

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXVI

2018

Núm. 140

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXVI

2018

Núm. 140

## REVISTA DE HISTORIA NAVAL



### 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: primer trimestre de 2018.  
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

	Págs.
NOTA EDITORIAL .....	7
<i>El socorro del Maluco. La flota anual entre Manila y Ternate que permitió la soberanía española en las islas Molucas (1606-1663)</i> , por Antonio C. Campo López .....	9
<i>La escuadra de galeras de Cataluña</i> , por Enrique García-Torralba Pérez .....	31
<i>Balmis y la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1806)</i> , por Luis Negro Marco .....	41
<i>Louis Godin, un sabio francés en el Cádiz dieciochesco</i> , por Francisco Font Betanzos .....	65
<i>El incendio de los navíos Invencible y Vencedor el 30 de octubre de 1750 en La Graña</i> , por Alejandro Anca Alamillo.....	83
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	92
La historia vivida: <i>Filipinas. El general Silva y el combate de Playa Honda</i> Noticias generales.	
Documento: <i>Modelo de pasaporte o patente de mar de los buques para navegar por América (1795)</i> .....	99
Recensiones: .....	105

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Antonio Carlos Campo López** es licenciado en Historia por la Universidad de Alcalá (premio de promoción) y máster universitario en Métodos y Técnicas Avanzadas de Investigación Histórica, Artística y Geográfica por la UNED (premio especial trabajo fin de máster). Actualmente es investigador del programa de doctorado en Historia e Historia del Arte y Territorio de la UNED, donde está realizando su tesis doctoral sobre la presencia española al sur de Filipinas durante el siglo XVII. Entre sus publicaciones cabe destacar los artículos «La presencia española en el norte de Sulawesi durante el siglo XVII. Estudio del asentamiento español en el norte de Sulawesi ante la oposición local y la amenaza holandesa (1606-1662)», recogido en la *Revista de Indias* (2017), y «La última batalla de la Guerra de los Ochenta Años. La guerra en los confines coloniales asiáticos», en la *Revista de Historia Militar*, del Instituto de Historia y Cultura Militar (de próxima publicación).

**Enrique García-Torralba Pérez** es abogado de empresa y, desde 1971, se dedicó al ejercicio libre de la abogacía, adscrito al Colegio de Abogados de Madrid, como especialista en derecho mercantil, derecho de la competencia y derecho comunitario. Actúa asimismo como asesor independiente de diversas empresas relacionadas con la construcción naval y el transporte marítimo o la energía. Ha publicado un gran número de artículos profesionales en *Crónica Tributaria*, del Instituto de Estudios Fiscales, y de carácter histórico. Desde el año 2007 está retirado de la abogacía y se dedica en exclusiva a la investigación histórica, ámbito donde ha publicado desde entonces *La artillería naval española en el siglo XVIII*, y dentro del que ha colaborado en un libro colectivo sobre las fuerzas sutiles de la Armada española, centrado en el periodo 1779-1815.

**Luis Negro Marco** es alférez de fragata-reservista voluntario adscrito al Museo Naval. Diplomado en Magisterio, licenciado en Geografía e Historia (especializado en Arqueología) y periodista. Ha trabajado como docente en España y Guinea Ecuatorial. Como periodista, está especializado en la elaboración de artículos históricos divulgativos —género sobre el que ha publicado diversos trabajos en la revista *Ejército*— y en crítica literaria, y a día de hoy es colaborador estable de *El Periódico de Aragón*. En el ámbito de la arqueología, ha participado en numerosas campañas de investigación en yacimientos cuya cronología abarca desde la prehistoria hasta la edad moderna. Actualmente se halla realizando su tesis doctoral, en torno a la historia de la educación en España, en la Universidad de Santiago de Compostela.

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

**Alejandro Anca Alamillo** es investigador naval y marinero reservista voluntario honorífico. Autor de más de un centenar de artículos y de una treintena de estudios monográficos, actualmente firma una columna de opinión, centrada en los temas marítimos, en el *Diario de Ferrol*. Ha sido galardonado con el Premio de Investigación Josep Ricart i Giralt, del Museu Marítim de Barcelona, y en dos ocasiones en los Premios Virgen del Carmen de la Armada española. Es consejero colaborador del Órgano de Historia y Cultura Naval y entre otras condecoraciones está en posesión de la Cruz al Mérito Naval.

**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

EL «socorro del Maluco», una línea marítima que conectaba el puerto de Cavite con Ternate y Tidore, fue creado para abastecer de los recursos necesarios a la población española llegada desde Filipinas a las Molucas, e hizo posible que la Monarquía hispánica mantuviera durante casi seis décadas (1606-1663) la soberanía sobre estas islas donde abundaba el clavo, especia muy demandada en los mercados europeos de la época. Pues bien: el presente número ofrece un original y bien documentado artículo sobre este poco conocido pasaje de la historia colonial española, al que acompañan otros de no menor interés sobre la Escuadra de Galeras de Cataluña, fuerza autóctona del Principado creada durante el reinado de Felipe III; la Expedición de la Vacuna de Balmis, reconocida por la OMS como la primera misión internacional de carácter sanitario llevada a cabo en el mundo; Louis Godin, astrónomo francés arraigado en el Cádiz del siglo XVIII y figura determinante en el renacer de la Armada española, y el incendio del *Invencible* y el *Vencedor*, dos navíos siniestrados en La Graña en 1750. Acompaña además a esta entrega de la REVISTA un nuevo suplemento: *Las cosas marineras y de la mar en El Victorial o Crónica* de don Pero Niño vistas por un navegante, análisis *more nautalis* de la célebre crónica biográfica bajomedieval castellana.

Para finalizar, recordamos a nuestros lectores que el próximo año se celebrará el quinto centenario del comienzo de una de las gestas más relevantes de la historia de la humanidad: el primer viaje de circunnavegación del globo, cuyo objetivo era establecer una nueva ruta a la Especiería navegando hacia el oeste. La expedición, capitaneada por Fernando de Magallanes e integrada originalmente por 289 hombres embarcados en cinco naves, zarpó de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519; y, cumplida su misión, regresaría a Sevilla justo tres años después, el 22 de septiembre de 1522, reducida a 18 hombres, capitaneados ahora por Elcano, embarcados en la *Victoria*, única nave superviviente de las cinco que partieran de Sanlúcar tres años antes. En relación con el evento, el 22 de febrero pasado se presentó en el Museo Naval de Madrid *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, obra donde se analizan el trasfondo de la gesta, sus antecedentes, desarrollo y consecuencias. Por otra parte, entre el 20 y el 22 de marzo se organizó en Valladolid un congreso internacional de historia conmemorativo de la firma entre el rey Carlos I y Fernando de Magallanes de las capitulaciones en cuya virtud este era nombrado capitán general de la expedición, firma de la que, el día del cierre del congreso, se cumplieron quinientos años. En la sección Noticias Generales encontrará el lector más información sobre el acontecimiento, al que seguirán otros muchos, programados por la comisión nacional creada al efecto y que se desarrollarán durante el cuatrienio 2018-2022.



## 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

# EL SOCORRO DEL MALUCO

La flota anual entre Manila y Ternate que permitió la soberanía española en las islas Molucas (1606-1663)

Antonio C. CAMPO LÓPEZ  
Doctorando de la UNED

## Resumen

La soberanía española en las islas Molucas constituye uno de los periodos más desconocidos de la historia colonial española. Su ocupación, durante casi seis décadas (1606-1663), fue posible gracias al llamado «socorro del Maluco», es decir la línea marítima que conectaba anualmente el puerto de Cavite, en Manila, con los fuertes de Ternate y Tidore. Las islas Molucas, aunque muy abundantes en clavo, debido a su escaso tamaño y a su complicada orografía no disponían de recursos suficientes para abastecer a la nueva población española llegada desde Filipinas. La organización de una flota anual desde Manila hizo posible el mantenimiento de uno de los territorios más lejanos del imperio español, que pasó a constituir la frontera meridional de los dominios españoles en Asia.

Palabras clave: Ternate, Tidore, Molucas, VOC.

## Abstract

Spanish sovereignty in the Moluccas constitutes one of the lesser-known periods of Spanish colonial history. Their occupation, for almost six decades (1606-1663), was possible thanks to the so-called Maluco relief: the maritime link that annually connected the port of Cavite in Manila with the forts of Ternate and Tidore. Although very abundant in cloves, the Moluccas, due to their small size and their complicated orography, did not have sufficient resources to supply the new Spanish population arriving from the Philippines. The organization of an annual fleet from Manila made possible the sustenance of one of the most distant territories of the Spanish empire and that happened to constitute the southern border of the Spanish domains in Asia.

Key words: Ternate, Tidore, Moluccas, VOC.

## Introducción

LAS famosas islas de las Especies fueron objeto de disputa entre españoles y portugueses durante la primera mitad del siglo XVI. Las islas Molucas, famosas por su abundante producción de clavo —especia de gran demanda en los mercados europeos y que se producía de forma exclusiva en estas islas—, fueron siempre objeto del deseo de las potencias europeas. Los portugueses fueron los primeros en llegar. En 1512, Francisco Serrão, procedente de Malaca, consiguió ser el primer europeo en llegar a Ternate, iniciando así el establecimiento luso en el reino más importante de las Molucas. Nueve años después, en 1521, los españoles de la expedición de Magallanes, siguiendo la ruta opuesta, que les llevó a atravesar el Pacífico, consiguieron llegar a las Molucas, donde encontraron la férrea oposición de unos portugueses contrarios a que se establecieran en el archipiélago.

Las dificultades que hubieron de afrontar fueron enormes. Las expediciones enviadas tanto desde España como desde América llegaban muy diezmadas tras la larga travesía del Pacífico (1). Una vez en las Molucas, debían hacer frente a los ataques de los portugueses, quienes desde su fuerte de Ternate, fundado en 1522 (2), querían impedir el acceso español al tan demandado clavo. Pese a todo, contando con el apoyo de Tidore, la isla gemela y ancestral enemiga de Ternate, los españoles consiguieron establecerse en las Molucas.

La disputa ibérica se saldó por el tratado de Zaragoza, de 1529. Carlos I reconoció la soberanía portuguesa sobre las Molucas y cedió a Juan III de Portugal los derechos sobre las islas a cambio de una compensación económica de 350.000 ducados de oro, terminando así con las disputas no resueltas desde la firma del tratado de Tordesillas de 1494.

Cedidas las islas Molucas, durante la segunda mitad del XVI la estrategia española se dirigió a la conquista de Filipinas. Con el establecimiento de la capital en Manila, el interés español se centró en consolidar su nueva posición asiática y proyectar sus intereses hacia el norte, en el lucrativo comercio con los puertos chinos. Sin embargo, dos hechos hicieron recuperar de forma paulatina el interés de la autoridades de Manila hacia el sur: la expulsión lusa de Ternate (1575), acaudillada por el sultán Baab Ullah («sultán Babú» en las fuentes españolas), y cinco años después (1580), el acceso de Felipe II al trono portugués, los cuales renovaron el interés estratégico de la Monarquía hispana por las Molucas. Las islas del clavo pasaron a ser un objetivo prioritario, y desde Manila se armaron diversas expediciones militares con el objetivo

---

(1) Expedición de García Jofre de Loaysa (con Juan Sebastián Elcano y Andrés de Urdaneta entre sus integrantes), que partiendo de La Coruña permaneció en las Molucas desde 1526 hasta 1535, a la que debemos sumar la expedición de Álvaro de Saavedra, desde México (1528); la de Grijalva, desde Perú (1538), y la de Ruy López de Villalobos, nuevamente desde México (1542).

(2) JACOBS, p. 3.

de recuperar la soberanía sobre Ternate. El objetivo no era fácil: la lejanía de Filipinas y la fuerte resistencia que oponía una sociedad local con acusada mentalidad guerrera, hicieron fracasar uno tras otro los diferentes intentos de reconquista que partieron desde Manila, conducidos sucesivamente por Juan Ronquillo del Castillo (1582), Juan Morenés (1584), el gobernador Gómez Pérez Dasmariñas (muerto al poco de salir de Manila por integrantes chinos de la expedición en 1593) y Juan Juárez de Gallinazo (cuya intentona fracasó por la falta de colaboración portuguesa en 1603).

A inicios del siglo XVII, la aparición de una nueva amenaza, con la llegada por primera vez de navíos de las compañías comerciales de las rebeldes Provincias Unidas a las islas, empujó al gobernador de Filipinas, Pedro de Acuña, a intentar de nuevo la conquista de las Molucas. Para lograrlo fue necesario organizar la mayor expedición militar española en territorio asiático hasta aquel momento.

### Origen del socorro de Ternate

La victoria del gobernador Pedro de Acuña sobre el sultán de Ternate marcó el inicio de la soberanía española sobre las Molucas. La experiencia del fracaso de las anteriores expediciones hizo que para su conquista se armase una poderosa flota compuesta por 36 barcos e integrada por más de 3.000 personas, de las que más de la mitad eran españolas —el resto lo componían tropas auxiliares locales— (3). El 1 de abril de 1606, las tropas españolas, ayudadas por el sultán de Tidore, consiguieron tomar la capital de Ternate (4). Sin embargo, pese al éxito inicial, el dominio de este territorio no iba a resultar fácil. Apenas un año después de la conquista, en 1607, los holandeses, ayudados por rebeldes locales reacios a aceptar la soberanía española, lograron establecerse a escasos kilómetros de las posiciones españolas de Ternate, fundando lo que será la capital neerlandesa en las Molucas: el fuerte Malayo.

La victoria militar de 1606 convirtió a las islas Molucas en la nueva frontera sur de los dominios españoles asiáticos y en otro frente de guerra abierto con los tradicionales enemigos europeos. Para defender la nueva conquista, el esfuerzo fue considerable. Se establecieron seis compañías de infantería, cinco en Ternate y una en Tidore (5). Más de medio millar de soldados (españoles y pampangos) destinados en un territorio (6) que, aunque mundialmente

---

(3) BARTOLOMÉ DE ARGENSOLA, p. 322. «Toda la gente de la Armada, sin la casa y familia del General, eran tres mil noventa y cinco personas...»

(4) *Ibidem*, p. 326.

(5) MORGA, p. 246.

(6) Archivo General de Indias (AGI), Patronato 47, R.22. Carta de Juan de Esquivel al Rey: progresos islas del Maluco, 31 de marzo de 1607. «Dejo me don Pedro seis compañías de a 100 hombres, 100 gastadores, herreros y carpinteros, naturales de las Filipinas,.. que en el discurso de un año han sobrevenido así por el destemperamento de la tierra como porque me quedó muy poco sustento para ella se han muerto 220 soldados sin otros muchos que están enfermos».

conocido por su exclusiva producción de clavo, no disponía de suficientes recursos naturales para alimentar a la nueva población llegada de Filipinas. Su naturaleza volcánica y su abrupta orografía, sumadas a la cercana presencia enemiga, impidió el desarrollo de actividades agrícolas y ganaderas. El intenso enfrentamiento bélico entre españoles y neerlandeses —la tregua de los Doce Años no se llegó a respetar en estas islas— y sus respectivos aliados locales (España con Tidore y la VOC (7) con Ternate) en tan reducido espacio geográfico hizo que las poblaciones quedaran concentradas en el interior de los fuertes. El resto del territorio de las islas quedó deshabitado, convertido en una tierra de nadie donde una simple salida fuera del recinto amurallado conllevaba el riesgo de ser atacado, muerto o apresado por enemigos fácilmente emboscados en la frondosa vegetación de la isla.

Esta situación provocó que los fuertes españoles dependieran para su subsistencia de la ayuda de Manila. Pese a que intentaron buscar nuevos recursos en las islas cercanas, consiguiendo proveerse de arroz en el norte Sulawesi —cerca del actual lago Tondano— y de sagú —alimento elaborado a partir un árbol autóctono, y que por su alto contenido nutritivo constituía una de las bases de la dieta local— en Halmahera, no fue suficiente. Las autoridades de Manila pronto comprendieron que para conservar las Molucas y evitar el total control holandés sobre ellas se hacía necesario el envío de recursos periódicos desde Filipinas.

Los barcos holandeses, desde el sur, llegaban fácilmente a las Molucas. Las flotas de la VOC que anualmente se enviaban desde los puertos neerlandeses, tras la circunnavegación de África, llegaban a Batavia, para desde allí abastecer y dar soporte a sus diferentes factorías en Asia. Junto a Batavia, su posición en la isla de Ambón (Amboina) les permitían el dominio del archipiélago de las Molucas. Solamente la presencia española en el norte y la influencia de Macasar (8) en el sur podían hacer frente a la agresiva expansión holandesa. El norte de las Molucas, donde se asentaban los sultanatos de Ternate y Tidore, era el centro de poder de todas las Molucas ya que entre ambos soberanos se repartían el dominio del resto del archipiélago (9). Los holandeses, con su tutela sobre Ternate, consiguieron el control de casi todas las Molucas. Solo la alianza entre España y Tidore consiguió oponerse a este control, del que únicamente escapaban las zonas con presencia de fuertes españoles: Tidore, sur de Ternate, norte de Sulawesi y la costa occidental de la gran isla de Halmahera.

---

(7) *Verenigde Oostindische Compagnie* (Unión de Compañías de las Indias Orientales). Compañía comercial fundada en 1602, con un gran número de atribuciones concedidas por los Estados Generales para conseguir el control y monopolio del comercio asiático, como la firma de tratados de paz y la construcción de fuertes y factorías.

(8) El sultanato de Macasar, en el sur de Sulawesi, fue el único poder local capaz de oponer resistencia a la expansión holandesa en el sur de Asia, siendo un gran aliado de los españoles en las Molucas.

(9) ANDAYA, p. 175.

### Características principales

Las fuentes de la época denominaban «socorro del Maluco» o «socorro de Terrenate» a las flotas navales encargadas de responder a las demandas de los fuertes de Ternate y Tidore. El fuerte-ciudad de Nuestra Señora del Rosario, al sur de la isla de Ternate, construido a raíz de la conquista de 1606 sobre la antigua fortaleza portuguesa de San Juan Bautista, la principal población de la isla y sede de la corte del sultán del Ternate, fue el destino final de estas embarcaciones.

Los años posteriores a la conquista fueron un tiempo de enormes esfuerzos constructivos para dotar de lo necesario a la capital española en las Molucas. Lo que en un principio fue un fuerte defensivo acabó derivando en una gran estructura urbana capaz de albergar a una numerosa población: a los centenares de soldados españoles se sumaron los locales, quienes aceptaron tanto la soberanía española como la religión católica (muchos de ellos ya cristianizados durante la anterior etapa portuguesa). Como gran centro de la zona, a su alrededor también se originó una incipiente actividad económica por la llegada de comerciantes chinos, malayos y portugueses, muchos de los cuales establecieron su residencia en ella. Dentro de su gran recinto amurallado, en el que se intercalaban diferentes bastiones defensivos, se distribuía toda una estructura de casas en la que había cabida para un hospital y varias iglesias. Desde sus almacenes, en los que se guardaba lo traído desde Manila, se redistribuían los recursos por los diferentes fuertes de las islas.

El desarrollo de Nuestra Señora del Rosario no habría sido posible sin la llegada de los recursos desde Filipinas. Todos los años, aun en los peores momentos, cuando apenas se disponía de recursos para la población de Manila, se siguió organizando y enviando la flota desde el puerto de Cavite. La máxima autoridad de Filipinas —el gobernador y, en su defecto, la Audiencia de Manila— ponía en marcha una flota que transportaba todo lo necesario para mantener el control en las Molucas: soldados de refuerzo o relevo, armas, municiones, alimentos (arroz, vino, carne), ropa (10) tanto para los soldados como para comerciar ante la gran demanda local, materiales de construcción y el dinero necesario para la administración pública de las Molucas —para la paga de los soldados destinados en estas islas y las compras a los proveedores locales.

### *Periodicidad y fechas de navegación*

La flota siempre partía desde Cavite, entre octubre y enero. Así, además de aprovechar los mejores vientos para la navegación, gracias a la llegada meses antes de la nao de Acapulco se podían enviar a las Molucas parte de los

---

(10) AGI, Filipinas 29, N.97. Petición del Cabildo secular de Manila sobre escasez de arroz. Manila, 23 de junio de 1614. En el Socorro de 1608 se envían 359 sombreros, 1.002 pares de zapatos, 324 docenas de cordones y 1.100 camisas.

refuerzos llegados desde Nueva España. En este sentido, podemos considerar las islas Molucas el destino final de mucha de la ayuda enviada en el galeón de Manila desde Acapulco; el socorro del Maluco, una prolongación, y Ternate, el puerto final de la ruta del galeón de Manila.

Tras una travesía de entre dos y cuatro meses, llena de peligros y dificultades, la flota llegaba a las Molucas para emprender sin demora el camino de vuelta, por cuanto una parada demasiado prolongada podía impedir aprovechar los vientos monzónicos favorables, que le permitían emprender la ruta de regreso a Manila. La flota empleaba un promedio de seis meses para cubrir el viaje de ida y vuelta, y así vemos cómo en el Socorro de 1653, saliendo de Cavite el 17 de enero, regresa el 7 de julio (11). En la travesía se podía ahorrar algo de tiempo —en 1632 se emplearon menos de cinco meses, y en 1634, partiendo el 5 de enero, la flota estaba de vuelta para el 28 de mayo— (12), pero también hubo años, como 1662, en que se invirtieron casi ocho meses —el Socorro en cuestión, saliendo el 27 de diciembre de 1661, no tomó puerto en Cavite hasta el 14 de agosto de 1662— (13). Por tanto, la duración del recorrido de ida y vuelta era variable y venía determinado por factores tales como el tipo de embarcaciones, la fuerza de los vientos y la duración de las escalas, aunque lo usual era que rondara los seis meses.

Documentamos flotas de Socorro en todos y cada uno de los años que perduró la soberanía española en las Molucas. Desde 1606 hasta 1663, sin interrupción, anualmente zarparon desde el puerto de Cavite los llamados «socorros ordinarios» (14), con destino a los fuertes de Ternate y Tidore. De manera excepcional, para algunos años documentamos los «socorros extraordinarios», denominados así porque solían partir en fechas desaconsejadas, como los meses de verano, con el objetivo de completar la flota enviada meses atrás. Eran flotas de refuerzo enviadas para intentar paliar las grandes carencias de los fuertes de las Molucas. Tal fue el caso de la comandada por Pedro de Ermua, quien consiguió llegar a Ternate el 3 de agosto de 1610 para compensar la pérdida del Socorro anterior (15). Sucedió lo propio en 1624, año en que, el 11 de abril, debe partir un segundo socorro desde Iloilo, en la isla de Panay, compuesto por una galera y dos barcos que, el 25 de junio, llegaron con dificultades a Ternate, a causa de los vientos y de la presencia enemiga (16).

---

(11) AGI, Filipinas 54, N.5. Confirmación de encomienda de Dumon, etcétera. Manila, 2 de mayo de 1676.

(12) AGI, Filipinas 52, N.5. Confirmación de encomienda de Cuyo. Manila, 13 de noviembre de 1666.

(13) AGI, Filipinas 54, N.9. Confirmación de encomienda de Abucay, etcétera, 12 de mayo de 1676.

(14) AGI, Filipinas 41, N.76. Petición de encomienda de Pedro Rodríguez Franco, 4 de julio de 1642. Encontramos alguna excepción; como en el año 1618, cuando sale desde el puerto de Batangas, en el suroeste de la isla de Luzón.

(15) AGI, Filipinas 47, N.28. Confirmación de encomienda de Laglag, etcétera, 13 de julio de 1619.

(16) AGI, Filipinas 48, N.13. Confirmación de encomienda de Burauen, 18 de enero de 1627.



### *La ruta*

La ruta, de una distancia de 300 leguas según las fuentes de la época (100 leguas inferior a la ruta entre Manila y Malaca) y que cubría el trayecto entre los puertos de Cavite, en la bahía de Manila, y de Rume y Talangame, en las Molucas, precisaba de unos puertos de apoyo que facilitasen la larga travesía. Las escalas, separadas por aproximadamente un mes de navegación, permitieron a los barcos de la flota avituallarse y resolver los problemas sobrevenidos durante la travesía. Todas ellas servían también como punto de encuentro o de reagrupamiento de los barcos de las flotas. En todos y cada uno de los años de vigencia del Socorro documentamos, sin excepciones, escalas en los siguientes lugares:

#### Puerto de Otón

En la isla de Panay, en la actual ciudad de Iloilo y la antigua villa de Arévalo, perteneciente a la por entonces provincia de Pintados, se encontraba la escala más importante de la ruta del Socorro. Su buen puerto, capaz de albergar naos de gran calado, así como la protección que le otorgaba la fortaleza del Nuestra Señora del Rosario y su condición de óptima plataforma de acceso al resto de las islas Bisayas, le confirieron un gran papel estratégico. La máxima autoridad militar y política de la zona solía ostentar también el cargo de proveedor general de Pintados, entre cuyas funciones figuraba la recolección de alimentos en los territorios de su jurisdicción (arroz y carne principalmente), para cargar las naves procedentes de Cavite con destino a las Molucas. En ocasiones, en tiempos de gran escasez en la bahía de Manila, el Socorro podía partir del puerto de Otón. Así sucedió en 1622, cuando Francisco de Vera y Aragón, cabo superior de la guerra en Pintados, organiza el Socorro en marzo de 1622 (17). Lo mismo ocurrió en 1646, cuando por orden del capitán Juan de Frías, proveedor general, el Socorro se compuso de una flota de champanes con origen en Otón y de una escasa escolta militar de 16 soldados (18).

#### Punta de Naro

Cuando las necesidades demandaban un viaje más rápido, sustituía a la escala anterior. Su estratégica posición, en el extremo occidental de la isla de Panay, a ocho leguas de la villa de Arévalo (19), la convertía en punto ideal de

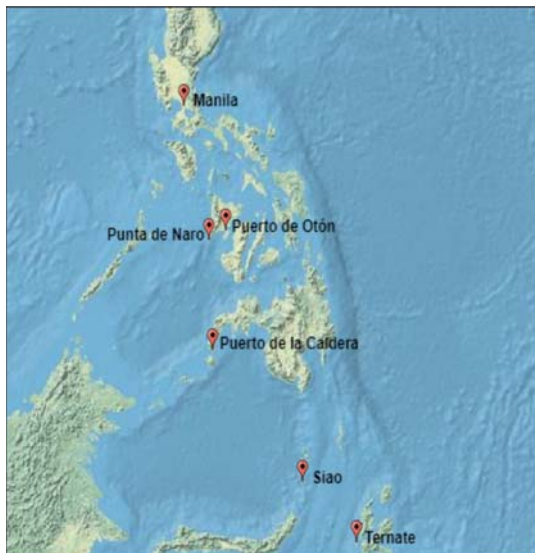
---

(17) AGI, Filipinas 49, N.57. Confirmación de encomienda de Lapo, etcétera. Manila, 23 de septiembre de 1643.

(18) AGI, Filipinas, 50, N.21. Confirmación de encomienda de Sacsac, etcétera, 25 de febrero de 1651.

(19) Real Academia de Historia (RAH), Fondo Jesuita, t. 84, ff. 17-20.





Escalas principales de la ruta del Socorro

encuentro entre los barcos procedentes de Manila y las embarcaciones de carga de la provincia de Pintados, que transportaban los alimentos recogidos en las encomiendas del centro de Filipinas (principalmente arroz). El avituallamiento en este lugar de los grandes barcos de la flota evitaba la navegación hacia la capital de Otón y ahorraba tiempo de travesía en la ruta hacia las Molucas. En caso de que hubiese que trasladar sin tardanza informaciones urgentes remitidas por el gobernador de las Molucas hacia las autoridades de Manila, los barcos procedentes de Ternate aprovechaban este puerto para entre-

gar las cartas a barcos más ligeros.

#### Puerto de la Caldera

En el extremo occidental de la isla de Mindanao se localizaba la última escala en las islas Filipinas. Previo a su llegada a las Molucas, el Socorro tenía parada obligatoria en este punto, cerca de la zona donde más tarde se construyó el fuerte de Zamboanga (1635), para reforzar y proveer a su guarnición en la isla menos pacificada de las Filipinas. En ocasiones, para apoyar las campañas contra los rebeldes de Mindanao, incluso fueron trasladados efectivos de las Molucas. El paso por la isla era uno de los momentos más peligrosos de la ruta en razón del elevado riesgo de ataques, provenientes de embarcaciones tanto de musulmanes locales, reacios a someterse al vasallaje español (20), como holandesas, que solían apostarse en este punto para sorprender a los barcos españoles.

#### Isla de Siao

La isla de Siao, situada unos kilómetros al norte de Sulawesi, fue el principal apoyo de los españoles al sur de Filipinas. Los reyes de Siao, cristianiza-

---

(20) *Ibidem*, t. 120, f. 23. En 1643, el líder local Corralat, refractario a aceptar la soberanía española, capturó un navío hispano, apresando a 36 españoles.

dos desde el siglo XVI, siempre fueron fieles aliados de España. A fin de evitar que toda la carga del Socorro pudiera caer en manos de las naos holandesas apostadas a la entrada de Ternate, los españoles acostumbraban almacenar parte de ella en esta isla, para poco a poco, y por medio de pequeñas embarcaciones, ir introduciendo las provisiones en los fuertes de las Molucas. Las embarcaciones adelantadas durante la travesía solían esperar en esta isla al resto de la flota, para poder emprender la entrada conjunta en el canal de las islas de Ternate y Tidore. En los últimos años del Socorro fue parada obligada para al menos uno de los barcos que integraban la flota, a fin de socorrer a los soldados y religiosos españoles allí establecidos.

### *Composición de la flota*

El socorro del Maluco tuvo una composición variable. Su organización estuvo determinada por la situación de las islas Filipinas, principalmente en Manila. La composición de la flota y los refuerzos que transportase eran decisión de la máxima autoridad de las islas, es decir del gobernador de Filipinas. Solía componerse de unos pocos barcos y una veintena de embarcaciones, aunque en tiempos de escasez de recursos el Socorro podía reducirse a tan solo unos pocos barcos de transporte, y ocasionalmente, de forma esporádica, incluso a una única embarcación —tal sucedió en 1622, cuando el gobernador, Alonso Fajardo, envió un refuerzo de 30 soldados y plata en un champán chino— (21). Sin embargo, la llegada de una gran flota desde Nueva España solía llevar aparejada la organización de una buena flota para las Molucas, y hubo veces en que el Socorro lo conformó una gran escuadra de guerra. Y así, en 1611, el por entonces gobernador de Filipinas, Juan de Silva, tras haber derrotado a una escuadra neerlandesa en la bahía de Manila, intentó expulsar al enemigo europeo de las Molucas, para lo que armó una expedición compuesta de casi 2.000 personas a bordo de más de una veintena de embarcaciones (22).

Analizando la composición de las flotas a lo largo de todo el periodo histórico aquí estudiado, podemos diferenciar los siguientes tipos de embarcaciones:

- *pataches*. Naves de carga propiedad de la Corona, aunque en ocasiones también documentamos algunas particulares (propiedad de comerciantes). Fueron las embarcaciones más usadas en toda la historia de la flota;
- *champanes*. De origen asiático, su principal función era el transporte de todo lo necesario para el mantenimiento de los fuertes. Su escasa capacidad defensiva obligaba a que, para asegurar su carga, fuesen escolta-

(21) SAN AGUSTÍN, p. 436.

(22) RAH, Fondo Jesuita, tomo 87. Carta Anual de la Provincia de Filipinas de la Compañía de Jesús del año 1610. Manila, 13 junio 1611.

- dos por naves mayores. En 1641, año en que la flota estuvo integrada por una patache y varios champanes, la captura de seis de ellos provocó una gran escasez en las islas (23);
- *galeones de guerra*. Su tamaño, porte y artillería los convertía en las mejores embarcaciones de la flota. Generalmente construidos en Cavite (en ocasiones también en Camboya), a partir de 1633, debido a las pérdidas sufridas por los ataques holandeses a la llegada a las Molucas, el gobernador Cerezo de Salamanca ordenó que el Socorro fuera siempre escoltado por dos galeones de guerra (24);
  - *galeras*. No figuraron todos los años, ya que solía haber una galera destinada en las Molucas para la protección y escolta de la entrada del Socorro en las islas. Sin embargo, los Socorros más importantes —por el valor de lo transportado o la entidad de la flota— solían estar integrados por una o dos galeras. Poseían un gran valor táctico, ya que podían remolcar al resto de las embarcaciones y permitían contrarrestar los vientos cambiantes del canal de Ternate-Tidore (25);
  - *urcas*. Embarcación de transporte de origen holandés y gran anchura. Poco comunes. Solo documentamos su uso en los Socorros de 1620 y 1621 (26);
  - *galeotas*. Al igual que las anteriores, no fueron muy comunes, siendo en su mayor parte embarcaciones portuguesas enviadas desde la India para ayudar a los españoles de las Molucas. Las documentamos en los años 1615 y 1618;
  - *fragatas*. Muy comunes en las primeras décadas del Socorro, las dejamos de documentar a partir de la década de 1630, cuando ceden su puesto a los galeones. El gran Socorro de 1611, comandado por el gobernador Juan de Silva, estuvo integrado por ocho fragatas (27).

Independientemente del Socorro y del tipo de embarcaciones que lo integraban, siempre documentamos una escala de jerarquía con el nombramiento de una embarcación capitana y otro almiranta entre todas las que componían

---

(23) AGI, Filipinas 50, N.51. Confirmación de encomienda de Balayan, etcétera. Manila, 3 de diciembre de 1655. Capturados por los barcos holandeses a la entrada de Ternate.

(24) AGI, Filipinas 8, R.2, N.22. Carta de Cerezo Salamanca sobre materias de guerra. Manila, 14 de agosto de 1638.

(25) AGI, Filipinas 49, N.61. Confirmación de encomienda de Viri, 9 de enero de 1645. En las instrucciones dadas por el capitán del Socorro, Andrés de Urbina, al cabo de la galera *N.<sup>a</sup> Señora de la Encarnación*, Ginés de Rojas y Narváez, esperando que el enemigo les estuviese esperando a su llegada a Ternate, le ordena que, si así fuese, se situase detrás de los champanes para proteger la carga y, si fuera necesario, pelear aun a riesgo de irse a pique. (Iloilo, 29 noviembre de 1639.)

(26) Archivo Franciscano Ibero-Oriental (AFIO), Crónica, primera parte de la Santa Provincia de San Gregorio de Filipinas por fray Antonio de la Llave, cronista de la misma Provincia. Año 1625, pp. 1230-1238.

(27) RAH, Fondo Jesuita, tomo 87. Carta Anual de la Provincia de Filipinas de la Compañía de Jesús del año 1610. Manila, 13 junio 1611.

la flota. Lógicamente, cuando la expedición era importante, estos cometidos recaían en los galeones de guerra. No obstante, cuando el Socorro era de poco fuste, los títulos de capitana y almiranta recaían entre los pataches. El capitán o cabo del Socorro, nombrado por el gobernador de Filipinas, era la máxima autoridad militar y política durante la travesía.

### *Instrucciones principales*

Analizando diversas instrucciones que los gobernadores de Filipinas ordenaron a los cabos del Socorro en diferentes periodos de su vigencia, podemos ver que todas coinciden en el deber de cumplir con los siguientes preceptos:

- estaba prohibido jurar durante la travesía, y todos los tripulantes y pasajeros debían embarcar confesados y comulgados;
- no estaba permitida la presencia de mujeres a bordo, excepción hecha de las hijas y las mujeres de los destinados a los fuertes moluqueños, algo por lo demás muy infrecuente pues lo habitual era que los familiares aguardasen en Manila el fin del servicio, a causa de la dureza de la vida en aquellos;
- se intimaba a navegar lejos de la costa y a hacerlo siempre en conjunto siguiendo a la nao capitana (a su bandera durante el día y a su farol durante la noche);
- en las diversas instrucciones analizadas hemos detectado el establecimiento de diversas señales de alerta. Y así, si una embarcación tuviese algún escape de agua o sufriese la rotura de algún árbol o verga, la señal de socorro convenida consistía en amainar la vela de gavia durante un tiempo; si el problema se declaraba por la noche, la alerta era una señal de fuego (hecho por una mezcla de pólvora y vino blanco, dispuesta sobre una tabla para que fuera visible desde las otras embarcaciones) (28). En el Socorro de 1623 se acuerda que, ante cualquier imprevisto, la señal de alerta consista en el disparo de una pieza de artillería y la colocación de un gallardete en el tope del palo mayor. Si el percance ocurriese por la noche, se deberían disparar dos piezas y colocar un farol en la proa, para que pudiese ser visto por la capitana (29);
- una de las instrucciones más importantes era «tomar la señal». Antes de la partida se establecía un código de contraseñas, una para cada día de la semana, que solían estar asociadas a nombres de santos. Con este sistema de reconocimiento se quería evitar el peligro derivado de la eventual cercanía de naos enemigas y de la dificultad para distinguirlas,

---

(28) AGI, Filipinas 49, N.57. Confirmación de encomienda de Lapo, etcétera. Manila, 23 de septiembre de 1643.

(29) AGI, Filipinas 39, N.42. Petición de Alonso de Castañeda de confirmación de encomienda, 18 de julio de 1625.

ANTONIO C. CAMPO LÓPEZ

ya que en algunas ocasiones los holandeses habían logrado capturar y reutilizar alguna nao española.

## **Peligros y amenazas del Socorro**

### *El riesgo de naufragios*

La navegación desde Cavite hasta las Molucas bordeando las islas Filipinas no era fácil. Pese a la larga distancia, muchos tramos de la ruta no discurrían por mar abierto y la flota debía lidiar con el riesgo que entrañaban los cercanos arrecifes de coral, los cuales, junto con las tormentas, provocaron un gran número de naufragios. Entre las instrucciones que debían seguir todas las naves de la flota estaba la de procurar alejarse de la costa, para evitar el riesgo de «tocar fondo» con la nave. El peligro era aún mayor en el viaje de ida, por la sobrecarga de muchas de las naves.

### *Rebeliones a bordo*

La escasez de la población española en Filipinas provocó que en muchas ocasiones se hubiera de recurrir a los nativos de las zonas asiáticas para completar la tripulación de algunos barcos. Manila, como importante centro comercial, atrajo desde su fundación a muchos comerciantes chinos, que acabaron por constituir una población propia («el parían de Manila») y que pronto superaron en número a los propios españoles (30). En las flotas del Socorro también se integraron embarcaciones chinas, que las autoridades españolas contrataban para el transporte de las mercancías a las Molucas, algunas de las cuales protagonizaron intentos de rebelión. Así, por ejemplo, en 1622 la tripulación de un champán chino alquilado para llevar provisiones a Molucas acabó matando a los españoles que transportaba en el puerto de la Caldera de Mindanao (31), y en 1650, pasando por Zamboanga, los remeros chinos de una de las galeras del Socorro lograron hacerse con el control de la nave tras matar a sesenta españoles de la guarnición (32). Junto a las rebeliones chinas, también documentamos algún episodio de desertión, esta vez protagonizado por españoles; como en 1618, cuando doce integrantes de uno de los barcos, aprovechando la escala en Punta de Naro, lograron hacerse con el control de la nave y huir con la carga hacia la isla de Borneo (33), o en 1635, cuando uno de los champanes de la flota huyó a la India (34).

---

(30) ALVA, p. 34.

(31) SAN AGUSTÍN, p. 436.

(32) *Ibidem*, pp. 434-435.

(33) RAH, Fondo Jesuita, t. 84, ff.17-20.

(34) *Ibidem*, f. 17. Copia de una carta que un vecino de Manila escribió a un amigo suyo ausente. Manila, 15 junio 1636.

*La llegada: la entrada en el canal Tidore-Ternate*

Sin lugar a dudas constituía el momento más crítico de la travesía debido a la presencia de embarcaciones holandesas, naos de gran porte, apostadas a la entrada de Ternate, esperando aprehender alguna de las embarcaciones procedentes de Manila. La situación se complicaba por las características de la costa donde se localizaba la ciudad-fuerte de Nuestra Señora del Rosario, en la que la existencia de un arrecife de coral delimitaba una zona de escasa profundidad que impedía la llegada directa de naves de gran calado. Pese a que los españoles controlaban la costa suroeste de isla, en la que se disponía de hasta tres fuertes, Talangame, el principal y mejor puerto de la isla, no estaba bajo dominio de España, sino que quedaba cerca del puesto principal holandés de fuerte Malayo y era utilizado por la flota de las Provincias Unidas.

Los españoles contrarrestaron esta situación controlando el mejor puerto de la costa contraria, en la cercana isla de Tidore: Rume.

La pérdida de cualquiera de las embarcaciones a manos de los holandeses suponía una doble derrota, ya que los recursos destinados a fortalecer las posiciones españolas acababan sirviendo para reforzar el poder enemigo. Por eso, entre las indicaciones del Socorro se ordenaba que, ante una inminente captura, era preferible echar a pique la nave. Para superar el bloqueo holandés se dispusieron diversas tácticas de entrada. Muchas de ellas se decidían en el momento



Vista de Ternate desde Tidore, con la localización de los puertos principales y de algunos de los fuertes europeos



ANTONIO C. CAMPO LÓPEZ

de la llegada, en función de la disposición de la flota enemiga. Generalmente la capitana, la nave de mayor porte y mejor artillería, solía ir al encuentro de la flota holandesa para que, mientras acaparaba la atención enemiga, el resto de la flota, de menor tamaño —como los champanes—, pudiese llegar al puerto de Nuestra Señora del Rosario y ponerse al abrigo de la artillería de la capital española. El uso de los puertos de Tidore, bajo control español —principalmente el de Rume, guardado por la artillería del fuerte de San Lucas—, era otra de las opciones. La dispersión de la flota, repartiendo las embarcaciones entre los diferentes puertos de las islas, era otra estrategia que dificultaba la captura enemiga. Asegurado lo transportado en el puerto del Rume, se podía ir llevando poco a poco, en embarcaciones menores y más difíciles de ser capturadas por los enemigos, a los almacenes de Nuestra Señora del Rosario.

### Principales acontecimientos

#### *La puesta en marcha y el gran Socorro de 1611*

Tras la conquista de las Molucas en 1606, el gobernador de Filipinas, Pedro de Acuña, regresó a Manila dejando varios centenares de soldados españoles guarneciendo una serie de fuertes repartidos entre las diferentes islas del archipiélago. La legitimación jurídica de la conquista la suministró una cédula real de 29 octubre de 1607, por la cual se decretaba que todo el Maluco quedaba a disposición del gobernador de Filipinas y, por tanto, no de Portugal. Desde ese momento, las autoridades de Manila se vieron en la responsabilidad de ayudar al sostenimiento de dicho territorio. Y ya durante los primeros años, pese a la escasa organización, se consiguió fletar un Socorro anual salvando las dificultades encontradas (navegación peligrosa y ataques holandeses, especialmente en la entrada), que perdurarán a lo largo de las décadas posteriores.

El gobernador de Filipinas Juan de Silva, tras lograr la victoria sobre los holandeses en la batalla de Playa Honda (1610), decidió armar una gran escuadra hacia los Molucas. Exultante de optimismo tras conseguir romper el bloqueo holandés sobre la bahía de Manila, decidió emprender una gran expedición a las Molucas con el objetivo de expulsar a los holandeses del archipiélago. Para ello embarcó a casi 2.000 personas a bordo de 6 naos, 2 galeras, 8 fragatas y varios champanes (35). Su apresto no fue fácil, pues muchos habitantes de Manila, para evitar ser reclutados, intentaron huir de la ciudad. Para parar esta huida, el gobernador prohibió la salida de Manila a cualquier persona (español o mestizo) bajo pena de cuatro años de galeras en las Molucas, castigo extensible a cualquier persona que les escondiese (36). Aunque no se

---

(35) RAH, Fondo Jesuita, t. 87. Carta Anual de la Provincia de Filipinas de la Compañía de Jesús del año 1610. Manila, 13 junio 1611.

(36) AGI, Filipinas 41, N.3. Petición de Mateo de Arceo de confirmación de encomiendas. 12 de enero de 1635.

alcanzó el ambicioso objetivo de expulsar a los holandeses de las Molucas, sí se consiguió conquistar las posiciones enemigas en la cercana isla de Halmahera —desde donde los rebeldes ternates hostigaban las posiciones españolas—, donde se construyeron una serie de fuertes españoles. El gobernador De Silva, pese a su éxito parcial, habiendo conocido en primera persona las dificultades de este territorio, siempre apostó fuerte por las Molucas, destinando buenos Socorros para contrarrestar la poderosa flota de 10 naves holandesas apostadas en estas islas (37). Los años posteriores siguieron siendo complicados. La tregua de los Doce Años, pese a conocerse por ambas partes, nunca se llegó a aplicar en las Molucas. Una de las mejores pruebas la documentamos en 1610, año en que una galera española logró capturar al barco holandés *Buenaventura* y apresar a Paulus Van Caerden, gobernador holandés de las Molucas («Pablo Blancaerden» en las fuentes españolas), junto a los 30 hombres que le acompañaban (38).

#### *Década de 1620. La importancia de las galeras*

A partir de 1620 se quiso reforzar la capacidad marítima española con el envío de dos galeras en la flota del Socorro. Pese a que en el propio viaje las dos galeras no evitaron la captura del patache *San Buenaventura* (que navegaba cerrando el Socorro) a la entrada de Ternate (39), sí que iban a ayudar a contrarrestar la superioridad de la flota enemiga en las Molucas. Y así, al año siguiente, la embestida de una galera, que había partido desde Tidore, logró liberar a una embarcación capturada por los holandeses y remolcarla hasta el fuerte de Nuestra Señora del Rosario (40). Al año siguiente, empero, una de las galeras fue capturada por un gran ataque ternate de 25 caracoas (embarcaciones locales de remo capaces de albergar hasta 100 tripulantes), las cuales apresaron a 130 integrantes —cuarenta de ellos españoles— que acabaron siendo enviados a Ambon y Banda (41). En 1623, en el curso de la llegada del nuevo gobernador, Pedro de Heredia, las dos galeras que integraban la flota vuelven a ser decisivas y, adelantándose al resto de la flota, logran romper el bloqueo holandés, compuesto por cuatro naves apostadas a la entrada de Ternate (42).

Las dos galeras que solían estar en las Molucas aportaban una importante ventaja táctica, aunque a costa de un gran sacrificio. El clima tropical de estas

(37) AGI, Filipinas 47, N.54. Confirmación de encomienda de Albay, etcétera, 5 de julio de 1623.

(38) VALENTIN, p. 393.

(39) AFIO, Crónica, primera parte de la Santa Provincia de San Gregorio de Filipinas por fray Antonio de la Llave, cronista de la misma Provincia. Año 1625, p. 1230.

(40) AGI, Filipinas 47, N.58. Confirmación de encomienda de San Salvador de Palo, etcétera, 11 de agosto de 1623.

(41) TIELE, 1886, p. 349.

(42) AFIO, Crónica, Primera parte de la Santa Provincia de San Gregorio de Filipinas, por fray Antonio de la Llave, cronista de la misma provincia. Año 1625, p. 1359.



islas, la mala alimentación, los brotes de beriberi y el exceso de trabajo (en jornadas de día y noche) provocaban entre la llamada «chusma» —los presos y esclavos que debían empujar los remos— un gran número de bajas que los españoles trataban de reponer con la adquisición de esclavos en zonas cercanas, como la isla de Nueva Guinea. En 1623, a los seis meses de la llegada de las galeras, ya habían muerto 160 personas y cincuenta convalecían en el hospital (43). Con todo, seguían siendo vitales, como evidencia el hecho de que, en la llegada del Socorro de 1624, dos de los navíos fueron sorprendidos por una nao holandesa, y una de las galeras consiguiese llegar debajo de la artillería de la nao enemiga para salvar y remolcar al navío *Santo Tomás* hasta el puerto de Rume (44). No obstante, las galeras no eran imbatibles, y en 1627, la galera que salió a remolcar uno de los navíos del Socorro acabó varada en la costa, yéndose a pique (45). Durante los años posteriores una única galera debió defender al resto de las naves en las aguas moluqueñas.

#### *Las grandes batallas navales de Ternate (1633-1642)*

Tras varios años perdiendo embarcaciones ante los barcos holandeses apostados a la entrada de Ternate, el gobernador de Filipinas decidió en 1633 que, a partir de ese año, pasaran a integrar la flota dos galeones de guerra. Este hecho originó una serie de grandes batallas en las islas Molucas a la llegada del Socorro.

Un año antes, en 1632, ya documentamos la primera gran batalla. El cabo del Socorro Gerónimo Somonte, al mando de la nao capitana (el galeón *San Luis*), peleó a la entrada de Ternate contra dos naos holandesas —la almiranta española, el galeón *San Juan*, no pudo acudir en su ayuda por culpa de los vientos—. El largo combate, que comenzó a las ocho de la mañana y se prolongó hasta las cuatro de tarde, concluyó cuando un cañonazo de los españoles alcanzó un barril de pólvora enemigo, cuyo estallido arrancó parte de la popa a la mayor de las naos holandesas, obligándola a retirarse a Malayo tras perder 18 hombres y sufrir 14 quemados de gravedad (46). De parte española se registraron 22 muertos. Entre los heridos se hallaba el propio Somonte, alcanzado por el fuego de la artillería enemiga (47).

---

(43) *Ibidem*, p. 1371.

(44) AGI, Filipinas 48, N.77. Confirmación de encomienda de Sima, etcétera, 26 de octubre de 1633.

(45) AGI, Filipinas 30, N.12. Carta de Niño de Távora sobre la expedición a Isla Hermosa. Manila, 4 de agosto de 1628.

(46) AGI, Filipinas 49, N.32. Confirmación de encomienda de Meycauayan, 13 de mayo de 1639.

(47) AFIO, Crónica, Segunda parte de la santa Provincia de San Gregorio de Filipinas que contiene cuatro estados: el primero de la Orden, el segundo seglar, el tercero de la Iglesia de Japón y el cuarto de las fuerzas de Terrenate en Maluco desde el año 1624 por fray Antonio de la Llave, cronista de la misma Provincia, cap. 15. p. 165.

El año siguiente, Pedro de Almonte y Verástegui, al mando del galeón *Santa María Magdalena*, también se enfrentó a los barcos holandeses, que se habían adelantado esperando la entrada del Socorro más arriba de lo usual (48). De Almonte logró salvar el bloqueo y llevar la ayuda a los fuertes de las Molucas (49).

Gerónimo Somonte también se halló al frente del Socorro del año siguiente (1634). La flota estuvo integrada por dos galeones (la almiranta, *Santa María Magdalena*, y la capitana, *San Juan Bautista*) y un patache (50), armados con 24, 22 y 4 piezas de artillería respectivamente (51). Al igual que en años anteriores, se produjo un enfrentamiento, en el que el galeón *San Juan Bautista* peleó contra una nao holandesa, esta vez frente a la costa de Halmahera, en el acceso contrario al tradicional (52). El combate terminó con la retirada del barco holandés tras una larga batalla que se saldó con treinta muertos holandeses y trece españoles (53).

La batalla más importante aconteció en 1636, cuando los dos galeones de guerra españoles (la capitana, *Nuestra Señora de la Limpia*, y la almiranta, *San Luis*, que integraban el Socorro junto a un patache y dos champanes más) se enfrentaron a dos naos holandesas a la entrada de Ternate (54). La almiranta española, merced a una gran maniobra estratégica, acorraló a los holandeses frente al Malayo y consiguió descargar toda su artillería sobre las naos y la fortaleza enemigas, llegando incluso a derribar la casa del gobernador (55). Fue una victoria de gran prestigio que sirvió para fortalecer la imagen de España frente a los poderes locales, circunstancia importante por cuanto coadyuvaba a impedir las rebeliones locales. Los ecos del éxito llegaron

---

(48) TIELE, 1890, p. 258.

(49) RAH, Fondo Jesuita, t. 156. Relación de méritos del general Pedro de Almonte y Verastegui.

(50) AGI, Contaduría 1214, f. 550. Caja de Filipinas, Cuentas de Real Hacienda.

(51) AFIO, Crónica, Segunda parte de la santa Provincia de San Gregorio de Filipinas que contiene cuatro estados: el primero de la Orden, el segundo seglar, el tercero de la Iglesia de Japón y el cuarto de las fuerzas de Terrenate en Maluco desde el año 1624 por fray Antonio de la Llave, cronista de la misma Provincia, cap. 15. p. 165.

(52) AGI, Filipinas 50, N.11. Confirmación de encomienda de Cuyo, 1 de mayo de 1649.

(53) AFIO, Crónica, Segunda parte de la santa Provincia de San Gregorio de Filipinas que contiene cuatro estados: el primero de la Orden, el segundo seglar, el tercero de la Iglesia de Japón y el cuarto de las fuerzas de Terrenate en Maluco desde el año 1624 por fray Antonio de la Llave, cronista de la misma Provincia, cap. 15, p. 165.

(54) Archivo Histórico Nacional, Diversos-Colecciones 34, N.24. Cavite, 10 de julio de 1636. La capitana peleó contra dos naos holandesas. El general Gerónimo Somonte, que resultó herido en la cadera perdiendo mucha carne, se quejaba de que los navíos holandeses tenían ventaja al ser muy ligeros, frente a la lentitud de los españoles, muy lentos al tener que llevar mucha carga entre maderas y mantenimientos (10.000 fanegas de arroz para el sustento de un año, 5.000 tinajas de carne, vino y otras legumbres y otras 15.000 tejas), que hace que los holandeses se escapasen. Antes de volver a Manila los dos galeones estuvieron 24 horas a una legua del puerto de malayo, pero los holandeses no aceptaron entablar combate, volviendo a Manila al mando del general Andrés Cotillo y Gerónimo Somonte.

(55) AGI, Indiferente 113, N.50. MÉRITOS: Pedro Fernández del Río, 20 mayo de 1648.

ANTONIO C. CAMPO LÓPEZ



Vista de Tidore desde Ternate (por Fabio Achilli, <https://www.flickr.com/photos/travelourplanet/15012618807>)

hasta Manila, donde por orden del gobernador se celebró con una gran procesión (56).

El Socorro de 1637 fue el del contrataque español. Las dos naos holandesas que aguardaban su llegada, viendo la magnitud de la flota —integrada por dos galeones, un patache, varios champanes y una galera de escolta—, rehusaron atacar y regularon hasta situarse cerca de su fuerte Malayo. Los españoles, una vez asegurada y descargada la mercancía, fueron en su búsqueda con el objetivo de abordar a alguna de las embarcaciones. Tras no conseguirlo, decidieron ir contra el Malayo, descargando un fuego de artillería durante varias horas que provocó grandes destrozos en las murallas del principal fuerte holandés de las Molucas (57).

El combate de mayor duración lo documentamos años más tarde, en 1642, cuando el general Pedro Fernández del Río, a bordo de la capitana del Socorro

---

(56) AGI, Filipinas 27, N.216, f. 1173. Carta del Cabildo secular de Manila sobre varios asuntos. Manila, 14 de julio 1636.

(57) AGI, Filipinas 42, N.6. Petición de Martín Ruiz de Salazar de confirmación de encomienda, 26 de agosto de 1643.

rro, el galeón *San Juan Bautista*, se enfrentó a una nave holandesa que llevaba varios días esperando su llegada 20 leguas al norte de Ternate. El enfrentamiento entre ambos barcos se prolongó durante dos días, tiempo durante el cual se efectuaron hasta tres embestidas (58). La táctica española estaba clara: entretener a la principal nao enemiga, para de este modo permitir la entrada de la almiranta y del resto del Socorro. Estaba en juego asegurar la llegada de los sueldos de los soldados destinados en las Molucas —más de 20.000 pesos, que servirían para abonar parte de sus pagas— (59). Tras un primer ataque que no resultó decisivo, a las 16.00 se inició otro que no terminaría hasta las 21.00. Tras el cese de las hostilidades, los españoles encendieron un farol para demostrar que no querían retirarse y rehusar el combate. Ambos galeones, navegando juntos durante toda la noche, volvieron a entablar combate al amanecer. El tercer y último enfrentamiento terminó por la tarde, cuando la nao holandesa, tras sufrir más de 60 bajas y obligada por una gran pérdida de agua, tuvo que retirarse, siendo perseguida por la española, que acabó tomando puerto en Rume, en la isla de Tidore. La nao enemiga, con grandes daños, logró finalmente llegar al fuerte Malayo (60).

#### *La escasez de Nueva España (1645-1648)*

La época de grandes Socorros mandados por inmensos galeones de guerra había llegado a su fin. La gran escasez de recursos en Filipinas, propiciada por la ausencia de los galeones de Acapulco, se tradujo en Socorros muy escasos, integrados por naves de carga y con apenas escolta. En 1645, el Socorro estuvo compuesto exclusivamente por champanes y pequeños barcos sin la compañía de ningún galeón (61). Esta ausencia se trató de compensar con una galera fija en las Molucas, siempre alerta para escoltar la llegada de la flota (62). Al año siguiente, ante la escasez de Manila, el envío del Socorro se tuvo que gestionar directamente desde la villa de Arévalo. La falta de ayuda de Nueva España —en 1647 no llegó a Manila ningún galeón procedente de Acapulco (63)—, sumada a la presencia de barcos holandeses en los alrededores de la bahía de Manila —en los años 1646 (64) y 1647, con un fallido

(58) AGI, Filipinas 52, N.5. Confirmación de encomienda de Cuyo. Manila, 13 de noviembre de 1666.

(59) AGI, Contaduría 1221, f. 336. Caja de Filipinas, Cuentas.

(60) AGI, Indiferente 113, N.50. MÉRITOS: Pedro Fernández del Río, 20 de mayo de 1648.

(61) AGI, Filipinas 22, R.1, N.1. Libro de cartas de la Audiencia de Manila.

(62) AGI, Filipinas 50, N.40. Confirmación de encomienda de Bagatayan, etcétera, 9 de octubre de 1653.

(63) BORÁU MATEO.

(64) SPATE, p. 55. Durante 1646, una flota de 18 barcos (divididos en dos escuadras) navegaba por aguas filipinas. La defensa española solo consistía en dos galeones. La meritoria defensa de estos galeones ante la superioridad holandesa es el origen de las celebraciones de la «Naval de Manila».

intento de conquista de Cavite (65)—, se tradujo en los peores años de la historia del Socorro, durante los cuales, si bien se lograron enviar pequeñas embarcaciones, estas apenas mitigaron la gran escasez que padecían las Molucas. Los españoles pudieron subsistir gracias a la ayuda del sultanato de Macasar. El gobernador Diego Fajardo contabilizó en 16.000 pesos la deuda adquirida con Macasar por la compra de bastimentos y municiones (66).

### *La paz de Münster y el cambio de enemigos*

En los años 1649 y 1650, los galeones volvieron a visitar las Molucas. La paz de Münster tardó en llegar a estas islas, y en 1649 el galeón *Nuestra Señora de la Concepción* logró tomar puerto en Rume, asegurando de este modo la tan demandada ayuda a los fuertes (67). En 1650, tras un combate de más de cuatro horas, el Socorro (también con galeones), al mando del nuevo gobernador de las Molucas, Francisco de Esteybar, logró romper el bloqueo de dos naos holandesas a la entrada de Ternate (68). Será el último gran combate entre los tradicionales enemigos europeos en las aguas de las Molucas. Aunque con retraso (casi tres años después de su firma en Europa), la paz de Münster se acabó imponiendo. En 1651 registramos el último galeón de guerra que formó parte de la flota: el *Nuestra Señora del Rosario*, el cual, saliendo el 31 de diciembre de 1650 de Manila, regresó el 4 de julio de 1651 (69), cerrando la etapa de los galeones del socorro del Maluco. Aunque sirvieron para poder oponerse a la flota holandesa y permitieron la defensa de las Molucas hasta la firma de paz de Westfalia, muchas eran las personas en Manila que criticaron su participación, aduciendo que destinándolos a Ternate se descuidaba y ponía en peligro la defensa de Filipinas, especialmente de la bahía manileña y del comercio con la Nueva España (70).

A partir del reconocimiento de la paz hispanoholandesa, las flotas estuvieron integradas por champanes y pataches de carga, acompañados de una pequeña escolta militar. El oidor de la Audiencia, el licenciado Salvador Gómez de Espinosa, a 20 de noviembre de 1653 explica la nueva situación de los Socorros tras el reconocimiento de la paz:

---

(65) BLUMENTRITT, p. 55.

(66) AGI, Filipinas 9, R.1, N.13. Carta de Diego Fajardo sobre temas de gobierno. Manila, 4 de agosto de 1650.

(67) AGI, Filipinas 51, N.165. Confirmación de encomienda de Caraga, etcétera, 19 de junio de 1659.

(68) *Ibidem*, N.14. Confirmación de encomienda de Abucay, etcétera, 17 de diciembre de 1661.

(69) AGI, Filipinas 54, N.9. Confirmación de encomienda de Abucay, etcétera, 12 de mayo de 1676.

(70) BIBLIOTECA DEL PALACIO REAL: *Relación destas islas Filipinas dividida en tres partes y un Discurso político de las Malucas. Al Ilmo. señor don Sabiniano Manrique de Lara*. Francisco Combés, Manila, 1654.



«los socorros de Terrenate que en el tiempo de la guerra con el Holandés no se podían enviar sino con refuerzos de armadas, en este de paz se conducen en cualesquiera bajeles, como son los champanes y en toda la Monarquía se goza de esta seguridad pues sus mayores corsarios eran los holandeses de quienes se ven hoy libres» (71).

Aunque el peligro disminuyó, no desapareció del todo, ya que las embarcaciones españolas seguían expuestas al riesgo de ataques, ahora procedentes de los pueblos locales (ternates, mindanaos y camucones). Así las cosas, en 1658, ante la persistencia de tales ataques, el gobernador de Filipinas, Sabiano Manrique de Lara, ordenó que el Socorro dejase de estar integrado exclusivamente por naos de carga (72).

El 11 de diciembre de 1662 partió del puerto de Cavite el último socorro del Maluco, con el objetivo de retirar las fuerzas españolas del archipiélago (73). La amenaza del pirata chino Koxinga, y el temor a una invasión de Manila, fue la excusa perfecta para que el gobernador Manrique de Lara ordenase el desmantelamiento de los fuertes de las Molucas y la evacuación de población española allí presente, librando definitivamente a la hacienda de Filipinas de su costoso mantenimiento.

## Conclusión

Al igual que el galeón de Manila hizo posible el mantenimiento del dominio español sobre Filipinas, el socorro del Maluco (o socorro de Ternate) permitió el control español sobre las islas Molucas. Durante las casi seis décadas que duró la presencia española en estas islas, desde la expedición de conquista de Pedro de Acuña, de 1606, hasta la última partida de 1662, siempre hubo una flota que desde Filipinas navegó hacia las Molucas para dotar de los recursos necesarios para su defensa a la por entonces frontera meridional del imperio español en Asia. Esta ayuda fue vital para la conservación de unos fuertes que, pese a su alto coste de mantenimiento —a efectos tanto económico como humanos—, tuvieron una gran importancia estratégica, al conformar una primera barrera de contención ante la agresiva expansión colonial holandesa, protegiendo y evitando la llegada de más barcos holandeses a las islas Filipinas. La buena organización de esta flota permitió superar las grandes dificultades a las que se debía enfrentar en cada viaje,

---

(71) Archivo de la Provincia del Santo Rosario de Ávila, Documentación Diversa 4, f. 283. Parecer del Licenciado D. Salvador Gómez de Espinosa, del Consejo de Su Majestad, sobre tomar resolución en las novedades que ha introducido Cachil Zayde, Rey de Tidore, auxiliando a los rebeldes del rey de Terrenate. Manila, 1654.

(72) AGI, Filipinas 52, N.3. Confirmación de encomienda de Bacnotan, etcétera, 9 de octubre de 1666.

(73) AGI, Filipinas 53, N.2. Confirmación de encomienda de Majayjay, etcétera, 13 de noviembre de 1666.

ANTONIO C. CAMPO LÓPEZ

convirtiéndola en uno de los ejes logísticos de la soberanía española en Asia, al posibilitar que parte de los recursos enviados desde Nueva España acabaran llegando a los fuertes de las islas Molucas.

### Bibliografía

- ALVA, Inmaculada: *La vida municipal en Manila, siglos XVI-XVII*. Universidad de Córdoba, 1997.
- ANDAYA, Leonard Y.: *The World of Malucco. Eastern Indonesia in the Modern Period*. University of Hawaii Press, Honolulu, 1993.
- BARTOLOMÉ DE ARGESOLA, Leonardo: *Conquista de las islas Molucas*. Ediciones Polifemo, Madrid, 2009.
- BLUMENTRITT, Ferdinand: *Filipinas: ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII. Bosquejo histórico*. Impr. de Fortanet, Madrid, 1882.
- BORÁU MATEO, José Eugenio: «The arrival of the Spanish galleons in Manila from the Pacific Ocean and their departure along the Kuroshio stream (16th and 17th centuries)», en *Journal of Geographical Research*, t. MMVII, núm. 47, pp. 17-38.
- JACOBS, Hubert: *The Jesuit Makasar Documents, 1615-1682*. Jesuit Historical Institute, Roma, 1988.
- MORGA, Antonio de: *Sucesos de las Islas Filipinas*. Librería de Garnier Hermanos, París, 1890.
- SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las islas Filipinas: la temporal, por las armas del señor don Phelipe Segundo el Prudente; y la espiritual, por los religiosos del orden de nuestro padre San Augustin (sic): fundación, y progresos de su provincia del santísimo nombre de Jesus (sic), Parte Segunda*. Imprenta de Rviz de Mvrga, Madrid, 1698.
- SPATE, Oskar H.K.: *The Pacific since Magellan*. Vol. II: *Monopolist and Freebooters*. Australian National University Press, Canberra, 1983.
- TIELE, Pieter Anton: *Bouwstoffen voor de geschiedenis der Nederlanders in den Maleischen Archipel, Eerste Deel*. Martinus Nijhoff's-Gravenhage, 1886.
- : *Bouwstoffen voor de geschiedenis der Nederlanders in den Maleischen Archipel, Tweede Deel*. Martinus Nijhoff's-Gravenhage, 1890.
- VALENTIJN, François: *Oud en nieuw Oost-Indiën. Eerste Deel*, Ed. S. Keijzer's-Gravenhage, 1856 (ed. orig., 1724).

# LA ESCUADRA DE GALERAS DE CATALUÑA

Enrique GARCÍA-TORRALBA PÉREZ  
Licenciado en Derecho

## Resumen

Las Cortes de Barcelona de 1599 pidieron a Felipe III y obtuvieron del rey la constitución de una escuadra de galeras para la defensa de las costas catalanas frente a los piratas norteafricanos. La escuadra arbolaría el estandarte con las armas de Cataluña y sería financiada y gestionada por la diputación catalana, con importantes ayudas de la Corona. Sin embargo, dado que las previsiones financieras catalanas no se cumplieron, los diputados decidieron realizar travesías comerciales que apartaban a la escuadra de su función originaria y, además, como medida de ahorro, redujeron fuertemente las dotaciones de las dos galeras en actividad. Ello trajo como consecuencia que, en 1623, en un viaje comercial, fueran apresadas por los piratas, lo que significó la extinción de la escuadra.

Palabras clave: España, siglo XVII, piratería norteafricana, escuadras de galeras, Cataluña.

## Abstract

The Cortes of Barcelona of 1599 requested and obtained from Felipe III the establishment of a squadron of galleys for the defense of the Catalan coasts against the North African pirates. The squadron would raise the standard with the royal arms of Catalonia and would be financed and managed by the Catalan Provincial Council, with important grants from the Crown. However, as the Catalan financial forecasts did not materialize, the deputies decided to conduct commercial voyages that separated them from their original function and, in addition, as a saving measure, they strongly reduced the endowments of the two active galleys. This brought the result that, in 1623, during a commercial trip, they were captured by the pirates, which meant the disestablishment of the squadron.

Key words: Spain, seventeenth century, North African piracy, squadrons of galleys, Catalonia.



EN 1599, las Cortes de Barcelona solicitaron del rey Felipe III, al poco de su subida al trono, la constitución de una escuadra catalana de diez galeras para la defensa de las costas del Principado, que sufrían, como todas las del Mediterráneo occidental, los ataques de la piratería norteafricana. La petición, lejos de ser nueva, reiteraba las solicitudes formuladas en Cortes anteriores y desechadas por la Corona a tenor de «la antigua prevención de D. Fernando el Católico por el ejercicio del corso contra el corso que acabó con la gloriosa marina catalana». No obstante, en esta ocasión se accedió parcialmente a lo pedido, si bien reduciendo las diez galeras solicitadas a ocho y comenzando con cuatro «por vía de ensayo» (1).

La respuesta afirmativa del rey estaba fundada en la esperanza de que cundiera el ejemplo y los distintos reinos peninsulares contribuyeran a la defensa de estos, como ya hacían otros dominios extrapeninsulares de la Monarquía, como Sicilia o Nápoles, aliviando con ello la enorme carga financiera de la Corona. A este respecto, es de recordar que, en 1574, tras Lepanto, España todavía mantenía 146 galeras (46 en la Escuadra de España, 54 en la de Nápoles y 22 en la de Sicilia, a las que se agregaban las 24 de Génova, a sueldo del rey), y que en 1598 aún disponía de 73. El coste de estas enormes flotas —que se añadía al de las escuadras atlánticas— resultaba abrumador; solo en 1620, con un número todavía más reducido de unidades, el coste de las galeras de la Escuadra de España fue de 648.000 ducados (2). En estas condiciones, las cuatro galeras catalanas, a pesar de lo reducido de su número, representaban un alivio y, sobre todo, como hemos dicho, la esperanza de que cundiera el ejemplo.

A la necesidad financiera expresada se añadía el hecho de que la aportación de Cataluña a los gastos de la Monarquía era ínfima. Ciertamente, la población del Principado era apenas el 3,87 por 100 de la de la España peninsular (3) pero, aun así, su aportación económica a los gastos generales estaba incluso por debajo de ese exiguo porcentaje. En efecto, si consideramos que los ingresos totales de 1599, de fuentes seculares (4), alcanzaban los 7.242.509 ducados anuales (5), a Cataluña, con el 3,87 por 100 de la población peninsular, le habría correspondido aportar 280.285 ducados y, sin embargo, aportaba menos de 50.000 —36.000 de ingresos patrimoniales y 8.900, de promedio, de servicios votados en Cortes— (6), es decir 5,5 veces menos. Y, aunque Cataluña estaba empobrecida, aportaba a la Generalitat generosas cantidades. Por ejemplo, como indica Elliott, las rentas patrimonia-

(1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, t. III, 1972, p. 206.

(2) THOMPSON, I.A.A.: «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVII», en *Manuscrito*, núm. 24, 2006, pp. 95-124.

(3) VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*, 1959<sup>7</sup>, pp. 166 y 302.

(4) Incluido el servicio de «Millones», pero excluidas las rentas eclesiásticas, de las que carecemos de datos coetáneos comparables.

(5) ARTOLA, Miguel: *La Hacienda del Antiguo Régimen*. Alianza Universidad Textos, 1982, pp. 117 y 482.

(6) ELLIOTT, J.H.: *La rebelión de los catalanes. Un estudio sobre la decadencia de España (1598-1640)*. Siglo XXI de España, 1977, pp. 90 y 176.

les de la Corona «eran menos de la mitad de los ingresos anuales de la ciudad de Barcelona sola, y solamente la cuarta parte de los ingresos que recibía la Diputación: no puede haber mejor comentario sobre la debilidad del rey de España en su Principado de Cataluña» (7).

En consonancia con todo ello, y con objeto de revertir tal situación en alguna medida, el rey aceptó conceder importantes beneficios a la nueva escuadra. Así, desde el punto de vista político se le permitía enarbolar el estandarte con las armas de Cataluña, y la Generalitat nombraría a todos los oficiales y demás cargos, que habían de ser catalanes. Únicamente el general de la escuadra sería designado por el monarca, pero aquel tendría el mismo rango que los generales de las otras escuadras reales, a pesar de que la fuerza bajo su mando sería mucho más reducida.

Desde el punto de vista económico, se asignaron a la nueva escuadra todos los condenados a la pena de galeras de Cataluña y de Mallorca, mientras esta última no decidiera mantener escuadra propia; se le concedía una ayuda de 500 salmas de trigo por galera y año para ayuda de los gastos de alimentación (8); se le facilitarían armas y municiones a precio de coste, y el rey cedía a la escuadra el quinto real que le correspondía por todas las capturas de buques enemigos.

Pero, aparte de estas ayudas, que podríamos llamar directas, para el mantenimiento de la nueva escuadra existió otra indirecta, pero decisiva, a la hora de fijar la petición de Cataluña y la aceptación real. Nos referimos a la renuncia de la Corona a reclamar el pago del «quint» de los ingresos de buena parte de los municipios catalanes, algunos de los cuales estaban en litigio o, simplemente, llevaban años sin pagarse, con el consiguiente temor de que se les reclamasen en algún momento. En las Cortes de 1599, el rey no renunció a su cobro a perpetuidad, como le reclamaban los diputados catalanes, pero sí a percibir los devengados hasta ese año, lo que, en cualquier caso, representaba una cesión de extraordinaria importancia (9).

Para la adquisición de las cuatro galeras que habrían de componer la escuadra, las Cortes catalanas obtuvieron un empréstito de 80.000 *lliures* (78.000 ducados). Para financiar la amortización de este empréstito y atender a los gastos de mantenimiento de la escuadra se contemplaba establecer nuevos gravámenes, que se estimaba rendirían 86.000 *lliures*/año, de los que 60.000 se destinarían al mantenimiento de las cuatro galeras (15.000 *lliures*/año/galera) y los 26.000 restantes a la amortización del empréstito. Los

(7) *Ibidem*, p. 90.

(8) Una salma equivalía a 278 litros de trigo, por lo que las 500 salmas, multiplicadas por las cuatro galeras, suponían una aportación de 556.000 litros de trigo al año, equivalentes a 433.279 kg o 433,8 t, cifra nada despreciable.

(9) Para comprender su alcance, y siguiendo las cifras de J.H. Elliott (*op. cit.*, p. 133), las cantidades que le hubieran correspondido a Barcelona entre 1599 y 1620 habrían sido de no menos de 300.000 *lliures* (292.500 ducados); y según Artola (*op. cit.*, p. 179, nota), en 1632, la cifra para toda Cataluña se había incrementado hasta alcanzar 1.043.843 *lliures* (1.017.747 ducados).

nuevos impuestos se establecieron en agosto de 1601 y se empezaron a cobrar en consecuencia.

Sobre este particular se preveía que

- si durante algún tiempo, y cualquiera que fuese la causa, se dejaran de mantener las galeras, los nuevos impuestos «que de present se imposen per la sustentacio delles, ipso facto sien extincts»;
- por el contrario, el dinero que sobrara «se aya de convertir en fer mayor numero de galeras, una o dos o mes, tant quant bastara lo que sobrara»,

lo que acredita el propósito de la Generalitat de disponer del mayor número posible de buques.

Como dice Elliott: «El permiso de construir cuatro galeras había sido recibido con inmenso entusiasmo por los catalanes, que veían en él la oportunidad de revivir sus antiguas hazañas en los mares» (10). Sin embargo, una cosa era lo que los diputados pensaban y otra muy distinta lo que opinaban los contribuyentes del Principado que, desde el primer momento, no dieron la impresión de estar muy dispuestos a sufragar los gastos que ocasionaba su defensa frente a los piratas argelinos, pues entendían que esta era una obligación del rey y no compartían los deseos de sus tribunos de tener una escuadra propia.

A ello se sumaban sospechas de corrupción y nepotismo pues, al parecer, los diputados catalanes se lanzaron a nombrar cargos para la escuadra entre sus amigos y clientes, quienes además comenzaron a cobrar sus sueldos desde el primer momento, siendo así que las galeras no estuvieron listas hasta 1608-1609. Y añade Elliott: «Todo el mundo sabía que los derechos estipulados para su mantenimiento [el de las galeras] iban a parar a los bolsillos de los diputados y los de sus amigos y que su recaudación daba lugar a los más escandalosos fraudes».

En esta situación de descontento, las cantidades recaudadas nunca llegaron a las cifras esperadas, pues entre 1601 y 1609 se habían obtenido menos de 150.000 *lliures*, cuando deberían haberse recaudado más de medio millón. En 1609 la recaudación se redujo a 17.598, cuando los gastos en esa época ascendían a casi 62.000 *lliures* anuales.

Las tres primeras galeras (la capitana, *Sant Jordi*; la patrona, *Sant Maurici*, y la galera sencilla *Sant Sebastià*) se bautizaron en julio de 1608, mientras que la cuarta, bautizada *Sant Ramon* (ex-*Marquesa*, comprada al marqués de Santa Cruz, virrey de Nápoles), llegó a Barcelona en diciembre de ese año.

Sin embargo, la falta de dinero les impedía operar en escuadra, pues solo se pusieron en servicio efectivo la capitana y la patrona, en tanto que las otras dos quedarían desarmadas. En cuanto al personal, la penuria obligó a dejar estas últimas con el estrictamente imprescindible para su custodia, y aun las dos activadas lo fueron únicamente con la mitad de la tripulación necesaria, para ahorrar gastos. Los diputados estaban descubriendo aceleradamente

---

(10) *La rebelión de los catalanes*, p. 118.

cuánto costaba el mantenimiento de las escuadras del rey y empezaban a percatarse de su imprudencia al haber querido sustituir en este capítulo a la Corona. Por añadidura, las galeras catalanas no levantaban cabeza en su función propia de defender las costas del Principado, pues apenas consiguieron algunas presas poco importantes, salvo una nave de 16 cañones y 100 tripulantes que capturó la capitana el 28 de octubre de 1614 «amb l'ajuda de tres galeres de l'esquadra d'Espanya» (11).

Esta falta de presas y el exiguo rendimiento de los impuestos recaudados estaba llevando a la escuadra de la Generalitat a una difícil situación; por ello, a finales de 1610 los diputados pidieron al rey que, bien les aportara medios económicos con cargo a los fondos de la Cruzada, bien les adjudicara el transporte de moneda a Italia, que venían realizando las galeras de Génova. Ambas propuestas fueron rechazadas. Los fondos de la Cruzada ya estaban afectos a sostener las galeras del rey y, de haberse desviado, habría fallado la causa primera de la licencia concedida para autorizar la escuadra catalana, esto es el alivio de las cargas financieras de la Corona, aparte de que ello era contrario al acuerdo alcanzado con la Generalitat. El transporte del dinero a Italia tampoco era factible porque, de un lado, supondría el incumplimiento de los acuerdos con las galeras de Génova al servicio de España y, de otro y fundamental, porque las galeras catalanas se crearon para defender las costas de Cataluña y no para separarse de ellas, en cuyo caso faltarían a su función propia y causa misma de su existencia. Recuérdese, por otra parte, las importantes ayudas que ya tenían concedidas. No se podía pretender tener escuadra propia y que la pagasen los demás.

Ante esta situación, los diputados catalanes pidieron hacer uso de una de las cláusulas del acuerdo de 1599 para que el rey adquiriera las galeras, previa su valoración. No obstante, algunas capturas adicionales de corsarios africanos y el júbilo que produjo la liberación de los cautivos que remaban en los buques capturados detuvieron, de momento, esa pretensión. Sin embargo, la situación económica no mejoraba por lo que, de acuerdo con el virrey, en noviembre de 1613 se desarmaron las dos galeras sencillas, *Sant Ramon* y *Sant Sebastià*, para reducir gastos.

En 1617 y 1620, la Generalitat recurre al sistema de arrendar la recaudación de impuestos de las galeras, ofreciendo al arrendador, junto a otras ventajas, la de realizar viajes comerciales con los buques, cuyo beneficio se repartirían a partes iguales, lo que representaba un clamoroso incumplimiento de la función que tenían encomendada; ello, naturalmente, supuso una fuente de conflictos con la Corona, que no lo autorizaba. En julio de 1621, con ocasión de un viaje de estas características, el virrey negó la autorización, alegando que las galeras se habían armado para la defensa de las costas y no para viajes

---

(11) GILABERT TOMÀS, Jordi: «La defensa contra el cors musulmà: l'esquadra de galeres de la Generalitat de Catalunya (1599-1623)», en *Drassana*, núm. 21, 2013, p. 105. Creemos más bien, por lógica, que sería la capitana de Cataluña la que ayudaría a las tres galeras de España, y no al revés, pero valga la licencia patriótica.

comerciales, lo que resultaba evidente. Ante la negativa, los diputados catalanes, sencillamente, desarmaron las galeras; y el rey, en respuesta a esta actitud que consideraba desleal, ordenó que se armasen de nuevo y que la oligarquía catalana no reincidiera en esta conducta. Los diputados obedecieron, pero consideraron estas actuaciones «amb contrafaccions notòries a les constitucions, lleis, privilegis, prerrogatives, llibertats i franqueses» (12). No quisieron ver que las órdenes regias se ajustaban rigurosamente a los términos del acuerdo de creación de la escuadra catalana, ni que eran los diputados, y no el monarca, quienes incumplían los fines de este y su compromiso de allegar los medios de mantener las galeras en estado de eficiencia para defender las costas de Cataluña (13) y no para otras finalidades. Sin embargo, la muerte del virrey y el nombramiento para el cargo del obispo de Barcelona hicieron disminuir la tensión entre las instituciones por la vía de siempre: la de ceder a las exigencias catalanas. Y así, parece que el nuevo virrey alcanzó un acuerdo implícito de no oponerse expresamente a estos viajes... Y de esta forma comenzó a gestarse el drama subsiguiente.

En efecto, sin pedir autorización, para no dar lugar a la negativa, el 3 de julio de 1623 salieron de Barcelona las galeras capitana y patrona para un viaje de transporte de dinero y telas, que las llevaría a Génova y Sicilia, es decir al otro extremo del Mediterráneo occidental, dejando indefensas las costas de Cataluña.

El 16 de julio llegaron a Marsella, donde fueron informadas de la presencia de corsarios africanos en esas aguas; pero, haciendo caso omiso del aviso, salieron al día siguiente para encontrarse, pasadas las seis de la tarde —a la altura de Cannes—, con ocho galeotas tunecinas y argelinas que salieron a perseguirlas. Las galeras catalanas dieron la vuelta para huir, navegando a remo y a vela por tener el viento del noroeste, favorable a perseguidores y perseguidos.

Las dos galeras catalanas no consiguieron llegar a St. Tropez, donde había fortificaciones defensivas, sino que se refugiaron en la cala de San Rafael, más próxima pero carente de defensas, al parecer porque los perseguidores «venían muy cerca» y las alcanzarían antes de llegar a lugar defendido. Interesa detenerse en este punto porque esta fue, sin duda, la causa primera del desastre.

Consta en las actuaciones abiertas para esclarecer responsabilidades que las galeras habían navegado con viento del sudeste durante todo el día, por lo que la chusma estaba descansada al haberse empleado solo la vela; y que, hasta pasadas las seis de la tarde, el viento no roló al nordeste, es decir en dirección exactamente contraria y favorable para la inversión del rumbo efectuada al avistar a los corsarios. Esto quiere decir que las galeotas enemigas, en igualdad

---

(12) *Ibidem*, p. 110.

(13) El capítulo 64 de las resoluciones adoptadas en las Cortes de Barcelona de 1599 imponía «l'obligatorietat de navegar en defensa de les costes catalanes». Esta era su razón de ser.

de condiciones, no deberían haber alcanzado a las galeras catalanas. Más aún: la situación era incluso favorable a estas, porque la noche estaba próxima — entraron en San Rafael a las 23.00, es decir ya de noche cerrada— y podrían haber intentado ocultarse en la oscuridad con un cambio de rumbo. Si no se hizo así fue, como hemos visto, porque «venían muy cerca», tanto que a la altura de San Rafael estaban «casi a tiro de cañón» (14); y eso solo podía obedecer a que la velocidad de las galeotas era superior a la de las galeras.

La respuesta a por qué las galeras catalanas eran menos veloces que las galeotas y a que estas les estuviesen dando alcance nos la da un hecho determinante: la capitana debiera haber contado con una dotación de 375 remeros, y la patrona, con 280, lo que habría dado un total de 655 remeros (15). Pero sabemos que solo llevaban 300, es decir menos de la mitad de los reglamentarios (16). Por otro lado, «la xusma, flaca i mal mantinguda», estaba agotada por el esfuerzo, lo que no puede sorprender considerando que en la indagatoria posterior se declaró que, por enriquecimiento de los oficiales de la galera, «se daban malos mantenimientos, bizcochos malos de Tortosa, atunes hiechidos, sardinas muy malas y los vinos agrios y aguados, que de 47 cargas hicieron 67 o 69». Aparte de que, fuera de su mala calidad, la comida era escasa, habida cuenta que hacía cuatro meses que a los forzados no se les daba ni se les proveía de capotes ni de ropa, cuando la que tenían estaba tan rota que morían de frío. Y ello «tot pel interessos particulars de l'arrendatari i els responsables». Esta alimentación escasa y mala y tal falta de abrigo solo se podía traducir en enfermedades y debilidad de los tripulantes y remeros.

Pero, si este era el estado de los responsables de la propulsión a remo, no era mejor el de las velas y arboladuras, pues de las mismas actuaciones resultó que el palo mayor de la capitana era dos brazas más corto de lo que le correspondía (17), el trinquete de la patrona estaba roto y podrido, y las velas de las dos galeras eran viejas, además de que carecían de cabos para manejarlas adecuadamente. En cuanto a los buques en sí, estaban faltos de carena, lo que se pensaba remediar en Génova, donde serían despalmados (18), pero que reducía considerablemente su velocidad.

Es evidente que, en estas condiciones (remeros escasos, enfermos y desnutridos; arboladuras inadecuadas y expuestas a rotura ante cualquier esfuerzo, y cascós sucios), las galeras no podían desarrollar su velocidad normal y, forzadamente, habían de ser alcanzadas.

Pero, una vez alcanzadas, ¿podrían haber presentado resistencia? En principio, la galera era un buque mucho más poderoso que la galeota, fundamen-

(14) LLOBET MASACHS, Santiago de: «La pèrdua de les galeres de Catalunya l'any 1623», en *Butlletí de la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona*, 1990, p. 128.

(15) MNM, col. Zalvide, art. 5, n.º 7, «Nueva reformación de la gente que habrá de haber en las galeras de España, Madrid, 1-6-1621».

(16) LLOBET MASACHS: art. cit., p. 137.

(17) Resultó que, por ahorrar, se le había puesto el de otra galera desguazada que era más pequeña, con lo que no resultaba del tamaño necesario.

(18) LLOBET MASACHS: art. cit., p. 128.



talmente por disponer de piezas artilleras de calibre mucho mayor que la de esta (aproximadamente en una relación 24 a 18 frente a 8) y con más alcance, además de ser también buques más resistentes. Así pues, dos galeras adecuadamente guarnecidas podían haber planteado una defensa muy dura, abriendo fuego fuera del alcance de la artillería de las galeotas y con efectos bastante más contundentes.

Sin embargo, la codicia y el desgobierno de los responsables de las galeras hicieron imposible esta alternativa. En efecto, de la misma ordenanza mencionada sobre tripulaciones resulta que las galeras deberían haber llevado 372 marineros y soldados de guarnición, es decir la «gente de cabo», denominada así para diferenciarla de la chusma o «gente de remo». Pues bien, entre las dos galeras solo se contaba con 25 marineros y 50 soldados, «los más dellos bisoños» (19), es decir faltaba casi el 80 por 100 de la dotación reglamentaria. Y además disponían de un armamento defectuoso, pues uno de los testigos que depusieron en el proceso, el artillero Antoni Sacares, dijo que la pólvora estaba mojada, mientras que el soldado Raimon Codina testificó que las balas suministradas eran pocas, malas y escogidas con tan mal criterio que resultaban grandes para los mosquetes y pequeñas para los arcabuces. En estas circunstancias, era imposible resistir el ataque de 800 a 900 piratas, como indican las fuentes. El resultado de este cúmulo de corrupciones, irresponsabilidades e incompetencias solo podía ser el desastre.

Pero todavía era posible hacer peor las cosas y, efectivamente, se hicieron peor. Al poco de llegar a tierra, se pidió ayuda a la gente del pueblo de Fréjus, pero no hubo acuerdo en la paga que se habría de dar a los voluntarios que acudieran a defender las galeras. Tampoco se decidió desembarcar las mercancías, ni siquiera el dinero, ante el temor de que lo robasen los franceses, planteamientos todos absurdos porque era preferible pagar a los voluntarios franceses, por elevada que fuese la cantidad, que perder todo a manos de los piratas; y también era preferible desembarcar el dinero, que estaría mejor protegido por los 75 hombres disponibles, que abandonarlo en las galeras y perderlo todo, como a la postre ocurrió.

En este ambiente de confusión y desesperanza, cuando rompía el alba, ante la irrupción de las galeras sarracenas soldados, marineros y pasajeros —con los capitanes y oficiales a la cabeza— abandonaron las galeras desordenadamente para refugiarse en tierra, sin atender a liberar a los forzados, quienes les pedían desesperados que no los abandonaron en manos de los moros, pues muchos de ellos eran cristianos condenados a pena de galeras y ser apresados significaba la esclavitud de por vida. Cuando se decidió liberarlos ya era tarde y muchos quedaron en los barcos, a medio desencadenar y abandonados a su suerte.

Además de las pérdidas humanas, las económicas fueron inmensas pues, según testimonios prestados durante el proceso, las del Estado se cifraron en 120.000 ducados, y hubo particulares que perdieron también cantidades considerables. Solo en telas se perdieron otros 30.000 ducados, y a todo ello hay

---

(19) *Ibidem*, p. 131.

que sumar los 30.000 *lliures* (29.250 ducados) en que estaban valoradas las galeras (20), sin contar su artillería, armas y pertrechos ni el valor económico de los remeros (21). En total, cerca de 200.000 ducados, una cifra enorme.

La pérdida se conoció en Barcelona el día 27, cuando empezaron a llegar los primeros supervivientes, produciendo la natural consternación, que fue aumentando a medida que se iban conociendo los detalles de la catástrofe, hasta el punto de que el obispo- virrey consideró que era la mayor sufrida por Cataluña en los últimos cien años.

Naturalmente, se formó un proceso del que resultaron duras condenas para los capitanes Sabater y Miquel, quienes además, y a instancias del rey, fueron expulsados de la Orden de San Juan, a la que pertenecían (22). Para los demás implicados, las condenas fueron mucho más leves, absolviéndose a la mayor parte de los acusados.

Pero el hecho, al margen de sus consecuencias penales, había de producir otros efectos. Y así, la Junta de Brazos fue reunida para ver qué solución se adoptaba. El importe del seguro permitiría construir dos nuevas galeras, pero era necesario mejorar la disciplina y el sistema de gobierno de la escuadra, que tan mal resultado había dado. También resultaba preciso mejorar la financiación, pidiendo a la Corona una mayor aportación y reclamando ayuda a Barcelona y las demás ciudades de la costa, toda vez que resultaban las más favorecidas por la existencia de la escuadra (23).

Sin embargo, el rey ya había decidido cómo se restablecería la disciplina y se acabaría con los abusos que habían conducido al desastre. Y así, en una decisión que no debe ser motivo de sorpresa, dispuso que la escuadra no pudiera salir de las aguas de Cataluña sin orden real expresa. La Corona se reservaba el nombramiento del general de la escuadra y de todos los oficiales de las galeras, para asegurar que tales nombramientos recayeran en personas de valía; las galeras, por último, estarían a las órdenes del virrey, quien además controlaría los ingresos y los gastos de la escuadra para acabar con las corrupciones detectadas.

La negativa de la Generalitat a aceptar estas condiciones determinó el fin de la fugaz escuadra catalana, sin que hubiera llegado a recuperar —según sus propias palabras— «lo honor i la reputació perduda». Todo ello ocasionó un gran sentimiento de frustración en la población del Principado y el convencimiento de que la pérdida había sido debida a los abusos de su propia diputación y de sus funcionarios, lo que habían motivado el castigo divino. Como

---

(20) Las galeras estaban aseguradas, pero el cobro del seguro por la Generalitat representó la ruina para muchos comerciantes catalanes que habían participado como aseguradores.

(21) Un esclavo para las galeras costaba 100 escudos de 400 maravedies (106,6 ducados). SERRA I PUIG, Eva: «Galeres catalanes, forçats i moriscos (1607-1612)», en *Pedralbes*, núm. 28, 2008, p. 414.

(22) Sin embargo, ya en 1626 habían salido de prisión y, como decía un testigo presencial, «amb tota poca vergonya se passejan per Barcelona», aunque a Sabater no le duró mucho la libertad, pues murió ese mismo año.

(23) GILABERT TOMÀS: art. cit., p. 117.



decía el doctor Pujades: «Deu lo ha permés, puix allí tots hi són lladres» (Dios lo ha permitido pues allí todos son ladrones) (24).

Concluimos con una aguda observación de Elliott: «La pérdida de las preciosas galeras, que habían sido originariamente ensalzadas como la vanguardia de una restaurada armada catalana, desacreditó a los comandantes catalanes y a la Diputación, y en cambio estimuló mucho la sensibilidad nacional» (25).

Curiosamente, esta exaltación de los sentimientos nacionales, fruto de la desilusión producida por el fracaso de un proyecto largamente acariciado, fracaso del que los catalanes responsabilizaban a sus propios gobernantes, iba a traducirse, pocos años más tarde, en una catástrofe mucho mayor. Pero esta ya es otra historia.

#### **Bibliografía adicional**

Además de la mencionada en las notas, que constituye la base de la exposición —particularmente el artículo de Jordi Gilabert Tomàs—, para profundizar en el tema se pueden consultar las siguientes obras:

- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. IV y V.
- MARTÍ DE RIQUER: *Quinze generacions d'una família catalana*, Quadernes Crema, 1998.

#### **Fuentes primarias**

- Archivo de la Corona de Aragón, Secciones, Consejo de Aragón, Generalitat y Deliberacions.
- *Dietaris de la Generalitat de Catalunya*, particularmente el volumen III (años 1578 a 1611), el IV (años 1611-1623) y, en menor medida, el V (años 1623-1644). Descargables en Internet.

---

(24) PUJADES, Jeronide de: *Dietari*, vol. III (1621-1625), f. 164v. Citado por ELLIOTT, *op. cit.*, p. 189.

(25) *Ibidem*.

# BALMIS Y LA REAL EXPEDICIÓN FILANTRÓPICA DE LA VACUNA (1803-1806)

Luis NEGRO MARCO  
Arqueólogo

## Resumen

La «expedición Balmis» a América, Filipinas, Cantón y Macao fue impulsada por el rey Carlos IV y estuvo dirigida por el cirujano y médico honorario de cámara Francisco Xavier Balmis y Berenguer, siendo su segundo el doctor Josep Salvany. Junto a ellos viajaron también un equipo de practicantes y enfermeros, además de veintidós niños españoles —portadores de la vacuna en sus brazos— y la rectora del orfanato de La Coruña, Isabel Zandal, quien se ocupó del cuidado de las criaturas durante la travesía a América y en sus posteriores viajes a través del continente.

Aquella filantrópica expedición española tuvo el mérito de ser la primera campaña de salud pública a escala mundial, con el objetivo en este caso de acabar con la que entonces era más mortífera enfermedad del planeta: la viruela. Para valorar mejor la importancia de la expedición española de la vacuna basta recordar que, después de aquella empresa médica, hubieron de pasar más de cien años para que, ya en el siglo XX, la Sociedad de Naciones pusiera en marcha nuevas campañas globales similares a aquella. Asimismo, según el doctor José Tuells, director de la Cátedra Balmis de Vacunología, de la Universidad de Alicante, el hecho de que fuese precisamente América el continente en el que antes se erradicó la viruela, la polio y el sarampión se debió en gran medida a la expedición Balmis y a las Juntas de Vacunación que el médico español impulsó en el continente, motivos más que suficientes para que los integrantes de la española Real Expedición Filantrópica de la Vacuna merezcan eterna memoria, pleno reconocimiento e imperecedera gratitud de la humanidad.

Palabras clave: expediciones, Francisco Xavier Balmis, vacunas.

## Abstract

The Balmis Expedition to America, the Philippines, Canton and Macao, was promoted by King Carlos IV, and was directed by the surgeon and honorary physician of the Chamber Francisco Xavier Balmis and Berenguer, being his second Dr. Josep Salvany. Together with them, a team of medical practitio-



Francisco Xavier Balmis y Berenguer

ners and nurses also traveled, in addition to 22 Spanish children (carriers of the vaccine in their arms) and the rector of the Orphanage of La Coruña, Isabel Zendal, who took care of the children during the crossing to America and his subsequent trips across the continent. That philanthropic Spanish expedition had the merit of being the first public health campaign on a world scale, with the aim, in this case, of ending what was then the deadliest disease on the planet: smallpox. To better assess the importance of the Spanish Vaccine Expedition it is enough to remember that after that Medical Expedition, more than a hundred years had to pass so that, as early as the 20th century, the League of Nations would launch new global campaigns similar to that. Likewise, according to Dr. José Tuells (director of the Balmis Chair of Vaccinology of the University of Alicante), the fact that it was precisely America, the continent where smallpox, polio and measles were previously eradicated, was due to a large extent to the Balmis Expedition and to the Vaccination Boards that the Spanish doctor promoted on the continent. They are more than enough reasons for the members of the Spanish «Real Philanthropic Vaccine Expedition» deserve eternal memory, full recognition and undying gratitude of Humanity.

Key words: Expeditions, Francisco Xavier Balmis, vaccines.

**E**N el año 1980 —ciento setenta y cuatro años después de que la «Real Expedición Filantrópica de la Vacuna», a cuyo frente estuvo el médico alicantino Francisco Xavier Balmis y Berenguer (1753-1819) (1), a la sazón médico honorario de cámara de Carlos IV—, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró erradicada la viruela en el planeta. Desde entonces es ya innecesaria la vacunación contra la extinta enfermedad, si bien las autoridades mundiales decidieron que se conservaran sendas muestras criogeniza-

---

(1) Francisco Xavier Balmis y Berenguer (Alicante, 2 de diciembre de 1753-Madrid, 12 de febrero de 1819) fue médico y cirujano del Regimiento de Cazadores de Zamora y, posteriormente, médico honorario de cámara del rey Carlos IV. En 1803 dirigió la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna. A su faceta de médico unió la de botánico, de manera que, a su regreso de América, en 1806 depositó en el Real Jardín Botánico de Madrid numerosos dibujos y muestras de plantas recolectadas por él en el continente, desconocidas hasta entonces en Europa.

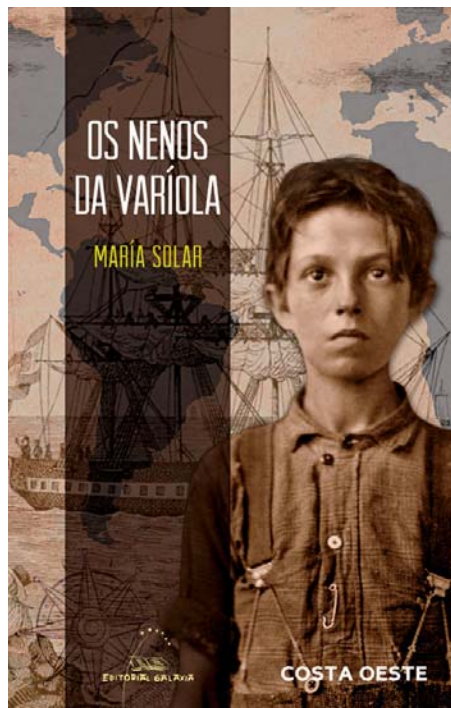
das del virus en dos lugares distintos del planeta: uno, el Instituto Vector de Novosibirsk, en Rusia, y otro, el Centro de Control de Enfermedades de Atlanta, en Estados Unidos.

Como apunta la periodista y bióloga María Solar (2), este hito posee el valor de constituir el primer logro de la humanidad para la erradicación planetaria de una enfermedad mediante el uso preventivo de una vacuna. Y si este gran adelanto médico y sanitario ha sido posible, en gran medida se debió, muy probablemente, a la labor de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna, que bajo la dirección de Balmis auspició la corona española en los primeros años del siglo XIX.

Debemos tener en cuenta que la viruela fue una enfermedad que afectó a la humanidad muy tempranamente, quizá ya desde comienzos del Neolítico, y durante miles de años fue la causante de la muerte de cientos de millones de personas en todo el mundo.

Se estima que esta enfermedad provocaba el óbito de quien la padecía en el 30 por 100 de los casos, mientras que el mismo porcentaje de quienes lograban superar el mal arrastraba importantes secuelas durante el resto de su vida. De este modo, recientes estudios históricos han puesto de manifiesto que, a comienzos del siglo XVIII —coincidiendo con unos años de inusuales bajas temperaturas que afectaron al Viejo Continente, periodo conocido históricamente como la «pequeña Edad de Hielo»—, en torno a 400.000 personas morían anualmente en Europa a causa de la viruela, una mortandad tan solo equiparable a la que la peste produjo en Europa y Asia durante la Edad Media.

Y, con la llegada de la era de los descubrimientos, también el continente americano se vio azotado por la viruela, desconocida allí hasta entonces, la cual fue introducida por los colonos europeos desde finales del siglo XV. La



Cubierta de *Os nenos da variola* (*Los niños de la viruela* en su versión en castellano), novela publicada en febrero de 2017 por Galaxia cuya autora es la periodista María Solar. La obra nos cuenta en clave narrativa la historia de aquellos pequeños héroes, ejemplo de solidaridad y amor a la humanidad

(2) SOLAR, María: *Os nenos da variola*. Galaxia, Vigo, 2017. (Hay trad. al castellano: *Los niños de la viruela: la expedición Balmis*. Anaya, Madrid, 2017.)



Imagen que representa a un cirujano de la Armada, junto a su botiquín de campaña, tras operar a un marinero herido en combate. La presencia de personal sanitario a bordo de buques de la Marina española fue muy importante desde el siglo XVIII, bien en las grandes expediciones científicas que a partir de entonces se emprendieron, bien en las campañas navales. Su gran capacidad profesional y calidad humana fueron determinantes para el posterior surgimiento de algunas de las primeras facultades de medicina en España. (Foto, Museo Naval de Ferrol)

propagación del virus se cebó de tal manera entre la población indígena que esta quedó diezmada en apenas cien años desde la llegada de Colón a América. En 1518 se manifestó la primera epidemia, en la isla de La Española y también en Puerto Rico, afectando a los indios taínos. De resultados de estos brotes, la tercera parte de la población que habitaba entonces aquellas islas falleció.

### Descubrimiento de la vacuna

El nombre «vacuna» deriva de «vaca», pues fue este bóvido rumiante el que proporcionó la clave para su aplicación como remedio contra la enfermedad (3).

(3) Con anterioridad a la generalización del descubrimiento, la condesa de Nottingham, María Wortley Montague (1690-1762), acompañando a su esposo, Edward Wortley, que había



Todo ocurrió en 1796, cuando el médico inglés Edward Jenner (4) percibió cómo las lecheras que ordeñaban las vacas y se contagiaban de sus viruelas —variante moderada de la enfermedad que afecta a los humanos— quedaban inmunizadas contra el virus. Ello se debía a la adecuada respuesta del organismo frente al germen debilitado, una vez que el sistema inmunológico detectaba su presencia en la sangre. Jenner, al tomar consciencia de este proceso, había descubierto la vacuna.

Cuando en 1802 se declaró un brote de viruela que asoló Lima, el Consejo Municipal se dirigió al rey de España, Carlos IV, solicitándole ayuda médica para paliar el problema. Los médicos asesores de la Corona dieron el visto bueno a la solicitud, y el 28 de marzo de 1803 se decidió la organización de la «Real Expedición Filantrópica de la Vacuna», cuya dirección se encomendó al médico de cámara de la



Retrato del rey Carlos IV (1748-1819). El monarca aparece representado con casaca, sobre la que porta el Toisón de Oro, así como la banda y placa de la Gran Cruz de Carlos III y de San Genaro. (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 1233)

corte don Francisco Xavier de Balmis y Berenguer y a la que se asignó el cometido de llevar la vacuna a los territorios españoles de América (5), una misión que Balmis y su equipo de colaboradores —incluidos veintidós niños procedentes de Santiago de Compostela, La Coruña y Madrid, junto a su cuidadora, la rectora del Hospital de Caridad de La Coruña, doña Isabel Zendal— llevaron a cabo con asombrosa eficacia y celeridad. De manera que, a los nueve años de iniciada la expedición, sus esfuerzos se vieron recompensados por el éxito (6).

---

sido nombrado embajador de Inglaterra en Constantinopla, consiguió en Turquía algunas muestras de la vacuna de la viruela, las cuales llevó —selladas en frascos— hasta Inglaterra.

(4) Edward Jenner. Médico y naturalista inglés nacido en 1749 en Berkeley (Inglaterra) y muerto en 1823. Fue el primer propagador de la vacuna. Por su descubrimiento, el Parlamento británico le otorgó una recompensa de 10.000 francos en 1802, y en 1807, otra de 20.000. Como hombre ilustrado y, por tanto, de polifacética erudición, Jenner escribió también trabajos importantes sobre ornitología y divulgó la vacuna en *Indagaciones sobre las causas y los efectos de las viruelas vacunadas*, libro publicado en 1798.

(5) El rey Carlos IV fue el impulsor y promotor, en virtud de real cédula promulgada en 1803, de la Real Filantrópica Expedición de la Vacuna a América, considerada por la OMS la primera misión internacional de carácter sanitario llevada a cabo en el mundo.

(6) Una de las primeras novelas sobre la Expedición de la Vacuna fue *Saving the World: A Novel*, obra de la escritora estadounidense Julia Álvarez —nacida en Nueva York en 1950— y editada en Estados Unidos por Algonquin Books en 2007.



Placa conmemorativa, con el nombre y la edad de cinco de los heroicos «niños de la viruela», colocada en el Hostal de los Reyes Católicos, en Santiago de Compostela. Fue descubierta el 14 de febrero de 2017. Escrita en castellano, gallego e inglés, su leyenda reza así: EN MEMORIA DE LOS NIÑOS QUE EN 1803 SALIERON DE ESTA INCLUSA RUMBO A AMÉRICA, FORMANDO PARTE DE LA REAL EXPEDICIÓN FILANTRÓPICA DE LA VACUNA. UNA DE LAS MÁS GRANDES HAZAÑAS MÉDICAS DE LA HISTORIA DE LA HUMANIDAD.

### Una empresa de la Ilustración

La Real Expedición debe contemplarse históricamente en el marco de las bases intelectuales del reformismo ilustrado de la Monarquía española, a su vez inmerso en el el siglo XVIII, el Siglo de las Luces. El antecedente inmediato de la empresa que nos ocupa fue la «expedición Malaspina» (1789-1794), gran proyecto que se fraguó con el objetivo de realizar, en pro de los intereses de la corona española, un pormenorizado estudio sobre los distintos territorios hasta entonces conocidos de América, Asia y Oceanía. Mas la verdadera culminación del «espíritu de las Luces» fue la Expedición de la Vacuna de Balmis, cuyo carácter filantrópico le valdría los plácemes de la Europa ilustrada y las encendidas alabanzas de Manuel José Quintana, quien en 1806 escribió, en homenaje a la expedición, la hermosa obra poética *Oda a la vacuna* (7).

(7) MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «El Siglo de las Luces», vol. XIX de *Historia de España* de Historia 16/Temas de hoy, Madrid, 1996.



BALMIS Y LA REAL EXPEDICIÓN FILANTRÓPICA DE LA VACUNA (1803-1806)

Cuando se decidió acometer la empresa, la situación española era convulsa tanto en el plano nacional como en el internacional, por cuanto en mayo de 1803, cinco meses antes de que zarpase la Expedición de la Vacuna del puerto de La Coruña, Francia e Inglaterra habían entrado en guerra. En un primer momento, España intentó declararse neutral ante el enfrentamiento de ambas potencias, y el 19 de octubre la corona española se avino a firmar en París un convenio de subsidio con la República Francesa, por el que España se comprometía a pagar seis millones mensuales a Francia a cambio de anular las obligaciones militares contraídas por el rey en tratados anteriores.

Volviendo a la Real Expedición de la Vacuna, de acuerdo con la real cédula promulgada por el rey Carlos IV el 1 de abril de 1803, la corona española organizaba la empresa con el objetivo de extender el beneficio preventivo de la vacunación contra una enfermedad que causaba escalofríos mortandades en las colonias.

Por tal motivo, la campaña no se restringiría a los cuatro virreinos de América, sino que se haría extensiva también a las islas Filipinas, además de a los puertos portugueses de Macao y Cantón (en China) y, de vuelta a España, a la isla inglesa de Santa Elena. De este modo, la expedición se convertía en la primera acción humanitaria de ámbito universal (8). A este respecto, el propio Edward Jenner, descubridor de la vacuna, dijo en 1806 sobre la expedición Balmis: «No me imagino que en los anales de la Historia haya un ejemplo de filantropía tan noble y extenso como este».

Y no solo de Europa llegaron elogios para Balmis y su vacuna; también se los dirigieron los naturales de América. Tal fue el caso del filósofo, político, escritor y educador —fue profesor del general venezolano Simón Bolívar— Andrés Bello (Caracas, 1781-Santiago de Chile, 1865), quien en torno a 1804



Fachada del Hostal de los Reyes Católicos, en la plaza del Obradoiro, de Santiago de Compostela. Antiguo hospital de peregrinos y orfanato, ahora es uno de los más conocidos Paradores de Turismo de España. De aquí salieron, a principios octubre de 1803, cinco de los veintidós niños que formaron parte de la Expedición de la Vacuna

(8) BALAGUER PERIGÜEL, Emilio, y BALLESTER AÑÓN, Rosa: *En el nombre de los niños. La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1806)*. Ministerio de Sanidad, Madrid, 2000.



Abraham Ortelius (1527-1598): *Maris Pacifici*, de su atlas *Theatrum Orbis Terrarum* (1589). En el mapa de Ortelius se hallan representadas, por vez primera, todas las tierras del continente americano (América meridional y septentrional), el Pacífico, las islas Filipinas y la costa occidental de China, con las colonias portuguesas de Cantón y Macao. Todos estos territorios fueron visitados por la Expedición de la Vacuna. En el Museo Naval de Madrid puede contemplarse otra de las obras maestras de Ortelius: su mapamundi *Typus Orbis Terrarum*

escribió el drama *Venezuela consolada*, cuyo motivo central era la aplicación de la vacuna contra la viruela. Para Bello, oficial segundo de la capitanía general de Venezuela en 1804, cuando conoció a Balmis, la vacunación «era el símbolo del progreso de la Humanidad a través de los descubrimientos científicos» (9).

### Disposiciones previas a la expedición

La real cédula promulgada por el rey Carlos IV referente a la Expedición de la Vacuna llegó a Nueva España en agosto de 1803, dirigida al virrey de México, don José Joaquín Vicente de Iturrigaray y Aróstegui. No obstante, el delegado de la Corona en México no mostraría después hacia el médico Francisco Xavier de Balmis el apoyo que de él hubiera cabido esperar en función de su cargo, máxime teniendo en cuenta las acreditaciones y mandato reales

(9) *Ibidem*.



*Tratado histórico y práctico de la vacuna* (1803), del médico francés Moreau de la Sarthe. Quinientos ejemplares de este libro, que en 1803 había sido traducido al español por Francisco Xavier Balmis, fueron cargados en la *María Pita*, ejemplares que, una vez que la expedición hubo llegado a América, Balmis y Salvany se encargaron de distribuir por los hospitales y centros sanitarios de las principales ciudades españolas del continente. En la primera página del libro, como se observa en la imagen, aparece el retrato del médico inglés Edward Jenner (1749-1823), descubridor de la vacuna antivariólica

que respaldaban la misión a cuyo frente se encontraba el médico español. La real cédula disponía, entre otras muchas y detalladas indicaciones, que «la vacuna se transportaría por medio de niños, a quienes se inocularía sucesivamente durante el viaje hasta llegar a las Indias». Esta operación se denominaba «de brazo a brazo» y estaba considerada la más segura para conservar y hacer valer la eficacia de la vacuna en el momento de su aplicación.

Los niños eran vacunados de dos en dos. Transcurridos diez días, una vez que habían brotado las pústulas, se les extraía de ellas la aguadilla, la cual era inoculada en otros dos niños repitiéndose, de manera sucesiva, el mismo procedimiento. Por su parte, Balmis redactó un proyecto, titulado «Derrotero que debe seguirse para la propagación de la vacuna en los dominios de Su Majestad en América», el cual fue aprobado por la Corona el 23 de junio de 1803. En su ambicioso plan de vacunación, el previsor médico alicantino tuvo la feliz idea de llevar 500 ejemplares de *Tratado histórico y práctico de la*



*vacuna* (10), los cuales fueron distribuidos por las principales de ciudades de América. Estos libros constituyeron un valioso material didáctico y formativo para los médicos, y a la vez un elemento básico para la divulgación de los beneficios y necesidad de la vacuna entre la población española de América.

Uno de los principales gastos que hubo de afrontar la expedición fue el de la compra del botiquín. Este estaba compuesto de piezas de lienzo para las vacunaciones, 2.000 pares de vidrios para mantener el fluido vacuno, una máquina neumática, 4 barómetros y 4 termómetros; además, junto al botiquín iban seis libros en blanco, para que en ellos se anotaran los resultados de los trabajos y las observaciones sobre la vacunación que se consideraran pertinentes. Los libros, que debían llevar la firma de autenticación de cada uno de los jefes de distrito, servirían, tras el regreso de la expedición a España, como registro de las actividades realizadas para su presentación a la Comisión Médica de la Corona. Esta dotación de elementos de botiquín y farmacia generó un gasto de 90.000 reales de vellón, cuando en un principio solamente se habían presupuestado para este capítulo 200 doblones (11).

Por su parte, Balmis y su equipo de médicos (junto a los niños y su cuidadora y enfermera, Isabel Zendal) debieron hacer frente a los más inesperados obstáculos, padecieron enfermedades y vivieron revueltas y peligros, pero para entonces extender la vacuna por todas las naciones españolas de América se había convertido en la empresa maestra de sus vidas.

### **Elección del barco para la travesía**

El primer puerto elegido por Balmis para iniciar la travesía de la expedición fue el de Cádiz, el más importante en el tráfico con las Américas, pero poco después cambió de idea y optó por el de La Coruña, pues desde este salían regularmente buques correo de la Armada con destino a La Habana, Buenos Aires y Montevideo. Su recinto registraba además un transporte fluido de pasajeros y mercancías, de modo que se había convertido en uno de los más importantes puertos de España, hasta el punto de que en 1785 el rey Carlos III estableció en él un Real Consulado Marítimo y Terrestre (12).

---

(10) *Tratado histórico y práctico de la vacuna*, obra original de Moreau de la Sarthe que fue traducida al español por Balmis. De este libro hay una edición facsimilar, publicada en 2004 por el Centro de Publicaciones del Ministerio de Defensa: *Prólogo y traducción castellana del Tratado histórico y práctico de la vacuna, de J.L. Moreau*, reproducción de la edición original, de 1803, publicada por la Imprenta Real de Madrid. El primer tratado en español sobre la vacuna contra la viruela se publicó en Pamplona, en 1802, y fue obra del médico y cirujano Diego de Bancos: *Tratado de la vaccina o viruela transmitida al género humano, para preservarlo de la viruela natural, o de los árabes*. Imprenta de la Viuda de Longas e Hijo, 1802.

(11) TUELLS, José, y RAMÍREZ MARTÍN, Susana: *Balmis et variola: sobre la derrota de la viruela. La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna y el esfuerzo de los inoculadores que alcanzaron el final del azote, con observaciones particulares al periplo vital balmisiano*. Generalitat Valenciana, Conselleria de Sanitat, 2003.

(12) SOLAR, María: *op. cit.*

Una vez designada la ciudad de La Coruña como puerto de salida, hubo que elegir el navío más adecuado para la expedición. Los armadores José Becerra y J. Javanera propusieron, por medio del juez de arribada (13) de La Coruña —cargo que a su vez tenía el fuero de comandante de Marina—, la fragata *Silph* (de 400 toneladas) y la corbeta *María Pita* (de 160). Sin embargo, Balmis tuvo noticia de la existencia de una tercera opción: la fragata *San José* (14), propiedad del armador Manuel Goicoechea, entonces en proceso de reparación. No obstante, su propietario aseguró a Balmis que estaría lista para zarpar el 8 de marzo. Mas, llegado el día anunciado, la fragata *San José* no hizo efectiva su entrada en el puerto de La Coruña, faltando de este modo a su compromiso. Por esta razón, Balmis, deseoso de zarpar cuanto antes, optó —aunque por un precio más alto que la *San José*— por contratar la corbeta *María Pita* (15), de tres mástiles y velas cuadradas, propiedad del armador coruñés Manuel Díaz Tabanares y Sobrino.



Monumento a María Pita (1565-1643) en la plaza del Ayuntamiento de La Coruña. (Foto: L.N.M.)

(13) JUEZ DE ARRIBADA. En Cádiz lo fue particularmente el presidente de la Contratación, cuya autoridad, bajo este título, era omnimoda en todo lo concerniente a la navegación, comercio y pasaje a Indias. Era él quien conocía de los asuntos relativos a las arribadas de los buques de comercio y a la legitimidad de las licencias y pasaportes expedidos a las mercancías y pasajeros, materias sobre las era la instancia última decisoria. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español*. Imprenta Real, Madrid, 1831.

(14) De la fragata *San José* se sabe que, ocho meses después de haber sido rechazados sus servicios por Balmis, el 5 de junio de 1804 zarpó del puerto de Bilbao, capitaneada por Andrés Flexó, rumbo a Montevideo con una carga de 11.660 azulejos. FELIU FRANCH, Joan: *Dinero azul cobalto. El negocio americano de la cerámica de la provincia de Castellón en el siglo XIX*. Diputación de Castellón y Servicio de Publicaciones de la Universitat Jaume I, 2005.

(15) MARÍA PITA: heroína española, contemporánea del reinado de Felipe II, que en el sitio que la Armada inglesa puso a La Coruña en 1589, cuando las tropas asaltantes ya habían roto la defensa de las murallas y la ciudad estaba presta a capitular, arrancando de las manos de un soldado la espada y la rodela, se arrojó a la brecha de las murallas al grito de «¡el que tenga honra que me siga!». Su gesto alentó a los defensores coruñeses a perseverar en la lucha, y finalmente lograron repeler a los ingleses. Felipe II premió este rasgo heroico otorgando a la prócer coruñesa el grado y el haber de alférez, gracia que fue perpetuada por Felipe III en sus descendientes. Por este motivo, el nombre de la corbeta, *María Pita*, no podía ser más acertado, habida cuenta que sus connotaciones armonizaban de pleno con una empresa tan egregia como

LUIS NEGRO MARCO

Asimismo, fue el propio Balmis quien se ocupó de buscar al que habría de ser capitán de la *María Pita*. El elegido fue Pedro del Barco y España, natural de Somorrostro (Vizcaya), marino con amplia experiencia al mando de los barcos correo de la Armada que hacían la ruta de las Indias. El médico dijo del capitán que era hombre «de buena conducta, y de mucha inteligencia, desempeño y subordinación».

### La *María Pita* zarpa de La Coruña



Sello editado en 2004, en conmemoración del bicentenario de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna, del que se hizo una tirada de un millón de ejemplares. Es una copia en huecogrado de la litografía de F. Pérez de 1803

Tras un mes de preparativos, el 30 de octubre de 1803 el capitán ya había elegido a la marinería (veintisiete tripulantes), junto a la que embarcaron los veintidós niños y el equipo médico, encabezado por Francisco Xavier Balmis y el barcelonés Josep Salvany y Lleopart, en calidad de director y subdirector, respectivamente, de la expedición. Asimismo, viajaban en este equipo médico dos ayudantes (Manuel Julián Grajales y Antonio Gutiérrez Robredo), dos practicantes (Francisco Pastor Balmis, sobrino del director, y Rafael Lozano Pérez) y tres enfermeros (Basilio Bolaños, Antonio Pastor y Pedro Ortega). Y, junto a ellos, Isabel

Zendal, en calidad de maestra, madre y cuidadora de los veintidós niños de la viruela —a lo largo de la travesía y posterior expedición por las colonias de América—, incluido en ese grupo su propio hijo, Benito, al que había tenido como madre soltera.

La expedición partió de La Coruña el 30 de noviembre de 1803, y el 9 de diciembre, tras diez días de navegación, la corbeta *María Pita* arribó al puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde fue recibida por el comandante general de Canarias, don Fernando Cagigal de la Vega, marqués de Casa-Cagigal. Allí permaneció la expedición durante un mes, vacunando a la población de las islas Canarias. Una vez finalizada la misión, la *María Pita* zarpó de nuevo de Tenerife, el día de Reyes de 1804, rumbo a los territorios españoles de ultramar (16).

---

llevar la vacuna contra la viruela hasta América, una misión donde se concitaban honra, valor y amor a la humanidad.

(16) GARCÍA NIETO, Víctor, y HERNÁNDEZ, Justo: «La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna en Canarias: 9 de diciembre de 1803-6 de enero de 1804», en *Asclepio. Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia*, vol. LVII-2. CSIC, 2005, pp. 151-171.



Despedida de la corbeta *María Pita* llevando a bordo a los miembros de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna. (Litografía de F. Pérez, de finales de 1803, que se conserva en la Biblioteca Nacional)

### De Canarias a América

Desde el archipiélago canario, a los reales expedicionarios de la vacuna les aguardaba un penoso mes de dura travesía, al final de la cual, el 9 de febrero de 1804, llegaron a San Juan de Puerto Rico. Allí, Balmis se encontró con la sorpresa de que el gobernador, Ramón de Castro, ya había mandado vacunar a la población, tarea que encomendó a los doctores Francisco Oller y Tomás Prieto, que habían comenzado la campaña el 28 de noviembre de 1803. Oller llegó a vacunar a casi 5.000 personas, incluido el obispo de Puerto Rico, Juan de Arizmendi, quien tenía que viajar a comienzos de marzo a Venezuela y debía ser vacunado antes de su marcha.

El hecho de que la vacuna se hubiese aplicado en la isla antes de la llegada de la expedición se debió a que el doctor Oller había sido informado unos meses antes de que los ingleses habían realizado inoculaciones en la isla danesa de St. Thomas. Por intermedio de sus contactos, logró obtener linfa de aquellos pacientes vacunados, usando hilos y vidrios, cuyas muestras recibieron por ello el nombre de «hilas de vacunación». Sin embargo, Balmis desconfiaba de este método de obtención de la vacuna y, por consiguiente, también de su eficacia para prevenir la enfermedad. Según el doctor alicantino, el método ideal era el suyo, es decir el de la transmisión de la linfa «brazo a brazo», único capaz de garantizar el éxito de la vacunación.



De tal suerte, el 13 de marzo de 1804 la *María Pita* puso rumbo a La Guaira, en Venezuela, pero la mala mar a punto estuvo de hacer zozobrar a la corbeta, por lo que el 20 de marzo de 1804 la expedición se vio obligada a fondear en Puerto Cabello, refugio muy distante de su verdadero destino. Finalmente, el 30 de marzo de 1804 (día de Viernes Santo), Balmis lograba vacunar a varias decenas de personas en Caracas, en cuyo territorio de influencia creó, el 23 de abril de 1804, la primera Junta de Vacunación del continente americano. Ello fue posible gracias a que el alicantino y demás miembros de la filantrópica expedición fueron capaces de implicar en la campaña a un amplio espectro de la población y, sobre todo, a la Iglesia, cuyos frailes misioneros y sacerdotes animaban desde los púlpitos al pueblo a «pincharse». De este modo fue posible crear estas imprescindibles Juntas de Vacunación, integradas por variopintos equipos sanitarios que incluían a europeos, criollos, indígenas y esclavos de África.

### **Doble expedición de Balmis y Salvany**

Una vez en La Guaira, el 8 de mayo de 1804, Balmis (director de la expedición) y Salvany (subdirector) se separaron. El primero continuó, junto a la mitad del equipo e Isabel Zandal, por América del Norte, a través de Cuba, Guatemala, Nicaragua, Costa Rica, y de allí, siguiendo la ruta del galeón de Manila, hasta Filipinas y China.

Salvany, por su parte, prosiguió con la otra mitad de los sanitarios españoles que habían zarpado del puerto de La Coruña, para llevar la vacuna a los territorios de Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile. En este país, un religioso de la Orden de los Hermanos de San Juan de Dios —a la vez que médico—, fray Pedro Manuel Chaparro, fue el primero en aplicar la vacuna antivariólica en América del Sur. Y lo hizo en 1765 —treinta y un años antes de que Jenner la desarrollara—, en Santiago de Chile, en el transcurso de una de las más de veinte epidemias de viruela que azotaron a la nación. Ya en 1807, cuando llegó a Chile el médico español de la Expedición de la Vacuna Manuel Julián Grajales, el religioso chileno colaboró activamente con él para vacunar a la población del país.

La expedición de Josep Salvany fue más dilatada y mucho más accidentada. Para trasladar a los expedicionarios desde La Guaira a Cartagena, Salvany contrató el bergantín *San Luis Gonzaga*, pero el 13 de mayo de 1804, a los cuatro días de navegación, encalló en las bocas del río Magdalena, cerca de Barranquilla (Colombia, entonces Nueva Granada), y todo el pasaje hubo de buscar refugio en una playa desierta cerca de Cartagena. Finalmente fueron rescatados por el navío corsario *Nancy*, al mando del teniente de navío Vicente Carlos Varela (17).

---

(17) RAMÍREZ MARTÍN, Susana M.<sup>a</sup>: «El legado de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1810): las Juntas de Vacuna», *ibidem*, vol. LVI-1, 2004.

Salvany murió el 21 de julio del año 1810, en Cochabamba (Bolivia), a causa de la tuberculosis, cuando estaba introduciendo la vacuna en aquella colonia española. Contaba entonces el médico español tan solo treinta y tres años. A la muerte de Salvany, la tarea de la vacunación fue continuada por sus ayudantes, Grajales y Bolaño. De todos los implicados en la Real Expedición Filantrópica de la Viruela, tan solo su director, Francisco Javier Balmis, pudo regresar a España y ser recibido como el héroe que fue.

### Ruta de Balmis e Isabel Zendal hasta México

Balmis e Isabel Zendal, junto a los veintiún niños de la vacuna supervivientes de los veintidós que habían zarpado de La Coruña, continuaron el viaje, a bordo de la *María Pita*, hasta La Habana, en cuyo puerto fondeó la corbeta el 26 de mayo de 1804. Allí, el director de la expedición descubre que el médico Tomás Romay había difundido ya la vacuna en territorio cubano, como ya había acontecido en Puerto Rico. Pero en esta ocasión Balmis comprueba con satisfacción los buenos resultados obtenidos por Romay, así que decide comprar tres esclavas para incrementar el grupo de veintiún niños en los que transportar, con el sistema de «brazo a brazo», la vacuna hasta Nueva España. Los niños demostraron gran valor y capacidad de adaptación pese a su corta edad —tenían entre tres y once años—, y aunque no siempre se les alojó en los navíos de la manera más confortable, afrontaron estoicamente los muchos y a veces penosos días de navegación, lo que permitió el feliz cumplimiento de la misión.

Los expedicionarios zarpan de La Habana el 18 de julio de 1804, y arriban el 23 a Veracruz. Una vez más, Balmis comprueba que, al igual que primero en Puerto Rico y luego en Cuba, la vacuna se estaba inyectando gracias al programa de vacunación que, por orden del virrey, estaban ejecutando allí el doctor Arbolea y el cirujano de la Armada Miguel José Monzón, quien la había aplicado en la provincia de Campeche (18). No obstante, a diferencia de lo sucedido en Cuba, el alicantino desconfió de esas muestras, aunque las autoridades de la isla se mantuvieron firmes en su negativa a emprender una nueva vacunación, lo que provocó el enfrentamiento entre Balmis y el virrey de Nueva España, don José Joaquín Vicente de Iturrigaray y Aróstegui.

Finalmente, Balmis abandona el puerto de Veracruz el 1 de agosto de 1804 y llega a la ciudad de México, junto al resto de la Real Expedición, el día 9. Desde allí los expedicionarios continuaron con su misión en distintas ciuda-

---

(18) La vacuna había llegado anteriormente también a Norteamérica, llevada por los ingleses, en preparaciones de hilas encapsuladas en cristales sellados. El 3 de abril de 1804, las fragatas *Anfitrite* y *Nuestra Señora de la O* zarparon del puerto de La Habana, rumbo a Veracruz, con muestras de la vacuna a bordo. Depositadas que fueron en el puerto novohispano estas muestras, la *Anfitrite* salió de puerto, junto con las fragatas *Venganza* y *Santa Sabina*, con una carga de plata, para arribar a Cádiz el 18 de agosto de 1804.

LUIS NEGRO MARCO



Cuba. Catedral de La Habana a mediados del siglo XIX. Cuando la expedición Balmis llegó a Cuba, en mayo de 1804, la vacuna contra la viruela ya estaba siendo aplicada allí con éxito por el doctor Romay. (Litografía procedente de *Manual de la isla de Cuba*, de Arboleya, 1854)

des, como Guadalajara de Indias, Puebla de los Ángeles, Zacatecas, San Luis de Potosí, Valladolid y otras.

### Rumbo a Filipinas, Macao y Cantón

El 7 de febrero de 1805, los expedicionarios embarcan rumbo a Filipinas, desde el puerto de Acapulco, en el buque de línea *Magallanes*, al mando del capitán de fragata Ángel Crespo. En el barco, junto a los veintiún niños de la vacuna que habían salido del puerto de La Coruña, viajaban otros veinticinco que se habían unido a la expedición en México. El *Magallanes* era uno de los buques que hacía la travesía regular del galeón de Manila —también conocido como «Naos de Acapulco»— (19), y las condiciones en que se desarrolló la navegación fueron muy duras, especialmente para los niños. Balmis se quejó posteriormente de que el capitán había alojado a los infantes malamente en la santabárbara, lugar donde el vaivén de las olas los hacían rodar constantemente por el suelo, golpeándose unos a otros.

---

(19) Precisamente fue el *Magallanes* el último barco que hizo la travesía del galeón de Manila, que inició el 19 de julio de 1815, cuando zarpó del puerto de Acapulco hacia Filipinas. Este su postrer viaje puso fin a una emblemática ruta cuya actividad se prolongó por espacio de casi dos siglos y medio —había comenzado en 1571— y que tuvo una gran trascendencia para la historia reciente de España.

Los expedicionarios llegaron a Manila el 15 de abril. El alicantino comenzó las vacunaciones ya al día siguiente, con el apoyo de los agentes de la Real Compañía de Filipinas. Curiosamente, aquí la vacuna tuvo el efecto benéfico añadido de apaciguar a las levantiscas poblaciones de las Sisayas, que hasta entonces se habían rebelado reiteradamente contra la dominación española. Fue una muestra de gratitud hacia la metrópoli, que aportaba un programa sanitario contra una enfermedad que afectaba a un tercio de la población de las islas. De este modo lo explicaban en 1808 los profesores del Real Jardín Botánico, en el tomo XXII y último de *Semanario de Agricultura y Artes dirigido a los Párrocos*, publicado en Madrid por la Imprenta de Villalpando:

«Hay en el vasto archipiélago de Filipinas, una gran porción que comprende las islas Sisayas, cuyos reyes han estado siempre en guerra con los españoles. Mas, estaba reservado a la vacuna obrar una nueva especie de prodigio en aquella extremidad del mundo. Verificóse por medio de este presente saludable, una reconciliación que se miraba como imposible. Habiéndoseles ofrecido precisamente a tiempo que una terrible epidemia de viruelas desolaba los Estados de aquellos reyes enemigos, quienes, movidos de la generosidad de los españoles, depusieron las armas, saliendo Balmis el más hábil de los negociadores».

Finalizada aquí la campaña de vacunación, Isabel Zendal regresó a México, a bordo del *Magallanes*, junto a la mayoría de los niños portadores de la vacuna. Balmis, por su parte, tomó en Manila la nave *Diligente* y se dirigió a Macao, ciudad de China que desde 1563 era colonia portuguesa. Y, si bien la travesía hasta allí fue tranquila, una vez avistado el puerto —que por lo demás tenía fama de inseguro—, un tifón inesperado impidió a la nave fondear en él. Fueron tres intensos días de espera, durante los que las lluvias y el fuerte viento provocaron la pérdida de veinte marineros, que fueron barridos de la cubierta. Asimismo, el tifón acabó rasgando las velas y partiendo el palo de mesana del barco, mientras que los demás mástiles perdían masteleros y jarcias. Por si todo esto fuera poco, las olas engulleron además tres anclas, aparte del bote y la lancha de la *Diligente*. Solo al cuarto día llegó la calma, lo que permitió a Balmis, junto a su ayudante y sobrino, Francisco Pastor Balmis, y tres niños portadores de la vacuna, poder desembarcar y subir en una canoa que los transportó hasta el puerto de Macao. Era el 16 de septiembre de 1805.

Apenas tres semanas después, el 5 de octubre, Balmis llegaba a la también colonia portuguesa de Cantón, donde no solo llevó a cabo su misión vacunadora sino que también, en su doble vertiente de médico y botánico, recolectó algunas especies de plantas desconocidas hasta entonces en Europa, especies que reprodujo en dibujos con objeto de depositarlos en el Real Jardín Botánico de Madrid (20).

---

(20) VILLANUEVA EDO, Antonio: *Los héroes olvidados*. Roca Editorial, Barcelona, 2011.

### **Balmis completa la vuelta al mundo**

El periplo de regreso a España del director de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna, a bordo del barco portugués *Bom Jesús do Além*, fue tortuoso y en él invirtió cuatro meses. En junio de 1806 el barco hizo una escala de varios días en Santa Elena, tiempo que Balmis aprovechó para aplicar también la vacuna entre la colonia inglesa del enclave. Pocas semanas después de zarpar de la isla en que, años después, Napoleón viviría sus últimos días, el *Bom Jesús* arribaba felizmente a Lisboa el 14 de agosto de 1806. Francisco Xavier Balmis había completado la vuelta al mundo,

Desde Lisboa, Balmis se trasladó a Madrid, y el 7 de septiembre, treinta y tres meses después de iniciada la misión, fue recibido, en el palacio de La Granja de San Ildefonso, por el rey Carlos IV, quien lo felicitó y homenajeó por los éxitos sanitarios alcanzados en la expedición.

### **Guerra de la Independencia y regreso de Balmis a México**

Al poco tiempo de la vuelta de Balmis a España, comenzó —en esta ocasión con Francia como país aliado— la guerra contra Inglaterra, de manera que las comunicaciones entre la Península y sus territorios de ultramar se vieron muy afectadas y el médico español no pudo tener noticias durante ese tiempo de los progresos de Salvany en su campaña de vacunación en el continente americano. Posteriormente, tras la ocupación de Madrid por las tropas francesas de Napoleón al mando de Murat, los españoles se levantaron en armas contra los invasores, dando comienzo a la Guerra de la Independencia.

En estas circunstancias, si bien muchos intelectuales españoles —los denominados «afrancesados»— acataron la Constitución de Bayona y juraron fidelidad a José I, este no fue el caso de Francisco Xavier Balmis, quien se negó a aceptar al rey intruso. De este modo, sus bienes fueron confiscados y el introductor de la vacuna en Hispanoamérica, Filipinas y China acabó por convertirse en un proscrito en su propio país. Su casa fue saqueada por los soldados franceses, lo que provocó la pérdida de su pormenorizado manuscrito sobre la expedición de la vacuna.

No obstante, a pesar de la convulsa situación que se vivía en España, Balmis consiguió permiso para volver a México con la finalidad de comprobar los resultados de la vacunación. Una vez allí se encontró con resultados desiguales, debido a que, por falta de interés de las autoridades locales y a causa de las guerras de emancipación, la red médica de vacunación había quedado fragmentada, siendo así que, mientras que unas ciudades contaban con la vacuna, otras carecían de ella.

El día 15 de febrero de 1813 Balmis llegaba al puerto de Cádiz, a bordo de la fragata de la Armada *Venganza* (21). Pocos días después presentaba ante la

---

(21) La fragata *Venganza* fue construida y botada en Mahón en 1793. Después formó parte de la Escuadra del Mediterráneo, al mando de Juan de Lángara. En 1804, una vez que el



Comisión Regia las conclusiones de su segundo viaje a Nueva España, a las que acompañó de un reglamento sanitario a seguir por las Juntas de Vacunación establecidas en América, el cual debía ser aprobado por las Cortes. De aquellos planes, escritos sobre papel, poco quedó finalmente.

No sabemos con qué estado de ánimo regresó Balmis a España, y menos aún qué podía pasar por su privilegiada mente días antes de que, seis años después (el 12 de febrero de 1819), falleciera en Madrid a los sesenta y seis años. No obstante, ahí estaban sus logros: más de medio millón de personas vacunadas en los territorios españoles de América y Asia, y la creación de las denominadas Juntas de Vacunación, una verdadera red sociosanitaria para el control de las epidemias.

Y es que no hay duda de que los valores de la solidaridad, hoy canalizados preponderantemente a través de la institución del voluntariado —en España, incluso regulada por ley específica desde 1997—, tan importante en nuestra sociedad actual, se manifestaron por vez primera, y a escala mundial, en la Real Expedición de la Vacuna, que no por casualidad llevaba también implícito el nombre de «Filantrópica». Aquella fue la mayor gesta sanitaria que vieron los siglos, una aventurada empresa que cambió el rumbo de la historia, en la que ha dejado huella indeleble pues, como escribió Cervantes en el *Quijote*, «la misericordia brilla más que la justicia» (22).

### La figura de Isabel Zendal

La coruñesa Isabel Zendal Gómez, nacida en 1773 y fallecida en México en una fecha que se desconoce, ha sido reconocida por la OMS como la primera enfermera de la historia que participó oficialmente en una expedición marítima, en el transcurso de una misión internacional (23).

Rectora del Hospital de la Caridad de La Coruña cuando fue reclutada por Balmis para formar parte de la Expedición de la Vacuna, fue ella quien se encargó de cuidar de los veintidós niños durante la larga travesía marítima, vigilando que no se rascasen el grano de la vacuna —lo que habría supuesto que se perdiera su valiosa aguadilla vacunífera— y velando por que estuvieran cómodos en el barco y no se peleasen entre sí. Precisamente, uno de aquellos niños era su propio hijo, Benito, al que había tenido Isabel como madre

---

buque de igual clase *Anfitrite* hubo dejado en Veracruz unas muestras de la vacuna —antes de la llegada de la expedición de Balmis—, ambas fragatas (*Anfitrite* y *Venganza*) fondearon en Rota, en octubre de aquel mismo año. Ya en 1813, tras su segunda expedición a México, Balmis hizo el viaje de regreso a Cádiz, desde el puerto de La Habana, a bordo de la fragata *Venganza*.

(22) MORO, Javier: *A flor de piel*. Seix Barral, Barcelona, 2015. Novela histórica sobre la Expedición de la Vacuna y sus principales protagonistas: Francisco Xavier Balmis, Isabel Zendal y los veintidós niños huérfanos portadores del virus *cow-pox* en el brazo.

(23) En reconocimiento a la filantrópica labor sanitaria llevada a cabo por Isabel Zendal, la revista *Enfermería en Desarrollo* le concedió, en diciembre de 2016, su premio anual, el cual recogió simbólicamente el alcalde de la localidad coruñesa de Órdenes, municipio donde la galardonada a título póstumo nació el 26 de febrero de 1773.

soltera. Y tal fue su compromiso con la expedición médica española que, una vez llegados a México, en su empeño de seguir ayudando al doctor Balmis dejó a su hijo allí, confiándolo al cuidado de unos religiosos, para continuar con las vacunaciones en Filipinas. Terminada la campaña filipina, el doctor Balmis continuó hacia Macao y Cantón, mientras que Isabel Zendal, a bordo del *Magallanes*, regresaría el 14 de agosto de 1809 a México, donde se reencontró con su hijo, Benito, para establecerse allí con él definitivamente. De la entrega de Isabel Zendal durante la expedición escribió el propio Balmis en su informe al ministro español Caballero:

«El excesivo trabajo y rigor de los diferentes días que hemos recorrido, le hizo perder su salud, mas, infatigable, noche y día, ha derramado todas las ternuras de la más sensible madre, sobre los veintidós angelitos que tiene a su cuidado, como lo hizo desde La Coruña, en todos los viajes, asistiéndolos en sus continuadas enfermedades» (24).

Ni ella ni su hijo regresarían nunca a España. Sus huellas se pierden en Puebla de los Ángeles, donde muy probablemente Isabel continuó con su labor de enfermera y asistente en la vacunación, pues actualmente la escuela de enfermería de esta ciudad mejicana lleva su nombre, al tiempo que el premio nacional de enfermería de México recibe, en su honor, la denominación de «Premios Cendala Gómez».

### Los «niños de la viruela»

Pero la parte más desconocida y conmovedora de esta admirable historia sigue siendo la de los «niños de la viruela», aquellos veintidós pequeños huérfanos que salieron del puerto de La Coruña y en cuyos cuerpos, portadores de la vacuna, alentaba la promesa de un mundo mejor. Uno de ellos murió de enfermedad durante la travesía y jamás pudo llegar a América (25).

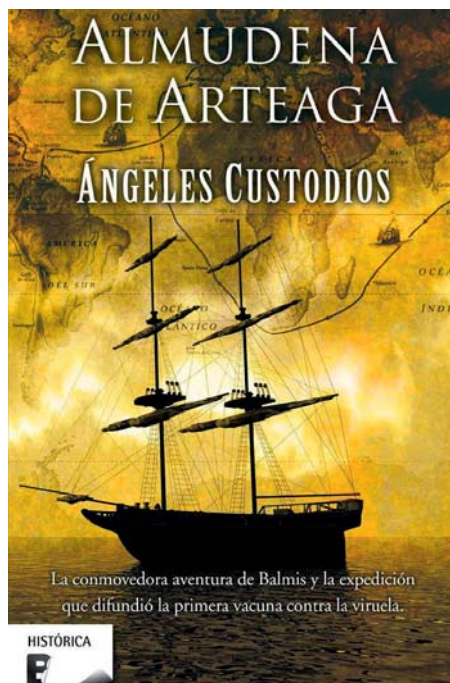
Balmis no se olvidó de ellos, y en repetidas ocasiones dirigió instancias al ministro español José Antonio Caballero en solicitud de los beneficios que se les habían prometido, así como de su repatriación a España; sin embargo, las autoridades locales en América hicieron oídos sordos a estas demandas y la

---

(24) DÍAZ DE YRAOLA, Gonzalo: *La vuelta al mundo de la Expedición de la Vacuna (1803-1810)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1948. En 2003, coincidiendo con el bicentenario de la expedición, el CSIC hizo una reedición facsimilar que incluía una traducción al inglés de la obra debida a Catherine Mark, asimismo editora de esta.

(25) Sobre la vida de aquellos veintidós niños procedentes de orfanatos de Madrid, Santiago de Compostela y La Coruña destaca la reciente novela de María Solar —obra a la que hacemos referencia en este artículo— *Los niños de la viruela (Os nenos da variola)* en su versión original gallega, editada por Galaxia), publicada por Anaya. Anteriormente, en 2014, el escritor Javier Neveo también había abordado este tema en *Los niños de la vacuna*, publicado por la editorial Pirineos.





Cubierta de la novela *Ángeles custodios*, de Almudena de Arteaga, inspirada en los personajes —principalmente, en los veintidós niños españoles que portaron en el brazo la vacuna— de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna

Estatua en bronce de la Virgen del Carmen en el puerto de La Coruña

mayoría de los niños fueron internados en un hospicio, donde —según el historiador Michael Smith (26)— eran mal alimentados y peor cuidados. Otros permanecieron unos años en la llamada Escuela Patriótica (27), y el resto fueron adoptados por familias mejicanas.

En 2003, coincidiendo con el bicentenario del comienzo de la expedición, la ciudad de La Coruña les rindió un homenaje, dedicándoles veintidós placas (en el Domus de Museos Científicos Coruñeses) con el nombre y la edad de cada uno de ellos, que oscilaba entre los tres y los nueve años. También en

---

(26) SMITH, Michael: *The Real Expedición Marítima de la Vacuna in New Spain and Guatemala*. American Philosophical Society, Filadelfia, 1974.

(27) Las Sociedades Patrióticas, surgidas en España en 1765 (la primera fue la «Bascongada», fundada ese año), fueron impulsadas sucesivamente por el conde de Aranda, Campomanes y Floridablanca con el objeto de comprometer a la nobleza y el clero rural en un plan para la reforma educativa y la renovación de la tecnología agrícola. De estas sociedades surgieron a su vez las Escuelas Patrióticas (que desde 1784 se abrieron también a Hispanoamérica), con la doble finalidad de recoger y educar a las niñas y niños huérfanos y mendigos, y de formar a las mujeres de los estratos sociales más pobres para que pudiesen encontrar un trabajo digno.



Fotograma de la miniserie *22 ángeles* —producida por TVE en 2016 y basada en la novela *Ángeles custodios*, de Almudena de Arteaga (Ediciones B, 2012)—, donde podemos ver a los niños que formaron parte de la Expedición de la Vacuna arremolinándose en el puente de mando de la *María Pita*

2003, La Coruña erigió, para perpetuar su memoria, una escultura que se instaló en el puerto de la ciudad herculina, en el mismo lugar en el que ahora figura una estatua en bronce de la Virgen del Carmen (28) acogiendo en sus brazos al Niño Jesús, lograda alegoría del amor que Isabel Zendal dispensó a aquellos veintidós niños, digno de una madre.

Asimismo, en 2016, Radiotelevisión Española (RTVE) rodó la miniserie *22 ángeles*, en homenaje a los veintidós niños españoles que participaron en la Expedición de la Vacuna a América.

La mayoría de las escenas se grabaron en Ferrol y en la también gallega ciudad de Tui, así como en el monasterio de Oia. El guion de la serie, dirigida por Miguel Bardem, se basó en la novela de Almudena de Arteaga *Ángeles custodios*, publicada en 2010 por Ediciones B. Fue estrenada en La 1 de TVE el 12 de diciembre de 2016, con la participación de María Castro en el papel de Isabel Zendal y de Octavi Pujades en el de Francisco Xavier Balmis.

---

(28) El monumento a la patrona de los marineros se encuentra en el mismo lugar donde en 2003, con motivo de las celebraciones del bicentenario de la Expedición de la Vacuna, se homenajeó a los veintidós niños que participaron en ella. La Virgen con el Niño Jesús en brazos no deja de ser un símbolo de los cuidados que Isabel Zendal, la primera enfermera en participar en una misión internacional humanitaria, dispensó, con amor digno de una madre, a los pequeños y filantrópicos héroes.

*BALMIS Y LA REAL EXPEDICIÓN FILANTRÓPICA DE LA VACUNA (1803-1806)*

Los nombres de los niños que llevaron en su cuerpo la vacuna de la viruela, tal y como aparecen en el libro de María Solar *Os nenos da variola*, son los siguientes:

Niños procedentes del orfanato de Madrid: Vicente Ferrer, 7 años; Andrés Naya, 8 años; Domingo Naya, 6 años; Antonio Veredia, 7 años. Niños procedentes del orfanato de La Coruña: Martín, 5 años; Manuel María, 6 años; Cándido de la Caridad, 9 años; José Jorge Nicolás de los Dolores, 5 años; Vicente María Sale y Vellido, 3 años; Pascual Aniceto, 3 años; Ignacio José, 3 años; José, 3 años; Tomás Melitón, 3 años; José Manuel María, 3 años; Benito Vélez (hijo de Isabel Zendal), 7 años. Niños del orfanato de Santiago de Compostela (estaba ubicado en el Hostal de los Reyes Católicos, actual Parador de Turismo, en la plaza del Obradoiro de la capital gallega): Juan Antonio, 5 años; Jacinto, 6 años; Gerónimo María, 7 años; Francisco Florencio, 5 años; Juan Francisco, 9 años.

# REVISTA DE HISTORIA NAVAL

## Petición de intercambio

Institución .....

Dirección postal .....

País .....

Teléfono .....

Fax .....

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval  
 Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....  
.....  
.....

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

### Dirección de intercambio:

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

# LOUIS GODIN, UN SABIO FRANCÉS EN EL CÁDIZ DIECIOCHESCO

Francisco FONT BETANZOS  
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

## Resumen

En este trabajo hacemos un recorrido por la vida del científico francés Louis Godin desde su ingreso, siendo muy joven, en la Academia de Ciencias francesa hasta su fallecimiento en la ciudad de Cádiz. Destacamos sus logros científicos alcanzados de forma individual, y los conseguidos en la América ecuatorial participando en la medición del arco de meridiano. También resaltamos la parte más humana de un hombre incomprendido por sus conciudadanos e ignorado por gran parte de la comunidad científica mundial.

Palabras clave: Godin, Academia, meridiano, observaciones.

## Abstract

In this work, we delve into the life of the French scientist Louis Godin from his entry, being very young, in the French Academy of Sciences until his death in the city of Cádiz. We highlight his individually-achieved scientific achievements, and those achieved in equatorial America participating in the measurement of the meridian arc. We also highlight the most humane part of a man misunderstood and ignored by a large part of the world scientific community.

Key words: Godin, scientific achievements, Academy of Sciences, meridian arc.

## Introducción

UNOS documentos referidos a Louis Godin, encontrados casualmente en el Archivo Histórico Municipal de Cádiz, me impulsaron a hacer esta semblanza del científico francés, un hombre infravalorado por su país, minimizado por sus coetáneos y olvidado durante una gran parte de su vida por la Academia de Ciencias francesa, que le acusó de españolizarse durante la expedición al ecuador. Este repudio arranca de la decisión de Godin

de no regresar a Francia con los restantes expedicionarios cuando finalizó el proyecto. El francés permaneció en Lima, dando clases en su universidad, y a su regreso a Europa se puso al servicio del rey español. Para ello se estableció en Cádiz, una ciudad floreciente, abierta al comercio ultramarino y que vivía su plenitud como emporio del espíritu de la Ilustración. Tal actitud de Godin es justificable si pensamos que en numerosas ocasiones nuestro protagonista se sintió ninguneado por la Academia de Ciencias francesa, que lo colocó al frente de la expedición pero lo dejó desamparado cuando su liderazgo se vio cuestionado por las ambiciones y exigencias de Bouguer y La Condamine. La Academia asimismo pecó de negligencia en la gestión del ambicioso proyecto, al que dotó de unos recursos materiales a todas luces insuficientes en proporción a la magnitud de la empresa, quizá a causa de la precipitación con que la expedición se concibió e inició su andadura, que impidió aquilatar el soporte económico de que esta precisaba. Los restantes expedicionarios experimentaron idéntica sensación de abandono, como evidencia el hecho de que, durante su estancia en tierras americanas, algunos, para subsistir, debieron emplearse en trabajos relacionados con su profesión. En España, por el contrario, Godin fue valorado en su justa medida y recibió toda suerte de reconocimientos por sus aportaciones al desarrollo científico hispano. Hay unanimidad entre la comunidad de historiadores en que el motor de gran parte de los progresos científicos en España fue el estudio e investigación castrense, de lo que Jorge Juan y Antonio de Ulloa son ejemplos indiscutibles y exponentes del nivel que alcanzó la ciencia en nuestro país, tanto en astronomía como en matemáticas, geodesia, etc., en la época que nos ocupa. Pues bien: estas dos preclaras figuras mantuvieron una estrecha relación científica, laboral y personal con Louis Godin, relación que redundó en beneficio del acervo científico nacional. Y así, por ejemplo, gracias a su empeño conjunto los estudios teóricos en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz se potenciaron, aumentando la carga lectiva de las disciplinas más sustanciales, como matemáticas, navegación, construcción naval y astronomía, entre otras. También prestaron una atención especial a la preparación y selección del profesorado y a dotar a la institución de los instrumentos necesarios para que su labor formativa diera los frutos debidos. En este sentido, y como detallaremos más adelante, Godin intervino en la puesta en marcha y en las primeras actividades del Observatorio de Cádiz, institución que se convirtió en un centro de adiestramiento para los marinos que se preparaban para expediciones científicas, en el que adquirirían la base necesaria para practicar levantamientos cartográficos técnicamente solventes.

Sin embargo, la figura de Louis Godin ha quedado ensombrecida en muchos ámbitos científicos ajenos al francés. Valga como muestra el hecho de que la expedición para la medición del arco de meridiano, de la que fue promotor, director y principal valedor, pasó a ser, para gran parte de la comunidad científica mundial, la expedición de La Condamine, obviándose los estudios, esfuerzos, viajes y contactos con científicos extranjeros realizados por Godin desde muy joven con la finalidad de corroborar sus tesis



sobre la figura y magnitud de la Tierra. Su liderazgo —la Academia de Ciencias le nombró jefe de la expedición, en virtud de su formación y experiencia— se puso en entredicho y fue discutido en numerosas ocasiones, lo que dio pie a muchas discrepancias y desacuerdos que derivaron en situaciones conflictivas y de extrema tensión de las que se resintió el desarrollo de la expedición.

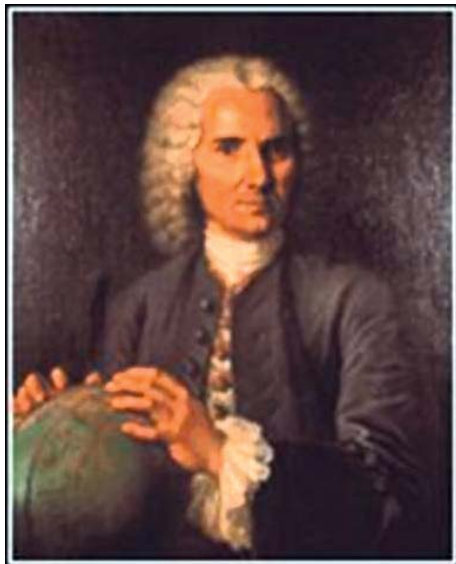
A pesar de que en muchas de sus obras figurasen nombramientos tan ostentosos como «Coronel Don Luis Godin de las reales Academias de Ciencias de París, Londres, Berlin y Upsal. Censor Real de libros en francés, Cathedrático de prima de matemáticas, que fue, en la Real Universidad de S. Marcos de Lima y Director de la Real Academia de Cavalleros Guardias-Marinas», Godin («très-attaché à sa religion, à sa famille, à ses amis, et surtout à l'Académie») (1) vivió gran parte de su existencia enemistado con su tiempo, abandonado, frustrado y anhelando siempre regresar a su Francia natal para morir junto a los suyos, aspiración que no pudo ver realizada. El contralmirante Julio F. Guillén Tato, en *Los tenientes de navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral y la medición del Meridiano*, valora así la figura de nuestro protagonista: «La Armada, la nación entera, debe un monumento —una pirámide de verdad— que exprese el agradecimiento hacia este español de adopción que fue maestro, amigo y valedor de nuestros dos prestigios más preclaros del siglo XVIII. El pobre Godin vino a ser, en realidad, un rigor de las desdichas». El científico francés reposa en una cripta sellada de la iglesia de San Antonio de Cádiz, en la que ha desaparecido su lápida.

### Louis Godin

Louis Godin Charron nació en París el 28 de febrero de 1704. Era hijo de François Godin y de Elisabeth Charron. Realizó sus primeros estudios, con gran brillantez, en el acreditado Colegio de Beauvais, donde demostró gran imaginación, solidez mental y una prodigiosa memoria. Preveía estudiar leyes, atendiendo al deseo de su padre, que era abogado del Parlamento y esperaba que su hijo siguiera su profesión. Una vez finalizados los estudios de humanidades, la filosofía le abrió una nueva puerta, aunque finalmente se decantó por la astronomía, siendo alumno del famoso astrónomo y geógrafo francés Joseph de l'Isle en el Colegio Real de París, consiguiendo ingresar como profesor adjunto en la Academia de Ciencias de la capital francesa el 29 de agosto de 1725 por jubilación de M. Bomie. El 11 de agosto de 1727 alcanzó el grado de profesor de astronomía; el 4 de julio de 1730, el de asociado en la misma especialidad, y el 24 de agosto de 1733, el de profesor astrónomo residente. En 1728 Godin contrajo matrimonio con Rose Angélique le Moyné,

---

(1) BNF GALICA, *Histoire de L'Académie Royale des Sciences*. L'Imprimerie Royale, París, MDCCLXVI.



Louis Godin, científico y matemático francés. Promotor y director de la expedición de La Condamine para la medición del arco de meridiano y director de la Real Academia de Caballeros Guardias Marinas de España

con quien tuvo antes de su salida hacia América un hijo y una hija. El talento y espíritu de Rose Angélique fueron decisivos para procurar a sus hijos la mejor educación posible y rellenar en la medida de lo posible el vacío que ocasionaban las prolongadas ausencias de su padre.

Ya en noviembre de 1727 publicó su primer trabajo en las *Mémoires de l'Académie*, que versó sobre la observación de una aurora boreal en París el 19 de octubre de 1726 y que le valió un merecido reconocimiento por parte de las autoridades académicas, por la perfecta descripción del fenómeno atmosférico que se plasaba en sus páginas y la erudición que traslucía. Fue el responsable de la redacción y coordinación de los primeros años de la *Histoire de l'Académie* y de ordenar por materias todos los ejemplares de las *Memorias* editadas desde la aparición del boletín hasta el año 1730. Viajó a Londres

para exponer ante la Real Sociedad de Astronomía, que le nombró miembro, su hipótesis sobre la forma de la Tierra y los métodos para determinarla con la mayor precisión posible. En esta prestigiosa institución sería donde Godin trabó amistad e intercambió ideas con el director del Observatorio de Greenwich, sir Edmund Halley, astrónomo real, físico, matemático y estudioso de la Luna, quien pronosticó para el año 1758 el regreso de un cometa —bautizado como Halley en su honor— que había sido avistado en 1682. Este viaje a la capital inglesa le sirvió también para proveerse de instrumentos con los que afrontar la expedición a la América ecuatorial aunque, dado el escaso tiempo de que dispusieron los viajeros para experimentar con ellos, no pudieron detectar a tiempo ciertas carencias de que adolecían algunos de ellos.

El 1 de diciembre de 1732 Godin, encontrándose en París, observó el eclipse de luna que tuvo lugar ese día, mientras en Madrid el duque de Solferino hacía lo propio. Estudiando más tarde las observaciones efectuadas, resultó que, comparando las diez de las manchas, la diferencia de meridianos fue de 24' y 20'. Posteriormente, el científico volvió a Francia para preparar el viaje de carácter científico que debía estudiar la longitud del péndulo en segundos, que se inició el 16 de mayo de 1735 en el buque *Le Portefaix*, de 44 cañones. Partiendo de La Rochela, Godin y otros académicos llegaron a la isla de Santo Domingo, su primer destino, donde desembarcaron, después de una

feliz travesía, el 11 de junio en Goave. Allí realizarían durante tres meses las observaciones y estudios programados, que fueron publicados por la Academia francesa en las *Memorias* correspondientes a 1735: *La Longueur du Pendule simple, qui bat les Secondes du Temps moyen, observée à Paris au Petit Goave en l'Isle Saint-Domingue*. Finalizada la misión se trasladaron al continente para unirse a la comisión que determinaría la longitud del arco de meridiano terrestre. El 19 de mayo de 1736 arribaron a Quito, donde Godin, siguiendo un método que había experimentado, observó el paralaje del Sol y desarrolló también los primeros estudios sobre la variación diurna y periódica del barómetro, trabajos que publicó también la Academia en el volumen correspondiente al año 1738. Durante su estancia en aquellos dominios se ocupó de escribir y remitir a Europa distintos trabajos, como *Memoria sobre la oblicuidad de la eclíptica*.

En 1742, Godin da por finalizada su colaboración en la expedición para la medición del arco de meridiano y pasa a Lima, donde permaneció ocupado en dar clases de matemáticas y astronomía en la Universidad de San Marcos, así como en colaborar como redactor habitual de *La Gaceta de Lima*, lo que le serviría para reembolsar los 4.000 pesos que le demandaban sus acreedores, aunque finalmente la deuda tuvo que ser satisfecha por el virrey de Lima, Manso de Velasco, a cuenta del rey de España. La mala administración de los exiguos fondos oficiales y los gastos originados por la repatriación de los expedicionarios al final del proyecto conducirán a Godin a la quiebra y a contraer deudas que debía cancelar antes de su marcha del continente. Para liquidarlas se vio obligado a empeñar algunos de sus instrumentos científicos, como la toesa del Perú, que había sido construida especialmente para esta expedición por el famoso artesano francés Langlois y que Godin tuvo que devolver a la Academia en 1748 al ser requerido para ello, ya que iba a ser utilizada en otros experimentos. Durante esta etapa en América alternó la docencia universitaria con exactas y precisas observaciones astronómicas en Buenos Aires, Pernambuco y Río de Janeiro. Todas estas investigaciones las dejó reflejadas en una memoria que escribió en 1755; en ella especificaba que había determinado la latitud de Buenos Aires basándose en quince observaciones de alturas meridianas del Sol y de algunas estrellas fijas, tomadas con un cuadrante astronómico de cerca de dos pies de radio. Respecto a la longitud, la observó por dos inmersiones del primer satélite de Júpiter, la primera, el 1 de agosto de 1750, y la segunda, el 17 del mismo mes y año. En Río de Janeiro permaneció cuatro meses, realizando treinta observaciones de alturas meridianas a través de las cuales determinó la latitud del centro de la plaza del gobierno de esa ciudad, que resultó ser 22° 53' 40'' S. En cuanto a la longitud, solo pudo observar dos emersiones del primer satélite.

Se encontraba Godin en Lima cuando, el 28 de octubre de 1746, un terremoto sacudió la capital peruana, provocando la muerte de más de 5.000 personas. Habiendo quedado destruida la mayor parte de la urbe, el virrey Manso de Velasco le encomendó designar el lugar donde debía fundarse la nueva capital

(«que debía quedar fuera de tiro de cañón») y realizar los planos de la misma, así como diseñar las nuevas fortificaciones de El Callao. Asistieron a Godin en esta tarea el marqués de Ovando y los expertos en matemáticas e ingeniería José Amich y Juan Francisco Rossa:

«... y en esta atención expidió Decreto para que Don Louis Godin, de la Real Academia de las Ciencias de París, que es Cathedratico de Mathematicas de esta Real Universidad, formasse un Plan, y Diseño de las medidas, forma, y regla que debe observarse en la fabrica de las Casas, y viviendas de la Ciudad de modo que no peligraren en ella sus habitadores en ocasión de iguales Terremotos, que siempre deben temerse, y sean menos los daños, y estragos de las ruynas que ocasionan» (2).

Godin recomendó reducir la altura de los muros de las nuevas viviendas de acuerdo con el ancho de las calles y prohibir los balcones y las torres redondas, recomendaciones que hizo extensivas a todos los edificios estatales, templos e inmuebles religiosos. También sugirió ubicar el centro de la ciudad y la fortaleza defensiva del puerto en un lugar apartado de la costa. No obstante, el Cabildo, si bien valoró estas medidas como útiles e interesantes, las consideró irrealizables.

Finalizada la expedición que se ocupó de la medición del arco de meridiano, Godin fue expulsado de la Academia francesa y sustituido por Cassini de Thury el 13 de octubre de 1745, al parecer por no administrar debidamente los fondos de la expedición y haber prestado servicios a los españoles, optando el sabio francés por permanecer en España. La expulsión conllevaba la suspensión de las colaboraciones científicas que habitualmente remitía Godin a la Academia. Posiblemente por esa circunstancia, tanto la memoria relativa a la expedición como las comunicaciones e informes oficiales posteriores no vieron la luz, a pesar de que poco antes de morir Godin manifestó que la crónica del viaje al Ecuador estaba lista para ser editada. Pando Villarroya refiere en su obra *Asamblea Amistosa Literaria* que el marqués de la Ensenada, al tener conocimiento de la situación de Godin, lo nombró director de la Real Academia de Guardias Marinas de Cádiz —donde impartió clases de astronomía y matemáticas, además de coordinar con Jorge Juan la preparación de los libros de texto de los guardiamarinas— y primer director del Observatorio de Marina, disfrutando patente de coronel de Infantería. Antonio de Ulloa fue el designado para entregarle el correspondiente despacho, para lo que salió a recibirle a dos leguas de la corte. No obstante, aunque ambos nombramientos se produjeron el 29 de agosto de 1747, no se harían efectivos hasta el 11 de noviembre de 1753. Godin había emprendido el viaje hacia Europa en agosto de 1748 en

---

(2) *Individual, y verdadera relación de la extrema ruyna que padeció la Ciudad de los Reyes Lima, Capital del Reyno del Perú, con el horrible Temblor de tierra acaecido en ella la noche del día 28. de Octubre de 1746. y de la total asolacion del Presidio, y Puerto del Callao, por la violenta irrupcion del Mar, que ocasionò en aquella Bahia.* Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

un complicado periplo a través de Bolivia y Brasil, para arribar a Lisboa en julio de 1751. Los emolumentos percibidos por el sabio francés en su nuevo destino se elevaban a 10.000 francos anuales, y seis meses más tarde se incrementó su sueldo en 1.500 francos, destinados a contribuir al pago del alquiler de la casa, lo que daba un total de 11.500 francos o 46.000 maravedíes en moneda local. Asimismo, se otorgó a su hijo el nombramiento de teniente de Ingenieros de Marina, aunque su ejercicio como tal duró poco ya que fallecería de viruela poco después. Muchas fueron las prerrogativas otorgadas a Godin, algunas concedidas gratuitamente, como cuando el tesoro español se hizo cargo de las deudas que había contraído en el Perú, así como de los gastos de viaje. También disfrutó del privilegio de percibir su sueldo desde el momento en que se le ofreció el cargo y él lo aceptó, cuando aún se hallaba en América; por ello no es de extrañar que se sintiera a gusto y perfectamente acomodado en la sociedad gaditana. Una carta de su esposa dirigida a Jorge Juan le solicitaba «noticias circunstanciadas sobre la clase de empleo, goces y funciones del científico para proceder ella a reunirse en España». Godin era hombre de refinados modales, afectuoso, de buen temperamento, apreciado por sus superiores y respetado por sus alumnos, «tan universal en la erudición como en las matemáticas» (3), como refería José Carbonell Fougasse, secretario de la Asamblea Amistosa Literaria. En una carta remitida en mayo de 1754 por el literato Luis José Velázquez al dramaturgo, poeta y académico Agustín Montiano, se plasmaba su sentir respecto a Louis Godin, «que es un sabio hecho y derecho. Siendo tan gran matemático, es hombre de buenas letras, y de un gusto muy singular en todo» (4). Las ausencias prolongadas de Godin de sus ocupaciones y las licencias disfrutadas hicieron que hasta el propio marqués de la Ensenada le llamara al orden, aunque el científico se justificaba con evasivas. Transcribimos una de estas licencias (5), concedida el 24 de mayo de 1756:

«Director de la Academia de G.M. D. Louis Godin

El Rey ha prorrogado por tres meses la licencia de que está usando el Director de la Academia de Guardias Marinas D. Louis Godin; participo a V.E. de orden de S. M. para su noticia y a fin de que la comunique al Comandante de este Cuerpo.

Dios g. a V.E. m. a.

24 de mayo de 1756

Marqués de la Victoria».

El 26 de octubre de 1753, Louis Godin, junto a varios oficiales de la Armada española (alféreces de fragata marqués de Montecorto y Fernando Inclan; guardiamarinas Nicolás Guerrero, Gonzalo Cañas y Juan Basurto), «todos

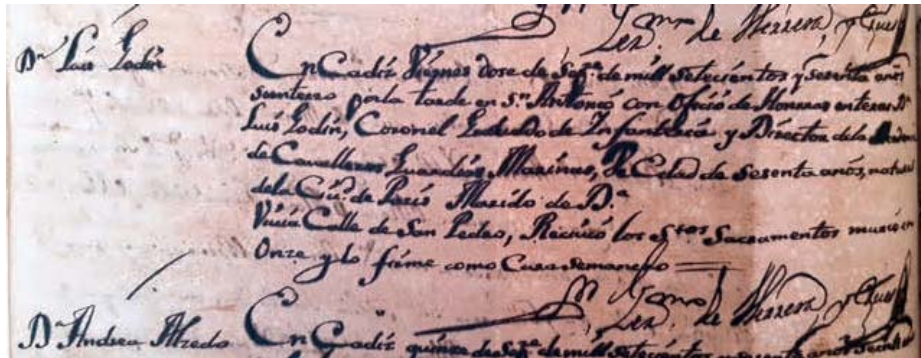
---

(3) DIE MACULET, R., y ALBEROLA ROMÁ, A.: «José Carbonel Fougasse (1707-1801). El rastro de un erudito en la España Ilustrada», en *Revista de Historia Moderna*, núm. 28. Alicante, 2010.

(4) *Ibidem*.

(5) Archivo Histórico Municipal de Cádiz.





Certificado de defunción Luis Godin. Archivo parroquial de la iglesia de Santa Cruz, Cádiz

muy matemáticos, y ya impuestos en las observaciones unos más y otros menos» (6), observaron en Trujillo el eclipse de sol que tuvo lugar ese día y al que el científico concedió enorme importancia, ya que «es muy propia para fixar la longitud por comparación con las horas á que fue visto el mismo fenómeno en París y en Lisboa» (7). El director del Observatorio de París, De l'Isle, había solicitado al marqués de la Ensenada la observación del fenómeno desde España y requerido al jesuita Eusebio da Veiga que hiciera lo propio desde Portugal. A pesar de que los astrónomos franceses habían pronosticado que el eclipse sería total en Trujillo y Aveiro (Portugal), en ambas ciudades se observó como parcial. Godin se lo explicaba detenidamente al marqués de la Ensenada en una carta enviada el 28 del mismo mes, detallando que en el viaje de Cádiz a Trujillo, adonde llegó el día 19, habían estado realizando observaciones para configurar el mapa del trayecto recorrido con la mayor fiabilidad posible:

«... En el viaje de Cádiz aquí hemos procurado con todo cuidado y sin detención formar un mapa exacto del camino y inmediaciones; en lo que se han esmerado los Oficiales y Guardias-marinas tanto que me han causado admiración: muy infieles son los mapas, y otros viajes semejantes darían uno mucho mejor: formada que sea esta derrota particular, se añadirá a la colección de observaciones que con las de Cádiz, hechas en el Observatorio Real desde su establecimiento, espero tener el honor de poner a los pies de V.E. a fines de este año» (8).

Esta observación fundamentada fue la primera misión que se le encargó a Godin como director del Observatorio de Marina, ya que se proyectaba reunir información detallada, actualizada y fiable sobre la posición geográfica de distintos lugares, con miras a levantar una carta geográfica de la península

(6) ESPINOSA Y TELLO, Josef: *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo*, t. I. Imprenta Real, Madrid, 1809.

(7) *Ibidem*.

(8) *Ib.*



ibérica en la que se detallaran los términos de cada provincia, los canales de navegación, cursos de los ríos, y caminos reales y particulares. Como decía el marqués de la Ensenada, era vergonzoso que para conocer en nuestro propio país la situación de los distintos pueblos y las distancias entre ellos hubiese que recurrir a los holandeses y franceses, quienes cobraban enormes sumas por confeccionar unos mapas de España en numerosas ocasiones incorrectos. A tal fin se recibieron, procedentes de París y Londres, los instrumentos necesarios. Unos meses antes, concretamente el 18 de abril de 1753, Jorge Juan y Louis Godin habían realizado otra de las observaciones mejor documentadas del Observatorio Astronómico de Cádiz: una inmersión del tercer satélite de Júpiter efectuada con telescopios gregorianos de 2 y 4 pies, cuyos resultados, al igual que en otras ocasiones, habían sido notificados a De l'Isle. El científico francés también intervino en la instalación de ese observatorio.

Pese a que, nada más llegar a Lisboa, en 1751, Godin había viajado a París para solicitar su reingreso en la Academia de Ciencias francesa y, como en anteriores ocasiones, su solicitud había sido denegada, el 15 de junio de 1756 se le permitió su reincorporación como pensionado veterano, gracias a que el conde de Argenson, entonces ministro, redactó un informe favorable remitido al rey francés. El deseo de Godin de reingresar en la Academia era tan intenso que había solicitado a la Universidad de Lima que testificara en París acerca de la difícil situación en que se encontraba. Godin colaboró eficazmente en la reparación de los estragos que el terremoto de Lisboa del 1 de noviembre 1755 causó en Cádiz, presentando una disertación sobre el maremoto subsiguiente en la Academia de Ciencias de París que fue leída por su secretario perpetuo, Jean-Paul Grandjean de Fouchy. En la capital gaditana recuperó sus ocupaciones y residió, aunque por poco tiempo, en la calle de San Pedro, donde falleció el 11 de septiembre de 1760, a los cincuenta y seis años, a consecuencia de un ataque apopléjico.

«Por la carta a V.E. de 12 del corriente quedo con noticia del fallecimiento del Director de la Academia de Guardias Marinas Don Louis Godin. Dios guarde a V.E. muchos años. Madrid a 18 de septiembre de 1760.

S. D. Andrés Reggio» (9).

En el archivo parroquial de la iglesia de Santa Cruz de Cádiz (libro de defunciones, f. 106v) figura el siguiente asiento:

«En Cádiz viernes doce de septiembre de mil setecientos y sesenta años se enterró por la tarde en San Antonio con oficio de honras enteras don Louis Godin, Coronel Graduado de Infantería y Director de la Academia de Cavalleros Guardias Marinas, de edad de sesenta años (*sic*), natural de la ciudad de París, marido de doña (*espacio en blanco*). Vivía en la calle San Pedro, recibió los Santos Sacramentos, murió en once y lo firmo como cura semanero. = Gerónimo de Herrera y Gines (*rubricado*)».

---

(9) Archivo Histórico Municipal de Cádiz.

Si bien Louis Godin nunca disfrutó de buena salud, a consecuencia de las penurias y accidentes sufridos —en una ocasión se despeñó mientras hacía mediciones— durante las expediciones científicas y de las fiebres que le aquejaron en noviembre de 1738 encontrándose en Quito, al final de su vida, asediado por las enfermedades y los achaques, sufrió un profundo declive vital que lo mantuvo inactivo durante muchos meses. En 1755 padeció también una catarata secundaria en el ojo derecho. Diagnosticada y tratada por el doctor Virgili, se encargó de operarla el médico de Marina Lorenzo Rolando, que para ello utilizó un instrumento de su invención y que era similar a la moderna *serretelle*. Entre mayo de 1757 y abril del año siguiente Godin permaneció en Chiclana (Cádiz), afectado de una grave dolencia. Su delicada salud se agravó con la muerte de su hija, ocurrida tres años después de haber contraído matrimonio con el abogado del Parlamento Lefébvre de Dampierre.

Respecto a la obra de Louis Godin, hay constancia de que gran parte de ella salió sin control de España, probablemente hacia Francia. No se disponía de un inventario detallado de sus trabajos, no obstante el interés que las autoridades españolas habían mostrado en su confección. La obsesión de la Academia de Ciencias de París por apropiarse de esos fondos confirma su valor científico. También en España, cuando falleció el científico, se dictaron disposiciones urgentes para que todos sus papeles se pusieran a buen recaudo:

«El Rey ha resuelto que si entre los papeles que dejó el difunto D. Louis Godin hay algunos que traten de Geometría, o pertenezcan a la enseñanza de los Guardias Marinas se recojan, y entreguen en la Academia al Alférez de la Compañía D. Antonio Posadas: y que los que se hallasen sobre el viaje que hizo desde Lima a Buenos Aires, o otros útiles de trabajo de planos de aquellos Dominios en que está entendiendo el Capitán de Navío D. Manuel de Hoxes se entreguen inventariados y con el recibo de este oficial» (10).

Asimismo, desde Madrid, el 8 de diciembre de 1761 se emitía otra comunicación referida al mismo asunto:

«El Rey ha resuelto que inventariados los papeles que haya útiles, al objeto que V.E. manifiesta en carta de 20 del pasado de los que se hallaron por muerte de Don Louis Godin queden embargados; y que avisando V. E. los que sean, se le prevendrá lo que ha de practicar. Particípole a V. E. para su cumplimiento. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 8 de diciembre de 1761.  
S. D. Andrés Reggio» (11).

En la hoja de respeto de la obra manuscrita «Historia de las pirámides de Quito o Relación de todo lo que ha pasado acerca de las dos pirámides, e

---

(10) Archivo Histórico Municipal de Cádiz.

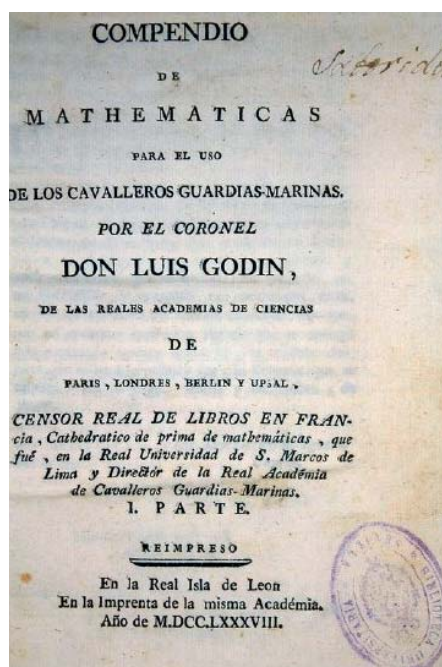
(11) *Ibidem*.

inscripciones puestas en las dos extremidades de la base vecina de Quito» figura una nota escrita a mano que dice textualmente: «Este apreciable manuscrito se encontró entre los que tenía Don Louis Godin y por fortuna no corrió la suerte de otros muy importantes que poseía, y que pasaron a Francia».

Debemos señalar que, durante la estancia de los expedicionarios en Quito, Godin regaló al colegio de los agustinos, con el que tenía estrecha relación, algunos libros franceses contemporáneos de filosofía, física y teología.

### La Asamblea Amistosa Literaria

Louis Godin era uno de los componentes de la Asamblea Amistosa Literaria, asociación cultural de carácter privado que reunía a personas con inquietudes similares y en la que se trataban temas relacionados con la historia, la geografía, la física, las matemáticas, la medicina y otras materias. Fue constituida e inaugurada en Cádiz el jueves 16 de enero del año 1755 por Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral. Sobre sus actividades queremos destacar que en el siglo que nos ocupa era una academia de ciencias en la que la medicina ocupaba un lugar preferente. Entre sus ilustres integrantes podemos destacar, entre otros, a José Díaz Infante, capitán de fragata y maestro de artillería; Diego Porcell, médico de cámara; Pedro Virgili, director del Colegio de Cirugía de Cádiz; Francisco Nueve Iglesias, cirujano mayor de la Armada; Francisco López Cárdenas, ayudante de cirujano mayor; José de Aranda y Gerardo Henay, profesores de matemáticas; Luis José Velázquez, regidor de Málaga; Francisco Canivell, médico cirujano de la Armada; José de Nájera, Lorenzo Roland y otras figuras relevantes de la intelectualidad del Cádiz dieciochesco. Actuaba como secretario de la Asamblea el académico de la Real de la Historia y profesor de matemáticas José Carbonell, nombrado posteriormente comisario honorario de Marina y director de los estudios públicos de Cádiz, quien llevaba un meticuloso libro registral en el que consignaba las particularidades de cada trabajo. Julio Fernando Guillén y Tato, marino y académico, se refirió en



algunos de sus numerosos trabajos a la Asamblea Amistosa Literaria, detallando que esa institución estuvo a punto de convertirse en la Real Sociedad de Ciencias, hasta el punto de que Jorge Juan, Godin y Carbonell llegaron a redactar un proyecto de ordenanzas, que se llamó «Plan de 50 ordenanzas para la Sociedad de Ciencias de Madrid», por encargo del marqués de la Ensenada. Estas tertulias se llevaban a cabo, generalmente, los jueves en la casa-posada de Jorge Juan, en el aristocrático barrio del Pópulo de Cádiz, que el Cabildo había cedido en 1717 a la Academia de Guardias Marinas para ampliar sus instalaciones. Muchas de estas reuniones se trasladaron a El Puerto de Santa María. Precisamente en esta Asamblea Amistosa Literaria, Godin pronunció numerosas conferencias relacionadas con sus estudios, experimentos y vivencias en distintas situaciones. Algunas de estas disertaciones fueron:

*Observaciones sobre la hierba añil, su cultivo y modo de beneficiarlas o de hacer la tinta añil* (1755).— *Plan de Ordenanzas para la Sociedad Real de Ciencias.- Sobre el instrumento de pasajes y su colocación* (1755).— *Sobre la posición geográfica de la costa oriental de la América Meridional, como Buenos Aires, cabo Santa María en la boca del Río de la Plata, Río Janeiro, y Pernambuco* (1755).— *Observaciones sobre el peso de los cuerpos* (1755).— *Noticias útiles al estudio de la ciudad subterránea que se ha descubierto al pie del Vesubio* (1755).— *Extracto de algunas observaciones astronómicas, hechas en el Observatorio de la Academia de Guardias Marinas en 1753.*— *Relación del temblor de tierra que se experimentó en Cádiz el 1.º de noviembre 1755.*— *Adición a dicha Relación.*— *Apéndice a las Tablas astronómicas de Lashire* (1727).— *Memoria sobre la oblicuidad de la elíptica.*— *Compendio de Mathematicas para el uso de los Cavalleros Guardias Marinas* (1758).

También Jorge Juan presentó numerosas comunicaciones sobre artilleros, navegación, construcción naval y astronomía, entre las que destacan *Examen marítimo* y *Extracto de una carta escrita desde Cumaná, por el capitán de fragata don Joseph Solano, sobre observaciones de latitud y longitud de aquel país*, leída en 1755 por Louis Godin al encontrarse Jorge Juan ausente. Aunque no formó parte de la Asamblea, Juan Antonio Enríquez, contador de navío y posteriormente intendente de Marina, también contribuyó con interesantes escritos. La marcha de Jorge Juan a Madrid y el traslado de Virgili a Barcelona, entre otros motivos, aceleraron la disolución de la Asamblea, que ya acusaba una creciente desvitalización y cuya desaparición se hizo efectiva en 1758. Muchos años después, en 1982, un grupo de oficiales de Marina que asistían en Zaragoza a un congreso de historia militar del que formaba parte un descendiente de Jorge Juan, Jorge Juan Guillén Salvetti, aceptó la propuesta del contralmirante Carlos Martínez Valverde de refundar con similares principios y fines la Asamblea.

### Expedición para la medición del arco de meridiano

El objetivo de la expedición para la medición del arco de meridiano en el Perú era demostrar la forma y magnitud de la Tierra y corroborar la tesis sustentada por Newton de que nuestro planeta era una esfera achatada por los polos. Al frente de esta expedición se puso a Louis Godin por ser el académico más antiguo y brillante y el astrónomo más experimentado. Ya a finales de 1733 Godin había planteado a la Academia de Ciencias parisiense organizar dos expediciones para medir un grado de meridiano, que debían ejecutarse de manera conjunta y en situaciones opuestas: una, en el ecuador, y la segunda, en el lugar accesible más próximo al polo norte, con objeto de dar al estudio la mayor fiabilidad. Estas mediciones serían realizables gracias a los avances alcanzados por la triangulación geodésica y al perfeccionamiento de los instrumentos utilizados. Tanto la Academia como el ministro de Marina, Jean Frédéric Phélypeaux, conde de Maurepas, que también era vicepresidente de esa institución, aprobaron el proyecto.

Componían la expedición, entre otros, Pierre Bouguer (matemático), Charles Marie de La Condamine (geógrafo y químico), Louis Godin (astrónomo), los españoles Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral (marinos y científicos) —que cuando fueron elegidos contaban 21 y 19 años respectivamente—, el ecuatoriano Pedro Vicente Maldonado, Joseph de Jussieu (botánico), Jean Joseph Verguin (geógrafo e ingeniero), Jacques Couplet (ayudante de geógrafo), Godin des Odonais (agrimensor) —sobrino de Louis Godin—, Jean Seniergues (cirujano), Jean Louis de Morainville (ingeniero, dibujante e instrumentista) y el relojero Théodore Hugot. Estaban asistidos por seis esclavos de color y siete criados, personal insuficiente si consideramos que el equipo lo componían 21 cajas, 19 baúles, 16 cajas, 9 barriles e infinidad de fardos pequeños. Todos los instrumentos usados en las mediciones, como péndulos, anteojos, cuartos de círculos, etc., fueron diseñados y construidos por Lemaire, Langlois y el inventor y relojero inglés George Graham.

La expedición al virreinato del Perú se inició en 1736, promovida por la Academia de Ciencias de París a instancias del rey Luis XV. Con anterioridad, el propio monarca francés había solicitado al rey español Felipe V, su primo, autorización para que los científicos pudieran trasladarse al Perú e iniciar los trabajos. En la solicitud se insistía en que la expedición tendría un carácter exclusivamente científico, desechando tajantemente cualquier intención de orden económico o lucrativo. La aceptación inicial del monarca español del proyecto se conoció el 6 de abril de 1734 desde el Buen Retiro, cuando la petición francesa se había emitido a finales del mes anterior, siendo el 11 de julio la fecha de la aprobación definitiva. Tras el informe positivo —al que opuso algunas reticencias el Consejo de Indias—, se expidieron en San Ildefonso dos reales cédulas con fechas de 14 y 20 de agosto de 1734, que ordenaban al virrey del Perú y demás autoridades prestar todas clase de atenciones a la expedición; eso sí, la autorización se supeditaba a que entre los expedicionarios se



incluyesen dos españoles, «dos de sus más hábiles oficiales, que acompañasen y ayudasen a los académicos franceses en todas las operaciones de la Medida». Los designados por el ministro español de Marina, José Patiño y Rosales —cumplimentando la real orden de 3 de enero de 1735—, fueron los guardiamarinas Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Giralt, que fueron escalafonados de tenientes de navío «para que tuvieran adecuada graduación militar». Sus ascensos se harían efectivos desde el momento de su embarque, asignándole a cada uno un sueldo de cuarenta escudos mensuales de plata mientras formaran parte de la expedición, más veinte escudos de sobresueldo en tanto se mantuviesen en el citado cargo. Inicialmente, el designado para acompañar a Jorge Juan era el guardiamarina Juan García del Postigo y del Prado, de diecinueve años, natural de Écija, pero al encontrarse en ultramar no podía incorporarse a la expedición en la fecha prevista, por lo que se designó a Antonio de Ulloa como sustituto. Ambos jóvenes marinos apoyarían en las observaciones que se realizasen tanto astronómicas como geodésicas, determinarían la posición geográfica de los poblados que visitaran, levantando los planos correspondientes, así como de las fortificaciones y de los puertos, y darían conocimiento al gobernador del distrito en el que se hallaren de todas esas observaciones, adjuntando todos los mapas y planos correspondientes. En caso de que precisasen de instrumentos de los que no dispusieran, podían solicitar su envío al lugar que indicasen. Sería también misión de ambos cumplimentar el diario de navegación de la travesía, anotando las corrientes, vientos y valores batimétricos. Asimismo, deberían elaborar un informe confidencial sobre la situación política y económica de los territorios visitados.

Tanto Jorge Juan como Antonio de Ulloa salieron del puerto de Cádiz el 26 de mayo de 1735. El primero embarcó en el *Conquistador*, al mando del capitán de navío Francisco Liaño, en el que también viajaban el obispo electo de Popayán y José de Mendoza Caamaño y Sotomayor, marqués de Villagarcía, que acababa de ser nombrado por Felipe V virrey del Perú, mientras que Antonio de Ulloa lo hizo en el *Incendio*, comandado por el capitán de fragata Agustín de Iturriaga, arribando a Cartagena de Indias el 9 de julio tras una larga y dura travesía. Ese puerto era el asignado para que ambos marinos se agregasen a la comisión francesa, que no llegaría hasta el 15 de noviembre.

Una constante a destacar en el transcurso de la expedición fue la continua hostilidad entre Godin, Bouguer y La Condamine, hasta el extremo de no intercambiar información entre ellos, enemistad que persistió una vez finalizado el proyecto americano cuando los dos últimos se reintegraban a sus ocupaciones en la Academia en París y Godin permanecía en los dominios españoles en América. Por el contrario, existió una perfecta coordinación entre Godin y los científicos españoles, Jorge Juan y Ulloa, durante el transcurso de la expedición, evolucionando hacia una estrecha amistad al final de la misma, logrando Jorge Juan, cuando era capitán de la Academia de Guardias Marinas de Cádiz, que Godin asumiera el cargo de director de tan importante institución. Para la ejecución de todas las operaciones geodésicas se organizaron dos equipos, que trabajaron por separado pero complementándose y con el mismo fin: uno, el



formado por La Condamine, Bouguer y Antonio de Ulloa, y el otro, por Godin y Jorge Juan.

Inicialmente, Bouguer, Godin y La Condamine optaron por escoger el extenso valle de Quito, rodeado de altas montañas y con estaciones que algunas veces sobrepasaban los 4.000 metros, como escenario para efectuar sus mediciones, a despecho de las duras condiciones orográficas y meteorológicas (viento, nieve y bruscos cambios de temperaturas) que dificultaban los trabajos, sobrellevando estoicamente toda clase de dificultades y adversidades. Era la primera vez que se realizaban observaciones astronómicas regulares a esa altura. Durante la travesía a América, los tres científicos franceses estuvieron realizando observaciones con los nuevos instrumentos adquiridos para la expedición, a fin de familiarizarse con su uso. Godin, en una memoria fechada en Guayaquil el 9 de abril de 1736, leída en la Academia francesa el 13 de mayo de 1739, detallaba la utilidad y precisión que ofrecía el instrumental que portaban.

En la práctica, Godin, Jorge Juan y Antonio de Ulloa hicieron sus observaciones astronómicas en Cuenca en 1740 y, posteriormente, en 1744 en Pueblo Viejo, pero en esta última ocasión no intervino el científico francés, que las hizo en solitario en 1741 en la localidad de Mira, al norte de Ecuador. En cuanto a La Condamine y Bouguer, las iniciaron en agosto de 1742, en Tarqui y Cochesqui, para finalizarlas en febrero de 1743. El motivo de que los dos científicos españoles suspendieran los trabajos geodésicos y astronómicos a finales de 1740 fue que el virrey del Perú requirió a ambos marinos para que se presentaran en Lima a fin de que dispusieran la defensa de las costas del Pacífico ante el ataque de la escuadra inglesa del almirante Anson. Posteriormente patrullaron la costa de Chile en una fragata, de manera que hasta comienzos de 1744 no pudieron reanudar los trabajos para los que se habían desplazado al continente americano, cuando muchos de los integrantes de la comisión francesa ya habían retornado a Europa. El 22 de octubre de ese año, tanto Jorge Juan como Antonio de Ulloa salieron de El Callao rumbo a España. El primero lo hizo en la fragata mercante *Lis*, y el segundo, en la *Déliverance*.

Tras los trabajos preliminares realizados en el virreinato del Perú, los estudios subsiguientes duraron hasta 1745. A las dificultades inherentes al escenario del trabajo científico, la poca colaboración de los nativos y las dificultades económicas por las que pasaron a causa de la desatención del gobierno fran-



cés, se unió el mal ambiente e incompreensión entre los componentes franceses de la expedición, que ya hemos detallado, lo que indujo a Godin a trabajar al lado de los científicos españoles. A pesar de todas estas constantes negativas, los resultados científicos de la medición del meridiano se pueden catalogar de excelentes y con diferencias inapreciables, considerando los instrumentos y medios de que se disponía en esa época. Los valores obtenidos por cada uno de los equipos fueron muy similares. Así, Jorge Juan, Antonio de Ulloa y Godin obtuvieron 56.768 toesas para el grado de meridiano; La Condamine, 56.750, y Bouguer, 56.753. La Asociación Internacional de Geodesia asignó, en 1924, al grado de meridiano en el ecuador el valor de 56.733 toesas, lo que confirma que el porcentaje de error de las mediciones de la expedición fue inapreciable. Podemos asegurar que, mientras que en España se reconoció la importante labor realizada por los científicos españoles, en Francia la gloria alcanzó solo a La Condamine. Jorge Juan y Antonio de Ulloa plasmaron de forma pormenorizada, en *Relación histórica del viaje a la América meridional*, editada en 1748, todas las incidencias de la empresa. Años más tarde, en 1802, una segunda misión, dirigida por Charles Perrier, confirmó los trabajos y datos obtenidos en la primera. En 1935, la Unión Astronómica Internacional acordó dar a un cráter de la Luna el nombre de Godin; asimismo lleva su nombre un asteroide descubierto el 8 de abril de 1991 por Eric Elst.

### Bibliografía

- LAVALLÉ, Bernard: *Las Luces francesas y el siglo XVIII quiteño: un descubrimiento recíproco*. FLACSO, Sede Ecuador, Embajada de Francia en Ecuador, Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA), 2013.
- BNF GALICA: *Histoire de L'Académie Royale des Sciences*. L'Imprimerie Royale, París, MDCCLXVI.
- CATALÁN PÉREZ-URQUIOLA, M.: «Investigación científica y enseñanza superior en la Armada de España», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 21. Madrid, 1993.
- DE MOTTA, Adolfo: «Los geodestas D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa en el Perú», en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, t. XLV. Imprenta del Fomento Naval, Madrid, 1903.
- TORO Y QUARTIELLERS, C. del: *Tratado de las enfermedades de los ojos*, t. I. La Mercantil, Cádiz, 1878.
- DIE MACULET, R., y ALBEROLA ROMÁ, A.: «José Carbonel Fougasse (1707-1801). El rastro de un erudito en la España ilustrada», en *Revista de Historia Moderna*, núm. 28. Alicante, 2010.
- ESCALONA MOLINA, M.: *Estadal. Una aproximación al universo de la mensura*. Junta de Andalucía, Consejería de Agricultura y Pesca, Secretaría General Técnica, Servicio de Publicaciones y Divulgación, 2009.
- ESPINOSA Y TELLO, Josef: *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo*, t. I. Imprenta Real, Madrid, 1809.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Biblioteca marítima española*, t. II. Madrid, 1851.
- FRANCOU, Bernard: *La primera Misión Geodésica francesa en el Perú y la determinación de la forma de la Tierra (1735-1744)*. FLACSO, Sede Ecuador, Embajada de Francia en Ecuador, Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA), 2013.
- GONZÁLEZ DE POSADA, F.: *La expedición geodésica al virreinato del Perú: Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Mediciones y cálculo de un arco de meridiano asociado a un grado en el Ecuador*. Conferencia pronunciada en el Ateneo de Cádiz, 2005.

### LOUIS GODIN, UN SABIO FRANCÉS EN EL CÁDIZ DIECIOCHESCO

- : «Louis Godin (París, 1704-Cádiz, 1760). Notas significativas en torno al relevante papel científico de Louis Godin en Cádiz».
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, F.J.: «Los libros científicos de la Marina de la Ilustración. Algunos datos para la historia de la biblioteca del Real Observatorio de la Armada», en *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo*, núm. 6, 1998, pp. 51-62.
- GONZÁLEZ REDONDO, F.A. (coord.): *Ciencias y técnicas entre la paz y la guerra, 1714, 1814, 1914*. SEHCYT, Madrid, 2015, pp. 139-145.
- GUILLÉN TATO, Julio F.: *Los tenientes de navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral y la medición del Meridiano*. Caja de Ahorros de Novelda, Madrid, 1973.
- LAFUENTE, A., y SELLÉS, M.: *El Observatorio de Cádiz*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1988.
- LOZANO, Pedro: *Individual, y verdadera relación de la extrema ruyna que padeció la Ciudad de los Reyes Lima, Capital del Reyno del Perú, con el horrible Temblor de tierra acaecido en ella la noche del día 28. de Octubre de 1746. y de la total asolacion del Presidio, y Puerto del Callao, por la violenta irrupcion del Mar, que ocasionò en aquella Bahia*. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- MUSSET, Alain: *Ciudades nómadas del Nuevo Mundo*. Editions de l'École des hautes études en sciences sociales, París, 2002.
- ORTE, A.: «La medida del arco de meridiano en Perú», en *Historia de la Ciencia. CCL aniversario de la medición del arco de meridiano*. Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Madrid, 1988.
- : «Louis Godin en el resurgir científico español», *ibidem*.
- PANDO VILLARROYA, J.L. de: *Asamblea Amistosa Literaria*. Pando, Madrid, 1984.
- : *Jorge Juan y Santacilia, marino*, *ibidem*.
- RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada*. Librería de M. Murillo, Madrid, 1878 (Biblioteca Nacional).
- SEVILLA DE LERMA, Miguel J.: «Historias de Matemáticas. Introducción histórica a la Geodesia», en *Pensamiento Matemático*. Abril de 2012.
- SOLER GARCÍA, Carlos: «Análisis, desarrollo y optimización de un sistema para el diseño de redes topográficas valorando el modelo digital del terreno» (tesis doctoral). Madrid, 2015.
- TORROJA, José M.: «Una discusión sobre la figura de la tierra», en *Historia de la Ciencia. CCL aniversario de la medición del arco de meridiano*. Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Madrid, 1988.
- VAQUERO, José M.: «La observación del eclipse de Sol de 1753 por Louis Godin desde Trujillo», en *Revista de Estudios Extremeños*, t. LXV-2, pp. 1105-1120.
- «Historia de las pirámides de Quito o Relación de todo lo que ha pasado acerca de las dos pirámides, e inscripciones puestas en las dos extremidades de la base vecina de Quito». Biblioteca Nacional de España, Biblioteca Digital Hispánica.
- Observaciones practicadas en las costas del continente de América y sus islas desde Montevideo por el cabo de Hornos, hasta los 60° de latitud septentrional: con un apéndice en que se da razón de varias observaciones astronómicas y físicas, hechas en un viage por el interior de la América meridional, y de las executadas en ambos hemisferios con un péndulo invariable*, vol. II. Google libros.

#### Otras fuentes

Hemeroteca de *Abc*  
Archivo Histórico Municipal de Cádiz  
Archivo de la *Revista General de Marina*  
Archivo parroquial de la iglesia de Santa Cruz de Cádiz  
Biblioteca Nacional de España  
todoababor.es  
Armada española, [www.armada.mde.es](http://www.armada.mde.es)

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

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

# EL INCENDIO DE LOS NAVÍOS *INVENCIBLE Y VENCEDOR* EL 30 DE OCTUBRE DE 1750 EN LA GRAÑA

Alejandro ANCA ALAMILLO  
Investigador Naval

## Resumen

El artículo narra el suceso ocurrido a mediados del siglo XVIII en el arsenal de La Graña, por el cual resultaron incendiados dos de los mejores navíos de los que en ese momento disponía la Armada española, y la causa instruida al efecto para la averiguación de los hechos. El autor aprovecha además para recordar las medidas de seguridad que en aquella época se adoptaban para evitar que se produjera un incendio a bordo de los buques.

Palabras clave: arsenal de La Graña, buques incendiados, medidas antiincendios.

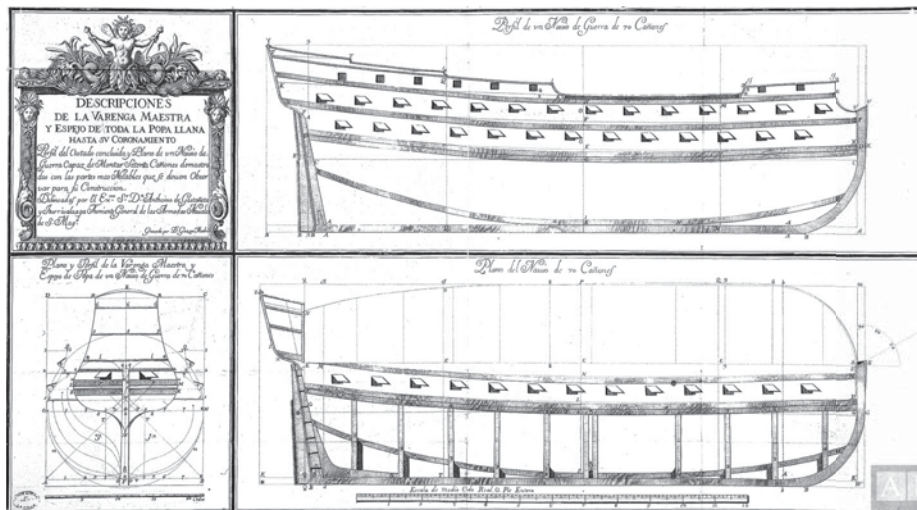
## Abstract

The article recounts the event occurred in the mid-eighteenth century in the Arsenal of La Graña by which two of the best ships that the Spanish Navy had at that time, and the cause instructed to the effect of fact-finding. The author also takes the opportunity to recall the security measures that were adopted at that time to prevent fires from occurring on board ships.

Key words: arsenal of La Graña, ships burned, fire measures.

**O**RDENANDO, hace ya algunos meses, mi biblioteca —tarea, por cierto, tan tediosa como necesaria a fin de mantener el orden imprescindible para realizar, con la debida agilidad, las consultas inherentes a mis tareas de investigación—, encontré en una balda, dentro de un apartado que tengo de «documentación varia», un informe procedente del Archivo General de Marina sobre el suceso que motivan estas líneas, y cuya existencia había olvidado por completo.





Navío del «sistema Gaztañeta» de 70 cañones. Plano fechado en 1720. Archivos Estatales ©

Como este acacimiento, que yo sepa, nunca se ha tratado con una mínima profundidad en la prolija historiografía de la Armada, y haciendo buena la sentencia del filósofo Diógenes de que más vale tarde que nunca, es el propósito de estas páginas sacarlo a la luz en las páginas de nuestra querida REVISTA.

### Los buques siniestrados

Los navíos protagonistas de este trabajo fueron los denominados *San José* (alias *Invencible*) (1) y *Santo Tomás* (alias *Vencedor*). Ambos fueron contruidos, en virtud de asiento, por la Real Compañía de La Habana (2), bajo la dirección del constructor local Pedro de Torres. Hechos en madera de cedro, el primero fue puesto de quilla el 15 de junio de 1742 y botado el 19 de diciembre de 1743, mientras que al *Vencedor* se le plantó la quilla el 14 de enero de 1746 y fue lanzado al agua el 22 de diciembre de ese mismo

(1) Un año antes de plantarse su quilla, existió otro navío con el mismo nombre que resultó incendiado el 30 de junio de 1741 —en La Habana (muelle de la «Machina»)— a causa de un rayo, lo que provocaría su voladura al llegar el fuego a su santabárbara. Es sin duda curiosa la circunstancia de que el *Invencible*, protagonista de nuestro artículo, fuera víctima, al igual que su predecesor, de las llamas.

(2) Esta compañía se fundó el 18 de diciembre de 1740 y su primer negocio fue el asiento del tabaco. Presidida por Martín Aróstegui, el asiento para la fábrica de bajeles del rey (contrata sobre construcción de navíos y suministro de víveres a los bajeles del rey) fue autorizada por real cédula de 4 de junio de 1741, y rubricada, en representación de la compañía, por Pedro Miguel García Menocal, uno de los accionistas de la misma.





año. De 70 cañones de porte (3), tenían 90 codos reales (o de ribera) de eslora, 25-06 de manga y 12-15 de puntal (4). Ambos arqueaban 1.789 toneladas (5).

El *Invencible*, tras entrar en servicio el 10 de mayo de 1744, se integró en la escuadra de Andrés Reggio, combatiendo en aguas cubanas el 12 de octubre de 1748 contra una flotilla mercante, escoltada por un navío de 70 cañones y cuatro fragatas de cincuenta, uno de cuyos buques logró apresar. Al día siguiente se produjo el encuentro con la escuadra de Knowles, compuesta de seis navíos, en el que, tras el enfrentamiento, perdió los masteleros. El *Vencedor*, en cambio, no podía presumir de un historial guerrero del nivel del de su gemelo, e incorporado a la Armada el 1 de enero de 1748, tuvo una vida naval sin sobresaltos hasta el día de autos.

Los dos navíos se encontraban desarmados (6) desde el año anterior (7) en el arsenal de La Graña (8), oficiando interinamente de pontones, por lo que a bordo solo estaba una mínima parte de su dotación real, encargada de su mantenimiento.

### **Medidas de seguridad en los buques de la época que se encontraban desarmados**

Qué duda cabe de que el fuego es uno de los mayores peligros a los que puede enfrentarse la dotación de un barco. Esta obviedad se convertía en axioma en aquellas fortalezas flotantes de madera que eran los navíos del siglo XVIII. Tres eran las causas que podían provocarlo: las brasas del tabaco, las luces de a bordo y la cocina.

---

(3) El constructor Alejo Gutiérrez de Rubalcaba solicitó al marqués de la Ensenada, en una misiva fechada el 10 de marzo de 1744, que se vigilara la homogeneidad estructural y constructiva de los navíos que iban a salir de La Habana, por lo que deducimos que las estáticas de ambos, si no idénticas, no tendrían demasiadas diferencias.

(4) Como el codo real equivale a 0,57468 m, tenían 51,72 m de eslora, 14 de manga y casi 7 de puntal.

(5) El *Invencible* costó 126.841 pesos, y el *Vencedor*, 176.000.

(6) En tiempos de paz, o cuando llegaba el periodo de invernada, los buques cuyo servicio no se hiciera indispensable se desarmaban y sus pertrechos (arboladura y jarcia) se guardaban en el denominado «almacén de desarmo».

(7) Habían zarpado de La Habana el 13 de mayo de 1749 rumbo a Ferrol, integrados en la escuadra del teniente general Andrés Reggio, conduciendo caudales —oro, plata (acuñada y en barra)— y otros géneros (cobre en planchas, medicinas, grana, añil, azúcar, tabaco, café y cacao entre otros).

(8) Recordemos que la real orden de 5 de diciembre de 1726 aprobó la construcción de un arsenal en la playa contigua a la villa de La Graña; y, aunque ya en 1732 se dispuso su sustitución debido a lo limitado del espacio de sus terrenos, que impedía atender las necesidades constructivas, logísticas y residenciales de un establecimiento naval-militar de estas características, lo cierto es que hasta 1750 (real orden de 14 de enero de 1750) no se dio comienzo a las obras del nuevo arsenal de Ferrol, obras que por cierto no fueron finalizadas hasta el 31 de enero de 1782.

Respecto a la primera, en el capítulo XVI de las Ordenanzas de Patiño de 1717, a los marineros, fuera de los horarios establecidos para ello, se les prohibía:

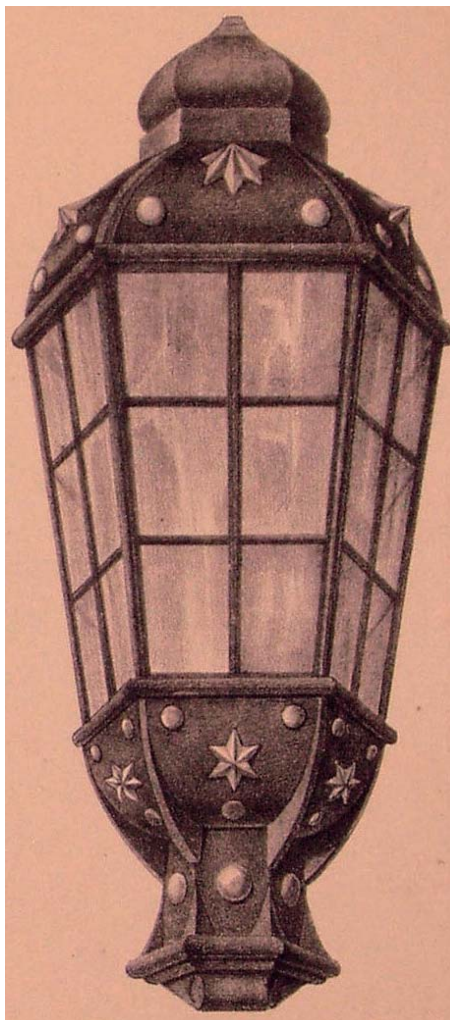
«... tomar el tabaco de humo antes de salir el sol y después de haberse puesto, como también cuando se celebre la misa o cuando se rece, y los que querrán tomarlo en las horas que se permiten, se retirarán al árbol del trinquete, no pudiendo tomarlo en otra parte, y tendrán una media tina delante llena de agua para evitar el accidente de fuego».

Hay que recordar aquí que, para mayor seguridad, los marineros utilizaban una pipa de cazoleta con tapa. Las Ordenanzas de 1748 incrementarían aún más los impedimentos al fumador, prohibiendo de manera terminante la venta de tabaco a bordo.

En lo que a la iluminación nocturna se refería, también estaba muy restringida; y así, el uso de faroles de velas de aceite de forma permanente, mientras el barco estuviera en puerto, solo estaba permitido en la cámara del comandante, la entrada de la santabárbara y la proa. Además, a los marineros les estaba totalmente prohibido encender velas o cualquier tipo de fuego por la noche.

Por último, la cocina debía apagarse con agua una vez finalizado el reparto, y era deber del cocinero asegurarse de ello. También estaba prohibido llevar hornos portátiles a cualquier lugar del barco sin autorización. En cualquier caso, fuera de estas precauciones, era obligatorio practicar durante la noche dos o tres rondas para reconocer y verificar que toda la dotación se encontraba durmiendo y que las prohibiciones aludidas no se estaban infringiendo.

Otro aspecto importante en este sentido era la vigilancia y limitación a bordo de los líquidos y del material inflamables, como el alcohol. Ya en 1725,



Fanal de un navío de la época. Colección Cesáreo Fernández Duro, Museo Naval de Madrid ©



el a la sazón alférez de la Compañía de Cadetes Juan José Navarro de Viana y Búfalo, futuro marqués de la Victoria, recomendó que por seguridad la venta de licor se realizara en exclusiva en la zona del castillo de popa y en una cantidad que no excediese de una arroba, para que, llegado el caso, el hipotético conato de incendio pudiera ser controlado con facilidad. Y, por si fuera poco todo lo anterior, las Ordenanzas de 1748 prohibirían, al igual que habían hecho con el tabaco, la venta de esta clase de bebidas espirituosas a bordo de los navíos del rey.

Por último, se prohibía asimismo introducir paja o heno en los cois, dándose así preferencia a la seguridad respecto de la comodidad.

### Los hechos

Aprovechando la ausencia del primer contra maestre del *Invencible*, Jerónimo Veliche, que se hallaba enfermo en el hospital, el segundo contra maestre, Miguel Reñasco, y los guardianes 1.º y 2.º, Miguel Roca y Francisco Enhebro Sotomayor, al anochecer del 29 de octubre mandaron encender fuego en un fogón-horno portátil bajo el casco de proa, donde sus rancheros comenzaron a freír unos huevos y algunos trozos de pescado. Cuando se terminó de cocinar, uno de los «accidentales» cocineros, con un asta de buey de las que se utilizaban a modo de vaso, echó agua sobre las brasas.

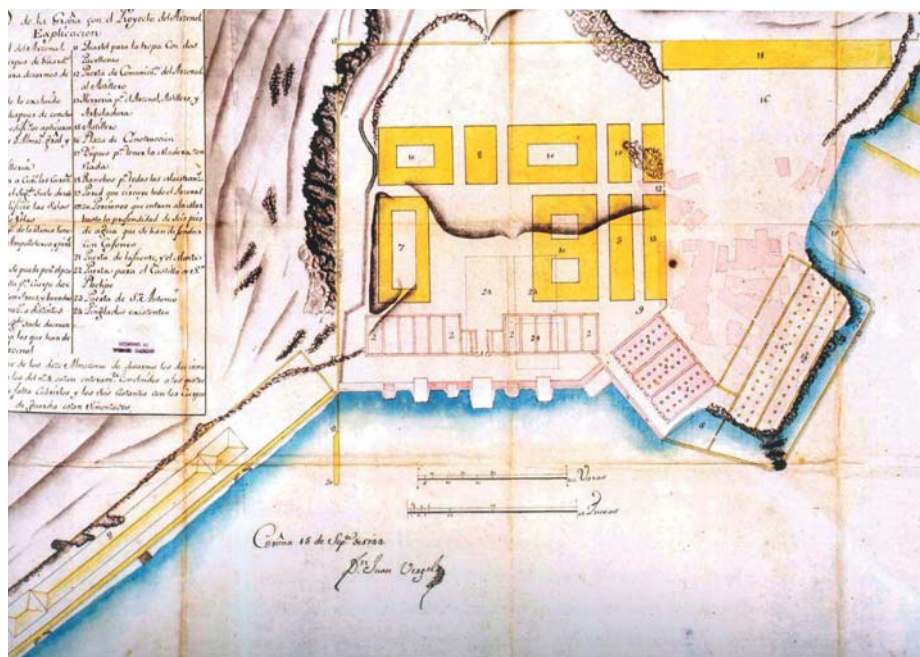
Al terminar de cenar, el segundo contra maestre ordenó a uno de sus inmediatos subordinados bajar a comprobar que el horno estaba apagado, y un poco más tarde, como a las nueve de la noche, dio la misma orden al citado Francisco Enhebro, que también bajó para asegurarse de ello.

Poco antes de las dos y media de la madrugada, uno de los centinelas del muelle del arsenal, que se encontraba haciendo la ronda a la altura de la «esquina de los almacenes grandes», se dio cuenta de que del interior del *Invencible* salían llamas, por lo que corrió hacia el cuerpo de guardia para dar parte.

A bordo del buque, uno de los miembros de la dotación dio simultáneamente también la voz de alarma. Cuando la dotación acudió al lugar del siniestro, toda la proa del navío, hasta el cabestrante, era ya pasto de las llamas. A pesar de ello, intentó proceder a su extinción utilizando agua de mar. Pero el galopante incendio pronto alcanzó el «Palomar», impidiendo la evacuación por los portalones, por lo que se vieron obligados a abandonar el navío en una de las lanchas a él abarloadas. En vez de dirigirse al trozo de muelle más cercano, se alejaron rumbo al puerto de Mugardos, donde desembarcaron para dirigirse a pie al monasterio de Montefaro.

Mientras tanto, personado el oficial de guardia en el muelle, vio cómo el fuego salía en llamaradas por las puertas de la batería baja de proa del buque, de manera que, cerciorado de la magnitud del suceso, ordenó que las campanas repicaran a fuego y tocar generala para que la gente de tropa y de maestranza acudiese a apartar el navío de los demás para evitar la propagación de las llamas.

EL INCENDIO DE LOS NAVÍOS INVENCIBLE Y VENCEDOR EL 30 DE OCTUBRE...



El astillero de La Graña. Plano de Juan Vergel, fechado el 15 de septiembre de 1744

A pesar de todos los esfuerzos, pronto se constató que ya era tarde para intentar sofocar las llamas del *Invencible*, así que a partir de ese momento lo prioritario, como apuntamos, era separarlo de su inmediato, el navío *Vencedor*. Se dio aviso entonces al capitán de fragata Francisco del Valle y a otros oficiales del navío que se alojaban en el arsenal, quienes acudieron con prontitud con pilotos y otros oficiales de mar y gente para intentar dar remolque. Pero, justo cuando se preparaba la maniobra, comenzaron a arder la toldilla, el alcázar y el combés. Fue entonces cuando el *Vencedor* dio dos vueltas sobre sí mismo y, aunque se intentó por medio de las lanchas a él abarloadas humedecerle la popa, el fuego avanzó con extraordinaria rapidez, de suerte que la poca tripulación a bordo apenas tuvo tiempo de desalojarlo. Aun así, algunos lograron embarcarse en los botes, mientras que otros no tuvieron mejor opción que tirarse por la borda al mar.

El *Invencible*, mientras tanto, quedó a la deriva —las estachas que lo mantenían unido al muelle se habían quemado—, arrumbando hacia La Cabana.

Este fue el panorama que se encontró el comandante general del departamento, Cosme Álvarez de los Ríos y Anocete, que recién llegado de Ferrol acompañado por todos los oficiales departamentales, dio las oportunas instrucciones para que, dando ya por perdidos al *Invencible* y al *Vencedor*, se pusiera a salvo al *Tigre*. Se pensó entonces que la mejor manera era atracarlo a



*Navío ardiendo de noche.* Álbum de Cesáreo Fernández Duro, Museo Naval de Madrid ©

la Chata, por lo que los oficiales del navío José Lanse, Manuel Cornejo y Francisco Barrera largaron los cables y, con el empleo de varias embarcaciones menores, consiguieron su objetivo, tan a tiempo que, si se hubieran atrasado en la maniobra, el buque habría acabado también siendo pasto de las llamas.

Mientras tanto, el rumbo errático de los buques siniestrados hizo que el *Invencible* acabara varando en la playa de Serantes y que el *Vencedor* fuera arrastrado por la corriente hasta la playa inmediata al por entonces mero embarcadero de Curuxeiras, donde sus restos se consumieron bajo la atenta vigilancia de varias lanchas que, desde la distancia, se aseguraron de que su combustión no causara más daños.

Controlada la situación, Cosme Álvarez ordenó a la Infantería de Marina buscar a la dotación del *Invencible*, ya que era más que evidente que se había





El monasterio de Montefaro a finales del siglo XVIII. Dibujo a plumilla e interpretación de Agustín Casilari ©

dado a la fuga. La lancha de los fugados apareció a las pocas horas en la ribera de Mugaros. En la búsqueda de los prófugos, los perseguidores lograron capturar a dos pajes, que les informaron de que el resto de la dotación se había dirigido al monasterio de Montefaro (9), donde la tropa, tras rodear el edificio y conminarles a salir, aprehendió sin resistencia a los huidos y los condujo a La Graña.

### En la búsqueda de las responsabilidades

En la causa que instruyó Bernardino Freyre de Moscoso y Rabaner (10), intendente general de Marina del departamento, para la averiguación de los

---

(9) La resolución de 28 de octubre de 1999 que declaraba «Bien de Interés Cultural» a Santa Catalina de Montefaro textualmente dice: «Fundado hacia 1145 por el Conde Pedro de Osorio de la casa de los Traba, pasó luego bajo el mecenazgo de los Andrade. Fue Fernán Pérez de Andrade el que en el año 1393 fundó sobre la primitiva construcción lo que sería convento de la Orden Tercera de San Francisco, mediante documento firmado por el Arzobispo compostelano Juan García Manrique, en Burgos (...). Los franciscanos desaparecen de Montefaro con la desamortización de Mendizábal en 1837, pasando sus tierras al ejército que instala allí una dotación estable». Desde el año 2000 es propiedad del Concello.

(10) Nacido el 30 de enero de 1691, en los años veinte del siglo XVIII era comisario real de guerra de los Ejércitos de S.M. y contador principal de Intendencia del reino de Galicia. Perteneció a la promoción de intendentes del año de 1735. Su cargo de intendente de Marina de Ferrol lo compaginaba con el de juez de «Arribadas de Indias».

hechos, se tomó declaración a todos los miembros de la dotación del *Inven-cible*.

Su comandante aseguró que había recordado al primer contra maestre las medidas de seguridad, en las que se especificaba la prohibición de hacer fuego, y este a su vez confirmó que había transmitido dichas instrucciones al segundo contra maestre. Por su parte, tanto este último como los guardianes afirmaron que nunca dieron orden de encender fuego alguno, versión desmentida por los miembros de la dotación que se encontraban a bordo.

Por desgracia, el legajo que hemos manejado para elaborar este artículo acaba aquí, pero no hay que ser adivino para suponer que tanto el segundo contra maestre, Miguel Reñasco, como los guardianes 1.º y 2.º, Miguel Roca y Francisco Enhebro Sotomayor, serían condenados por los hechos.

El suceso, por lo evitable, debió de enojar muchísimo al marqués de la Ensenada, pues todos sabemos de su obsesión por dotar a la Armada, en el menor tiempo posible, de una poderosa flota, y la pérdida de estos dos navíos, prácticamente recién construidos, representó un duro golpe en su incipiente reconstrucción.

#### Fuentes y bibliografía

##### Archivos

Archivo General de Indias, MP (Mapas y Planos), Varios 23  
Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazón, Arsenal de Ferrol, leg. 13.825

##### Bibliografía

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El astillero de Ferrol. Evolución histórica e hitos constructivos*. Navantía, 2017.
- ANTÓN VISCASILLAS, Jaime, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La Graña-La Cabana. Base e industria naval (1726-2015)*. Edición de los autores, Madrid, 2015.
- ARACIL, Carlos de: *Monasterio de Santa Catalina de Montefaro*. Espino Albar, Pontedeume, 2015.
- ARAGUAS ÁLVAREZ, Antonio, y ABELEDO MARISTANY, Ramón: *Promociones del Cuerpo de Intendencia de la Armada*. Edición de los autores, Madrid, 2012.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro; MOSQUERA GÓMEZ, José M.ª, y BUDIÑO CARLÉS, José M.: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*. Fundación Alvargonzález, Gijón, 2014.
- GARCÍA GARRALÓN, Marta: «Trabajos y penalidades de la vida a bordo», en VV.AA.: *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Sílex, Madrid, 2012.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique: *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*. Fondo Editorial de Ingeniería Naval-Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, Madrid, 2016.
- LANDÍN CARRASCO, A.: *Miscelánea marinera*. San Martín, Madrid, 1984.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: *El astillero de La Habana y la construcción naval (1700-1750)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2008.
- VV.AA.: *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Marinvest, S.A., Madrid, 1989.

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO  
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

## Las Filipinas. El general Silva y el combate de Playa Honda

**D**ESDE su establecimiento en Filipinas y en otros archipiélagos de la zona, especialmente el de las Molucas —el más codiciado por su riqueza en especias—, España mantuvo conflictos permanentes con los reyes y príncipes nativos, con los piratas malayo-musulmanes (llamados «moros» por los españoles), con los portugueses, que fueron los primeros en llegar a las Indias y establecerse en las Molucas (1513), interpretando a su favor el tratado de Tordesillas en una disputa que duró años, hasta que España les vendió todo derecho (de acción, de dominio, de propiedad, de posesión) sobre el Maluco —las dos coronas disputaban sus derechos en las Indias con las armas, y en España, con la pluma—. Luego, los holandeses, seducidos por el rico comercio de las especias, desalojaron a los portugueses de sus mejores puestos en Asia y los echaron de todas las islas de la Especiería, y más tarde los ingleses bloquearían el puerto de Manila y se apoderarían de la ciudad.

Los más belicosos y crueles eran los piratas establecidos al sur de Mindanao, en el archipiélago de Joló y en Tawi-Tawi, muy difíciles de perseguir con una marina de vela escasa e inadecuada para un espacio geográfico plagado de archipiélagos que abarcaban unas 7.000 islas, entre las que se movieron a su antojo hasta la creación de la Marina Sutil, ya en la época del vapor.

Pues bien: de entre esta multitud de escaramuzas, ataques y combates navales en que se vio involucrada la Marina española, en aguas prácticamente desconocidas y tan lejos de la metrópoli, deseamos entresacar la acción naval del general Juan Silva en el primer combate —pues hubo otro posterior— de Playa Honda.

Advertimos a nuestros lectores de que los hechos están tomados de la obra *Ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII. Bosquejo histórico*, de Fernando Blumentrit, traducida al español por Enrique Rupert (Madrid, 1882). Dice el autor:

«Desde 1600 las Filipinas no habían sufrido ningún ataque de los holandeses y desde el gobierno del vigoroso Pedro Acuña los españoles habían llegado a tomar la ofensiva. Acuña fue designado por el rey Felipe III para recuperar las islas; para ello lo nombró gobernador y capitán general de las Islas Filipinas con mando en la expedición al efecto (barcos y tropas). Pero la insuficiencia del nuevo gobernador Téllez de Almansa había ocasionado la pérdida de Amboina y Tidore, dejando a la guarnición de las Molucas sin el apoyo necesario. Corría ya el año 1609 cuando se hizo un cambio completo con la venida del general Juan Silva, quien trajo consigo de Méjico cinco compañías de Infantería al mando de Fernando de Ayala. Silva tomó el mando de la “India española” en los días de la Pascua de Resurrección. Hombre enérgico y activo, puso en estado de defensa todas las plazas descuidadas por sus antecesores en el cargo, en especial el importante arsenal de Cavite.

La acción tuvo lugar en el año 1610 contra una gran armada holandesa, mandada por el almirante Verhoeven y financiada por una compañía comercial que salió de Amsterdam para desalojar definitivamente a los españoles de las Molucas. Muerto asesinado este almirante, tomó el mando el vicealmirante Francisco Wittert, quien se dedicó más a la piratería que a combatir a las fuerzas establecidas y poner sitio a las Molucas. Se dirigió, pues, a la bahía de Manila con cinco grandes navíos armados con piezas de gran calibre, después de atacar el puerto de Iloilo en Panay, en el que apenas pudo desembarcar porque se presentó Francisco de Ayala con los refuerzos de paso para las Molucas y causó tal derrota a los holandeses que lo hizo reembarcar y huir hacia Manila, donde permanecieron más de cinco meses en la isla de Corregidor capturando las embarcaciones que entraban y salían del puerto, lo que le representaba un negocio suculento que convenía a sus patrocinadores. Silva, curtido en las campañas de Flandes, estaba decidido a jugarse el todo por el todo y aprovechó ese tiempo para construir y alistar una flotilla de ocho navíos, con la que logró desalojar a los holandeses de la isla.

Hay que decir que la flotilla española superaba a la holandesa en el número de barcos y en el de tripulaciones. Pero los holandeses tenían barcos más fuertes y mejor armados, con dotaciones que estaban en la mar como en su casa; en cambio las dotaciones españolas, compuestas por marineros de color y voluntarios indisciplinados de diversas procedencias, estaban mandadas por oficiales que no tenían idea del servicio.

El 21 de abril de 1610 salió Silva de Cavite con su escuadra y poco después, el 24, se encontró a Wittert cerca de Playa Honda. La flotilla española se colocó en dos filas; formaban la primera dos galeones y la segunda las embarcaciones menores, que debían servir de reserva. Wittert podía haberse retirado, pero confiado en la sólida construcción de sus navíos y en el grueso calibre de sus cañones, marchó al encuentro de los españoles, y la batalla se entabló a las siete de la mañana. Mientras en los navíos holandeses todos los cañones estaban bajo cubierta, en los españoles, que eran mucho más bajos, se encontraban al exterior así como los soldados destinados al abordaje, porque los lugares cubiertos eran demasiado estrechos. De esta manera los holandeses podían causar a sus enemigos grandes destrozos, sufriendo ellos en proporción pérdidas insignificantes. Entre tanto la lucha era cada vez más acalorada y las distancias que mediaban entre los navíos enemigos disminuían; al empuje impetuoso de los españoles, viéronse obligados a retroceder los holandeses, lo que inflamó el valor de los de Silva. Una bala de cañón le llevó la cabeza al almirante holandés y poco después los españoles abordaron su navío, si bien es verdad que tuvieron que abandonarlo precipitadamente porque se le prendió fuego y voló.

También el segundo de los navíos holandeses fue tomado después de una lucha encarnizada; otro tercero fue destruido por las llamas. El resto de la flotilla de Wittert (dos navíos) abandonó el sitio de la lucha y buscó su salvación en una fuga precipitada. A las once de la mañana ya estaba decidida la batalla.

Silva envió enseguida una de las embarcaciones a Manila para que llevase la fausta noticia de su victoria a las autoridades de la ciudad. Esta buena nueva, recibida en Manila a las dos de la mañana, llenó de júbilo a toda la población, porque los holandeses gozaban de tal reputación que no obstante el mayor número de combatientes españoles, en Manila se dudaba del éxito. Casi todas las presas hechas antes por los holandeses cayeron en manos de los españoles; la mayor parte la componían embarcaciones chinas. Los despojos fueron muy grandes porque además de 50 piezas de artillería de grueso calibre con las municiones correspondientes, apresó Silva mercancías cuyo valor representaba unos 300.000 pesos; contándolo todo, ganaron los españoles en esta victoria 500.000 pesos.

En uno de los navíos que perdieron los holandeses se encontraban, entre otros, el obispo de Macao. Los monjes españoles trataron de convertir a los holandeses prisioneros y obtuvieron algún éxito porque todos los que se convertían al catolicismo recobraban la libertad».

El espacio disponible para esta sección de la REVISTA no da para más. Pero aquí queda este hecho que los estudiosos podrán ampliar a su gusto. Para muestra basta un botón.

## NOTICIAS GENERALES

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

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 13, 14 y 15 del pasado mes de marzo de 2018 tuvieron lugar las LVI Jornadas de Historia y Cultura Naval, bajo el título general «Cien años de la Aviación Naval española».

En palabras del almirante Teodoro López Calderón, jefe de Estado Mayor de la Armada:

«Con la celebración de este centenario la Armada quiere por un lado rendir homenaje a aquellos pioneros y a sus sucesores a lo largo de los últimos cien años, que con su entrega, tenacidad, perseverancia y, en muchos casos, el sacrificio de su propia vida, hicieron realidad la aviación naval en España, capacidad imprescindible en cualquier operación naval desde entonces. En segundo lugar pretende poner ante la mirada de todos cómo la visión de futuro, el esfuerzo común y la entrega de unos españoles que servían a España en la Armada, impulsaron el desarrollo de las operaciones navales y la incorporación de la nación a un mundo que se abría a un nuevo espacio físico: el aire» (\*).

---

(\*) Prólogo del catálogo de la exposición «Mar de Alas (1917-2017)». Museo Naval de Madrid, noviembre de 2017.

*JOSÉ ANTONIO OCAMPO*

Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, sito en la calle Juan de Mena, a las 18.00 con el siguiente programa:

*Día 13 de marzo de 2018*

- «Importancia de la creación de la Aeronáutica Naval», por Javier Pery Paredes, almirante (R);
- «Bases y despliegue de la Aeronáutica Naval española», por Francisco Gil de Sola Costell, capitán de navío (R).

*Día 14 de marzo de 2018*

- «Primeros pasos de la Aeronáutica Naval española» (incluirá el desembarco de Alhucemas), por Luis Moyá Ayuso, capitán de navío, director del Colegio Mayor Jorge Juan;
- «La Aeronáutica Naval y el vuelo del *Plus Ultra*. Sus mutuas influencias», por Federico de la Cuadra Durán, arquitecto.

*Día 15 de marzo de 2018*

- «Los portaaviones y portaaviones de la Armada española», por Luis Díaz Bedia, capitán de navío, jefe de sección del A/A del CGA;
- «La Flotilla de Aeronaves», por José Luis Nieto Fernández, comandante de la Flotilla de Aeronaves.

Para más información dirigirse a:

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

### **Conferencia en el Casino de Madrid (España)**

Organizada por el Foro de Opinión del Casino de Madrid, cuyo presidente es don Javier Torrico Torrico, el 16 de enero de 2018, a las 19.00, dio comienzo el ciclo «España en la mar» con «Océano Pacífico: el lago español», conferencia inaugural pronunciada por el almirante José Ángel Sande Cortizo, presidente de la Asociación de Amigos del Museo Naval de Madrid.

Este ciclo de conferencias, que se va a desarrollar a lo largo de 2018, es fruto de un convenio entre la Asociación de Amigos del Museo Naval y el Casino de Madrid, propiciado por el Círculo de Letras del Mar.



La sesión tuvo lugar en el salón Príncipe del casino y fue presentada por don Manuel Maestro López, miembro de la junta directiva de dicha asociación.

Para más información dirigirse a:

Casino de Madrid (Foro de Opinión)  
Ciclo de conferencias «España en la mar»  
Alcalá 15, 28014 Madrid  
Telf.: 915 21 17 35, ext. 2030  
C/e: [actosculturales@casinodemadrid.es](mailto:actosculturales@casinodemadrid.es)

### **Congreso Internacional de Historia. Valladolid (España)**

Organizado por el Ministerio de Defensa, en colaboración con el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y la Junta de Castilla y León, durante los días 20, 21 y 22 de marzo de 2018, y dentro de los actos conmemorativos del V Centenario de la Expedición de la Primera Vuelta al Mundo, en el Centro Cultural Miguel Delibes de Valladolid (España) tuvo lugar un congreso internacional de historia con el título «V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo. *Primus Circumdedisti Me*».

Como sabemos, la primera vuelta al mundo fue iniciada por Fernando de Magallanes en 1519 y, tras su muerte, la terminó el marino español Juan Sebastián de Elcano en 1522.

Los objetivos del congreso, que dirige el profesor Carlos Martínez Shaw, son «establecer una reflexión histórica sobre la primera vuelta al mundo y, tomando como punto de partida las capitulaciones de Valladolid, las circunstancias en las que se llevó a cabo la expedición que abrió definitivamente el camino de la primera globalización, así como divulgar nuestros conocimientos sobre la figura de Juan Sebastián de Elcano».

Las ponencias se desarrollaron en la sala Cámara de dicho centro cultural según el programa que sigue:

#### *Día 20 de marzo de 2018*

- «La primera vuelta al mundo y la primera globalización», por Serge Gruzinski, de la École des hautes études en sciences sociales y Centre national de la recherche scientifique, París, Francia;
- «Entre el Mar del Sur y el Pacífico en el siglo XVI», por Rafael Sagredo Baeza, profesor titular de la Pontificia Universidad Católica de Chile;
- «El descubrimiento del Mar del Sur desde Tierra Firme, 1513-1525», por Bethany Aram, de la Universidad Pablo de Olavide (Sevilla, España);
- «Las islas Filipinas y la llegada de los españoles», por Francis Navarro Medina, *assistant professor* de la Universidad Ateneo de Manila;

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

- «Magallanes, entre Sevilla y Valladolid», por Juan Gil Fernández, miembro de número de la Real Academia Española (Madrid);
- «Fernando de Magallanes y Portugal», por José Manuel García, profesor del Gabinete de Estudios Olisiponenses (Cámara Municipal de Lisboa);
- «Juan Sebastián de Elcano. De marinero a héroe», por Salvador Bernabéu Albert, director de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos (Sevilla);
- «La expedición Magallanes-Elcano», por Carla Rahn Phillips, profesora emérita de la Universidad de Minnesota (EE.UU.)

*Día 21 de marzo de 2018*

- «Los barcos de la armada del Maluco», por Francisco Fernández González, catedrático de Construcción Naval de la Universidad Politécnica de Madrid;
- «Los navegantes del Océano», por Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, catedrático de Historia de América de la Universidad de Sevilla;
- «El Maluco», por Sergio Sardone, investigador de la Università degli Studi di Napoli Federico II (Nápoles);
- «Los cronistas de la expedición», por Consuelo Varela, profesora de Investigación *ad honorem* de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, del CSIC (Sevilla);
- «La cartografía de la expedición», por Carmen Manso Porto, responsable de la sección de cartografía y artes gráficas de la biblioteca de la Real Academia de la Historia;
- «En torno a Magallanes. Las primeras imágenes de los nuevos mundos», por Richard Kagan, *academy professor of History* de la John Hopkins University (Baltimore, Maryland);
- «El Santo Niño de Cebú y la evangelización de Filipinas», por Blas Sierra de la Calle, director del Museo Oriental Agustino de Valladolid (España);
- «El tratado de Zaragoza de 1529 y su contexto histórico-jurídico», por Miguel Luque Talaván, decano de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid.

Para más información dirigirse a:

Congreso Internacional de Historia  
Instituto de Historia y Cultura Naval  
Cuartel General de la Armada  
Juan de Mena 1, 28014 Madrid (España)  
Telf.: + 34 913 79 50 50 / +34 913 12 44 27  
C/e: [congresovalladolid@mde.es](mailto:congresovalladolid@mde.es)  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)  
Web: [www.vcentenario.es](http://www.vcentenario.es)

# DOCUMENTO

## **Modelo de pasaporte o patente de mar de los buques para navegar por América (1795)**

Presentamos a nuestros lectores la patente de mar puesta en vigor por el «Tratado de Amistad, Límites y Navegación concluido entre el Rey Nuestro Señor y los Estados Unidos de América», firmado en San Lorenzo el Real a 27 de octubre de 1795. Fue ratificado por el presidente de los Estados Unidos, George Washington, en marzo de 1796, y por el rey de España, S.M. Carlos III, en 25 de abril de 1796.

Esta patente se deriva del artículo xvii de dicho tratado, que tiene por objeto «evitar por ambas partes toda especie de disputas y quejas en el caso de que una de las dos potencias se hallase empeñada en una guerra». Recogemos aquí el texto del artículo en cuestión, para una mejor comprensión de la patente.

(Biblioteca del Museo Naval de Madrid, sign. F204/22, pp. 17 y 18)



## XVII.

A fin de evitar entre ambas Partes toda especie de disputas y quejas, se ha convenido que en el caso de que una de las dos Potencias se hallase empeñada en una guerra, los Buques y Bastimentos pertenecientes á los súbditos ó Pueblos de la otra deberán llevar consigo Patentes de mar ó Pasaportes que expresen el nombre, la propiedad, y el porte del Buque, como tambien el nombre y morada de su dueño y Comandante de dicho Buque, para que de este modo conste que pertenece real y verdaderamente á los súbditos de una de las dos Partes contratantes, y que dichos Pasaportes deberán expedirse segun el modelo adjunto al presente Tratado. Todos los años deberán renovarse estos Pasaportes en el caso de que el Buque vuelva á su Pais en el espacio de un año. Igualmente se ha convenido en que los Buques mencionados arriba, si estuviesen cargados, deberán llevar no solo los Pasaportes, sino tambien Certificados que contengan el por menor del cargamento, el lugar de donde ha salido el Buque, y la declaración de las mercaderías de contrabando que pudiesen hallarse á bordo, cuyos Certificados deberán expedirse en la forma acostumbrada por los Oficiales

## XVII.

*To the end that all manner of dissention and quarrels may be avoided and prevented on one side and the other, it is agreed that in case either of the parties hereto should be engaged in a war, the ships and vessels belonging to the subjects or people of the other party must be furnished with sea letters or passports expressing the name, property and bulk of the ship, as also the name and place of habitation of the master or commander of the said ship, that the ship really and truly belongs to the subjects of one of the parties, which passport shall be made out and granted according to the form annexed to this treaty. They shall likewise be recalled every year; that is, if the ship happens to return home within the space of a year. It is likewise agreed that such ships being laden, are to be provided not only with passports, as above mentioned, but also with certificates containing the several particulars of the cargo, the place whence the ship sailed, that so it may be known whether any forbidden or contraband goods be on board the same; which certificates shall be made out by the officers of the place whence the ship sailed in the accustomed form; and*



empleados en el lugar de donde el Navio se hiciese á la vela ; y si se juzgase útil y prudente expresar en dichos Pasaportes la persona propietaria de las mercaderías, se podrá hacer libremente ; sin cuyos requisitos será conducido á uno de los Puertos de la Potencia respectiva, y juzgado por el Tribunal competente con arreglo á lo arriba dicho, para que examinadas bien las circunstancias de su falta, sea condenado por de buena presa, si no satisficiese legalmente con los testigos equivalentes en un todo.

*if any one shall think it fit or adviseable to express in the said certificates the person to whom the goods on board belong, he may freely do so ; without which requisites they may be sent to one of the ports of the other contracting party, and adjudged by the competent tribunal according to what is above set forth, that all the circumstances of this omission having been well examined, they shall be adjudged to be legal prizes, unless they shall give legal satisfaction of their property by testimony entirely equivalent.*

**REY**  
**DON CARLOS, POR LA GRACIA DE DIOS,**  
de Castilla, de Leon, de Aragon, de las dos Sicilias, de Jerusalem, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaen, de los Algarbes, de Algecira, de Gibraltar, de las Islas de Canarias, de las Indias Orientales y Occidentales, Islas y Tierra-firme del Mar Océano; Archiduque de Austria; Duque de Borgoña, de Brabante y Milán; Conde de Abspurg, Flandes, Tirol y Barcelona; Señor de Vizcaya y de Molina, &c.

**P**OR quanto he concedido permiso á para que con su nombrado de Toneladas, pueda salir del Puerto de con carga, y registro de efectos de comercio, y de transferirse al y restituirse á España al Puerto de con expresa condición de hacer su derrota de ida y vuelta directamente á los señalados parages de su destino, sin extraviarse, ni hacer arribada á Puertos Nacionales ó Extranjeros, en Islas, ó Tierra-firme de Europa, ó América, á menos de verse obligado de accidentes de otra suerte no remediables: Por tanto quiero, que el Presidente de la Contratación á Indias, ó el Ministro encargado del Despacho de Navios á aquellos Dominios, y el Intendente, ó Ministro de Marina del Puerto en que se equipare, concurren á facilitar quanto fuere regular á este fin, cada uno en la parte que le tocare: el primero en lo respectivo á su habilitación y carga; y el de Marina en lo que mira á Tripulacion, que deberá componerse de gente matriculada, y con t.r. que lo sea por lista certificada, que ha de entregarle, abigándose á cuidar de su conservacion, y responder de sus faltas, segun previenen las Ordenanzas de Marina.

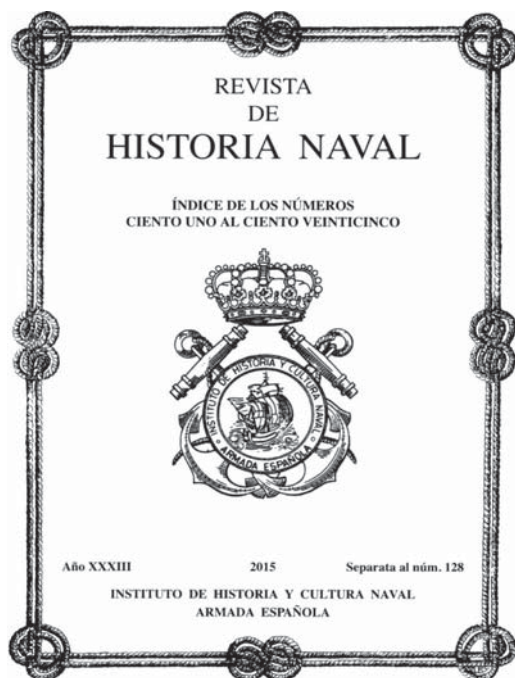
Y mandado á los Oficiales generales, ó particulares Comandantes de mis Esquadras y Baxeles, al Presidente, y Ministros de la Contratación á Indias, á los Comandantes, y Incendentes de los Departamentos de Merina, Ministros de sus Provincias, Subdelegados, Capitanes de Puerto, y otros qualquiera Oficiales, Ministros y Dependientes de la Armada, á los Vireyes, Capitanes, ó Comandantes generales de Reynos y Provincias, á los Gobernadores, Corregidores y Justicias de los Pueblos de la Costa de Mar de mis Dominios de Europa y América, á los Oficiales Reales, ó Jueces de arribadas en ellos establecidos, y á todos los demas Vasallos míos, á quienes pertenece, ó pertenciere pudiere, no le pongan embarazo, causen molestia, ó detencion; antes le auxiliien, y faciliten lo que hubiere menester para su regular navegacion y legitimo comercio: Y á los Vasallos y Subditos de Reyes, Principes y Repúblicas amigas y aliadas mias, á los Comandantes, Gobernadores, ó Cabos de sus Provincias, Plazas, Esquadras y Baxeles, requiero, que asimismo no le impidan su libre navegacion, entrada, salida, ó detencion en los Puertos, á los quales por algun accidente se conduxere; permitiendole que en ellos se basimente, y provea de todo lo que necesitare: A cuyo fin he mandado despachar este Pasaporte, refrendado de mi Secretario de Estado, y de la Negociacion de Marina, el qual valdrá por el tiempo que durare su viaje de ida y vuelta; y concluido que sea, le recogerá el Ministro que entendiere en su descarga: Y para su validacion y uso pondrá á continuacion la nota que corresponde, el que concurriere á su despacho. Dado en de mil setecientos

To el Rey.

Pedro Varela.

# ÍNDICES

## DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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

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

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

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

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL



## RECENSIONES

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro; BLANCO NÚÑEZ, José María, y MADUEÑO GALÁN, José María: *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Fundación Museo Naval (ISBN 978-84-617-6571-3), Madrid, 2016, 819 páginas.

Magnífico, amplio y detallado relato del viaje de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián de Elcano, que comenzó en 1519 con la salida de cinco barcos de Sanlúcar de Barrameda al mando de Magallanes, para tratar de llegar a las islas de las Especias navegando hacia occidente, y terminó en 1522, con el regreso de un solo barco, la *Victoria*, al mando de Elcano después de haber dado la vuelta al mundo por primera vez en la historia.

Para la redacción de los diferentes capítulos de este libro, los autores han llevado a cabo una profunda investigación, manejando documentos de la época, memorias de cronistas de entonces y obras de historiadores de épocas posteriores, a fin de dar a conocer, con la mayor aproximación posible, lo que ocurrió en aquella gran gesta, que ha sido la mayor aventura oceánica de la historia de la humanidad.

El libro comienza con un análisis socioeconómico de la España de la época, así como de su situación política y sus problemas. Continúa con un estudio de los descubrimientos, sus causas y motivaciones, y una disección de la navegación y la construcción naval de la época. Y comenta las expediciones portuguesas y españolas de los siglos XV y XVI.

A continuación pasa ya a abordar la circunnavegación, con referencias a Magallanes, sus aventuras, sus proyectos y su estancia en España. Desgrana la preparación y organización de la expedición, y lo hace desde una perspectiva muy curiosa y original: enfocándola como un moderno proceso de decisión con todos sus aditamentos: situación, misión, cometidos, finalidad superior...

Continúa la obra con la pormenorizada narración de las incidencias del viaje propiamente dicho en sus diferentes fases, vertida en un estilo ameno y echando mano de vez en cuando a los textos escritos por cronistas de época, algunos de ellos testigos presenciales, como el italiano Pigafetta, que nos ha dejado un jugoso relato del viaje.

*Desvelando horizontes* cuenta el viaje por el Atlántico; los problemas de San Julián; el descubrimiento del estrecho que iba a recibir el nombre de su descubridor, Magallanes; la travesía por el enorme océano bautizado en 1513 «Mar del Sur» por Vasco Núñez de Balboa, y al que Magallanes llamó océano Pacífico; habla de la estancia en Filipinas, donde Magallanes encontró la muerte a manos de nativos en la isla de Mactán; cita la llegada y los negocios en las Molucas; continúa con el regreso de la *Victoria* por el Índico y el Atlántico, sus problemas en Cabo Verde y su llegada a España; y termina con

## RECENSIONES

comentarios sobre los resultados, consecuencias y repercusiones científicas del viaje.

Se trata de un extenso trabajo que, hoy por hoy, yo diría que es de consulta indispensable para todo aquel que quiera conocer los entresijos y detalles de la gran navegación iniciada por Magallanes y terminada por Elcano, sobre todo ahora que estamos a las puertas de conmemorar el quinto centenario del comienzo de aquella gran hazaña.

CEVALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso de, y CEVALLOS-ESCALERA Y GILA, Luis de: *La Orden del Mérito Naval, antes Cruz de Distinción de la Marina (1816-2016)*. Real Academia de la Mar, Maestranza de Caballería de Castilla (ISBN 978-84-938069-8-9), Madrid, 2017, 526 páginas.

Detallada y documentada historia de la Orden del Mérito Naval, creada por Fernando VII el 2 de febrero de 1816 como Cruz de Distinción de la Marina y que en 1866, reinando Isabel II, adoptó la denominación y estructura que, con algunos cambios, ha llegado hasta hoy. Se trata de una de las órdenes más conocidas y extendidas, que goza de un gran aprecio y reconocimiento tanto dentro como fuera de la Armada, y es una de las escasas órdenes españolas que nunca ha sido abolida y que menos vicisitudes ha sufrido.

La obra, realizada con gran rigor, consta de cuatro partes principales. La primera ofrece una visión de los orígenes y evolución del sistema premial español, sobre todo en el ámbito castrense, con citas de grandezas, títulos, Orden del Toisón de Oro, órdenes militares, órdenes de Carlos III, San Fernando, Isabel la Católica, San Hermenegildo, etc., con una especial referencia a la Diadema Real de Marina y su precedente, la Medalla de la Real Efigie (1816-1866).

La parte segunda se ocupa del origen y evolución de la Orden del Mérito Naval, desde su creación en 1866 hasta 2016, con citas de los avatares por los que pasó en diferentes periodos de la historia de España: Restauración, reglamentos de 1891, 1921 y 1925, reformas republicanas (1931-1936), época de Franco (1936-1975), ley de 1970, monarquía (1975-2016) y reglamento de 2003.

El tercer apartado se centra en análisis de tipo sociológico y estadístico, misceláneas y otras curiosidades. Y la cuarta parte añade la lista de los jefes supremos de la Orden, desde Fernando VII hasta Felipe VI. También cita las 68 grandes cruces con distintivo rojo concedidas desde 1870 hasta la fecha, y la relación de las 2.620 grandes cruces con distintivo blanco concedidas desde 1866 hasta 2016, con indicación de fechas, nombres y cargos.

La obra se complementa con un apéndice donde se enumeran en orden cronológico las diversas disposiciones legales relacionadas con la Orden, al que sigue otro apéndice legislativo con copias de órdenes, decretos, reglamentos, leyes y otras disposiciones. Finaliza con un índice onomástico y una relación de las fuentes archivísticas y bibliográficas manejadas, y se cierra con 37



páginas de ilustraciones en blanco y negro y color, con retratos de personajes, medallas, diplomas, notas de prensa y otros elementos que amplían el aporte documental del libro.

Se trata de una obra minuciosamente elaborada, fruto de un gran trabajo de investigación, de obligada consulta para todo el que quiera saber algo de la Orden del Mérito Naval, cualesquiera que sean la época y la categoría de su interés.

GIL MUÑOZ, Margarita: *La oficialidad de la Marina en el siglo XVIII. Un estudio sociológico (1700-1758)*. Ministerio de Defensa (ISBN 978-84-9091-082-5), Madrid, 2015, 494 páginas.

Denso e interesante libro sobre la Escuela de Guardias Marinas y las promociones de oficiales de la Armada desde 1717 hasta 1758, que corresponden al periodo de reinado de los dos primeros reyes de la Casa de Borbón, Felipe V (1717-1746) y Fernando VI (1747-1758).

Comienza la obra con un estudio de la Armada del siglo XVIII, que empezó con la Guerra de Sucesión y la instauración de la monarquía borbónica en España en la figura de Felipe V, en una época en que la Armada era casi inexistente.

Al terminar la contienda, Felipe V quiso dar un impulso a la Marina de Guerra, muy necesaria para la defensa del imperio junto con una sólida marina mercante. Y será José Patiño, a partir de 1717, quien inicie con paso firme el camino de la recuperación con mejoras en todos los campos. Entre ellos es de destacar el de la enseñanza y formación de los futuros oficiales, que se plasma en la creación la Real Compañía de Guardias Marinas en Cádiz, en el castillo de la Villa y en una casa cercana, con una academia o escuela. La instrucción dada al efecto por Patiño preveía un periodo de formación teórica en dependencias de la Compañía, y otro a bordo de los buques de la Armada. Cita la organización de la Escuela de Guardias Marinas, los fines perseguidos, las formas de acceso, los orígenes de los alumnos, los requisitos exigidos para el ingreso, las materias de enseñanza, etc.

Gil Muñoz se adentra en el análisis de las diferentes promociones, con una detallada metodología en la que recoge, promoción a promoción, desde la primera, en 1717, hasta la cuadragésima, en 1757. Incluye un comentario general para cada promoción, para luego diseccionarlas en datos heterogéneos: edades de ingreso de los integrantes, procedencias geográficas, testimonios de nobleza, personal perteneciente a órdenes militares, profesiones de los padres, padres con títulos, señoríos y padres que pertenecían a órdenes militares... Continúa con una antología de marinos notables, sobre los que aporta un pequeño currículum de cada uno y un cuadro familiar, muchas veces ilustrado con un retrato. Por último, concluye este apartado con un listado nominativo de los guardiamarinas que permanecieron en la Armada, añadiendo, para mayor claridad, en cada caso cuadros y gráficos explicativos.

## RECENSIONES

Termina la obra con un análisis global de las diferentes promociones, el número de cuyos integrantes fue muy variable, desde dos hasta más de sesenta. Incluye gráficos y tablas de los alumnos que ingresaron durante el reinado de Felipe V y de los que lo hicieron durante el de Fernando VI. Y cierran el libro unas conclusiones de tipo general.

Interesante y muy bien documentada obra que complementa a otros libros ya existentes sobre la materia, sobre todo por la riqueza de datos concretos que aporta acerca de los alumnos de las cuarenta primeras promociones, algunos de los cuales más tarde se convertirían en oficiales muy brillantes.

VV.AA.: In Medio Orbe. *Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo*. Junta de Andalucía, Consejería de Cultura (ISBN 978-84-9959-231-2), Sevilla, 2016, 236 páginas.

Compendio de las actas del congreso internacional sobre la primera vuelta al mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) los días 26 y 27 de septiembre de 2016, organizado por el Ayuntamiento de la ciudad en colaboración con diversas entidades culturales. El libro se estructura en 17 capítulos que recogen las ponencias y comunicaciones presentadas durante el congreso, los cuales desmenuzan desde múltiples perspectivas —aunque con un cariz eminentemente local, sanluqueño— la epopeya iniciada por Fernando de Magallanes el 20 de septiembre de 1519 desde Sanlúcar de Barrameda con cinco barcos: *Trinidad*, *Victoria*, *San Antonio*, *Concepción* y *Santiago*, y finalizada el 6 de septiembre de 1522, con el regreso de Juan Sebastián de Elcano a dicha localidad al mando de una nao *Victoria* cargada de especias, después de haber dado la vuelta al mundo por primer vez en la historia.

Cada capítulo aborda una faceta distinta de la epopeya, centrándose esencialmente en la vida de sus protagonistas y en el ambiente de la época, con muchas referencias a Sanlúcar de Barrameda. Comienza con el descubrimiento del Nuevo Mundo y su asimilación por Europa. Continúa con la figura de Juan Sebastián de Elcano y las escasas fuentes documentales sobre sus orígenes, penuria debida seguramente a los incendios ocurridos en Guetaria en 1597 y 1836, que destruyeron la mayor parte de los archivos de la ciudad. Y sigue con un minucioso estudio de su testamento, firmado a bordo de la nao *Santa María de la Victoria*, en el Pacífico, el 26 de julio de 1526, al sentirse muy enfermo por el escorbuto, o a causa de una intoxicación por haber ingerido un pez de muy buena presencia pero venenoso.

Adentrándonos en las páginas de la obra conoceremos el entorno de Sanlúcar de Barrameda: ciudad, desarrollo urbano, castillo de Santiago, Aduana Real y Guadalquivir; nos sumergiremos en diversos aspectos culturales y mundanos de la época: arte, poder, mecenazgo, humanismo, música, religión, arquitectura, escultura, imaginería, pintura...; nos enteraremos exhaustivamente del arte de la esgrima de la época, y de detalles geográficos como el derrotero magallánico de la bahía de Santa Lucía. Especialmente reseñable es la

ponencia donde se coteja la obra del italiano Pigafetta, cronista del viaje de Magallanes y Elcano, con la que el austriaco Stefan Zweig escribió sobre el primero, o aquella otra que analiza las referencias a Sanlúcar de Barrameda que Pigafetta incluyó en su relato. Por último, a modo de colofón, *In Medio Orbe* remata con una curiosa y original crónica sobre iconografía vinatera, con numerosas citas de etiquetas de vinos y licores que hacen referencia a diferentes aspectos de la época de los descubrimientos: países, personajes, temas religiosos, buques de vela y otros temas.

En definitiva, la obra que glosamos es una magnífica colección de ponencias que ayudan a comprender el trasfondo y el entorno de la primera vuelta al mundo, a las puertas de la conmemoración del quinto centenario de su comienzo.

M.G.F.

# 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

## NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

Por otro lado, recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* están también a la venta en el Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada (C/ Montalbán 2, 28071 Madrid), así como en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 4 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

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



## A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

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



 GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE DEFENSA	SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
		SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

