que dividió a la sociedad en clases. A este le siguió Tarquino el Soberbio, que pretendió reinar con poderes absolutos. Desde el año 600, cuando los latinos vencieron a los etruscos, el poder del rey disminuyó y el Senado concentró todas las potestades necesarias para el gobierno de Roma.

### *República (años 507-27)*

En el año 507, el pueblo se sublevó, quedando abolida la Monarquía. El rey fue reemplazado por dos cónsules que, elegidos anualmente por la Asamblea Popular, estaban investidos de los mismos poderes que los reyes, o sea que les correspondía la dirección suprema en la paz y en la guerra, la consulta a los dioses, la convocatoria del Senado y de la Asamblea Popular y la administración de la justicia. Los cónsules se convirtieron en tiranos. Al abandonar el cargo, debían dar cuenta a la Asamblea de la gestión realizada. Existían tres clases de asambleas populares:

- la Asamblea Curial, compuesta por los patricios (nobles). Constaba de 30 curias;
- la Asamblea Centurial, reunión de ciudadanos bajo sistema militar, agrupados de cien en cien, en la que se elegía a los dos cónsules;
- la Asamblea tribal o reunión de la plebe agrupada por tribus. Sus acuerdos tenían fuerza de ley.

En cuanto a las clases sociales, la sociedad romana se dividía en *patricios*, que pertenecían a la aristocracia, descendían de los fundadores de Roma y goza-

ban de todos los privilegios, y *plebeyos*, que constituían el pueblo, carecían de privilegios y no podían elegir a sus gobernantes, ni ocupar cargos públicos. No existían leyes escritas. Las asambleas se celebraban en el Foro. Una vez consolidada como potencia hegemónica en el centro de Italia durante el siglo y tras someter a los pueblos de la región en las dos centurias siguientes, Roma se halló en disposición de enfrentarse con las ciudades griegas del sur de Italia.

### **Guerras Púnicas (años 264-146)**

Se conocen como Guerras Púnicas los tres conflictos armados entre la República de Roma y el imperio cartaginés entre los años 264 y 146. Su nombre se debe a que los romanos llamaban «púnicos» a los habitantes de Cartago, o sea a los cartagineses.

Los periodos de guerra fueron:

- primera Guerra Púnica (264-241)
- segunda Guerra Púnica (218-201)
- tercera Guerra Púnica (149-146).

Al quedar Italia unificada bajo la égida de Roma, la principal causa de las Guerras Púnicas fue el choque de intereses entre el imperio cartaginés ya existente y la expansión territorial de la República romana. Los romanos estaban inicialmente interesados en la expansión a través de Sicilia (que en aquella época era un crisol de culturas), parte de la cual, al comienzo de la guerra, estaba bajo el control cartaginés.

#### *Antecedentes de la primera Guerra Púnica*

Desde muy antiguo, Cartago también ambicionaba Sicilia, apoyándose en las viejas colonias fenicias, controlando el extremo oeste de la isla y luchando durante más de un siglo contra las ciudades griegas sicilianas, capitaneadas por Siracusa. Estas luchas resultaron estériles porque ni la coalición de las ciudades griegas consiguió expulsar a los cartagineses, ni estos consiguieron aumentar sus territorios.

Al conquistar Roma el sur de Italia, se originaba una nueva rivalidad. Los romanos se apoyaban generalmente en las ciudades griegas, y desde el siglo IV existieron varios tratados comerciales entre Roma y Cartago. En el tratado del año 300 se estableció como límite de influencia el estrecho de Mesina. Roma consideraba que Cartago estaba en situación geobloqueante, puesto que dominaba Sicilia y Cerdeña.

Cartago era probablemente mayor que Roma, y más rica. Su fortaleza radicaba en el monopolio comercial, apoyándose en sus puertos, que jalona-

ban el Mediterráneo occidental y controlaban las transacciones comerciales de los productos procedentes de los países correspondientes. Estos puestos avanzados del comercio internacional estaban controlados por poderosas guarniciones. Cartago fue la ciudad industrial y comercial más próspera del mundo. A lo largo de la costa de África, su monopolio descansaba en el control de los puertos desde Trípoli hasta Tánger, lo que suponía albergar en el interior de sus dominios tres millones de beréberes. Además, mantenía varios puertos en España que le proporcionaban el acceso a las ricas minas del interior. Tenía cinco colonias en Cerdeña y recogía diezmos de la parte occidental de Sicilia, cuyas cosechas eran muy ricas. Cartago era, por tanto, el centro de una vasta red comercial, su población oscilaba entre cuatro y cinco millones de habitantes y sus comerciantes eran prósperos debido a que sus flotas eran lo suficientemente fuertes para transportar los fletes de otros pueblos fuera del Mediterráneo occidental y restringir en gran medida la piratería en este mar.

El ejército y la armada cartagineses estaban compuestos por inscritos de los pueblos sometidos y mercenarios procedentes de las tribus guerreras disponibles, conducidos y dirigidos por la aristocracia mercantil. Los gastos producidos se cubrían en gran parte con los tributos de las ciudades sometidas, cuyas gentes se aprovechaban de los beneficios de la industria. Roma, por su parte, era un país eminentemente agrícola que dependía en gran medida del comercio y de los productos manufacturados por otros países. Su hegemonía en Italia no se había sustentado originalmente sobre los beneficios de los tributos de los pueblos sometidos, a diferencia de Cartago, sino que se vio obligada a ensanchar sus fronteras para mantenerlas en paz. Los beneficios de la soberanía romana sobre Italia fueron más políticos que económicos, y conforme Roma aumentaba el territorio bajo su dominio establecía alianzas sin humillar a las poblaciones sometidas, a las que permitía mantener cierta autonomía local a cambio de su apoyo militar.

Los tratados romano-cartagineses, a principios del siglo III, prohibían a los barcos romanos navegar por las zonas reservadas a los cartagineses, mientras que estos se comprometían a no saquear las costas de Roma.

### *Primera Guerra Púnica (años 264-241)*

La causa del conflicto fue la apetencia romana por la isla de Sicilia. Los cartagineses destruyeron con facilidad a los buques romanos, mandados por almirantes inexpertos. Sin embargo, los romanos supieron extraer lecciones de cada derrota naval y fueron percatándose de que su infantería era superior a la cartaginesa. Decididos a aprovechar esta ventaja, diseñaron el *corvus*, plataforma de madera dotada de unos garfios en su extremo que perforaban la cubierta del buque enemigo, permitiendo así el asalto. Merced a esta plataforma de abordaje, la batalla naval derivó en un combate de infantería embarca-

da. Los cartagineses, que eran muy marineros, manejaban bien sus trirremes, pero carecían de preparación en el combate cuerpo a cuerpo y terminaron siendo derrotados en el año 241. Y así, después de veinte años de guerra, los romanos consiguieron ser los dueños de Sicilia.

Presentamos a continuación la cronología de los acaecimientos más importantes.

— Desembarco romano en Sicilia

- Roma desembarcó en Sicilia el año 264 para ayudar a Mesina frente a la alianza de Cartago con Siracusa y atacó con 40.000 legionarios.

— Expedición contra Siracusa

- En el 263, Siracusa firmó la paz y se constituyó como Estado independiente.

— Toma de Agrigento

- En el 262 Roma tomó Agrigento, cuartel general cartaginés en el sur de Sicilia.

— Inicio de la guerra marítima

- En el 261 se inició la guerra por mar, en el curso de la cual Roma atacó varias ciudades costeras en Sicilia.

Roma aprendió a combatir en la mar, pertrechando a sus buques con el *corvus*. Durante estos años se alteraron las victorias púnicas y romanas en la mar, en una guerra de desgaste en la que ninguna victoria fue decisiva..

*La situación en Sicilia (años 260-257)*

Entre los años 260 y 257, Roma mantuvo en Sicilia una fuerza de 50.000 hombres. Además de las batallas navales, abundaron los movimientos en esta isla. Los cartagineses solamente ocupaban la parte occidental, en posiciones fácilmente defendibles. Mientras Cartago contaba con una flota fuerte, el asedio resultaba inviable.

Durante estos años se suceden las batallas en la mar, en las que alternan las victorias púnicas y las romanas. Sin embargo, ninguna de ellas resultó decisiva, y el conflicto derivó en una guerra de desgaste.



*Ecnomo, la mayor batalla naval de la antigüedad (año 256)*

Incapaz de expulsar a los cartagineses de Sicilia, Roma consideró que ya contaba con suficiente experiencia naval y que, por lo tanto, podía tomar la iniciativa y atacar. Así pues, organizó un convoy de 300 barcos y 100.000 hombres, a quienes los cartagineses sorprendieron frente al cabo Ecnomo, donde se libró la gran batalla epónima que saldó con victoria absoluta romana, cuyas legiones consiguieron desembarcar y hacerse fuertes en Apis.

*Campaña en África (años 256-255)*

Situación crítica para Cartago, que se encontraba cercada. Sin embargo, la potencia norteafricana consigue reorganizar su ejército y aplastar a los romanos cerca de Túnez. Roma envió a su flota con la intención de asestar el golpe definitivo. Pero el convoy sufrió un temporal y perdió 200 barcos y 100.000 hombres, lo que constituyó la mayor catástrofe naval acaecida hasta entonces.

*La guerra vuelve a centrarse en Sicilia (años 254-247)*

Roma abandonó África. En los años siguientes, las acciones se centraron en Sicilia, donde adoptaron la forma de una agotadora guerra de posiciones. En el 254, Cartago recuperó Agrigento y Roma conquistó Panormo, cuartel general púnico en Sicilia, merced a una batalla combinada naval y terrestre. En los años 252 y 251 solo ocurrieron acciones menores, porque ambos bandos estaban agotados.

En el año 250, Cartago intentó, sin éxito, recuperar Panormo.

Roma bloqueó el principal puerto púnico, Lilibeo, y atacó el de Drépano, donde fondeaba la flota cartaginesa; sin embargo, en el año 249 sufrió una gran derrota naval que destruyó casi por completo su marina.

*Amílcar Barca toma el mando de la flota púnica en el año 247*

Ahora que Roma carecía de flota, Cartago decidió volver a su estrategia naval y atacar las costas italianas, a fin de forzar al enemigo a pedir la paz. Pero para mantener esta estrategia necesitaba contar con los puertos sicilianos asediados por los romanos. Así las cosas, Amílcar Barca fortificó, en el año 246, un nuevo puerto de ataque al oeste de Panormo y emprendió acciones contra los romanos que asediaban Drépano y Lilibeo. A pesar de ello, Cartago no quiso aprovecharse de su superioridad sobre Roma para dar un golpe decisivo y el conflicto siguió consumiéndose entre los años 245 y 242.

*Victoria de las islas Egadas (año 242) y fin de la guerra (año 241)*

Mientras tanto, Roma había rehecho su flota mediante inversiones privadas. En el año 242, la flota romana, compuesta por 200 barcos, zarpó rumbo a Drépano. Cartago reaccionó tarde y perdió la batalla naval frente a Lilibeo, junto a las islas Egadas. Sin flota, las posiciones púnicas en Sicilia eran indefendibles, de modo que Cartago firmó la paz con Roma y abandonó Sicilia en el año 241. Las condiciones de paz estipulaban que los cartagineses abandonasen Sicilia, Córcega y Cerdeña y que tenían que pagar una elevadísima indemnización de guerra.

*Segunda Guerra Púnica (años 218-201)*

Dio lugar a la célebre expedición de Aníbal desde Cartagena cruzando los Alpes. El miembro del linaje de los Barca invadió Italia desde el norte y derrotó a todas las fuerzas romanas enviadas contra él en las batallas de Trebia, Tesino y Trasimeno. Aníbal sostuvo durante dieciséis años un ejército que a la postre no fue capaz de mantener el asedio contra Roma por falta de soldados, debido a las pérdidas de tropa y elefantes sufridas durante el cruce de los Alpes y las batallas posteriores.

*Tercera Guerra Púnica (años 149-146)*

Fue el último enfrentamiento entre Roma y Cartago. En esencia, la guerra se redujo al asedio romano a la ciudad de Cartago, que remataría con la destrucción de la ciudad, la muerte o la reducción a esclavitud de sus habitantes y el fin de Cartago como nación independiente.

**Resumen histórico de los dos Triunviratos romanos y de las cuatro guerras civiles hasta la batalla naval de Actium**

A partir del siglo II nace una nueva etapa en la historia romana conocida como República tardía. Roma había adquirido el estatus de potencia hegemónica mundial. Todas las grandes potencias mediterráneas fueron doblegadas por ella: la república cartaginesa fue destruida en el año 146; el reino de Macedonia, en las guerras macedónicas; en la guerra de Grecia, el imperio selúcida pasó a ser una potencia de segundo orden y Grecia quedó sometida al poder de Roma.

Así las cosas, en esta nueva época los mayores enemigos de Roma fueron los interiores, surgidos con los nuevos conflictos ideológicos propiciados por el éxito romano, viéndose sucedido por nuevas reivindicaciones sociales por parte de los propios pueblos italianos aliados de Roma, cuyos miembros,

pese a poseer la ciudadanía romana, soportaban el peso de las campañas militares pero no tenían opción de acceder a las oportunidades que ofrecían las sucesivas conquistas territoriales.

Entre los años 133 y 27 se desarrolló una etapa muy convulsa debido a una situación económica, social y política compleja, que produjo momentos graves durante la transición de la República al Imperio. Roma vivió un periodo de decadencia a causa de las constantes crisis políticas que la azotaron durante un siglo. Hubo cuatro guerras civiles, especialmente durante la fase postrera de la República.

#### *Primera guerra civil*

Enfrentó a Sila contra Mario (años 87-81) por la dirección de la guerra contra Mitrídates, rey del Ponto.

#### *Primer Triunvirato (año 60) y segunda guerra civil*

Formado por Julio César, Pompeyo y Craso. Pompeyo había ganado fama en su lucha contra los piratas en el Mediterráneo. Craso partió para gobernar la provincia romana de Asia Menor, donde moriría en la batalla de Qarrhae, y Julio César dirigió la guerra de las Galias entre los años 58 y 51.

Pompeyo había convencido al Senado para eliminar a Julio César a fin de salvar la República, en la creencia de que este, dominado por una creciente ambición, se haría proclamar príncipe. Julio César, temeroso ante el peligro, cruzó el río Rubicón (límite territorial de la Galia con Roma) y entró en Italia. El Senado, liderado por Pompeyo, declaró la segunda guerra civil. En la batalla de Farsalia, Pompeyo resultó vencido y huyó a Egipto, donde sería asesinado por los esbirros del faraón Ptolomeo XIV, quedando Julio César libre de enemigos. Julio César conoció a Cleopatra en el año 48.

El asesinato de Julio Cesar (año 44) en el Senado, a manos de Bruto y Casio, dejó un vacío de poder, puesto que los asesinos carecían de programa, por lo que se creó el segundo Triunvirato (año 43), formado por Octavio, Marco Antonio y Lépido.

#### *Tercera guerra civil (año 42)*

Se enfrentaron Octavio y Marco Antonio contra Bruto y Casio, los asesinos de Julio César.

Octavio y Marco Antonio forcejeaban para convertirse en dueños absolutos de Italia; Bruto y Casio estaban ocupados en Macedonia y Siria, preparándose para la inevitable lucha contra aquellos. El Triunvirato, es decir Octaviano y Marco Antonio, disponía de 43 legiones, además de la caballería

y de elementos auxiliares. Cada legión constaba de 5.000 hombres. Tras haber asignado algunas de ellas a la seguridad de las provincias, aún les quedaron veintiocho para emprender la guerra, que tuvo lugar posteriormente en la ciudad de Filipos (año 42), creada por Filipo de Macedonia. En esta batalla se enfrentaron Octavio y Marco Antonio contra los asesinos de Julio César, Bruto y Casio.

Filipos, en su parte sur, estaba rodeada por una zona pantanosa de muchos kilómetros de extensión. Marco Antonio trazó el plan de tender un camino por los pantanos a fin de alcanzar la retaguardia enemiga sin que nadie lo advirtiera. Pero estas tareas se demoraron durante diez días y los suministros empezaron a escasear.

Bruto y Casio concentraron sus fuerzas, que se componían de 19 legiones con 80.000 soldados de infantería, 13.000 jinetes y 4.000 arqueros. Se produjeron algunas escaramuzas con las fuerzas de caballería. Los días fueron transcurriendo y los suministros empezaron a escasear. Marco Antonio atacó y venció a Casio, quien se suicidó, y Bruto venció a Octavio. Las bajas en esta primera batalla de Filipos fueron de 8.000 en el bando de Casio y de 16.000 en el de Marco Antonio. Aunque la primera batalla de Filipos finalizó sin vencedores ni vencidos, no cabe duda de que Marco Antonio salió beneficiado porque, muerto Casio, Bruto quedó como único jefe, cargo para el que carecía de la relevante personalidad de aquel, y al día siguiente de la batalla se trasladó para dominar mejor el flanco estratégico que protegía sus comunicaciones. La falta de comunicaciones y las lluvias obligaron a Bruto a combatir, manteniéndose a la defensiva en completa pasividad. Bruto formó a sus hombres en línea de batalla fuera de los atrincheramientos. Marco Antonio mandó también formar línea de combate, iniciándose la batalla. Marco Antonio inició la primera carga. Inmediatamente ambos bandos se enzarzaron en un combate cuerpo a cuerpo. No se emplearon ninguna de las maniobras ni tácticas de una batalla normal, sino que los soldados pelearon con espadas, matándose y muriendo en su afán de romper las líneas adversarias. Las fuerzas de Marco Antonio terminaron arrollando a las de Bruto, que se retiraron en completo desorden. Mientras Octavio bloqueaba el campamento de Bruto, Marco Antonio persiguió con la caballería a los fugitivos. Bruto se refugió en las montañas con cuatro legiones, planeando volver al campamento por la noche o aproximarse a la orilla del mar, pero pronto quedó rodeado por la caballería. Aquella jornada marcó la forma de gobierno que iba a tener Roma. Esta sería autocrática, no democrática. Roma no podía continuar bajo un régimen democrático, y en consecuencia se hacía necesario restaurar la monarquía.

Las condiciones insalubres y pantanosas, la falta de suministros y la moral menguante favorecieron la falta de entusiasmo entre sus comandantes y las deserciones en masa entre los remeros de los barcos de guerra.

A mediados del verano, la situación era desesperada. El almirante principal de Marco Antonio, Cayo Sosio, intentó escapar por mar, mientras Marco

Antonio dejaba a la mitad de su ejército tierra adentro, esperando ahuyentar a Octavio de la zona en disputa; probablemente, tenía la intención de unirse a Sosio en la costa oriental de Grecia. Este derrotó al escuadrón de naves que bloqueaban la entrada al golfo, pero Agripa condujo allí al resto de la flota y le obligó a retroceder.

Las noticias de esta derrota llevaron a Marco Antonio a regresar a su campamento, donde se desató un debate en torno a la cuestión de si se abandonaba la flota para dirigirse al norte, a Macedonia, donde todavía se encontrarían aliados, o se guarnecía el mayor número posible de barcos de guerra con los mejores soldados y se intentaba otro ataque por mar. Si esta última opción salía bien, Marco Antonio podría poner rumbo a Egipto y, tal vez, reunir otro ejército. Marco no era un comandante naval experimentado, pero los argumentos a favor de una batalla naval, defendidos también por Cleopatra, eran sólidos, incluso aunque consiguiera alejarse con el ejército íntegro.

#### *Cuarta guerra civil y batalla naval de Actium (año 31)*

Después de la muerte de Julio César, Marco Antonio expulsó a los asesinos de Julio César (Casio y Bruto) a Grecia. Marco Antonio y Octavio forcejeaban para convertirse en dueños absolutos de Italia. Bruto y Casio estaban en Macedonia y Siria.

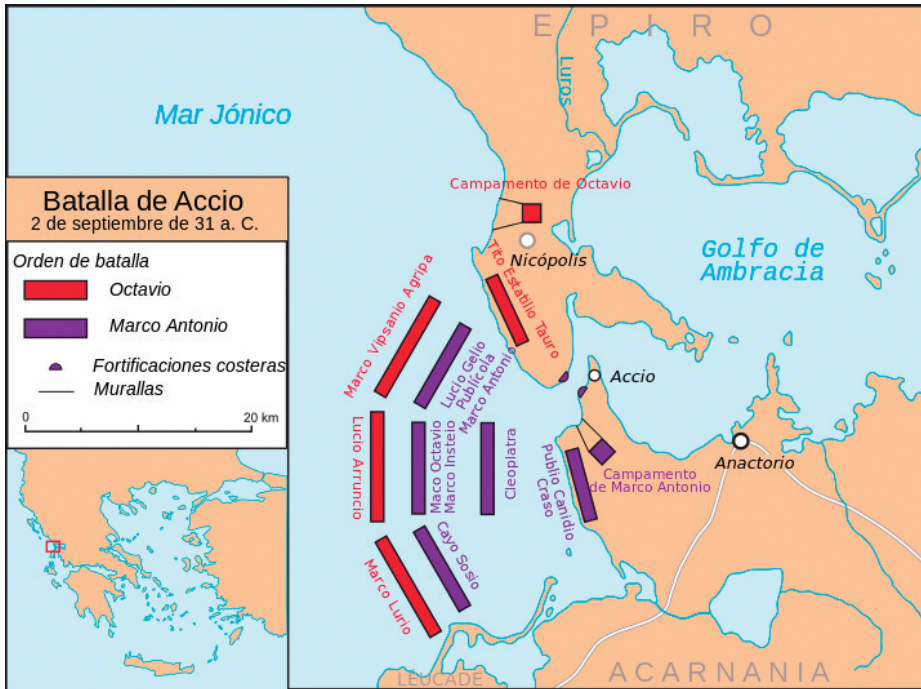
Roma, gobernada por el segundo Triunvirato, en el que Lépido había sido apartado de la política, quedaba en manos de Octavio y de Marco Antonio.

Marco Antonio estaba en Egipto con su esposa, la reina Cleopatra VII, despreocupado totalmente de Roma, y esto originó que Octavio iniciase en el 31 una campaña en su contra con el apoyo del Senado, que acusó a Marco de traición.

El 2 de septiembre del año 31, Octavio, apoyado por el Senado, declaró la guerra a Egipto y a Marco Antonio, que era su aliado. Esta contienda es conocida históricamente como la cuarta guerra civil de la República, si bien en realidad fue a un tiempo una guerra civil, puesto que enfrentaba a dos bandos romanos, y una guerra internacional, por cuanto en uno de ellos participaba Egipto. El conflicto se condensó en la batalla naval de Actium, decisiva para ambos bandos.

#### *Preparativos para la batalla*

El 2 de septiembre, Marco Antonio quemó los barcos sobrantes, en su mayoría de transporte de tropas, para impedir que Octavio los utilizase. A continuación embarcó a sus mejores soldados en los barcos de guerra restantes. Resulta difícil establecer la composición exacta de cada flota —los historiadores dan cifras contradictorias—, pero la de Marco Antonio era inferior en



número. Octavio contaba con más de 400 barcos, mientras que la flota efectiva de Marco Antonio, privada de los barcos amarrados en la costa y en las islas, y reducida todavía más por las enfermedades y la desertión, se situaba en 250.

La flota de Octavio comprendía los trirremes, con aproximadamente 200 soldados y remeros, que podrían llevar más de 500 hombres. Estaban equipados con espolones en la proa, aunque la táctica usual que empleaban era acercarse a la embarcación enemiga y atacarla con armas arrojadas —incluidas pequeñas catapultas—, para después luchar cuerpo a cuerpo e intentar el asalto al buque enemigo.

Marco Antonio disponía de embarcaciones similares, más algunas naves de mayor tamaño —auténticas fortalezas flotantes con torres de arqueros a proa y popa y capacidad para acoger a cientos de soldados en sus espaciosas cubiertas—. Eran barcos con velas, una práctica nada habitual en las antiguas batallas navales. El plan de Marco Antonio, que mantenía a sus barcos fondeados a la entrada del golfo de Ambracia, consistía en hacerse a la mar y, en cuanto sus barcos tuviesen viento favorable, poner rumbo al sur, rodeando el Peloponeso, hasta Egipto. Además de los barcos de guerra, Marco Antonio disponía de numerosas embarcaciones comerciales, que apenas tenían capacidad para alojar tropas y carecían de espolones o catapultas, pero transportaban los cofres con los botines de guerra de Marco Antonio y Cleopatra, de manera que resultaba vital que estos barcos se alejasen.

*La batalla*

El plan de Octavio consistía inicialmente en bloquear la salida del golfo de Ambracia con una doble fila de barcos de guerra y, posteriormente, envolverla y atacarla por los flancos. Marco Agripa mandaba el flanco izquierdo de su flota; Lucio Arruncio, el centro, y el propio Octavio iba en el flanco derecho con una pequeña embarcación liburna.

Con el fin de aumentar las posibilidades de atravesar las líneas enemigas, Marco Antonio ordenó a los barcos del flanco derecho y del izquierdo (al mando de Lucio Gelio Público y Cayo Sosio, respectivamente) que intentasen alejarse del centro, obligando al enemigo a moverse con ellos y alejándose así del centro de sus propias líneas. De este modo, se produjo un hueco a través del cual pudo pasar el escuadrón de Cleopatra con los barcos mercantes aprovisionados.

En el flanco izquierdo de la flota de Octavio, los barcos de Agripa derrotaron a Publícola y pusieron rumbo a Marco Antonio y al tercer escuadrón. El propio buque insignia de Marco Antonio quedó atrapado con otros barcos en la lucha que se desató en el flanco derecho, de manera que tuvo que pasar a otro barco más pequeño y seguir al escuadrón de Cleopatra. Le persiguieron algunas de las embarcaciones más ligeras y rápidas de Octavio. Cuando le dieron alcance, Marco Antonio ya había pasado al buque insignia de Cleopatra y los perseguidores tuvieron que alejarse. Consiguió salvar aproximadamente setenta barcos.

*Después de la batalla*

Octavio erigió en su campamento un enorme monumento a la victoria, adornado con espolones de los barcos enemigos capturados. Además, en aquel mismo lugar fundó una ciudad que bautizó con el nombre de Nikópolis (Ciudad de la Victoria).

Poetas contemporáneos como Virgilio y Horacio señalaron la batalla de Actium como el principio de una edad dorada para Roma. No fue tanto la derrota naval como el abandono de su ejército lo que representó el final de Marco Antonio y Cleopatra y de sus posibilidades de derrotar a Octavio. Aunque el ejército comenzó una retirada hacia el norte, desde Actium en dirección a Macedonia, bajo el mando de Publio Canidio Craso, tan pronto como las fuerzas de Octavio dieron con él, las legiones veteranas negociaron un cambio de bando. Su sentido de la lealtad hacia Marco Antonio no era lo suficientemente intenso para hacerles ignorar la catastrófica realidad de la situación.

Octavio persiguió a la malhadada pareja hasta Alejandría. Antonio y Cleopatra prefirieron suicidarse (año 30) antes que someterse al nuevo gobernante del mundo romano. Octavio regresó a Roma. En el año 27, el Senado le concede el título de Príncipe César Augusto, con lo que inauguró

la línea de los emperadores romanos, que perduraría a lo largo de más de mil años, y que marcaría el inicio de la *Pax Romana*, que se prolongaría hasta el 68 EC.

Por un lado, hay quien postula que Marco Antonio buscaba una retirada completa, pues sus naves llevaban un velamen demasiado grande, del que no se habría hecho uso si se preparase una batalla naval. Otros sugieren que su propósito era forzar un enfrentamiento que le marcara un eje de amenaza con una parte del ejército, para así encubrir honrosamente lo que en realidad era una huida.

### Consideraciones tácticas

Esta batalla fue estratégicamente decisiva, ya que Roma pasó de República a Imperio, y desde el punto de vista geopolítico también resultó decisiva, al cambiar el titular de la soberanía sobre Egipto.

Otra característica desde el punto de vista de la estrategia es que no fue esta una batalla naval clásica, puesto que la diferencia fundamental entre una batalla terrestre y una naval es que aquella está condicionada por el terreno, mientras que en esta la amenaza en alta mar es omnidireccional. Sin embargo, las batallas navales costeras son semejantes a las terrestres porque aquellas sí que están supeditadas a la configuración y tamaño de las costas, que condicionan el resultado de la batalla en gran medida. Así, el golfo de Actium embarazó la libertad de movimientos de ambas flotas.

Un caso paradigmático fue la batalla naval de Salamina entre las flotas persas, mandadas por Jerjes, y la griega mandada por Temístocles, en el año 480, durante la segunda Guerra Médica. La flota griega era menor numéricamente pero superior en calidad. Temístocles tuvo la habilidad de atraer la flota enemiga a la bahía de la isla de Salamina, formando una línea de combate que abarcaba todo el ancho de tal bahía. Así, desde el primer momento de la batalla, el número de buques combatientes era idéntico, a pesar de ser mayoría los del bando persa (lo que ocurría es que estos disponían de mayor número de filas); a su vez, Jerjes, en situación geobloqueante en la línea de combate se situó paralelamente, pero con un número equivalente de buques. Así pues, el combate barco contra barco fue una victoria completa para la flota griega, es decir para la flota menor.

### Fin de la República romana y comienzo del Imperio

El régimen creado por Octavio después de la batalla de Actium descansó sobre bases constitucionales, aun cuando fuera enteramente revolucionario. El Principado, expresión ya existente, supuso la existencia de un príncipe ciudadano (*princeps*) que vela por el orden y la prosperidad de la república. Sus dos verdaderos apoyos eran el ejército y las provincias, cuyas poblaciones paulati-



namente se elevaron a la plenitud de derechos ciudadanos. Siendo el principal poder del príncipe el *imperium* militar, Octavio comprendió que el militarismo inicial de su obra dejaba el camino abierto a las violencias y rebeliones e intentó contrapesarlo con la utilización del Senado. Durante dos siglos, la fórmula fue eficaz. El Principado tuvo su acto inaugural en la sesión senatorial del 13 de enero del año 27, cuando Octavio renunció a sus poderes y solo consintió en conservar algunos de ellos a petición de los mismos senadores. En los años siguientes acumuló en su persona algunas de las funciones encomendadas a los magistrados, de modo que el Principado llegó a ser una nueva magistratura, individual y permanente, creada por la suma de poderes diversos. Así pues, el príncipe poseía: 1) el *imperium*, es decir el mando militar y civil sobre todas las provincias, cuyos gobernadores y funcionarios eran simples delegados suyos; 2) la potestad tribunicia, que le permitía gobernar los comicios y le colocaba fuera del alcance del veto de los tribunos, y 3) el pontificado supremo, por lo que era el jefe de la religión romana. A esto se unía el ser presidente del Senado, tener potestad para dictar leyes, concertar la paz y declarar la guerra, cuidar de los suministros a la ciudad de Roma y recibir un juramento de fidelidad personal de todos los habitantes del imperio. El Senado, reducido a 600 miembros y reorganizado, ganó en regularidad y rapidez, pero pasó a ser un cuerpo nobiliario sin capacidad de decisión política, salvo en ocasiones excepcionales. Al ser creado un consejo imperial para deliberar con Augusto, los comicios ciudadanos resultaban superfluos. Las magistraturas, desprovistas de efectividad, se convirtieron en meras escalas de promoción social. Paralelamente, Augusto creó con sus funcionarios directos una nueva carrera de honores que alcanzaba su más alto grado con el prefecto del directorio, que mandaba la guardia, pero de este segundo *cursus honorum* quedaron excluidos los senadores. En el año 27 se habían declarado senatoriales las provincias pacíficas, e imperiales las fronterizas y belicosas. Sobre ellas Augusto mantenía el *imperium*; en realidad dominaba todo el orbe romano. Fue una época de bonanza económica y la más brillante de la cultura romana, el periodo en que cuajó el más puro clasicismo en el arte y en la literatura latina. Tras el infierno de las guerras civiles, Roma proclamó el nacimiento de una nueva era de paz y prosperidad y la llegada al Mediterráneo de la *Pax Romana*.

Asimismo, las numerosas reformas de Augusto, condicionadas por sus sucesos, dieron lugar a una maquinaria administrativa capaz de gobernar eficazmente hasta el último rincón del imperio, que se extendía desde Hispania hasta Siria y desde Normandía hasta Egipto.

Los cuadros medios y bajos de la Administración seguían funcionando, a pesar de las veleidades de algunos emperadores crueles o estúpidos que sumieron a la ciudad de Roma en el terror. El primer sucesor de Octavio Augusto fue Tiberio, un gran general, inteligente y capaz, al que las circunstancias habían obligado a ejercer un poder absoluto que repugnaba a su talante aristocrático y espíritu conservador. Despreciaba la adulación de los senadores y, paulatinamente, su carácter reservado derivó hacia una

profunda misantropía. Su sucesor, Calígula, se creía un dios y mandó arrancar las cabezas de todas las estatuas de deidades de sus palacios para sustituirlas por la suya.

## Conclusiones

La batalla naval de Actium, dentro de la guerra civil que mantenían Marco Antonio y Octavio, fue una batalla decisiva que dio origen a la desaparición política de la República romana y al establecimiento del Imperio; a su vez, con el suicidio de Cleopatra, séptima reina ptolomea de Egipto, aliada de Marco Antonio, Egipto se convirtió en provincia del imperio romano.

Si el resultado de la batalla naval de Actium hubiese sido inverso, es decir se hubiera saldado con la victoria de Marco Antonio, todos los territorios del antiguo imperio de Alejandro Magno habrían sido incorporados al imperio romano.

## Bibliografía

FULLER, J.F.C. (General): *Batallas decisivas del mundo occidental y su influencia en la Historia*. Ediciones Ejército, 1979.

PLUTARCO: *Vidas paralelas*, t. VII.

SUÁREZ FDEZ.: *Manual de historia universal*. Espasa Calpe, 1958.

## ANEXO

### La táctica naval durante la República romana

Las flotas se componían de buques grandes o galeras y de buques pequeños o liburnas, de cedro, roble y de pino. Las galeras, propulsadas a remo, disponían de velas con piezas de artillería, en su mayoría catapultas. A proa, portaban un espolón de bronce adosado a la quilla. Llevaban una dotación de infantes (de marina) diestros en el combate naval, especializados en el abordaje en alta mar. Muchas veces estos infantes disparaban flechas y piedras desde lo alto. Las liburnas eran los buques más pequeños y más ligeros. Había también otros buques de refuerzo, que durante la batalla realizaban tareas de apoyo como transportar municiones o tropas y ejercer de exploradores. También se utilizaban otros buques auxiliares, pequeños y de poco calado, en los combates costeros o en zonas de arrecifes, que servían de apoyo. Durante la aproximación al combate, formando un frente de varias líneas, el de la derecha, guiado por el almirante, pasaba a constituir la vanguardia del ataque, mientras que el de la izquierda pasaba a la retaguardia. En ese momento se corría el riesgo de que el frente quedara roto, con el peligro de una escisión entre la vanguardia y retaguardia. El estado de la mar y el calor afectaban en gran medida a los remeros, y la destrucción de la formación producía un profundo caos que podía decidir el resultado de la batalla. Todo esto exigía un

auténtico despliegue de destreza por parte del comandante del buque, quien tenía que imponer una férrea disciplina entre los remeros.

Generalmente, las batallas comenzaban con un choque frontal entre las dos flotas adversarias, al que seguía un intercambio de proyectiles y de flechas entre los infantes concentrados en la cubierta. La operación se repetía hasta que las pérdidas sufridas eran lo suficientemente importantes para no poder lanzar otra acometida. Entonces se iniciaba el abordaje y la lucha cuerpo a cuerpo. Frente a esta práctica existían otras tácticas, como la del envolvimiento por uno o por ambos flancos, lo que exigía vientos favorables; otra táctica más compleja era formar en columnas en vez de en líneas. El buque que iba en cabeza viraba para romper la formación rival, produciendo un hueco por el que se colaban los buques propios. Otra táctica consistía en abordar el costado enemigo para destruir sus remos, acción que dejaba al buque inmovilizado y en una situación crítica.

# LA NAO NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA, FRANCIS DRAKE Y JUAN DE GARIBAY (\*)

Yago ABILLEIRA CRESPO  
Investigador Naval

## Resumen

Gracias a las nuevas redes sociales, y por pura casualidad, se ha conseguido enlazar dos historias que parecían no tener relación: el hundimiento provocado de una nao en San Juan de Puerto Rico en 1595 y la Gran Armada de 1588, mal llamada «Armada Invencible». De un modo paralelo, y con la dicha nao como hilo conductor, también se entrecruzan en esta historia el famoso Francis Drake y Juan Gutiérrez de Garibay, gran marino español. Así pues, veremos cómo por cuatro veces intentó el pirata y corsario apoderarse de la nao, sin conseguirlo, y cómo Garibay siempre logró hacer que los ingleses se retiraran.

Palabras clave: Gran Armada, 1588, Francis Drake, Juan de Garibay.

## Abstract

Thanks to the new social networks, and by pure chance, it has been possible to link two apparently unrelated stories: the intentional sinking of a carrack in San Juan de Puerto Rico in 1595 and the Great Armada of 1588, wrongly named *Invincible Armada*. In a parallel way, and with the same carrack as the conducting thread, the famous Francis Drake and Juan Gutiérrez de Garibay, great Spanish sailor, are also intertwined in this story.

---

(\*) Ante todo, es preciso aclarar que este artículo no habría sido posible sin la publicación de la colosal obra *La batalla del Mar Océano. Corpus documental*, dirigida por el tristemente fallecido contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, a quien seguro le habría gustado conocer este artículo. De no ser por los datos que recopiló y publicó, estas historias seguirían inconexas.

rrez de Garibay, a great Spanish sailor, cross their paths. We will see how four times the pirate and corsair tried to seize the carrack, without success, and how Garibay each time forced the English to withdraw.

Key words: Great Armada, 1588, Francis Drake, Juan de Garibay.

### **La nao *Nuestra Señora de Begoña* y los protagonistas**

**E**RA la nao *Nuestra Señora de Begoña* un magnífico barco, muestra de la evolución tecnológica alcanzada por España, siempre descrita como fuerte y muy velera. Con una eslora de unos 31 metros, manga de unos diez y arqueo de 761 toneles machos, montaba entre 24 y 18 cañones, dependiendo del momento. Se la supone de construcción cántabra hacia 1585. Se había fabricado para la Carrera de Indias, y ese fue su cometido hasta que en 1587 se decidió que pasase a formar parte de la jornada de Inglaterra que se estaba preparando en Lisboa, adonde llegó en abril de 1588, apenas un mes antes de que zarpara la Gran Armada.

El capitán de la *Begoña* era Juan Gutiérrez de Garibay, desconocido incluso en su propia patria, pese a que llegó a ser uno de los grandes generales de la Carrera de Indias (1). Sobre él, en pro de la brevedad baste decir que inició su hoja de servicios con apenas trece o catorce años, como soldado a las órdenes de Pedro Menéndez de Avilés, en las selvas de Florida luchando contra los hugonotes franceses; luego, pasó a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, donde fue ascendiendo. Después de su paso por la Gran Armada y por las costas de Cuba, cuyos hechos veremos en este artículo, llegó su mayor hito personal: defender la Flota de Indias de unos 150 buques ingleses al mando del conde de Essex, en las Azores, a finales de 1597. Para mayor gloria, la flota arribó intacta a España, lo que le valió toda clase de reconocimientos (2).

Sobre Francis Drake (corsario o pirata, según le aprovechase más) se ha dicho tanto que no es necesario añadir nada más (3).

### **La *Begoña* en la «Felicísima Armada» de 1588**

La *Begoña* formaba parte de la escuadra de Castilla, al mando de Diego Flores de Valdés. Tras zarpar de Lisboa, y cuando estaba cerca de La Coruña, los temporales del 18 y 19 de junio la separaron del grueso de la formación. Se cree que llegó en conserva con otros barcos a las inmediaciones del canal

---

(1) El quinto por número de viajes.

(2) Desde luego que su vida daría para una serie de novelas, al estilo de las de Patrick O'Brian.

(3) Recomendamos al lector la obra de RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Mitos desvelados: Drake y la Invencible*.

de la Mancha, donde fueron informados por un aviso de que debían regresar al puerto gallego.

La nao se hizo de nuevo a la mar el 22 de julio junto con toda la armada. Cuando la *San Salvador* explotó, recogió a parte de los supervivientes. En la escaramuza de Portland Bill, el 2 de agosto, la *Begoña* formó parte del grupillo que intentó combatir contra las unidades aisladas de Frobisher, hasta que el cambio de viento lo impidió. Sin embargo, en la batalla de Gravelinas, del 8 de agosto, recibió un duro castigo de los ingleses, por lo que hubo de ser socorrida por el galeón *São Martín*, buque insignia del duque de Medina Sidonia. Esta fue la primera vez que los ingleses se retiraron tras intentar acabar con la *Begoña*, la cual resistió bien el ataque hasta que llegaron los refuerzos.

Sin embargo, tuvo un accidentado regreso, teniendo que hacer escala en Irlanda, donde desembarcó a unos 70 u 80 hombres que fueron apresados o, en no pocos casos, asesinados. Finalmente, el 10 de octubre arribó a Cangas del Morrazo, en la ría de Vigo, con serios daños y carencias. Posteriormente, y cumpliendo órdenes para terminar las reparaciones, cruzó la ría a duras penas y atracó en Bayona pegada a la muralla, donde desembarcó parte de la artillería para reforzar la del castillo de la villa e instalar allí baterías en tierra, mientras las piezas de a bordo quedaban apuntando al mar, medidas que se revelarían muy acertadas.

### La «Contra-Armada» de 1589

Al año siguiente, aprovechando el momentáneo desamparo de las costas españolas tras el desastre de la Gran Armada, Inglaterra decidió lanzar un poderoso ataque al que se ha dado en llamar «Contra-Armada». Con un número de barcos y hombres semejante al de la expedición española del año anterior, Isabel I confiaba en destruir los buques hispanos que estaban reparándose en los puertos cántabros, provocar un levantamiento en Portugal contra Felipe II —quien se ceñía también la corona portuguesa como Felipe I— y capturar a la Flota de Indias, ambicioso plan que, bien liderado, podría haber cambiado el curso de la historia; sin embargo, el error de otorgarle el mando a Drake lo convertiría en un fracaso estrepitoso.

Los ingleses intentaron primero tomar La Coruña, pensando que allí había un tesoro, pero fueron rechazados por los soldados y civiles —esta es la defensa que hizo célebre a María Pita—. Después fueron a Lisboa pero, aprovechando el viaje, uno de los barcos se acercó a Bayona. Tenía el aspecto de una urca holandesa, y en las proximidades de la villa pidió práctico, alegando ser un mercante con trigo. Dos pescadores accedieron a meterlo en puerto pero, nada más subir, fueron hechos prisioneros y sometidos a interrogatorio acerca de las defensas y de la nao española. También se les preguntó por un bajel francés llegado hacía unos días, al cual el gobernador de Bayona tuvo la precaución de inmovilizar por parecerle espía. Los asustados pescadores, tras responder coaccionados y ser liberados, aseguraron que dentro de la urca

había más de treinta ingleses armados de arcabuces con las mechas encendidas. Resulta evidente que los ingleses planeaban un golpe de mano pero que, viendo las defensas a que debían enfrentarse, decidieron cancelar el ataque y abandonar a los del navío francés a su suerte. De nuevo se quedaron los enemigos con las ganas de apresar a la *Begoña*.

Tras fracasar estrepitosamente en Lisboa, los restos de la Contra-Armada regresaron a Inglaterra pero, por necesidad de agua y víveres, recalaron en Vigo a finales de junio. Considerando inviable la defensa de la incipiente ciudad, y teniendo muy presentes las atrocidades cometidas por los ingleses en La Coruña, sus vecinos decidieron abandonar la urbe llevándose consigo todo lo que pudieron cargar. Los atacantes desembarcaron el 30 de junio y, al ver todo desierto, se relajaron y se dedicaron al pillaje, lo que fue aprovechado por los defensores para hacer una guerra de guerrillas. La rapidísima llegada de refuerzos con soldados veteranos hizo que los gallegos pasasen al ataque ante los dispersos y descoordinados invasores, quienes sufrieron cientos de bajas y reembarcaron a toda prisa, abandonando la ría el 2 de julio. Fue en estos días cuando los ingleses, envalentonados por su abrumadora superioridad, se plantean nuevamente tomar Bayona y la nao *Begoña*, pero lo imponente de sus defensas les hizo cambiar de idea otra vez.

### **Tras la Contra-Armada**

La nao *Begoña* se trasladó a Ferrol, donde permaneció varios meses integrada en la escuadra de Martín de Bertendona y cambió de capitán. No está claro si llegó a hacer algún viaje a Flandes. En 1591 formó parte de la expedición a las Azores para desalojar a los corsarios ingleses, la cual consiguió hundir el galeón *Revenge*, aunque parece ser que la nao no tuvo ninguna actuación destacada en dichos acontecimientos. Hasta ahora, lo último que se sabía de la nao *Nuestra Señora de Begoña* es que aún estaba al servicio del rey en Ferrol por abril de 1592 y que sus últimos dueños fueron Juan y Agustín de Landecho.

### **Puerto Rico, Panamá y Pinos en 1595. El final de Drake**

A finales de 1595, Inglaterra lanzó un ataque contra el Caribe. Para hacerse una idea del tipo de expedición que era, baste decir que sus integrantes iban sin sueldo, fiando la ganancia por su participación en la empresa a la contingencia de obtener una parte del eventual botín. El mando naval era bicéfalo, compartido por Drake y John Hawkins, que zarparon de Plymouth en septiembre de 1595 con 28 naves y unos 4.000 hombres. Pensaban dirigirse a San Juan de Puerto Rico, pues tenían noticia de que la nao capitana de la Flota de Tierra Firme, llamada *Nuestra Señora de Begoña*, transportando una carga

valorada entre dos y tres millones de pesos, con el timón y el palo mayor rotos a causa de una tormenta, milagrosamente había alcanzado a refugiarse en dicho puerto a fin de ser reparada, para lo cual hubo de desembarcar el cargamento, que quedó custodiado en el castillo.

La escuadra corsaria —tras ser rechazada varias veces en Canarias, lo que la retrasó— llegó finalmente a Puerto Rico. Sin embargo, una flotilla de cinco fragatas, al mando de Pedro Téllez de Guzmán, se le había adelantado, lo que permitió preparar la defensa de San Juan, para lo cual se hundió a propósito la *Begoña* como parte de una estrategia orientada a cerrar la entrada al puerto. En la noche del 23 al 24 de noviembre de 1595 se produjo el combate, en el que los ingleses sufrieron una contundente derrota que les obligó a retirarse. Las cuatro fragatas españolas supervivientes —una había ardiendo en la lucha— cargaron el tesoro y a la gente de la *Begoña* (unos 300 hombres), regresando rápidamente a Cádiz.

Drake, ostentando ahora el mando pues Hawkins había muerto por enfermedad, intentó tomar Panamá, donde de nuevo vio cómo era vencido y se le infligían grandes bajas. Tras la derrota ordenó ir a Portobelo, donde, para rematar el desastre, moriría de disentería y su cadáver fue arrojado al mar. Ahora, la desmoralizada, hambrienta, diezmada y enferma flotilla corsaria quedaba a las órdenes del coronel de las tropas de tierra, Thomas Baskerville, quien decidió que lo único sensato era volver a casa. Pero antes había que preparar los buques para la travesía, de manera que los restos de la flota se dirigieron a la isla de Pinos (al sur de Cuba) para poner todo a punto.

Aún no habían llegado a España las noticias de lo de San Juan de Puerto Rico, por lo que el segundo día de 1596 zarpó de Lisboa una escuadra de refuerzo hacia el Caribe liderada por Bernardino de Avellaneda, siendo su almirante nuestro conocido Juan Gutiérrez de Garibay. La fuerza se tropezó en la travesía con un recio temporal que le causó averías y la obligó a hacer alto en San Juan. Reparado lo imprescindible, se dirigió a Cartagena de Indias para terminar los trabajos de puesta a punto. Al poco de fondear, los españoles se enteraron de la ubicación de los ingleses, así que Avellaneda ordenó ir a Pinos sin haber concluido las faenas. Garibay, que mandaba los barcos más veleros, se adelantó al resto y llegó a tiempo de ver cómo catorce bajeles ingleses ya alistados estaban con los últimos preparativos, aunque con mucha gente en tierra. Pese a contar solo con tres unidades, sabiendo que detrás venían refuerzos, Garibay decidió aprovechar la ventaja de que mucha de la gente inglesa estaba en tierra y se lanzó al ataque. La acometida provocó la desbandada de los ingleses embarcados, que dejaron abandonados a sus compañeros en las playas, y se saldó con el apresamiento de la nave mayor y de una pinaza, aunque al precio de que una de las unidades de Garibay ardiese y explotase con 80 hombres a bordo. Avellaneda llegó a tiempo para continuar la persecución, viendo asombrado cómo los ingleses mojaban las velas, para que atraparan más viento, y arrojaban la artillería al mar para ir más rápidos, por lo que le fue imposible capturar nave alguna.



## Dudas sobre la *Begoña*. Las nuevas tecnologías dan las primeras pistas

Personalmente, siempre me cuestioné si ambas *Begoñas* serían el mismo barco. El tema me interesaba, pues soy gallego y he estado varias veces en Bayona, donde se refugió la nao tras la fallida ocasión histórica de 1588. Sin embargo, nadie parecía unir ambos hechos, por lo que supuse que se trataría de diferentes navíos.

El de 9 de abril de 2017, el Museo del Mar de San Juan de Puerto Rico publicó en su cuenta de Facebook una entrada conmemorativa del 422.º aniversario de la arribada forzosa de la *Begoña* a dicho lugar, noticia que, por pura casualidad, tuve la fortuna de ver. Como no podía ser de otra forma, aproveché para preguntar al museo sanjuanero si la nao mencionada en la antedicha entrada podía tratarse de la misma que participó en la Gran Armada. El Museo del Mar me respondió con una referencia de un resumen de PARES (Portal de Archivos Españoles) donde se mencionaba que su dueño era Agustín de Landecho. Era una excelente noticia, pues coincidía con uno de los propietarios. Todo indicaba que, tras servir como buque militar, la nao había sido devuelta a sus dueños, quienes volvieron a la Carrera de Indias y, siendo la embarcación tan buena como se decía, acabó de capitana de la Flota de Tierra Firme del general Sancho Pardo Osorio.

Una rápida busca en PARES demostró que los documentos se referían al dueño de la nao hundida en San Juan indistintamente como Juan y como Agustín de Landecho (bien eran parientes, bien había un solo dueño llamado Juan Agustín, no está claro). Sin embargo, no era nada definitivo, pues pudo haber otros armadores que se llamasen así y tuviesen un barco con el mismo nombre, o bien podía ser que fuesen los mismos propietarios pero que, siendo muy devotos de dicha virgen, llamaban a todas sus naves así, hipótesis complicada pero posible. Se necesitaba algo más.

### El dato definitivo

La Casa de Contratación registró la *Begoña* antes de su partida en lo que sería su último viaje. En dicho registro, de 1594, se la arqueaba en 963 toneladas, pero la de la Gran Armada arqueaba 761 toneles machos (o 740, según los autores). A priori no coinciden las cantidades, pero solo a priori. Y es que, como explica magistralmente Casado Soto en *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, toneles machos se refiere a un arqueado al uso dado en medidas cántabras, mientras que las toneladas son propias de Andalucía, por lo que no es lo mismo. Afortunadamente, contamos con el arqueado andaluz de la *Begoña* que fue en la Gran Armada, realizado en enero de 1588 (980 t). Hay, pues, una diferencia de 27 toneladas (un 2,8 por 100); no obstante, teniendo en cuenta la tecnología de la época y que las mediciones fueron realizadas por dos personas distintas —así como posibles reparaciones mientras sirvió al rey—, considero que es un margen de error razonable.

El mismo tipo de embarcación (nao), el mismo nombre (*Nuestra Señora de Begoña*), los mismos propietarios (Juan y Agustín de Landecho), el mismo tonelaje y fechas compatibles... Estamos ante un mismo barco, sin lugar a dudas. Queda demostrado pues que la *Begoña* que sirvió en la Gran Armada de 1588 es la misma que en 1595 fue hundida a propósito en San Juan de Puerto Rico para defender el puerto del ataque de Drake. Se completa así la historia de dicha nao, observándose que no tuvo mal final.

### Fuentes documentales

- Archivo General de Indias, Casa de Contratación 1107, N.4, f. 19. Sevilla, 30 de octubre de 1593 (digitalizado y disponible en PARES. Póngase en el buscador «Begoña» y «Pardo Osorio»).
- *Ibidem*, Escribanía de Cámara de Justicia, leg. 1074<sup>a</sup> (resumen en PARES. Póngase en el buscador «Begoña» y «Landecho»).
- *Ibidem*, Indiferente 1952, L.4, ff. 59r-59v; Indiferente 1953, L.5, ff. 76v-77v (resumen en PARES. Póngase en el buscador «Begoña» y «Landecho»).

### Bibliografía

- CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. San Martín, Madrid, 1988.
- GORROCHATEGUI SANTOS, Luis: *Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*. E-Lector, Sada (La Coruña), 2010.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio: «Juan Gutiérrez Garibay. Vida y haciendas de un general de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVI», en *Revista de Indias*, vol. LXX, núm. 249. Sevilla, 2010.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Mitos desvelados. Drake y la Invencible*. Sekotia, Madrid, 2011.
- URGORRI CASADO, Fernando: «Hombres y navíos de la Invencible. Los que volvieron a La Coruña, 1588 (II)», en *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, año XXIV, núm. 24. La Coruña, 1988.
- VV.AA.: *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*. Vol. V: *Anexos y apéndices*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2015.
- Web del Portal de Archivos Españoles: pares.mcu.es

# Impresión Bajo Demanda

## Procedimiento

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

**Nombre y apellidos**

**NIF**

**Teléfono de contacto**

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

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

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

**Número de ejemplares que desea**

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

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

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

## Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

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

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:



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

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO  
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

## **El paso de la fragata *Berenguela* por el canal de Suez en 1869**

El 17 de noviembre de 1869 se inauguraba el canal abierto a través del istmo de Suez, poniendo así en comunicación las aguas del Mediterráneo con las del Mar Rojo. El Gobierno decidió que España, como todos los países principales, debía estar presente en los actos inaugurales, para lo que envió a la fragata *Berenguela*, destinada con anterioridad en el apostadero de Filipinas, que se convirtió de ese modo en uno de los primeros buques en pasar por el flamante canal. Soberanos, príncipes, embajadores, escuadras y representaciones de todos los países se dieron cita en Port Said en tan memorable día.

La idea de abrir un canal de estas características tenía raíces muy hondas. Ya los faraones y los reyes de Persia acariciaron el sueño de unir el valle del Nilo con el Mar Rojo para comunicar comercialmente Egipto con Arabia. Sin embargo, habría que esperar más de diez siglos para que, tras la conquista de Egipto por los franceses, se recuperase del olvido el proyecto del canal, convertido ahora en una vía de comunicación entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, para facilitar la navegación entre Europa y las Indias sin tener que doblar el cabo de Buena Esperanza.

Pero baste sobre el canal este breve comentario, pues lo que queremos es seguir el viaje de la *Berenguela* por la ruta recién estrenada. Del viaje de marras omitimos conscientemente detalles y descripciones de los puertos donde la fragata tocó y de las ciudades que visitó, para recoger solamente los aspectos más técnicamente marineros (la navegación, la meteorología y la maniobra), como cumple a esta sección de la REVISTA.

Extraemos la cita que transcribimos a continuación de la publicación del capitán de fragata Joaquín Navarro y Morgado *Canal de Suez. Paso de la Berenguela por el mismo* (Madrid, 1870). Según el capitán Navarro, el periplo de la fragata española por el canal fue así:

«A este efecto se preparó convenientemente la fragata *Berenguela* en el puerto de Cartagena del que partió el 27 de octubre de 1869 llevando a su bordo la dele-

gación española nombrada para ratificar nuestros tratados con el Japón, debiendo hacer escala en la isla de Malta y en el puerto de Alejandría, desde donde debía dirigirse a Port Said, ciudad que da entrada al canal por el lado del Mediterráneo.

Después de una travesía en la que subsistieron constantemente los vientos del Este, entramos en el puerto de La Valeta el 1 de noviembre y, repuesto el carbón consumido, el agua y adquiridos ciertos efectos indispensables, continuamos el 4 por la mañana nuestra navegación para Alejandría no sin vernos forzosamente detenidos en Malta 24 horas más de las que necesitábamos para nuestro alistamiento, en espera de que cediese el temporal del primer cuadrante, que se declaró después de nuestra entrada; pero ningún temporal daña a las embarcaciones una vez dentro de este puerto.

Hallábase en el puerto, dispuesto a salir para Atenas a incorporarse a otros buques y seguir desde allí a Port Said para asistir a la fiesta de inauguración del canal de Suez, la escuadra inglesa al mando del vicealmirante Milne, compuesta por cuatro fragatas acorazadas: *Lord Warden*, insignia del vicealmirante, *Prince Consort*, *Bellerophon* y *Caledonian*, con un vapor aviso.

Abonanzado el tiempo, salimos de Malta el 4 de noviembre para Alejandría.

El carbón de piedra se encuentra en Alejandría en el Arsenal del Gobierno y también se compra a individuos particulares al mismo precio que en Malta, con corta diferencia, si bien, por la mayor extensión del puerto no es el servicio tan rápido como en la expresada isla. El agua se compra también, a precios razonables, de algibes que hay para el servicio del puerto, unos de vapor y otros que no lo son. Siendo Alejandría plaza de gran comercio y en la que abunda la población europea, las comisiones de compras de nuestros buques podrán surtirse de cuantos efectos sean necesarios, si bien a precios fabulosos.

Grande era el número de embarcaciones de guerra de diversas naciones europeas que, con motivo de la próxima inauguración del canal de Suez, habían concurrido en Alejandría, produciendo en el puerto un movimiento inusitado. La escuadra inglesa del vicealmirante Milne, fuerte de cinco fragatas acorazadas y cuatro buques menores que ya habían llegado procedentes de Atenas, se encontraba fondeada en la rada. Dentro del puerto, la escuadra francesa con insignia de contralmirante, compuesta por una fragata de hélice y de varias goletas: además de otra fragata de vela que permanece constantemente en Alejandría haciendo servicio de hospital en la estación.

Estaba también la escuadra italiana compuesta por una fragata acorazada (en la rada) y de algunos buques menores; muchos buques de vapor egipcios, entre ellos el yate del virrey y el de la emperatriz de los franceses, que debía recibir a esta augusta señora en Alejandría para conducirla a Puerto Said; una corbeta sueca, otra holandesa, otra noruega y algunas más [más].

El día 13, a la una de la tarde, después de evacuados los asuntos que nos conducían a Alejandría, y en la necesidad de estar en tiempo oportuno en Puerto Said, para la apertura del canal, que debía tener lugar el día 17, partimos para dicho punto, y detrás de nosotros lo verificaron las corbetas de guerra sueca y noruega, *Wanaris* y *Nordstjernen*.

En las primeras horas del día 14 estábamos a la altura de la torre Linterna de Port Said, distinguiéndose claramente los buques que se encontraban en la rada y dentro del puerto. Eran los primeros, dos fragatas acorazadas austriacas; una de ellas con insignia de contralmirante. El viento del NO que venía reinando desde el día anterior, y la considerable mar del Norte que arbolaba, nos hizo comprender desde luego que no solo no sería posible aquel día la entrada en el puerto, pero tal

vez ni aún [aun] permanecer en la rada. No obstante esto, fondeamos próximos a dicha fragata en siete brazas, como también lo verificaron las citadas corbetas noruega y sueca que nos seguían. Recibiendo la mar de través, por efecto de la constante corriente hacia el Leste de toda esta costa de que dejamos hecha mención al tratar de Alejandría, era insoportable el balance; aun así hemos podido saludar la insignia del contralmirante austriaco, a [la] que no tuvimos contestación inmediata por haberse hecho a la mar en aquellos momentos, como poco después lo verificaron ambas corbetas.

La *Berenguela*, guiada por las indicaciones barométricas que anunciaban que el tiempo cedería pronto, permaneció al ancla en la rada, a pesar de la excesiva molestia que ésta ocasionaba, y antes de anochecer tuvimos anuncio de M. Lesseps por un vaporcito que salió del puerto con el práctico, de no ser posible la entrada por temor de hacer averías, en razón a la mucha mar que había en la boca del antepuerto, y que lo verificaríamos al amanecer del día siguiente, si como era de esperar calmaba.

La noche fue efectivamente muy incómoda; pero nos lo compensó sobradamente la vista de la hermosa luz de Puerto-Said con sus destellos eléctricos de tres en tres segundos, que casi lastimaba la vista, a menos de dos millas de ella como estábamos. Es la primera que se ha encendido del sistema de iluminación proyectado para esta parte de la costa, y que está en vías de llevarse muy pronto a término.

Ya estamos dentro de Puerto-Said. A la salida del sol llegó el práctico con su vaporcito, y sin demora nos dirigimos hacia la boca del antepuerto que atravesábamos, entrando en una de las dársenas laterales, y amarrándonos en seguida próximos a la boca del canal marítimo con un ancla y dos estachas de popa a tierra.

La apertura a la navegación del canal de Suez, anunciada oficialmente para el día 17 de noviembre de 1869, no podía ser un acontecimiento indiferente a las naciones de Europa interesadas directamente, ni tampoco para las que lo estaban menos, puesto que pagaban un tributo a tan gigantesco esfuerzo de la industria. De ahí la concentración de tan altas personalidades y de más de 45 buques de guerra de todas las nacionalidades y de 120 embarcaciones mercantes de vela y de vapor, en mayor proporción las de la última clase.

El cañoneo pacífico en muestras de recíproca cortesía no cesaba un solo momento, como tampoco las visitas entre capitanes de buques de guerra. Solamente el día 15 se han disparado en la *Berenguela* 170 cañonazos por vía de saludos: Los engalanados con todas las banderas en honor ya de S. M. el emperador de Austria, del virrey de Egipto o de los príncipes herederos de Prusia y de Holanda, no ha cesado, contribuyendo este engalanado a dar al puerto en los días 15 y 16 un carácter especial de animación y fiesta. Todos los buques del puerto, de guerra y mercantes, estaban también espléndidamente iluminados, algunos de ellos con el mayor gusto y primor. Conjunto sorprendente, era digno de un cuento del país en el que nos encontrábamos. La noche del 15 tuvo S. A. el virrey una escogida recepción a bordo de su yate, que fue verdaderamente oriental.

Pero la fiesta mas [más] conmovedora, a no dudar, fue el himno de acción de gracias internacional que tuvo lugar al día siguiente en tierra, presidido por SS.MM. la emperatriz de los franceses y el emperador de Austria. A las tres de la tarde desembarcó la emperatriz del brazo del emperador en medio del atronador estruendo de las salvas de artillería, de los vivas de la marinería sobre las vergas y de las músicas militares de todos los buques que las tenían. Recibida la comitiva por el Sr. D. Fernando Lesseps en el templete que había preparado, pronunció

monseñor Bäuer, confesor de la emperatriz, un corto y elegante discurso, alusivo a las circunstancias, al que siguieron las oraciones de los musulmanes, católicos, griegos, archimandritas, las de los obispos coptos, armenios, protestantes y las de los monjes del Líbano. El que haya tenido la fortuna de presenciar este espectáculo no olvidará fácilmente su esplendor, magnificencia y originalidad.

Pero la *Berenguela* no formó parte de la comitiva de buques que al día siguiente debían penetrar por el canal a Ismailia. La causa era que siendo todos los buques de calado inferior al de ésta, temían, el Sr. Lasseps (*sic*) y la Compañía, con bastante fundamento, que una varada u otro incidente inevitable e imprevisto embarazase el curso de la fiesta ya dispuesta de antemano, y en circunstancias en que, siquiera fuese indirectamente, influiría en menoscabo de la citada compañía; si bien se dieron al comandante todas las seguridades por parte del Sr. Lesseps que, una vez el canal libre de obstáculos, se pasaría la fragata con las precauciones consiguientes».

La enorme reducción de las distancias entre cualquiera de los puertos de Europa y los de la India que la apertura del canal de Suez trajo consigo hizo que la ruta a través de la nueva vía fuera incomparablemente ventajosa. Pero concurrían circunstancias que, a despecho de esta fundamental ventaja, dificultaban en extremo, en ciertas estaciones del año, el paso del canal a los barcos de vela, especialmente a los que procedían de puertos situados al sur de Ceilán o que se dirigían a ellos, de suerte que a estos buques les era de más provecho seguir la derrota usual del cabo de Buena Esperanza. Existen trabajos que confrontan ambas rutas en lo tocante a tiempos y distancias, pero aquí nos ceñiremos a los vientos con que hubo de enfrentarse la *Berenguela* y a las maniobras que debió implementar para ello. En efecto,

«los vientos reinantes en el Mediterráneo y en el mar Rojo, favorables desde el mes de marzo hasta fines de octubre para la navegación de Europa a Oriente, son contrarios a la misma durante la estación de invierno. E inversamente, los viajes de retorno, durante estos mismos meses, serán difíciles por los mismos motivos. Los vientos que predominan en el Mediterráneo durante este período, son del O. y del N.O., los cuales favorecerán a las embarcaciones de vela que se dirijan a Port Said. Y reinando en el mar Rojo los vientos del primero y cuarto cuadrantes, será muy fácil la navegación por él, hasta desembocar en el estrecho de Bab-el-Mandel. En el golfo de Adem se encontrará la (*sic*) monzón del S.O. o la del N.E., y con ambas podrá granjear hasta Ceylan o Singapoore. He aquí la evidencia de la ventaja; pero para el viaje de retorno en la propia estación ya se presentan dificultades. En este caso tendrá el buque de vela el viento casi constantemente de proa, siendo la navegación por demás laboriosa en costas de mares cerrados como es el mar Rojo, y los cuales, además, están sembrados de bajos y arrecifes, con lo que no debe contarse con la ventaja de las distancias. En cuanto a los buques de vapor tienen marcada su derrota por el canal de Suez, esto es incontestable.

Estos son solo unos apuntes en lo que concierne a la navegación a vela para los viajes de ida a la India, China y Australia. En los retornos, durante la estación de invierno, será ventajosísimo el paso por el canal; pero en verano les será completamente contraria.

Hacemos estos comentarios desde el punto de vista de la navegación totalmente a vela, ya que en lo que se refiere a la navegación mixta la cosa cambia entera-

mente: al buque mixto le será ventajoso, en casi todos los casos el tránsito por Suez.

Según acabamos de ver, la navegación totalmente a vela en ciertas épocas es difícil en el mar Rojo. Sus costas están poco frecuentadas e imperfectamente reconocidas: los vientos subsisten durante meses consecutivos; y si favorecen los viajes en un sentido, le son enteramente contrarios en el opuesto. La navegación a vela encontrará siempre verdaderas dificultades en este mar y muchos marinos preferirán, aún por necesidad, la ruta por el cabo de Buena Esperanza.

Designado por M. Lesseps y demás directores de la compañía el día 2 para que pasase la *Berenguela* hasta Ismailia, en unión de la fragata prusiana *Hertha*, que también debía verificarlo; después de haber romaneado la artillería a fin de quedar a 5,8 m de calado máximo, cantidad que habían exigido para verificar el paso con seguridad, y sin riesgo de varadas de consideración por obstáculo material, salvo los que dimanasen de accidente imprevisto, entramos en el canal a las diez de la mañana de dicho día, seguidos como a una milla de distancia por la antedicha fragata prusiana, y piloteados (*sic*) por el comandante de Marina de la compañía M. Pointel, que se prestó graciosamente a hacer este importante servicio. A las tres de la tarde nos quedamos en la *gare* [muelle de atraque] de Kantara, en el kilómetro 45, con la dicha fragata, habiendo verificado esta travesía sin incidente alguno. Esta parte del canal, salvo un pequeño torno a la entrada, es perfectamente recta en dirección Sur, y se navega con facilidad con tal de tener sumo cuidado con el gobierno del buque para no ir sobre las balizas colocadas a uno y otro lado, que forman el verdadero canal, puesto que marcan la anchura del fondo, que en todo él hasta Suez no mide más de 22 metros, pudiéndose calcular en 100 metros, más o menos, en algunos parajes, la anchura total de rivera a rivera.

Enfrente del kilómetro 45 está una gran *gare* de 1.000 metros de largo para el paso de los buques en direcciones opuestas y por la cual ha pasado sin dificultad de ninguna especie, estando la *Berenguela* amarrada sobre la rivera de Asia, una fragata noruega de nuestro porte.

A partir de Kantara los terrenos se elevan: las orillas son relativamente altas.

Del kilómetro 49 al 55 el terreno se deprime de nuevo hasta llegar al lago Ballah.

Se continúa hasta el lago Timsah, o de los cocodrilos, que está en la elevación máxima de 16 metros sobre el nivel del agua. Este es el punto en el que el canal no mide más que 60 metros de ancho; pero su fondo es el mismo, y la anchura de este fondo no baja de 22 metros.

Ya, al fin, en Ismailia, digno centro de los trabajos de la compañía.

Permanecemos en el lago Timsah, fondeados enfrente a Ismailia, verificando las operaciones de alijo necesarias para poder salvar el único obstáculo que se ofrecía ya a nuestro paso por el canal, que no era otro que una roca situada en el centro del Serapeum, que sólo tenía 4 metros, 90 centímetros, y que se había descubierto en los días mismos que precedieron a la inauguración del canal, situada casualmente entre dos de las repetidas sondas hechas, que sólo tenía 20 metros de extensión en longitud y sobre la cual se trabajaba incesantemente,

Mientras tanto, la fragata descargaba todos sus efectos en embarcaciones facilitadas por la compañía. Cinco metros, tres centímetros pudieron obtenerse de calado medio con el alijo total. Pero mientras tanto ya en el Serapeum, a beneficio de los trabajos hechos, se había logrado obtener este fondo, garantizándonos una relativa seguridad en nuestro paso. Mientras tanto ya nuestros efectos habían salido para Suez, en las dichas embarcaciones por el canal de agua dulce.



El día 15 nos pusimos en movimiento para dentro del canal, convenientemente preparados y piloteado por M. Victor Porsel, comandante de Marina de esa parte del mismo, que, como M. Pointel en la otra, tampoco quiso confiar en nadie el cuidado de esta importante función.

En el kilómetro 85 era en donde se encontraba el malecón cuando se ejecutaban los trabajos. Desde este kilómetro se eleva a veces el terreno hasta 9 metros sobre el nivel del Mediterráneo en una anchura de 7 kilómetros, y constituye en el 89 lo que se llama el suelo del Serapeum, pasado el cual y el lecho de roca que forma hoy el único obstáculo del canal, se desemboca en la vasta extensión de agua llamada los Lagos Amargos, pasada la cual se entra en el suelo del Chalouf que conduce hasta Suez. Toda la navegación de esta parte del canal es relativamente fácil: las curvaturas son pocas, y basta el cuidado exquisito con el timón para no salir de la calle que forman las balizas y pasar sin dificultad.

Hemos concluido nuestra tarea; la *Berenguela*, llegada a Port Said el 14 de noviembre, y después de allanados todos los obstáculos, se halla ya en Suez, hoy, 17 de diciembre, recibiendo a bordo todos sus efectos y dispuesta a seguir su viaje a Manila. Quizás, si las circunstancias lo permiten, siga este trabajo bajo otra forma, narrando los acontecimientos sucesivos de nuestra comisión hasta dicho punto».

Componían la dotación de la fragata *Berenguela* los oficiales que siguen:

- el capitán de navío Alejandro Arias Salgado (comandante);
- los tenientes de navío Ramiro Halcón, Jacobo Varela, Félix Gurrea, Heliodoro Merry, Carlos Delgado;
- el alférez de navío Alonso Morgado;
- el teniente de Artillería Gabriel Escribano;
- el teniente de Infantería de Marina Víctor Díaz y del Río;
- el contador oficial primero del Cuerpo Administrativo, Vicente Acosta;
- el primer médico Rafael Sánchez;
- el segundo médico Arístides Aviñoa;
- el capellán Gervasio San Pedro.

## NOTICIAS GENERALES

### **Ciclo de conferencias del Cuerpo de Intendencia de la Armada (España)**

Organizado por la Dirección de Asuntos Económicos, y con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval, con ocasión de cumplirse el tercer centenario de la creación del Cuerpo de Intendencia de la Armada, el día 29 de noviembre, de 12.00 a 13.00, tuvo lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid) un ciclo de conferencias con el título general de «El Cuerpo de Intendencia de la Armada». Las conferencias pronunciadas fueron las siguientes:

- «A propósito de una celebración», por Francisco Javier Bellas Dublang, coronel de Intendencia, jefe de la unidad de aprovisionamiento y transportes de la Dirección de Aprovisionamiento y Transportes (DAT);
- «Historia del Cuerpo de Intendencia de la Armada», por Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto, coronel de Intendencia de la Armada (R);
- «La enseñanza en el Cuerpo de Intendencia de la Armada», por Santiago José Acosta Ortega, coronel de Intendencia de la Armada, director del Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada.

Para más información dirigirse a

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

### **Presentación de un libro. Madrid (España)**

Por el Instituto de Historia y Cultura Naval se distribuyeron en su momento invitaciones para la presentación del libro de Manuel Orio *Al servicio del rey Carlos*. El acto, que tuvo lugar el miércoles 22 de noviembre de 2017, a las 19.00, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), contó con las siguientes intervenciones:

- Carlos Espinosa de los Monteros y Bernaldo de Quirós, alto comisionado para la Marca Hispánica;
- Rafael Fraguas de Pablo, periodista y escritor;
- José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Para más información dirigirse a

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

### **Beca de investigación. Segovia (España)**

La Fundación Biblioteca de Ciencia y Artillería (FBCA) ha convocado para el periodo 2017-2018 la segunda beca de investigación sobre los fondos bibliográficos y documentales de la biblioteca de la Academia de Artillería, o

sobre la proyección cultural y científica de la Artillería o la interacción entre Segovia y la Artillería o su academia.

Recordemos que la FBCA es una entidad privada de interés general cuyos fines principales son la catalogación, conservación, digitalización y difusión de los fondos pertenecientes a la Biblioteca de la Academia de Artillería. Son sus patronos la Academia de Artillería, el Patronato del Alcázar de Segovia, el Ayuntamiento de esta ciudad y la Diputación de esta provincia castellano-leonesa, Expal Systems S.A. y la Real Academia de Historia y Arte de San Quince.

Las bases de la convocatoria, resumidas, son estas:

- podrán solicitar la beca los titulados universitarios o aquellas personas que puedan acreditar su experiencia en el área de la investigación planteada;
- se podrá concurrir a título personal o colectivo;
- las propuestas del trabajo de investigación deberán ser inéditas;
- la dotación económica de la beca es de 7.000 euros (€). En cumplimiento de la legislación fiscal vigente, se aplicará la retención correspondiente;
- la duración de la beca es de nueve meses;
- la solicitud podrá ser descargada en [www.fundacionbca.com](http://www.fundacionbca.com) y se acompañará de la siguiente documentación:
  - fotocopia del DNI o pasaporte
  - *curriculum vitae* resumido
  - memoria explicativa del proyecto.
- la documentación se podrá remitir por correo postal dirigido a la FBCA (San Francisco 25, 40001 Segovia), o mediante correo electrónico ([fundacionbca@gmail.com](mailto:fundacionbca@gmail.com));
- el plazo de presentación de solicitudes ha prescrito el 29 de septiembre de 2017;
- la beca no podrá compartirse entre dos o más proyectos de los presentados;
- el fallo se hizo público en el mes de noviembre de 2017;
- las bases reguladoras de la convocatoria se pueden consultar en [www.fundacionbca.com](http://www.fundacionbca.com)

Para más información dirigirse a:

Fundación Biblioteca de Ciencia y Artillería  
San Francisco 25, 40001 Segovia  
Telf.: 921 41 38 24  
C/e: [fundacionbca@gmail.com](mailto:fundacionbca@gmail.com)

## Curso sobre el teniente general de la Armada Ignacio María de Álava. Madrid (España)

Organizado por la UNED de Madrid, durante los días 15, 16 y 17 de noviembre de 2017 se celebró un curso bajo el título «Ignacio María de Álava y la defensa naval del Imperio», con ocasión de cumplirse el bicentenario de la muerte de este ilustre marino español, quien en su calidad de jefe de la escuadra del Mar del Sur contribuyó eficazmente a la protección de los territorios españoles contra los ingleses a finales del siglo XVIII.

Se pretendía con este curso reivindicar la figura de este marino, héroe de Trafalgar injustamente olvidado, y al propio tiempo inaugurar una serie de vindicaciones análogas donde se ensalcen las vidas de muchos otros marinos también olvidados y que arrojaron grandes penalidades —en algunos casos, hasta entregar la vida— en defensa de la integridad territorial de España.

El curso fue dirigido por Carlos Martínez Shaw, catedrático emérito de Historia Moderna y académico de la Real de la Historia. La coordinación corrió a cargo de Manuel Ángel Santos Sánchez, profesor tutor del Centro Asociado UNED de Madrid.

Las sesiones se desarrollaron en las CZ Escuelas Pías (Tribulete 14, Madrid) con el siguiente programa:

### *Miércoles 15 de noviembre de 2017*

- «Ignacio M.<sup>a</sup> de Álava, un marino al servicio de la Armada española», por Manuel Ángel Santos Sánchez, profesor tutor del Centro Asociado UNED de Madrid;
- «La Armada española en el siglo XVIII», por Manuel Díaz Ordóñez, profesor de Historia Económica de la Universidad de Sevilla;
- «La formación de los marinos de guerra en el siglo XVIII», por Marta G.<sup>a</sup> Garralón, profesora tutora del Centro Asociado UNED de Madrid.
- «España en guerra (1795-1817)», por Tomás G.<sup>a</sup> Villanueva, profesor tutor del Centro Asociado UNED de Madrid.

### *Jueves 16 de noviembre de 2017*

- «La vida cotidiana a bordo de la Armada», por M.<sup>a</sup> Dolores Alfonso Mola, profesora titular de Historia Moderna de la UNED;
- «La guerra naval en la España del siglo XVIII», por José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «La Armada española en las islas Filipinas», por Carlos Martínez Shaw (\*), catedrático emérito de Historia Moderna de la UNED, miembro de número de la Real Academia de la Historia;
- «La vuelta al mundo de Ignacio María de Álava», mesa redonda en la que participaron por la UNED Manuel Santos Sánchez y el profesor

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

colaborador de Geografía Julio López-Davadillo Larrea, y José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, capitán de navío.

*Viernes 17 de noviembre de 2017*

Ese día se cursó una visita al Museo Naval de Madrid, actividad obligatoria de carácter complementario al curso.

Se concedieron dos créditos ECTS y dos créditos de libre configuración.

El curso estaba dirigido a personas con inquietud cultural por conocer la actuación de la Armada española en la defensa de los territorios españoles ante los ataques de Inglaterra.

Para más información dirigirse a:

UNED Madrid  
C/ Tribulete 14, 3.<sup>a</sup> planta  
28012 Madrid  
Telf.: 913 29 54 65  
C/e: cursos-extension@madrid.uned.es

### **Congreso internacional de Historia Militar. Madrid (España)**

Organizado por la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Navarra, durante los días 27, 28 y 29 de septiembre de 2017 tuvo lugar en Madrid un congreso internacional bajo el título «Renovar y difundir la Historia Militar. La movilización de recursos militares y navales (*sic*) en la Monarquía Hispánica (siglos XVII y XVIII)». El evento fue desarrollado por el grupo internacional Red Imperial. Contractor State Group, formado por investigadores de diferentes universidades de distintos países.

Dice la organización:

«La Historia Militar está viviendo un interesante momento de renovación historiográfica internacional. Esta realidad contrasta con el tradicional recelo del mundo académico español hacia este campo de estudio, en parte por el éxito que vienen alcanzando los temas militares en medios de difusión más amplios. La Historia Militar académica española se enfrenta al reto de atender con mayor sensibilidad esa renovación historiográfica internacional, al tiempo que se plantea abiertamente cómo difundir el resultado de sus investigaciones entre un público más general y dispuesto a recibirlo. Desde el equipo internacional “Red Imperial. Contractor State Group” queremos abordar este problema, analizar las posibilidades y hacer propuestas, y hacerlo desde casos concretos como es la investigación

---

(\*) La aportación a la defensa de las islas Filipinas ha sido investigada bajo la dirección del profesor Martínez Shaw en el trabajo de fin del máster «Métodos y técnicas avanzadas de Investigación Histórica, Artística y Geográfica».

en la movilización de recursos para las fuerzas armadas de la Monarquía Imperial Hispánica en los siglos XVII y XVIII».

El Congreso se estructuró en tres bloques, desarrollados en sendas sedes, según el programa que sigue:

— *Día 27 de septiembre de 2017*. (Sede: Instituto de Historia y Cultura Militar, paseo de Moret 3, 17.00 h)

- *Renovar y difundir la Historia Militar*. Preside: el general José Carlos de la Fuente, del Instituto de Historia y Cultura Militar;
- «La renovación de la Historia Militar como disciplina en la universidad española», por Francisco Andujar Castillo, Universidad de Almería,
- «La alta divulgación de la Historia Militar y el éxito de ventas», por Javier Gómez, Editorial Despertaferro;
- «La Historia Militar en el ámbito universitario europeo», por Davide Maffi, Università degli Studi di Pavia;
- «La difusión de la Historia Militar en el ámbito americano», por Ivan Valdez-Bubnov, 11H-UNAM, México;
- «El papel del CESEDEN en la difusión de la Historia Militar», por Enrique García Hernán, CSIC;
- «Publicaciones de Defensa, treinta años difundiendo la Historia Militar», por Elena Martínez Oyarzábal, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Defensa, España;
- «Las actividades de las Fuerzas Armadas en la difusión de la Historia Militar», por Germán Segura, Archivo General Militar de Segovia-Instituto de Historia y Cultura Militar;
- Debate.

— *28 de septiembre de 2017*. (Sede: Casa de Velázquez, Paul Guinard 3 [Ciudad Universitaria, Madrid], 9.00-14.00h)

- *Renovar y difundir los estudios sobre reclutamiento y movilización militar*. (coords.: Eduardo Pascual Ramos, de la Universitat de les Illes Balears [UIB], y Antonio J. Rodríguez Hernández, de la UNED)
- «Soldados y marineros. El reclutamiento militar en la Monarquía Imperial Hispánica de los siglos XVII y XVIII» (moderador: Eduardo Pascual Ramos, UIB).
- Ponencia inaugural: «El reclutamiento militar en el siglo XVIII: de las normas y los proyectos a las realidades», por Francisco Andujar Castillo, Universidad de Almería.
- «El estandarte de Vizcaya. Las aportaciones de hombres a los contingentes reales y el marco foral del señorío de Vizcaya durante el ministerio del conde-duque de Olivares (1621-1643)», por Imanol Merino Malillos, Universidad del País Vasco (UPV).

- «La evolución de los sistemas de reclutamiento en España (siglos XVI- XVII): modelos y prácticas comunes», por Antonio José Rodríguez Hernández, UNED.
- «La decadencia de un modelo. La crisis de un sistema de reclutamiento de italianos por asiento en la segunda mitad del siglo XVIII», por Davide Maffi, Università degli Studi di Pavia.
- «El Regimiento de Infantería de Cantabria en el siglo XVIII: un experimento militar conflictivo», por Alberto Angulo Morales (UPV).
- «El reclutamiento anual de quintas en el reino de Mallorca (1770-1777)», por Eduardo Pascual Ramos (UIB).
- «Reformulación del sistema de reclutamiento de oficiales en el siglo XVIII. Cadetes y academias», por M.<sup>a</sup> Dolores Herrero Fernández-Quesada, UCM (España).

— 28 de septiembre de 2017

- «La movilización de recursos para guerra. Nuevos enfoques y retos». (moderadora: M.<sup>a</sup> Dolores Herrero Fernández-Quesada, UCM).
- «La frontera y la movilización de recursos para la guerra en los siglos XVII y XVIII», por Alberto Angulo, UPV.
- «La madera y la construcción naval, siglos XVII y XVIII», por Álvaro Aragón, UPV.
- «The Economic Policies of Military and Naval Resource Mobilization: Imperial Spain and the Wider Atlantic World in the Long Eighteenth Century», por Iván Valdez y Sergio Solves,
- «Estatización en la industria militar en el siglo XVIII», por María Dolores Herrero.
- «Redes empresariales y administración estatal: movilización de recursos y producción de materiales estratégicos en el mundo hispánico como escenario de la globalización temprana (siglos XVIII a XIX)», por Rafael Torres e Iván Valdez.
- Conclusiones: Rafael Torres, Antonio José Rodríguez Hernández e Iván Valdez-Bubnov

Para más información dirigirse a:

Rafael Torres Sánchez  
Campus Universitario  
31009 Pamplona (Navarra, España)  
+34 948 42 56 00, ext. 802093  
C/e: rtorres@unav.es

# DOCUMENTO

## **Orden de arresto de Alejandro Malaspina (San Lorenzo, 22 de noviembre de 1795)**

Presentamos a nuestros lectores el documento en virtud del cual el rey Carlos IV ordena arrestar al brigadier Alejandro Malaspina por una cuestión de Estado. No creemos necesario abundar aquí, una vez más, en las vicisitudes del proceso y encarcelamiento sufridos por este ilustre marino al regreso de su gran empresa marítima. Tales pormenores son sobradamente conocidos del público gracias a autores del prestigio del italiano Dario Manfredi y, desde España, de Soler, Pimentel, Lucena, Monje y Eric Beerman, cuyas aportaciones al episodio desde los más diversos ángulos han permitido fijar un cuadro preciso de los hechos.

(Museo Naval, Ms. 2296, doc. 35, f. 200)





Por causa de Estado, ha resuelto el Rey  
 que se axieme al Brig. de la N.<sup>a</sup> Arm.  
 D.<sup>o</sup> Mexicano Matlapina, existente  
 en esa Plaza, trasladandolo al cuad-  
 sel de ella, que con la guardia corres-  
 pondiente, se considere mas propio de la  
 seguridad de su persona; y que razonai-  
 dos los bolsillos del venido con que se halla,  
 y toda su habitacion, se aprehendan, de-  
 positen y conserven cerrados y sellados,  
 quantos papeles, asi impresos como ma-  
 nuscritos se le encontraren. Y de con-  
 ta de sell. lo adverto a V.E. para su exa-  
 to cumplimiento, esperando me de promptal  
 aviso de quedar executado para ponerlo  
 en su noticia. Dios qd. ave. m. a.

D. Lorenzo 22 de Nov.<sup>o</sup> de 1795 =

Pedro Vazquez = Gobernador de

Atlixco

Remido baxo dos cubiertas, la  
 1.<sup>a</sup> reechada, y mana del Sr.  
 Lagunas.

Duplicado en 24

**Transcripción**

Por causa de Estado, ha resuelto el Rey que se arreste al Brigadier de la Real Armada D. Alejandro Malaspina, existente en esa plaza, trasladándolo al cuartel de ella, que con la guardia correspondiente se considere más propio a la seguridad de su persona; y que reconocidos los bolsillos del vestido con que se halle, y toda su habitación, se aprehendan, depositen y conserven cerrados y sellados, cuantos papeles, así impresos como manuscritos se le encontrasen. Y de orden de S.M. lo advierto a V.E. para su exacto cumplimiento, esperando me dé personal aviso de quedar ejecutado para ponerlo en su Real noticia. Dios guarde a V.E. muchos años. San Lorenzo 22 de noviembre de 1795. Pedro Varela al Gobernador de Madrid

## RECENSIONES

TAPIAS HERRERO, Enrique: *El almirante López Pintado*. Editorial Universitaria de Sevilla, 2016, 456 págs., ilustraciones.

Probablemente la figura del almirante López Pintado —uno de los más destacados «conductores» de la Carrera de Indias— no sea una de las mejor conocidas dentro de las que componen el censo de los principales actores navales a caballo entre los siglos XVII y XVIII. Así que es de alabar la oportunidad de este estudio riguroso y brillante que nos descubre la relevancia y trascendencia de este prócer de la Armada española y que valió a su autor la concesión del Premio Virgen del Carmen en una de sus últimas convocatorias.

Encuadrada en un sólido esquema y cimentada en una concienzuda investigación, la obra no solo glosa la figura del almirante, sino que, como todo trabajo historiográfico digno de tal nombre, inserta aquella en el trasfondo de la época que le tocó vivir, dibujando esta circunstanciadamente sobre la base de abundantes testimonios. De ello resulta un retrato cabal de este conductor de las flotas de Indias, que durante tres siglos atravesaron el océano anudando vínculos entre España y sus posesiones trasatlánticas.

Poblado con un denso acopio de relaciones y protagonistas secundarios, *El almirante López Pintado*, sin alejarse de su eje, que es la figura del almirante, va desgranando los hitos que, con una enconada guerra de por medio, marcan el tránsito desde el reinado del último de los Habsburgo a la entronización del primero de los Borbones.

El libro, un proyecto de la Editorial Universitaria de Sevilla, cuenta como valor añadido con un magnífico prólogo del profesor Pablo Emilio Pérez-Mallaína. Tras él y la introducción del propio autor, el lector tiene por delante 456 páginas, sazonadas con notables ilustraciones en negro y color, para sumergirse en la sugestiva trayectoria histórica y vital de este notable hombre de mar.

VV.AA.: *Una inmersión en la Historia. Parque Arqueológico Subacuático vinculado a la batalla naval de Santiago de Cuba*, 2017, 148 págs., fotografías submarinas a todo color.

De acuerdo con las pautas sentadas por la UNESCO en orden a la protección del patrimonio cultural subacuático, y en pro de potenciar una mayor cooperación entre los Estados miembros de este foro supranacional de discusión e intercambio, acaba de salir de la imprenta este bellissimo libro, ambicioso proyecto felizmente consumado y que, editado en Santiago de Cuba, ha sido financiado, entre otros organismos culturales, por la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECID) y contado con la colaboración del Ministerio de Defensa.

El libro es de una calidad editorial poco común. Aporta un amplio fondo fotográfico cuyas imágenes, absolutamente inéditas, admiran y hasta sobrecogen, al tiempo que el contenido de sus páginas lectivas responde a un amplio cuestionario en el que se destalla la situación del barco hundido (pecio) y las circunstancias que lo rodean y configuran: características del buque, su historia, su hundimiento y situación, así como los diferentes factores que deben ser tenidos en cuenta en el curso de la investigación (demarcación geográfica, zona poblacional, antecedentes históricos, características arqueológicas, estado de conservación, mares, vientos, características del fondo, corrientes y posibles accesos al pecio desde tierra o desde una embarcación), componiendo en definitiva un cumplido catálogo de prescripciones y consejos tanto para buceadores profesionales como deportivos.

Pero, prescindiendo de toda esta riqueza propedéutica, lo que verdaderamente impresiona del libro es la belleza, autenticidad y calidad de su aparato fotográfico, ya mencionado. Un verdadero alarde gráfico difícil de superar y que evidencia el respeto y cariño con que las instituciones culturales del gobierno de Cuba han tratado siempre aquel triste pero glorioso episodio del combate naval del 98.

CEVALLOS DE LA ESCALERA Y GILA, Alfonso: *La Real y Distinguida Orden de Carlos III*. Edición patrocinada por la Presidencia del Gobierno, la Real Casa de la Moneda y el Boletín Oficial del Estado, 2016, 516 págs., ilustraciones a todo color.

En el orden de prelación de las condecoraciones españolas, la Real y Distinguida Orden de Carlos III figura en primer lugar. Creada por Carlos III en 1771 con el fin de distinguir a aquellas nobles personas que destacaran por sus acciones en beneficio de España y de su real persona, desde entonces (se han cumplido 250 años desde su creación) aquella Orden ha resaltado méritos y virtudes de quienes tuvieron el privilegio de disfrutarla.

Con espíritu proteico, la Orden resistió gallardamente la invasión francesa y durante el reinado de Isabel II se transformó en la condecoración civil por excelencia de la Monarquía española. Ello no fue óbice para que, tras la Gloriosa del 68, el Sexenio mantuviera la distinción dentro del ordenamiento protocolario del Estado, y su rango de primera condecoración civil española se mantuvo incólume, a resguardo de los vaivenes políticos, excepción hecha de los dos breves paréntesis republicanos.

Jefes de Estado, ministros, embajadores, políticos, académicos y otros destacados personajes de la vida social y cultural pueden enorgullecerse con la posesión de tan preciada recompensa, de tanta raigambre histórica.

Alfonso Cevallos de la Escalera, con la misma solvencia y erudición de que había hecho gala en sus anteriores y brillantes trabajos sobre genealogía y heráldica, firma este bellísimo libro —auténtico regalo visual—, que ha mere-

cido el patrocinio de las más altas instituciones españolas y a buen seguro marcará un hito en este campo de la investigación.

GARCÍA TORRALBA, Enrique: *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*. Fondo Editorial de Ingenieros Navales, Madrid, 2016, 570 págs., ilustraciones.

El estudio de la evolución y desarrollo de la herramienta naval española ejerce una notable atracción entre los investigadores navales, como evidencia el hecho de que recientemente hayan salido de las imprentas rigurosos estudios sobre la materia obra de Fernández Núñez, Anca Alamillo o Blanco Núñez.

A ellos viene a sumarse ahora esta obra de García Torralba, la cual, por su densidad, enfoque y, subsidiariamente, incorporación de medios audiovisuales podemos aseverar que no es un libro más sobre los navíos españoles, sino que marcará un antes y un después dentro del campo de la historiografía naval española.

El libro que reseñamos, a lo largo de sus siete apartados, aborda el estudio de los navíos de línea, buque que dominó el combate naval durante doscientos años, centrándose especialmente en el segmento cronológico comprendido entre 1700 y 1860, pero ocupándose también de los primeros logros al respecto, conseguidos desde 1650, según los diferentes métodos de construcción y la coyuntura política del momento.

Nos encontramos, pues, ante un magnífico y pormenorizado estudio sobre la evolución de los navíos españoles, tratado desde una perspectiva diacrónica y a la par tecnológica y económica, pero siempre con minuciosidad y acierto.

J.C.P.

**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 PUNTALE—LA MARINA 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 YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PREENSA)
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL  
*LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA*
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.*
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III).*
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA.*
- 65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828.*
- 66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA EN FILIPINAS.*
- 67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA.
- 68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA.*
- 69.—XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII.*
- 70.—XLIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA Y LA INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA.*
- 71.—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.*
- 75.—LIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *III CENTENARIO DE LA CREACIÓN DE LA REAL COMPAÑÍA DE CABALLEROS GUARDIAS MARINAS.*

**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

# A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

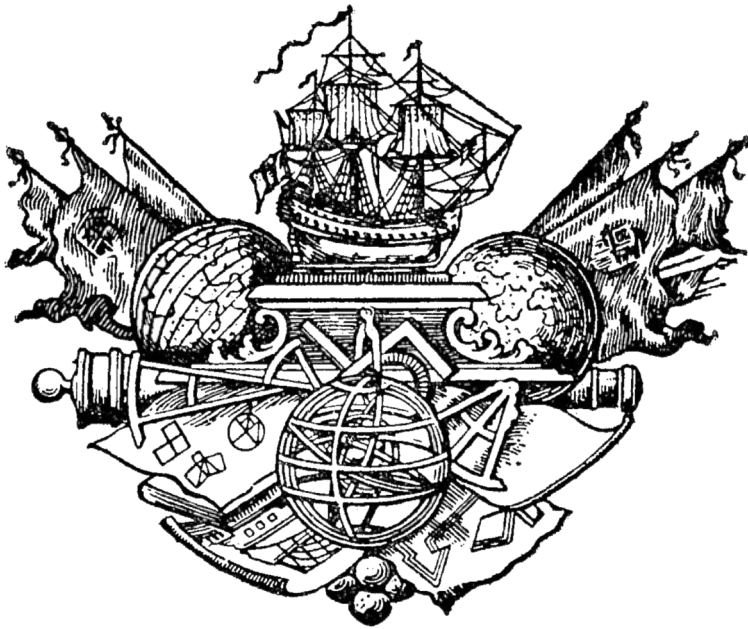
Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4,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

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

## Advertencias

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







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

