

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVII

2019

Núm. 147

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVII

2019

Núm. 147

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Presidente: D. Juan Rodríguez Garat, almirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Director: D. José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, director del Departamento de Estudios e Investigación.

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Vocales:

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist. ^a	D. Juan Escrigas Rodríguez, cap. de navío
D. Carlos Martínez Shaw, UNED	D. ^a M. ^a Carmen Terés Navarro, Archivos Navales
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia	D. ^a M. ^a Carmen López Calderón, Museo Naval
D. David García Hernán, U. Carlos III	D. José Antonio Ocampo Aneiros, coronel
D. Enrique Martínez Ruíz, U. Complutense	D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel
D. José M. ^a Blanco Núñez, cap. de navío	D. Eduardo Bernal González-Villegas, cap. de navío
D. ^a Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense	D. Adolfo Morales Trueba, tte. coronel
D. ^a Marta García Garralón, UNED	

Secretario de Redacción: D. Carlos Feito y Martín de Vizán, alférez de navío.

Redacción, Difusión y

Distribución: D.^a Ana Berenguer Berenguer.

Administración: D.^a Rocío Sánchez de Neyra Espuch; D. Manuel Ángel Gómez Méndez

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2019.

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).

Dirección postal, tfn. y c.e.:

Instituto de Historia y Cultura Naval.

Juan de Mena 1, 1.^a planta.

28014 Madrid (España).

Teléfono: 913 12 44 27.

c/e: RHN@mde.es

Impreso en España. - Printed in Spain.

Imprime: Ministerio de Defensa.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).



CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES
OFICIALES

<https://cpage.mpr.gob.es/>



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

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

SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL	7
<i>Tenerife en la ruta de la primera circunnavegación</i> , por Luis M. García Rebollo	9
Río de la Plata. <i>Apuntes para la historia de un crucero</i> , por Francisco J. Álvarez Laita	29
<i>La exacta identificación de los cañoneros adquiridos por la Armada española en Estados Unidos</i> , por N.W. Mitiukov y Alejandro Anca Alamillo	53
<i>Honorio Cornejo y la Armada española (1925-1928)</i> , por David Rubio Márquez	69
<i>La corbeta USS George Washington, del Mediterranean Squadron (1800-1802), en una acuarela de la colección Rodríguez de Maribona</i> , por Alfonso Ceballos-Escalera Gila	89
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	95
La historia vivida: <i>La otra nao Santa María</i> Noticias generales	
Documento: <i>Descripción del puerto de San Blas de Californias</i>	109
Recensiones	119

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Luis García Rebollo es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada, en situación de reserva. Escritor, conferenciante y articulista sobre temas marítimos e históricos, entre sus trabajos publicados destacan los ensayos *Imeldo Serís-Granier y Blanco. Entre el Mar y la Corte*, «Antonio de Ulloa y la Ilustración española» (*Revista General de Marina*, julio 2014) o «Semáforo de La Atalaya, Tenerife» (ib., abril 2016), que mereció el Premio Periodístico de Investigación Histórica Antonio Rumeu de Armas, otorgado por Editorial Leoncio Rodríguez. También ha cultivado la novela histórica en *En la línea azul*, ganadora de la mención especial a la obra literaria en el CIIF MARKET 2019, por sus posibilidades de adaptación al cine o la televisión.

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

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 dedicada a temas marítimos en el *Diario de Ferrol*. Es premio de investigación Josep Ricart i Giralt, del Museo Marítimo de Barcelona, y en dos ocasiones ha sido galardonado en los premios *Virgen del Carmen* de la Armada española. Es consejero honorario del Instituto de Historia y Cultura Naval y, entre otras condecoraciones, está en posesión de la Cruz del Mérito Naval.

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

David Rubio Márquez es profesor de Geografía e Historia en el IES Jaime Ferrán Clúa, de San Fernando de Henares. Diplomado en Estudios Avanzados en Geografía por la Universidad Autónoma de Madrid y doctor en Historia de España por la UNED, su tesis, *El regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)*, ha sido publicada por el Ministerio de Defensa y obtuvo el Premio *Virgen del Carmen* en su edición de 2015. Interesado en la investigación naval del primer tercio del siglo XX, ha publicado artículos relacionados con dicho tema en la *Revista General de Marina*, la *Revista de Historia Naval*, *Espacio Tiempo y Forma. Revista de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED*, la *Revista Historia Autónoma y Fuerzas de Defensa y Seguridad*. En 2017 se publicó su último libro, *Joaquín Sánchez de Toca. Ministro de Marina (1902-1903)*.

ALFONSO DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, VIZCONDE DE AYALA Y MARQUÉS DE LA FLORESTA, G. DE E., es jurista, historiador y politólogo. Es doctor en Derecho por la Universidad

Complutense de Madrid, doctor en Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales por la Universidade Pública do Minho (Portugal), doctor en Historia Medieval y Moderna por la U.N.E.D., *bachelor* en Ciencias Náuticas, capitán de la Marina Mercante y antiguo teniente de navío del Cuerpo General de la Armada. Es cronista de Castilla y León (desde 1991). Ha sido profesor catedrático de Geopolítica de la Universidade de Lisboa (Instituto Superior de Ciencias Sociais e Políticas), director de la Cátedra de la Mar en la Universidad Camilo José Cela (Madrid), profesor del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), profesor de la Universidad de Valladolid, de la Universidade Moderna de Lisboa, del Instituto Español de Estudios Estratégicos, de la Escuela de Guerra Naval y de la Escuela Naval Militar. En el ámbito de la Geopolítica, desde 1985 se ha dedicado al análisis geopolítico de las crisis y conflictos marítimos, de la seguridad y mantenimiento de la paz en varias regiones del mundo, y de la lucha contra el terrorismo. En el campo de las Humanidades y Ciencias Sociales, está especializado en la Historia el Derecho y de las Instituciones (españolas, portuguesas e italianas), en las Ciencias y Técnicas Historiográficas, la Historia Medieval y la Historia Marítima, y ha dedicado sus afanes y estudios a la Historia de los hechos sociales y a la Historia del poder naval hispánico. Académico correspondiente en Segovia de las Reales Academias de la Historia, y de Jurisprudencia y Legislación, académico de número y antiguo vicedirector y secretario general de la Real Academia de la Mar, y pertenece igualmente a las de Zaragoza, Toledo, Mallorca, Cantabria, Burgos y Ávila. También a la *Academia Portuguesa da História*, a la *Accademia di Marina* de Italia y a la *Academia de Marinha* de Portugal, y es socio de mérito de la Asociación de Diplomados en Altos Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), numerario y rector de la Academia Melitense, Presidente de la *Académie Belgo-Espagnole d'Histoire*, y antiguo Bibliotecario de la Sociedad Cervantina. Ha publicado 48 libros y 486 monografías y artículos; También es director y editor de la revista historiográfica *Cuadernos de Ayala* (desde 2000).

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 ha sido jefe de redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL desde 1994 y es 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

CON el ejemplar que el lector tiene en sus manos o en la pantalla, cerramos un año en el que la Armada se ha visto embarcada en actividades culturales importantes; a saber, la continuación de la conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo y el V Centenario del nacimiento de Pedro Menéndez de Avilés de las que hemos dado, y seguiremos dando, oportuna cuenta. Estas actividades han significado un esfuerzo multidisciplinar –exposiciones, seminarios, conferencias, etcétera–, algunas de ellas que se han sumado a las actividades normales del Instituto de Historia y Cultura Naval. Todo ello ha estimulado un punto más el estudio de nuestra historia naval y ha servido para mejorar nuestro conocimiento de tan importante disciplina. Al mismo tiempo, en el seno del renombrado Departamento de Estudios e Investigación (anteriormente Instituto de Historia y Cultura Naval), la REVISTA DE HISTORIA NAVAL continúa con su proceso de adaptación a las normas actuales de gestión y producción de revistas científicas (vulgo «indexación»), que como los buenos vinos, precisa de cierto tiempo de maduración. Confiamos en que, con el impulso que nos da el ampliado consejo de redacción y el esfuerzo que estamos realizando para conectar más con las universidades dotadas con departamentos de historia que se ocupan de la de la Marina, seamos capaces de llevarlo a buen puerto.

En cuanto al contenido de este ejemplar, los artículos que les presentamos cubren diversas áreas de investigación, estando dedicados en concreto a un lance de la primera vuelta al mundo, la escala en Tenerife; la historia de un barco, el *Río de la Plata*; la de una agrupación de ellos, los cañoneros adquiridos en los EE.UU. en 1895; la biografía de un marino y político, Honorio Cornejo; y una obra de arte de tema naval: una acuarela de la corbeta norteamericana *George Washington*. Junto con las secciones tradicionales de la REVISTA, confiamos en que tales trabajos sean del agrado e interés de los lectores. De entre ellos, animamos a los que tengan oficio o afición para ello nos remitan artículos para su publicación, que como ya saben deben ser de investigación. También animamos a quienes quieran colaborar como revisores de los artículos que recibamos a que nos lo indiquen, preferiblemente en nuestra dirección de correo electrónico.

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, 28014 Madrid), así como en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 4 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
C/ Juan de Mena 1, 1.^a planta
28014 Madrid (España)
Teléfono: 913 12 44 27
C/e: ihcn@fn.mde.es

TENERIFE EN LA RUTA DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN

Luis M. GARCÍA REBOLLO
Capitán de Navío (Retirado)

Resumen

Este año se cumple el V Centenario del inicio de la primera circunnavegación del mundo, una expedición de la Monarquía española capitaneada inicialmente por Fernando de Magallanes, con la misión principal de llegar a las islas Molucas, primeras productoras de especias, cuyo valor económico era altísimo. Estas islas fueron localizadas, tras la muerte de Magallanes, por Gómez de Espinosa y Juan Sebastián de Elcano, quien también encontró las Molucas meridionales, culminó el viaje circunnavegando el mundo y murió en el Pacífico tan solo tres años después de conseguirlo, de regreso a las Molucas, buscando a los supervivientes de la nao de Gómez de Espinosa.

En estas líneas se abordarán los detalles de la expedición, especialmente la escala en Tenerife, desde un punto de vista historiográfico, analizando los hechos en su contexto histórico y las pruebas documentales, pero también desde las ciencias náuticas. No debemos olvidar que quienes dieron la primera vuelta al mundo eran marinos y que lo consiguieron gracias al elevado nivel científico que teníamos entonces.

Palabras clave: Magallanes y Elcano en Tenerife, Canarias en la circunnavegación, ciencias náuticas, *Breve et ristretta narratione*, Giovanni Battista Ramusio.

Abstract

This year marks the 5th Centenary of the beginning of the world's first circumnavigation. An expedition of the Spanish Monarchy initially led by Fernando de Magallanes, with the main mission of reaching the Moluccas, the first producers of spices with a very high economic value. These islands were located, after the death of Magellan, by Gómez de Espinosa and Juan Sebastián de Elcano. Who also found the southern Moluccas, culminated the trip

circumnavigating the world and died in the Pacific only three years after getting it, back to Las Molucas, looking for the survivors of the vessel of Gómez de Espinosa.

In these lines the details of the expedition will be addressed, especially the scale in Tenerife, from a historiographic point of view, analyzing the facts in their historical context and the documentary evidences, but also from the nautical sciences. We must not forget that those who made the first trip around the world were sailors and achieved it thanks to the high scientific level we had then.

Keywords: Magellan and Elcano in Tenerife, Canary Islands in the circumnavigation, nautical sciences, *Breve et ristretta narratione*, Giovanni Battista Ramusio.

A SÍ, en la creencia de que analizar los acontecimientos marítimos desde una visión meramente terrestre es un error, se analizarán, de forma breve y cronológica, desde ese particular prisma, en primer lugar, las circunstancias y los personajes que hicieron posible la primera circunnavegación del globo. Empezando por Alfonso X el Sabio, al que debemos la frase «el sistema solar hubiera sido más sencillo si Dios me hubiera consultado antes de su creación», y quien ya en el siglo XIII aprovecha la confluencia en la península ibérica de las culturas árabe, cristiana y judía y funda en Toledo la Escuela de Traductores, en la que reúne a los mejores sabios de la época, quienes colaboran en un proceso de recopilación científica hasta entonces desconocido en Europa.

A través de Toledo irrumpe en el continente la ciencia que árabes y judíos habían recogido del acervo de la cultura griega, barrida tras la caída del imperio romano. La ciencia de Tales de Mileto, que predice un eclipse de Sol; de Aristóteles, que confirma la esfericidad de la Tierra, con sus polos, trópicos y ecuador; de Eratóstenes de Cirene, en su tarea de medir el globo terráqueo; de Ptolomeo de Alejandría, a quien debemos el *Almagesto* y la *Geografía* y su concepción geocéntrica del universo, y de otras muchas obras que fueron traducidas al árabe y del árabe al latín en Toledo. Se introducen los números arábigos en los cálculos astronómicos, se incluyen trabajos previos –como el primer tratado de trigonometría esférica, base de la astronomía posicional, del jienense Ibn Mu’adh al-Jayyani–, y se desarrollan nuevos astrolabios para latitud universal por Azaquiel e Ibrahim ibn Sahli.

Se escriben las *Tablas toledanas* y las *alfonsíes*, que tendrán vigencia durante varios siglos. Se recopilan todos los conocimientos astronómicos de la época en los *Libros del saber de astronomía*, lo que permite a los navegantes calcular la latitud por medio de la Estrella Polar o de la altura meridiana del Sol, a través de unas tablas de declinación muy exactas, para cuya elaboración ha sido preciso el diseño y construcción de instrumentos complejos, como el astrolabio astronómico.

En el siglo XIV se desarrolla la cartografía en Palma de Mallorca. En el siglo XV se produce un florecimiento de las ciencias cosmográficas en la Universidad de Salamanca, donde Abraham Zacuto, catedrático de astrología, escribe el *Gran Tratado*, traducido como el *Almanach Perpetuum*, que contiene todas las tablas y datos necesarios para resolver los problemas astronómicos de la navegación.

Nuestra construcción naval tampoco se queda atrás. La fábrica de carabelas, urcas, naos, pinazas, cocas, chalupas, galibrasas o bateles florece en todo el litoral peninsular. Sus tripulantes, expertos en la pesca de la sardina o del bocarte, en la guerra en la mar o en las duras condiciones del comercio entre los puertos castellanos del Cantábrico y los de la Liga Hanseática, son tan buenos como los barcos que tripulan.

Un liderazgo científico y náutico que compartíamos con Portugal, la otra gran potencia marítima, con la que firmamos el tratado de Alcazobas en 1479, en el que entre otros asuntos se acuerda el reparto de los archipiélagos atlánticos, quedando Canarias bajo la jurisdicción la corona castellana.

Tras el descubrimiento de América en 1492 y la indeterminación jurídica de la titularidad de los nuevos territorios descubiertos, el papa Alejandro VI dicta en 1493 las «bulas alejandrinas», que reconocen los derechos de la corona castellana sobre esos territorios y la obligación de evangelizarlos. Además, establece un meridiano al oeste de Cabo Verde que serviría de frontera entre las zonas española y portuguesa. Posteriormente, en 1494, las dos potencias peninsulares firman el tratado de Tordesillas, que fija la línea de demarcación entre el hemisferio portugués y el español en un meridiano situado 370 leguas al oeste de Cabo Verde.

En 1503, ante la proliferación de los viajes trasatlánticos sin un control efectivo ni las mínimas garantías de seguridad, los Reyes Católicos crean la «Casa de Contratación de Sevilla, para las Indias, las Islas Canarias, y el África Atlántica», donde se concentra el desarrollo de las ciencias astronómicas para la navegación de altura, al igual que la cartografía, la fabricación de astrolabios y ballestillas, y la formación de pilotos.

Los pilotos de la Corona son ahora gente titulada, con estudios, que se deben a las normas de la Casa de Contratación, a la que informan de forma reservada de sus descubrimientos y de la que a su vez reciben documentación, cartografía y material náutico para sus viajes.

Una maquinaria con muchos engranajes, en la que trabajaban astrónomos, cartógrafos, instrumentistas, contadores, escribanos, tesoreros y otros muchos oficiales reales, cuya misión principal sería conocer las necesidades de los españoles de ultramar, suministrar las mercancías para satisfacerlas, y recibir otras para el consumo del mercado peninsular, además de alistar los barcos, elegir a los capitanes, pilotos y escribanos, dotarles de todo lo necesario, e instruirles sobre las misiones y detalles de cada expedición; y, al regreso, fiscalizar los cargamentos de las naves, para comprobar que llegaban los mismos que salían, mediante los Juzgados de Indias, dependientes de la propia Casa de Contratación. En este contexto, el comercio de la España

peninsular con los territorios de ultramar entraba dentro de un orden establecido en el que se priorizaba la distribución de las mercancías, atendiendo a las necesidades de las nuevas poblaciones, en un régimen de reciprocidad e igualdad que también alcanzaba a los habitantes de los nuevos territorios al ser evangelizados, que adquirirían así la condición jurídica de vasallos de la Corona y los mismos derechos que los cristianos viejos, característica exclusiva de la civilización hispana.

Así llegamos a 1506, año en que se otorga a Santa Cruz de Tenerife la condición de puerto real, para dar apoyo a las expediciones del rey con la debida discreción. Pero es en marzo de 1508 cuando el rey Fernando el Católico, para normalizar la navegación a ultramar, reúne en la llamada Junta de Burgos a personas de tanto prestigio como Américo Vespucio, Juan de la Cosa, Vicente Yáñez Pinzón, Juan Díaz de Solís, el obispo Rodríguez Fonseca y el secretario real, Lope Conchillos. Allí surge la creación de la figura del Piloto Mayor de la Casa de Contratación, que recae en Américo Vespucio, quien regiría la Escuela de Pilotos para enseñar y preparar a los navegantes que fueran a «arar a la mar». Igual que surge la confección del Padrón Real, donde se fundirían los datos cartográficos recogidos en las distintas expediciones, con la misión de levantar el mapa de todas las tierras conocidas, en beneficio de la Corona y sus navegantes.

Y, aunque todavía tenían que pasar unos años para que Núñez de Balboa descubriera el Pacífico en 1513, uno de los asuntos más importantes y urgentes que se trataron en la Junta de Burgos fue la localización de un canal interoceánico que uniera ambos océanos, ya que todos los presentes coincidían en que las nuevas tierras descubiertas pertenecían a un continente distinto del de Catay y Cipango.

Apenas tres meses más tarde, el 28 de junio de 1508, partían de Sanlúcar de Barrameda Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís en las carabelas *Magdalena* y *San Benito*, con la orden expresa del rey de «descubrir aquel canal o mar abierto que principalmente es a buscar e que yo quiero que se busque, e haciendo lo contrario seré muy deservido e lo mandaré castigar e proveer como a nuestro servicio cumpla». Tras catorce meses de viaje, las carabelas regresan a la Península sin haber encontrado el paso.

El mando de una nueva expedición recae otra vez en Juan Díaz de Solís, ahora piloto mayor de la Casa de Contratación, que salió de Lepe el 8 de octubre de 1515 con tres carabelas. A los pocos días hace escala en Santa Cruz de Tenerife, varias semanas después de que llegara a la isla una carta del secretario real, Lope Conchillos, el mismo que levantaba acta siete años antes en la Junta de Burgos. Conchillos prevenía al adelantado Fernández de Lugo de las necesidades de la escuadra que debían ser satisfechas, en particular agua, víveres y tablones de tea para proteger las carenas de la broma, y sobre todo le prevenía de guardar el secreto de la misión real.

En su viaje, Solís cartografía la costa americana dentro de la demarcación española y, buscando el paso, se interna en el Río de la Plata, donde muere asesinado por los indios en un exceso de confianza. Su segundo y cuñado,

Francisco de Torres, toma el mando de la expedición, que regresa a la Península el 4 de septiembre de 1516.

Los datos recopilados en esta campaña pasan al Padrón Real y son utilizados por Nuño García Torreño, cartógrafo mayor de la Casa de Contratación, para elaborar gran parte de la cartografía que llevará la expedición de Magallanes, relacionada en los papeles del Maluco del Archivo de Indias, junto con los 15.000 maravedíes presupuestados para la escala en Tenerife.

En el momento en que se inicia la circunnavegación de Juan Sebastián de Elcano, las instrucciones redactadas por la Casa de Contratación ya eran verdaderamente extensas y minuciosas. En las capitulaciones firmadas por el Emperador y Magallanes se destaca el principal objetivo de la expedición: encontrar la ruta a las islas de las Especies, las Molucas, navegando por occidente, por la zona asignada a España en el tratado de Tordesillas, de 1494.

En aquellas islas se daban el clavo, la pimienta, la nuez moscada o la canela, muy apreciadas para uso alimentario, medicinal e incluso cosmético. Hasta mediados del siglo XV, estas especias llegaban a Venecia a través de la Ruta de la Seda. Y, tras la caída de Constantinopla y el control del Mediterráneo oriental por los turcos, su tráfico se desvió hacia Lisboa, a través de la ruta abierta por Vasco de Gama bordeando el cabo de Buena Esperanza.

El siguiente objetivo encomendado a Magallanes era confirmar que las islas de las Especies se encontraban en el hemisferio español, tal como indicaban las cartas de su amigo portugués Francisco Serrão, primero en establecerse en ellas, en 1512. Y para eso era preciso situar el antimeridiano de Tordesillas. Ahora sabemos que las Molucas están unos grados dentro de la zona portuguesa, pero en aquella época era sumamente difícil medir el enorme arco de longitudes del Pacífico, sin ninguna referencia terrestre, hasta dos islas diminutas, Tidore y Ternate, las principales productoras de clavo, que fueron localizadas por Juan Sebastián de Elcano, al mando de la *Victoria*, y Gonzalo Gómez de Espinosa, al mando de la *Trinidad*, siete meses después de la muerte de Magallanes en Mactán, Filipinas.

Tanto Elcano como Gómez de Espinosa cumplieron el principal objetivo de la misión. Ambos sobrevivieron; el primero, circunnavegando el mundo, y el segundo, iniciando el camino de regreso por el Pacífico norte, con grandes penalidades, hasta que, desarbolada la *Trinidad* por un huracán y diezmada la tripulación, decidió regresar a Ternate y entregarse a los portugueses, que lo repatriaron años más tarde por orden del Emperador. Había elegido la ruta correcta, pero aquel huracán inusual quiso que fuera Andrés de Urdaneta el que pasara a la historia como descubridor del tornaviaje del Pacífico norte, cuarenta años tarde.

Todo ello sin quitarle méritos a Magallanes como el extraordinario marino que era, si bien es verdad que no fue el primero en partir en busca del paso interoceánico ni del Maluco. Incluso el mando de su expedición había sido solicitado previamente al Emperador por Esteban Gómez, antes de que el propio Magallanes entrara en escena. El mismo Esteban Gómez que viajaba como piloto de la nao *San Antonio* y decidió regresar a Sevilla desde la Pata-

gonia, abandonando al resto de la flota magallánica. El mismo que en 1524 conseguiría finalmente del Emperador el mando de una expedición para encontrar otro paso interoceánico, más cercano y practicable, en Norteamérica, expedición que recorrió y cartografió toda la costa americana desde Florida hasta Nueva Escocia, que durante muchos años se llamó Tierra de Esteban Gómez.

¿Por qué el Emperador cedió a los argumentos de Magallanes antes que a los de Esteban Gómez para capitanear la expedición? Pues quizá sea uno de los grandes enigmas que aún quedan por resolver sobre este extraordinario personaje, cuyos méritos es de justicia reconocer, como también los de los otros muchos extraordinarios navegantes con que contaba la corona española y cuyas hazañas no fueron divulgadas como hizo Pigafetta con las del anterior, por cuanto la Casa de Contratación evitaba precisamente imprimir los documentos valiosos, para guardarlos manuscritos como secreto de Estado, haciendo solo las copias justas. Algo parecido a lo que hoy llamamos «necesidad de conocer» sobre la documentación clasificada.

Debemos también situarnos en el contexto histórico en el que se desarrolla la circunnavegación de Juan Sebastián de Elcano. Mientras eso ocurre, Hernán Cortes funda la Villa Rica de la Vera Cruz y toma Tenochtitlán; Álvarez de Pineda, buscando también un paso interoceánico, descubre que la Florida no es una isla, y Pascual de Andagoya explora la costa del Perú con barcos trasladados por tierra desde el Atlántico, donde tiene las primeras noticias de la existencia del imperio inca. En esos años, Carlos I era emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, el hombre más poderoso del planeta, y también el más envidiado. Los príncipes alemanes amparan a Lutero para independizarse del Sacro Imperio, y con ese fin crean la propaganda anticatólica y antiespañola que serviría de vehículo a la Leyenda Negra con los mejores ilustradores de Wittenberg. Por su parte, Francisco I de Francia echa leña a la hoguera alemana proponiendo la invasión de Austria a los turcos, que lo intentarían dos veces, afortunadamente sin conseguirlo, aunque sí expulsan de Rodas a los Caballeros Hospitalarios en 1522, que vagan entre Mesina y Viterbo hasta que Carlos I los aloja en Malta unos años más tarde.

En esa dualidad de debilitar al Imperio y aprovecharse de él también se encontraba Antonio de Pigafetta, un noble vicentino que embarcó como sobresaliente en la nao *Trinidad* y finalizó el viaje de la primera vuelta al mundo en la *Victoria*. Su crónica destaca sobre el resto de los testimonios de los supervivientes por el detalle con que se narran muchos aspectos de la circunnavegación, y por la gran difusión que se hizo de sus relatos. Ya que este cronista vivió de contar lo que observó en aquella expedición española, en la que no tuvo ningún puesto de responsabilidad. Cosa que antes hizo también Américo Vesputio, que llegó a cambiar el nombre de Tierra Firme por el suyo, aunque este al menos aprendió a navegar y murió sirviendo a la corona de España.

El *Diario* de Pigafetta es uno de los importantes testimonios que se conservan de la primera circunnavegación, junto con la carta de Juan Sebastián de Elcano dirigida al Emperador; una relación escrita por Ginés de Mafra; el *Itine-*

rario de un piloto genovés; la carta de Maximiliano Transilvano; el *Derrotero* de Francisco de Albo, y finalmente la *Relación de un portugués...* (*Breve et ristretta narratione*), a la que se dedicará especialmente este trabajo. En la mayoría de estos testimonios se menciona la escala en Tenerife; además, Pigafetta hace referencia a «Montaña Roja», y la *Breve et ristretta...*, a «Santa Cruz», las dos escalas que hizo en la isla. A las que habría que añadir el relato del capítulo VII de la década v de Pedro Mártir de Anglería.

El *Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria*, firmado por Francisco de Albo, quien comenzó el viaje como contra maestre de la nao *Trinidad* y finalizó como piloto de la *Victoria* –derrotero que, creemos, es el testimonio más importante desde el punto de vista náutico–, comienza sus anotaciones justo en una situación próxima a la recalada en las costas de Brasil. Esta circunstancia no debió de obedecer al temor a dejar constancia de haber navegado por aguas portuguesas, ya que el ahora denominado «derecho de paso inocente» ya se reconocía en el tratado de Tordesillas para las naves españolas que atravesaran aguas portuguesas, quizá la primera vez que se normaliza ese concepto en la historia del derecho marítimo internacional.

Lamentablemente, Albo no recoge los detalles de la derrota del primer tránsito del Atlántico, aunque nos da una idea de las dificultades a las que se tuvo que enfrentar la flota para atravesar la Zona de Convergencia Intertropical, a la que podríamos llamar «ecuador meteorológico». En esta franja, que oscila entre los 100 y 300 kilómetros de ancho, el aire caliente asciende a las capas altas de la atmósfera, y las calmas ecuatoriales se alternan con fuertes tormentas generalmente acompañadas de gran aparato eléctrico.



Para atravesar esa zona sin otro sistema propulsor que el viento, Magallanes primero y Elcano después seguramente tuvieron que acercarse a la costa de Sierra Leona, para aprovechar el régimen de brisas, terrales y virazones, hasta tomar los alisios del otro hemisferio. Ya que el derrotero de Albo sí nos relata con todo detalle la situación inversa, la que padeció Juan Sebastián de Elcano en esa misma costa, en el camino de vuelta. También nos revelaría un dato importante, aunque obvio, desde el punto de vista de la meteorología y la oceanografía. Y es que la Zona de Convergencia Intertropical hace 500 años estaría en el mismo lugar que hoy.

Además, la circunstancia de que la Zona de Convergencia se desplace al sur en los meses de otoño e invierno podría explicarnos por qué Magallanes siguió barajando la costa africana tantos días: seguramente para aprovechar el régimen de brisas costeras hasta encontrar los alisios del hemisferio austral.

Albo tampoco recoge el paso de la flota por Canarias. Sabemos por Pigafetta que, el 26 de septiembre de 1519, «arrivammo ad una isloa delle Canarie detta Tenerife (...) Ivi stemmo tre giorni per far acqua e legna, indi andamo ad un porto della stessa isola detto Monte rosso, e vi ci fermammo due giorni».

Tal como se indicó al principio, recurriremos brevemente a las ciencias náuticas para interpretar las escalas de la expedición en Tenerife según los datos que nos aporta Pigafetta.

Arquitectura naval

Los barcos de vela se mueven entre dos fluidos: el agua y el aire. La parte sumergida, la carena, debe tener unas características hidrodinámicas concretas, y la parte aérea, sobre todo el aparejo, el plano vélico, debe tener también unas determinadas características, esta vez aerodinámicas. El diseño de las carenas de las naos del siglo XVI era determinante; de sus formas dependía que pudieran regresar del cabo de Buena Esperanza o sobrevivir a un huracán. Por eso eran secreto de Estado. Tanto las españolas como las portuguesas eran las más avanzadas de su época. Sabemos cómo eran las líneas de agua de la carabela *San Benito*, de la primera expedición de Juan Díaz de Solís en busca del paso a las Molucas (1508), cuya curva de áreas nos revela un magnífico rendimiento hidrodinámico al avance.

La siguiente característica importante de los barcos de vela es la capacidad de esas carenas de navegar contra el viento en conjunción con su plano vélico. Con un aparejo latino, que provoca un efecto de succión similar al ala de un avión, y la redistribución de la carga a proa podía acercarse a los 80 grados, algo muy avanzado para la época. Solo que los aparejos latinos eran inestables con vientos de popa y necesitaban mucha tripulación para manejarlos. Por este motivo, las naos de Magallanes, y antes las de Cristóbal Colón, llevaban velas cuadradas, aunque con estas no pudieran navegar contra el viento.

Meteorología

Sabemos que las naos navegaron más de 700 millas náuticas, entre los días 20 y 26 de septiembre de 1519 (Pigafetta), desde Sanlúcar a Tenerife. Lo hicieron a unos cinco nudos de velocidad ($v=e/t$), aunque para ello habrían necesitado un alisio moderado, un viento del nordeste de entre 15 y 20 nudos de intensidad, el necesario para vencer las resistencias al avance por formación de olas, fricción etc. de la carena de una nao del XVI y procurarle esos cinco nudos de velocidad. Tal dato se puede obtener del análisis de los modelos en un canal de experiencias hidrodinámicas, y de la suficiente documentación de curvas polares de velocidad existentes.

Cualquier imagen satelital o un observador terrestre nos pueden dar una idea de cómo está expuesta la costa de Tenerife al alisio moderado, el cual fue el que encontraron las naos de Magallanes: calmas en la costa de Adeje, sin resguardo en la costa norte, y con algunos claros en la costa sudeste, especialmente al socaire del macizo de Anaga y de Montaña Roja.

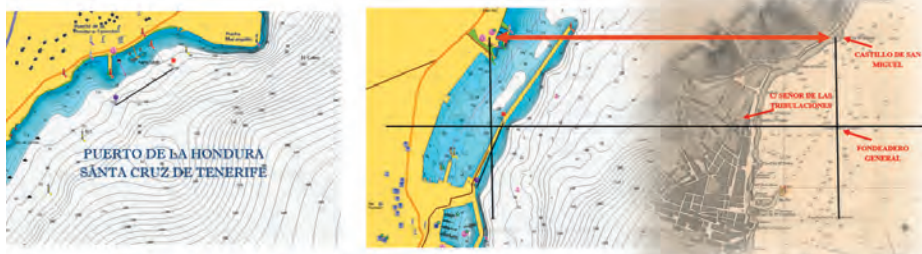
Hidrografía

Sabemos que las naos del siglo XVI fondeaban preferiblemente en fondos próximos a las 18 brazas. Así también nos lo cuenta el tinerfeño Tomé Cano, uno de los más importantes ingenieros navales del siglo XVI, en su obra *Arte para fabricar naos*. Además, para que no se enredaran las anclas, el espacio ocupado por las catenarias de los cables de las cinco naves fondeadas podía extenderse más de 300 metros en fondos suficientemente aplacerados.

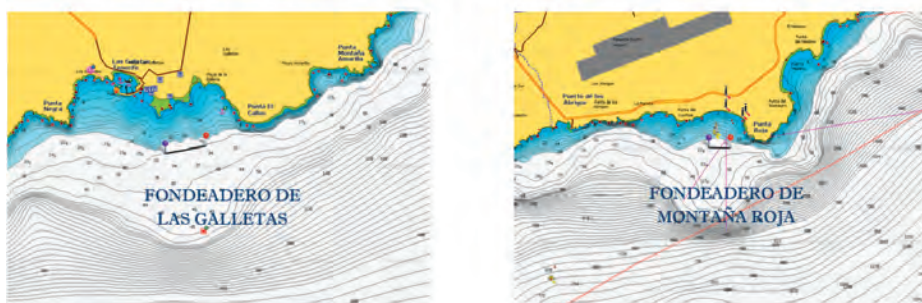
Si estudiamos con detalle toda la batimetría de Tenerife, estas condiciones al resguardo del alisio, dominante en fondos con un gradiente suficientemente constante para albergar a toda la flota, solo se cumplen en cuatro fondeaderos o tenederos, que vendrían a ser lo siguientes: 1, el que fue fondeadero general de Santa Cruz de Tenerife hasta ser sepultado por la construcción del puerto actual, que se ubicaba al sur del castillo de San Miguel o de la piscina del Real Club Náutico, que está encima en la actualidad, y al este de la confluencia de la calle Señor de las Tribulaciones con la Marina; 2, Puerto Caballos, hoy muelle de La Hondura, también en Santa Cruz; 3, el tenedero de Las Galletas; 4, el fondeadero de la playa de La Tejita, al resguardo de Montaña Roja (fig. 2).

La imposibilidad física de aquellos buques para navegar contra el viento los obligaba a seguir la costa una vez pasada la punta de Anaga. Bien la costa norte o la sudeste, sin posibilidad de retorno, ni de atravesar las calmas de la costa de Adeje y remontar la costa contraria en las fechas mencionadas por Pigafetta, quien nos dice que entró en Montaña Roja después de estar tres días y medio «en Tenerife», obviamente a barlovento. A barlovento, remontando el alisio, solo había dos fondeaderos posibles: el puerto de La Hondura y el fondeadero general, ambos en Santa Cruz.

FONDEADEROS EN SANTA CRUZ



FONDEADEROS EN EL SUR



A continuación se abordarán las escalas en Tenerife de las naos de Magallanes desde la interpretación náutica de las bases historiográficas, muy especialmente de la *Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa que fue en la nao Victoria el año 1519*, documento que creemos de un valor extraordinario.

Quizá la mejor descripción de lo que pudo ser la recalada de la flota de Magallanes en Santa Cruz de Tenerife nos la ofrezca Juan Escalante de Mendoza en su *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, uno de los tratados náuticos más completos que se hayan escrito en el siglo XVI, cuya impresión, como era costumbre, fue prohibida por la Casa de Contratación de Sevilla por temor a que pudiera caer en manos extranjeras. El manuscrito permaneció inédito más de trescientos años, hasta que el historiador naval y capitán de navío Cesáreo Fernández Duro publicó la primera parte en 1880. El resto no vería la luz hasta 1985.

Decía así Escalante:

«La punta de Naga está en altura de veinte y ocho grados y medio de la banda del nordeste en la isla de Tenerife (...) Es alta y talada y encima della hace como una mesa pequeña con dos mogotillos que parecen dos bohíos o cabañas de pastores y echa de sí dos farallones en la mar, y el que viere la dicha isla del Leste, parecerle há toda ella tierra alta y pareja, y habiendo claro pareciera su muy alto pico y montaña que va aguzando derecho al cielo (...) y su principal puerto se llama Santa Cruz, que está en la banda de sudueste. Y quien quisiere entrar en él

puede yr Aluengo de tierra hasta ver las casas del pueblo, y en llegando a diez y ocho brazas debe surgir, porque estará en fondo limpio».

Dieciocho brazas es la sonda del que durante 400 años fuera el fondeadero general del puerto de Santa Cruz, hasta ser sepultado por el dique actual en la primera mitad del siglo pasado. Y al puerto de Santa Cruz, en Tenerife, es adonde uno de los supervivientes de la nao *Victoria* nos dice que van en la citada como *Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa*, cuyo autor fue en la nao *Victoria* el año 1519 y que es uno de los siete principales testimonios que se conservan y que se deben a los protagonistas de la primera circunnavegación. Este testimonio nunca había sido interpretado según criterios náuticos, circunstancia que ha podido contribuir a que su excepcional contenido se haya pasado por alto hasta la fecha.

Con el título original de *Breve et ristretta narratione*, este relato enigmático, de apenas una página de extensión, que resume en unas pocas líneas el viaje completo de circunnavegación culminado por Juan Sebastián de Elcano, se incluye en el primer volumen del compendio *Delle navigationi et viaggi*, de Giovanni Battista Ramusio, editado por primera vez en 1550. En particular, el que analizamos pertenece a la cuarta edición, impresa en Venecia en 1588, perteneciente a la Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid, adonde llegó, en 1705, procedente de la librería de la Compañía de Jesús de Alcalá.

En el compendio, este historiador y geógrafo veneciano agrupó distintos testimonios de las más importantes expediciones de la época, casi todas españolas. *La Breve et ristretta narratione* aparece a continuación de un breve relato también titulado *Viaggio attorno il mondo*, de Antonio de Pigafetta, traducido a su vez de la versión francesa ordenada por la reina regente doña Luisa de Saboya, madre de Francisco I, al filósofo Antonio le Favre, quien se limitó a realizar un extracto de dudosa calidad.

Veamos brevemente el posible origen de estos documentos. Cuando finaliza la vuelta al mundo en Sevilla, el 8 de septiembre de 1522, todos los supervivientes pasan a rendir testimonio de lo acontecido en el viaje. Ningún escribano pudo hacerlo, ya que el de la *Victoria*, Martín Méndez, había sido apresado por los portugueses en Cabo Verde. León de Espeleta y Sancho Heredia, escribanos respectivos de la *Trinidad* y la *Concepción*, fallecieron en la emboscada de Cebú, mientras que António da Costa, escribano de la *Santiago*, fue apresado por los portugueses en las Molucas y nunca se volvió a saber de él. Así que el cronista de Indias Pedro Mártir de Anglería encarga a Antonio de Pigafetta, por orden de Carlos I, la confección de un diario, cosa que el vicentino realiza consultando las anotaciones y documentos reunidos a bordo durante el viaje. De este diario para el Emperador se envía también una copia al papa Adriano VI. De él queda una versión en latín, ciertamente escasa, que se incluye en la citada v décima, capítulo VII, de Mártir de Anglería.

A continuación, Pigafetta, por propia iniciativa, se traslada a dar cuenta de la expedición al rey Juan III de Portugal, a quien supuestamente entrega otra versión del viaje. Posteriormente hace lo mismo con la copia citada anteriormente de la reina regente de Francia, doña Luisa de Saboya. Después pasa a

servir al gran maestre de Rodas, que acababa de ser expulsado de la isla por los turcos y se había establecido temporalmente en Viterbo, al que presenta otra relación de la circunnavegación. En Viterbo también se establece el Papa, ahora Clemente VII, después de haber firmado a favor de la Liga de Cognac con Francisco I de Francia, contra el emperador español, Carlos I, y a favor de los turcos, guiado por los exclusivos intereses de la familia Médicis, a la que pertenecía.

Aunque el Emperador los apresa a los dos y sus tropas saquean Roma, Pigafetta escribe nuevas relaciones ampliadas de la circunnavegación para Francisco I de Francia –que recibe su madre, Luisa de Saboya, regente en París al estar el rey encarcelado en Madrid– y para el papa Clemente.

Con independencia del extraordinario valor de los relatos de Pigafetta, conviene hacer un paréntesis para entender la naturaleza del vicentino. De familia noble, llegó a España con el embajador de la Santa Sede apenas unos meses antes de que saliera la expedición, en la que embarcó por recomendación papal como sobresaliente a cargo de la corona española. Pigafetta, al regreso, corre a desvelar los secretos del viaje a las principales potencias extranjeras, especialmente a las que se habían aliado con los turcos contra el Emperador y contra la cristiandad. Como ya hemos manifestado, eran unos años en los que simultáneamente se atacaba y criticaba a la Monarquía hispánica, pero no se tenían escrúpulos para sacar partido de ella. Es este el contexto en que quizá debería entenderse el diferente trato que dio Pigafetta a Juan Sebastián Elcano, al que no menciona, mientras que ensalza exageradamente la figura de Magallanes. En cualquier caso, el emperador Carlos I supo poner orden en Europa, paró a los turcos en Viena y ubicó a los Caballeros Hospitalarios, expulsados de Rodas, en Malta, isla que les cedió por la renta anual de un halcón, el mítico «Halcón Maltés».

De todas las versiones del viaje escritas por Pigafetta, en la actualidad se conoce la existencia de una edición en italiano del código original de la Biblioteca Ambrosiana de Milán, dirigida al gran maestre de Rodas y editada por Carlo Amoretti en 1800, sin lugar a dudas la más completa y fiable de todas y que fue traducida al español en 1899 por Manuel Walls y Merino. Existen además dos relaciones en francés que se conservan en la Biblioteca Nacional de París, y otra en el mismo idioma en la Universidad de Yale, también dirigida al gran maestre de Rodas, de la que los españoles tuvimos noticia a través de la traducción, en 1888, del historiador chileno José Toribio Medina.

En la Biblioteca Ambrosiana de Milán, fundada en 1607, dentro de la mal llamada Contrarreforma, con el vano objetivo de armarse de argumentos y razones para luchar contra la propaganda anticatólica, también encontraría refugio la *Breve et ristretta narrazione*, donde se menciona por primera vez el puerto de Santa Cruz de Tenerife en la circunnavegación, a la que el propio Carlo Amoretti hace referencia en la introducción a su importante obra. La autoría de este relato se atribuye a un compañero portugués de Duarte Barbosa, cuñado de Magallanes, que daría la vuelta al mundo en la nao *Victoria*.

Todo indica que fue escrito por un marino, no solo por la valiosa información náutica que contiene, sino también por el estilo parco y sintético en que está redactado, al modo de los cuadernos de bitácora. Un marino que debía de viajar en una nao distinta de la *Trinidad*, ya que la citada información náutica difiere ligeramente de la aportada por Francisco de Albo, suponiendo que este fuera realmente el autor del diario que firma.

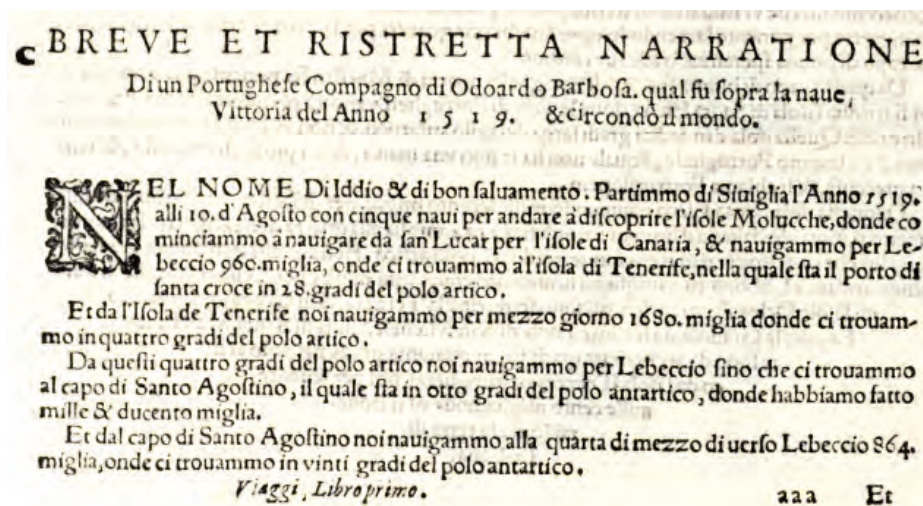
En conjunto, son unas pocas líneas que describen el viaje de circunnavegación como una crónica hasta las islas Banda, las Molucas del sur, que encontró Juan Sebastián de Elcano después de separarse de la nao *Trinidad*, líneas donde se da testimonio del embarque de nuez moscada y otras especias en la nao *Victoria*, que ya navegaba en solitario. Y a partir de este punto el relato adquiere el tono de una recomendación o de un plan de navegación hasta el regreso a la Península (*).

Un documento del que, por su elevado interés, acompañamos la siguiente traducción e interpretación náutica, con las correspondientes observaciones:

«NARRACIÓN CORTA Y RESTRINGIDA

De un compañero portugués de Odoardo Barbosa que fue en la nao *Victoria* en el año 1519 y circunnavegó el mundo»¹.

«En el nombre de Dios y a buen salvamento. Partimos de Sevilla en el año 1519 el 10 de agosto con cinco naves para ir a descubrir las Islas Molucas, desde



(*) El lector encontrará una reproducción de la edición de la Breve et ristretta que se conserva en la Biblioteca Ambrosiana.

(1) Ningún tripulante de origen portugués sobrevivió al viaje en la nao *Victoria*. Sí lo hizo Vasco Gómez Gallego, *el Portugués*, que coincidió con Duarte Barbosa en la nao *Trinidad*.

NARRATIONE DVN PORTVGHESI

Et da i vinti gradi del polo Antartico effendo in mare noi nauigammo 1500. miglia per le-
 beccio donde ci trouammo appresso la fiumara che ha 108. miglia di bocca, laquale è in 35. gradi
 nel ditto polo Antartico, & noi le mettemmo nome Rio di Sato Chiristofano. Da questo rio noi
 nauigammo 1638. miglia alla quarta di lebecchio fra ponete, onde ci trouammo alla punta de i Lu-
 pi marini, laqual sta in 48. gradi del polo antartico. Et dalla punta de i Lupi marini noi nauigam-
 mo per lebecchio 350. miglia, onde ci trouammo nel porto di san Giuliano, doue stemmo 5. mesi
 aspettando che l'Isola tornasse verso di noi, perche non vi era di Giugno & Luglio se non di 4. ho-
 re il giorno. Da qsto porto di san Giuliano, ilquale è in 50. gradi, noi ci partimmo alli 24. d' Ago-
 sto 1520. & nauigammo per ponente 100. miglia, onde trouammo vna fiumara, alla quale met-
 temmo nome Rio di santa Croce, & iui stemmo fino alli 18. d' Ottobre. Questa fiumara si è in 50.
 gradi. Noi ci partimmo alli 18. d' Ottobre da questa fiumara & nauigammo à lungo la costa 378.
 miglia alla quarta di lebecchio fra ponente, onde ci trouamo in vno stretto, alquale mettemmo no-
 me stretto della Vittoria, peche la naue Vittoria fu la prima che lo vidde, alcuni gli dissero il stret-
 to di Magaglianes, peche l'nostro capitano si chiamaua Fernado di Magaglianes: la bocca di que-
 sto stretto è in 53. gradi & mezzo, & noi nauigammo per questo stretto 400. miglia fin à l'altra
 bocca, laqual è ne i detti 53. gradi & mezzo. Noi sboccammo di questo stretto alli 27. di Nouem-
 bre 1520. nauigamo fra ponente & Maestro 9858. miglia fin che ci trouammo sulla linea equi-
 notiale, in questo cammino noi trouamo due isole dispopolate, & l'vna era lungi da l'altra 800.
 miglia, alla prima mettemmo nome san Pietro, all'altra l'isola delli Tiburoni san Pietro si è in 18. gra-
 di, l'isola delli Tiburoni in 14. gradi dell' Antartico. Et dalla linea equinotiale noi nauigammo
 fra Ponente & Maestro 2046. miglia. Donde vi trouammo parecchie isole in dieci & dodici gra-
 di del polo artico. In queste isole v'erano molte genti ignude così gli huomini come le donne,
 & à queste isole noi mettemmo nome l'Isola de i Ladroni, perche ci haueuano rubbato il nostro
 schifo ma ben gli costo caro. Non vi diro piu il camino che noi facemmo, perche noi lo allungam-
 mo assai e non poco. Ma vi diro che di queste isole de i ladroni per andare alle Molucche à cam-
 min dritto bisogna nauigare per lebecchio mille miglia, & iui si trouano molte isole allequali met-
 temmo nome l'arcipelago di san Lazzaro, & vn poco piu auanti vi sono l'isole delle Molucche, le-
 quali sono 5. cioè Terenate, Tidori, Motir, Machiam, Bachian. In Terenate auati ch'io mi partissi
 li li Portughesi vi haueano fatto vn castello molto forte. Da l'isole Molucche all'isole di Bandā vi
 sono trecento miglia, & vi si va per diuersi venti, perche vi sono molte isole nel mezzo, & biso-
 gna nauigare à vista d'occhio. in queste isole fin che sete all'isole di Bandan, lequali sono in quat-
 tro gradi & mezzo dell'antartico, vi si ricolg: no da trenta fin in quaranta mila cantara di noci
 molchate, & anchora vi si ricoglie assai mastice, & se volete andare à Calicut bisogna nauigare
 sempre infra isole fin à Malacca, laquale è lontana dalle Molucche 200. miglia, & da Malacca à
 Calicut vi sono altre 200. miglia, da Calicut in Portugallo vi sono 14000. miglia. Se dall'isole
 di Bandan voi volete trauersare il capo di buona speranza, bisogna nauigare tra ponente &
 Lebecchio fin che vi trouarete in trentaquattro gradi & mezzo nel polo antartico, & di li voi
 nauigarete per ponente facendo sempre fare buona guardia per la prua per non inueltire in det-
 to capo di buona speranza, o alle sue confini.

Isole di
Bandan.

Da questo capo di buona speranza si nauiga alla quarta di Maestro fra ponente 2400. miglia &
 vi si troua l'isola di Santa Elena, doue le nauì di Portughesi vanno à prendere acqua e legne, &
 altre cose. Questa isola è in sedici gradi larga del polo antartico, & non vi è habitatione alcuna, se
 non d'vn huomo Portughesi, ilquale non ha se non vna mano, & vn piede, senza naso, & sen-
 za orecchie, & li chiama Fornamlopem.

Da questa isola Santa Elena nauigando mille secento miglia per Maestro tu ti trouerai sulla
 linea equinotiale: dallaqual linea tu nauigherai 3534. miglia alla quarta di Maestro tra la tramon-
 tana fin che tu ti trouerai in trentanoue gradi nel polo artico. Et da questi trentanoue gradi vo-
 lendo andare à Lisbona tu nauigherai nouecento cinquanta miglia per Leuante, onde troue-
 rai l'isole Delos Azores, lequali sono sette, cio è la Terzera, San Georgio, lo Pico, lo
 Fayale, la Gratiofa, da leuante, l'isola di San Michele, l'isola di Santa Maria, tut-
 te sono da trenta sette gradi fin in quaranta gradi. nel polo arti-
 co da l'isola Terzera tu nauigherai poi per leuante
 mille cento miglia, onde tu ti troue-
 rai sopra la terra di
 Lisbona.

Isole di
Azores.

donde comenzamos a navegar, y desde Sanlúcar a las Islas Canarias, y navegamos al Sudoeste² 960 millas, donde encontramos la isla de Tenerife, en la cual está el puerto de Santa Cruz³, en 28 grados de latitud norte⁴.

Desde esta isla de Tenerife navegamos durante días unas 1680 millas hasta llegar a cuatro grados de latitud norte.

Desde estos cuatro grados norte⁵ navegamos al Sudoeste hasta recalar en el Cabo de San Agustín, que está en ocho grados de latitud sur, después de recorrer mil doscientas millas.

Y del Cabo de San Agustín navegamos al Sudsudoeste 864 millas, hasta encontramos a veinte grados de latitud sur (véase fig. pág. 26).

Y desde los veinte grados de latitud sur, navegamos 1500 millas al Sudoeste donde encontramos el río que tiene 108 millas de la boca, que está en 35 grados latitud sur, y que bautizamos con el nombre de Río de San Christofano⁶. Desde este río navegamos 1638 millas al Sudoeste una cuarta Oeste hasta la punta de Lobos Marinos, en 48 grados de latitud sur⁷. De esta punta de Lobos Marinos navegamos al Sudoeste 350 millas, donde llegamos al puerto de San Julián. Pasamos 5 meses esperando que el sol regresara a nosotros, porque no lo hubo junio ni julio, si no 4 horas al día. Desde el puerto de San Julián, el cual está en 50 grados de latitud sur⁸, partimos de allí el 24 de agosto de 1520 y navegamos hacia el Oeste 100 millas⁹, donde encontramos un río, al que llamamos Río Santa Cruz, y nos quedamos hasta el 18 de octubre. Este río está en 50 grados de latitud sur¹⁰.

(2) Lebeccio.

(3) Dato no aportado por Pigafetta, igual que en este relato no se menciona la escala en Monte Rosso.

(4) Las distancias en la mar se medían entonces en «leguas», de manera que un grado de arco de círculo máximo sobre el globo terráqueo equivalía a 20 leguas, y cada legua, a 3 millas náuticas, que a su vez equivalían a un minuto de arco. Sin embargo, la legua terrestre llamada «vulgar», sin ningún patrón de referencia, tenía 4 millas. Sea por este factor de conversión, por los errores en la longitud, o porque se contabilice todo el recorrido, incluyendo todas las bordadas, las distancias anotadas tienen aparentemente grandes errores; no así las latitudes, que son suficientemente exactas y coherentes con Albo y Pigafetta, al igual que las fechas.

(5) Un dato extremadamente importante, ya que 4° N es la latitud del Cabo Palmas, en el extremo sur de Liberia, que coincide a su vez con el límite sur de la Zona de Convergencia Intertropical en la época del año en que Magallanes barajó la costa hasta el citado cabo, donde pondría rumbo directamente al sudoeste, para cruzar el Atlántico y recalar en el cabo de San Agustín, en las costas del Brasil. Dato, por otra parte, inédito hasta la fecha, ya que no lo aportan ni Albo ni Pigafetta, y que revela el misterio de la derrota seguida en el primer cruce del Atlántico.

(6) Se refiere al actual Río de la Plata, hasta donde llegó, y donde murió, Juan Díaz de Solís en la anterior expedición en busca del Maluco. Díaz de Solís también hizo escala en Santa Cruz de Tenerife, para aprovisionarse de carne, agua, leña, e incluso de tabloneros y tea a fin de proteger las carenas de la broma, que fueron suministrados desde La Laguna, por su mejor transporte y menor coste, en lugar de desde Agache, en el centro de la isla.

(7) En la actual Punta Buque, dato no aportado por Albo.

(8) Albo, supuestamente a bordo de la *Trinidad*, lo sitúa con mayor exactitud, en 49 grados 2/3, lo que reforzaría la teoría de que su diario estuviera escrito por Elcano, que iba en la *Concepción*.

(9) Esta apreciación es consecuencia del error en latitud. En realidad navegaron al sudsudoeste

(10) Dato que no aporta Albo, y es exacto.

Partimos del 18 de octubre y navegamos a lo largo de la costa 378 millas al Sudoeste cuarta Oeste, donde encontramos un estrecho al que damos el nombre de *Victoria*, por ser esta nao la primera que lo vio, algunos le llamaron el estrecho de Magallanes, porque nuestro capitán se llamaba Fernando de Magallanes. La boca de este estrecho está en 53 grados y medio de latitud sur¹¹. Y navegamos por este estrecho 400 millas hasta la otra boca, la cual está también en 53 grados y medio de latitud sur¹². Desembocamos este estrecho el 27 de noviembre de 1520¹³.

Navegamos al Oeste Noroeste 9858 millas hasta encontrar la línea equinoccial¹⁴, en la derrota encontramos dos islas deshabitadas, separadas la una de la otra 800 millas, a la primera le damos el nombre de San Pedro y a la otra de los Tiburones. San Pedro¹⁵ está en 18 grados de latitud sur, y los Tiburones en 14 grados sur¹⁶. Y a partir de la línea equinoccial navegamos 2046 millas al Oeste Noroeste. Donde encontramos varias islas entre diez y doce grados de latitud norte. En estas islas había mucha gente desnuda tanto hombres como mujeres, a las que les damos el nombre de islas de los Ladrones, porque nos robaron el bote¹⁷. No diré el camino que hicimos, porque lo extendimos mucho. Pero diré que de estas islas de los Ladrones para ir a las Molucas hay que navegar al Sudoeste mil millas, donde encontramos muchas islas a las que llamamos archipiélago de San Lázaro. Y un poco más adelante llegamos a las islas Molucas, que son cinco: Ternate, Tidore, Motil, Maqui y Bachiam. En Ternate los portugueses habían construido un castillo muy fuerte^{18 19}.

Desde las islas Molucas hasta las islas Banda hay trescientas millas, y se va con rumbos diversos porque hay muchas islas en medio, y tienes que navegar visualmente hasta el archipiélago Banda que está en cuatro grados y medio de latitud sur. Allí recogimos de treinta a cuarenta mil cántaros de nuez moscada, y ahora recogimos mucha masia^{20 21}.

Si se quiere ir a Calcuta es necesario navegar siempre entre las islas hasta Malaca, la cual dista de las Molucas dos mil millas, y de Malaca a Calcuta otras dos mil millas. De Calcuta a Portugal hay catorce mil millas.

(11) También difiere ligeramente de la calculada por Albo, lo que, con independencia de la dificultad de las observaciones astronómicas en altas latitudes, juega a favor de la teoría citada anteriormente.

(12) Dato que no aporta Albo y suficientemente exacto para los medios de la época en altas latitudes.

(13) Tanto Albo como Pigafetta anotan este hecho el día 28.

(14) Ecuador.

(15) Albo la llama «San Pablo» y la sitúa en 16 grados $\frac{1}{4}$, y Gines de Mafra, en 15 grados, ubicación que coincide con la isla de Pukapuka.

(16) Albo la sitúa, correctamente, en $11^{\circ} \frac{3}{4}$ S.

(17) Pigafetta se refiere al bote de la *Trinidad*.

(18) Construido en 1512 por Francisco Serrão, amigo de Magallanes, con el que planeaba comercializar las especias desde allí. Gonzalo Gómez de Espinosa, al mando de la *Trinidad*, y Juan Sebastián de Elcano, al de la *Victoria*, llegarían a las Molucas del norte (Tidore y Ternate) después de un largo periplo de siete meses, que también recoge este documento, por las costas de Borneo, Filipinas y Célebes.

(19) En este punto, las naos *Trinidad* y *Victoria* se separan en la isla de Tidore.

(20) Corteza olorosa de la nuez moscada.

(21) A partir de aquí, el relato deja de ser una crónica para convertirse en una recomendación o un plan de navegación.

Si desde las islas Banda se quiere encontrar el cabo de Buena Esperanza, es necesario navegar al Oeste Sudoeste hasta alcanzar la latitud de treinta y cuatro grados y medio sur, y después navegar hacia el Oeste, siempre haciendo buena guardia para no encallar en el cabo de Buena Esperanza, o en sus proximidades.

Desde el cabo de Buena Esperanza se navega al Oeste cuarta al Noroeste²² 2400 millas, hasta llegar a la isla de Santa Elena²³, donde los portugueses van a tomar agua y leña, y otras cosas. Está en dieciséis grados de latitud sur, y está deshabitada, si no es por un hombre portugués, que no tiene más que una mano y un pie, sin nariz, ni orejas, que se llama Fernando López²⁴.

De esta isla de Santa Elena navegando mil seiscientas millas al Noroeste se llega a la línea equinoccial. Desde la que se navega 3534 millas al Noroeste una cuarta al Norte²⁵ hasta alcanzar la latitud de treinta y nueve grados de latitud norte²⁶. Y en estos treinta y nueve grados para ir a Lisboa navegará novecientas cincuenta millas al Este, donde encontrará las islas Azores, que son siete, a saber: la Tercera, San Georgio, el Pico, el Fayale, La Graciosa, de Levante, la Isla de San Miguel, y la isla de Santa María, todas entre los treinta y siete y los cuarenta grados de latitud norte. Desde la isla Tercera navegando hacia Levante mil cien millas hasta llegar a las tierras de Lisboa».

Conclusiones

Tratando de dar coherencia náutica a los datos que nos aporta Pigafetta, Magallanes, tras fondear el día 26 de septiembre, debió de empezar la maniobra para zarpar del primer fondeadero tinerfeño, bien La Hondura, bien el fondeadero general de la Dársena de Anaga, al alba del día 30 de septiembre de 1519, aprovechando aún el terral para llegar con luz diurna a Montaña Roja, a 32 millas náuticas, cosa prudente y necesaria. Aquí, según Pigafetta, pasó los días 1 y 2 de octubre, largando velas el día 3 a media noche, para librar a las naos de las corrientes que rodean Montaña Roja y alejarlas seguras de la costa empujadas por el terral, la brisa marina que va de la tierra al mar cuando la primera se enfría, que alcanza su mayor intensidad pasada la media noche (fig. 3).

A la argumentación científico-náutica anterior debemos añadir la importante información de este relato para concluir, creemos que con sobrado fundamento, que la expedición fondeó en el puerto real de Santa Cruz de Tenerife el 26 de septiembre de 1519, para zarpar al alba del día 30 del mismo mes en

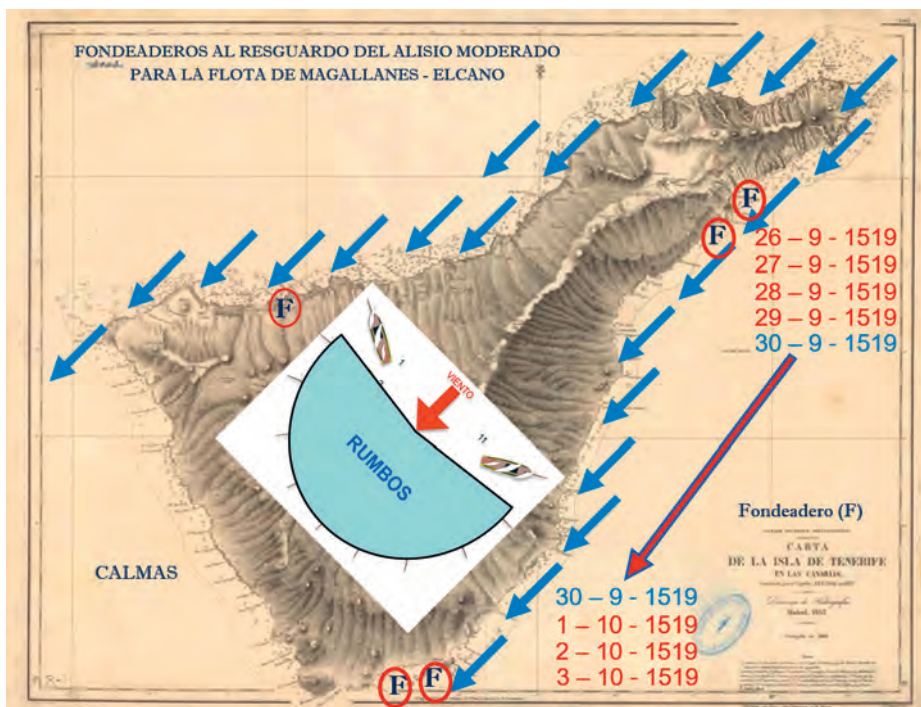
(22) Maestro.

(23) En la que Elcano no hizo escala, dejándola muy hacia poniente.

(24) La situación de Santa Elena era un secreto celosamente guardado por los portugueses, mientras que Fernando López existió en realidad. Mutilado por orden del gobernador de Goa, Alfonso de Albuquerque, acusado de traición, vivió en la isla entre 1513 y 1530, lo que prueba nuevamente la fidelidad y veracidad de este relato.

(25) Tramontana.

(26) Sin embargo, Juan Sebastián de Elcano recorta su derrota arrumbando al nornoreste, una vez pasada la latitud de Canarias.



demanda del tenero de Montaña Roja, en el término municipal de Granadilla de Abona. Aquí fondeó de nuevo en la tarde del mismo día, para a su vez zarpar definitivamente de la isla en las primeras horas de la madrugada del día 3 de octubre de 1519, después de embarcar a

- Blas Alfonso, que embarcó como sobresaliente en la nao *Concepción*, pasó a la *Trinidad* cuando hubo que quemar aquella en la isla de Bohol por falta de tripulación. Murió en el intento de tornaviaje de la *Trinidad* por el Pacífico el 14 de octubre de 1522 («Relación de gente que murió en la *Trinidad*»).
- Andrés Blanco, que embarcó como grumete en la nao *Santiago*, pasó a la *Victoria* tras sobrevivir al naufragio de la *Santiago* en la Patagonia. Fue uno de los que desembarcó en Cabo Verde, poco antes de completarse la circunnavegación. Apresado por los portugueses, murió por enfermedad en estas islas el 14 de julio de 1522 («Relación de fallecidos en el viaje»).
- Maestre Pedro, que embarcó también en la nao *Santiago*, como sobresaliente. Igual que el anterior, sobrevivió al naufragio y pasó a la *Victoria*. También fue uno de los 13 hombres apresados en Cabo Verde por los portugueses, los cuales hombres volvieron a España unas semanas después, salvo Andrés Blanco, que como hemos dicho murió allí («Relación de sueldos que se deben»).

En este punto comienza la aventura de Magallanes-Elcano: en Tenerife, el último territorio de la Corona donde aprovisionarse antes de lanzarse a lo desconocido «para descubrir lo que hasta ahora no se ha hallado, y lo poner so nuestro señorío y jurisdicción».

Una aventura que fructificaría en la globalización hispana, la más integradora e igualitaria. Una aventura extraordinaria de la que podemos ser testigos si dejamos volar nuestra imaginación hasta aquellos barcos. Aproximándose por el nordeste, la *Trinidad* en el centro, y las otras en torno siguiendo el estandarte real, navegando seguramente con marejada y viento moderado del primer cuadrante, cerrado diez cuartas en popa, barajando la costa desde Anaga en demanda del fondeadero de Santa Cruz, cantando la sonda en la proa. Mientras los tripulantes alistan cables de fondeo, liberan los cepos y las uñas de las anclas, y coronan de pales los cabrestantes, atentos a sus maeses y a sus pilotos, para soltar el ferro, aún ignorantes del privilegiado puesto que les estaba destinado en la historia de la humanidad para los siglos venideros.

Bibliografía

- CASADO SOTO, José Luis: «La ciencia náutica en el siglo xv y sus antecedentes históricos», *Revista General de Marina*, vol. 217, ag.-sept. 1989, pp. 239-255.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: «Los barcos atlánticos de la península ibérica en la era de los descubrimientos geográficos», *ibídem*, pp. 239-255.
- ELCANO, J.S. de; PIGAFETTA, A.; TRANSILVANO, M.; ALBO, F.; MAFRO, G. de, y otros: *La primera vuelta al mundo*, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, Madrid, 2012.
- ESTÁCIO DOS REIS, António: «Aspectos operativos de la primera expedición descubridora», *Revista General de Marina*, vol. 217, ag.-sept. 1989, pp. 173-203.
- MANERA BASSA, Enrique: «El arte de navegar», *ibídem*, pp. 217-239.
- MARTÍNEZ-SHAW, Carlos: «La primera globalización», *Revista Española de Defensa*, núm. 361, mayo 2019, pp. 8-10.
- MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro: *De orbe novo*, Miguel de Eguía, Alcalá de Henares, 1530.
- P. MARTÍNEZ, Esther: «De Sevilla a la Especiería, y a la Historia», *Revista Española de Defensa*, núm. 361, mayo 2019, pp. 10-14.
- y–: *Primer viaje alrededor del mundo* (trad., Manuel WALLS y MERINO [directamente de la edición italiana]), Imprenta Fortanet, Madrid, 1899.
- PIGAFETTA, Antonio y AMORETTI, Carlo: *Primo viaggio intorno al globo terracqueo*, Nella Stamperia di Giuseppe Galeazzi, Milán, 1800.
- RAMUSIO, Giovanni Battista: *Delle navigatione et viaggi*. Nella Stamperia de Giun., Venecia, 1550.
- VALLADARES EXPÓSITO, Juan Manuel: «Magallanes y Díaz de Solís en Tenerife, “Veritas liberabit vos”», *La Prensa*, revista semanal de *El Día*, 4 de agosto de 2018.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre 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, 28014 Madrid
Teléfono: (913) 12 44 27
C/e: ihcn@fn.mde.es

RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA LA HISTORIA DE UN CRUCERO

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
Ingeniero Industrial

Resumen

Este trabajo resume las características y la historia del crucero protegido de 3.^a clase *Río de la Plata*, cuya construcción se financió en parte con los fondos reunidos por los españoles residentes en Argentina y Uruguay. Tras una veintena de años de servicio operativo acabó, durante otra decena de años, como pontón al servicio de la Aeronáutica Naval en el puerto de Barcelona.

Palabras clave: crucero, *Río de la Plata*, guerra del 98, artillería, Krupp, Canet Schneider, historial.

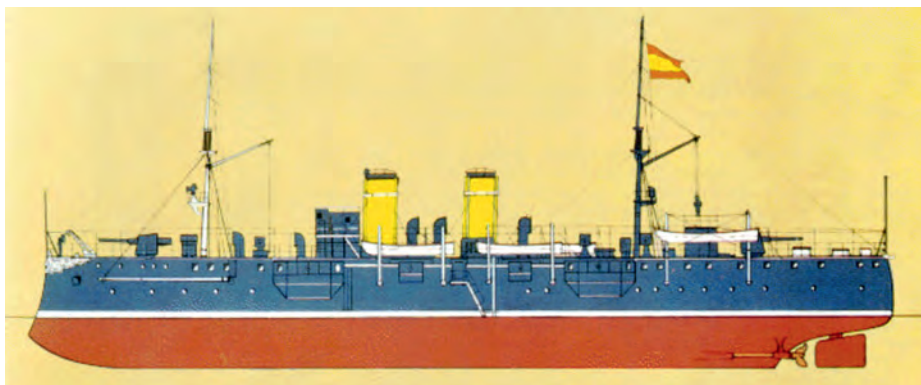
Abstract

This work is summarizing the characteristics and history of the 3rd class protected cruiser *Río de la Plata*, whose construction was partially financed with funds provided by Spaniard citizens residing in Argentina and Uruguay. After some 20 years of operation, she was assigned for another ten years, before her final active life, as a pontoon under the Naval Aeronautic Service in Barcelona harbor.

Key words: Cruiser, *Río de la Plata*, The Spanish–American War, artillery, Krupp. Canet Schneider, record.

CUANDO ya se acercaba la guerra del 98, varias asociaciones de españoles emigrados a países de América del Sur comenzaron la tarea de reunir fondos para poder financiar unidades de combate para la Armada española. Así nacieron los cruceros protegidos de 3.^a clase *Río de la Plata* y *Extremadura* y varios cañoneros operados en las costas de la isla de Cuba¹.

(1) Como ejemplos se pueden citar los cañoneros *Guardián* (ex-*Azteca*), un antiguo yate entregado a la Armada por el armador Antinógenes Menéndez; *Delgado Parejo* (ex-*Dart*), otro yate, en este caso adquirido por españoles residentes en Nueva York, y *El Dependiente* (ex-*Fulminante*), encargado en el Reino Unido por la Asociación de Dependientes del Comercio de La Habana.



Silueta por la banda de babor del crucero *Río de la Plata*. (Foto: www.histarmar.com.ar)

El crucero protegido de 3.^a clase *Río de la Plata* se gestó por el esfuerzo económico de las colonias españolas residentes en Argentina y Uruguay. Como detalle anecdótico, señalemos que el buque fue conocido con el mote de «la Bombonera».

Se pensó en construir una segunda unidad en España, que fue denominada primero *Puerto Rico* y posteriormente *General Liniers*. Aunque se realizó una parte del acopio de materiales en el arsenal de La Carraca, y posiblemente se comenzó su construcción, esta fue cancelada definitivamente en 1903, utilizándose los materiales en el segundo *Reina Regente*.

Por no dejar temas colgando, es conveniente recordar que el crucero protegido de 3.^a clase *Extremadura* fue financiado con los fondos reunidos entre la colonia española en México y se construyó en el astillero de la Constructora Naval Española en Cádiz.

La gestación del proyecto

Para apoyar a la Armada y al Ejército en la guerra que se veía venir, se habían creado comisiones en Argentina y Uruguay para recaudar fondos y adquirir alguna unidad para la Armada. Así, en Argentina, la comisión patriótica contaba con una junta directiva formada por Gonzalo Segovia (presidente) y D. T. Arteaga (tesorero), con Rosendo Ballesteros de la Torre y Juan A. Grela (vocales). En la República Oriental del Uruguay, la directiva de la comisión formada estaba integrada por Bernardino Ayala (presidente), Antonio Serratos (vicepresidente) y Antonio Miró (secretario), así como por Leoncio Monje y Ramón Rodríguez Alonso (vocales).

Ramiro Gil de Ulivarri, ministro residente y cónsul general de España en Uruguay, y el capitán de fragata Juan Puig Marcel, jefe de la estación naval del Río de la Plata y comandante del cañonero-torpedero *Temera-*

*rio*², consiguieron fusionar ambas comisiones. Con el apoyo de las dos autoridades españolas citadas, la comisión conjunta recaudó fondos y negoció con varios astilleros europeos (Reino Unido, Alemania y Francia) la construcción de un crucero protegido, considerando que la oferta más interesante era la presentada por Forges et Chantiers de la Méditerranée.

En una carta³ fechada el 1 de abril de 1897 y dirigida al ministro de Marina, la comisión ya denominaba al crucero *Río de la Plata*. Adjuntos a la citada misiva se enviaban planos, especificaciones, presupuestos y poder para actuar en nombre de la comisión. En esa época era ministro de Marina José María Beránger Ruiz de Apodaca (que ocupó el cargo desde el 23 de marzo de 1895 hasta el 4 de octubre de 1897)⁴.

Las razones de la adjudicación de nombre al buque son evidentes. El 12 de julio de 1897, una real orden asignaba numeral y señal distintiva al crucero, refiriéndose a él por el nombre que todavía no tenía. La real orden, transcrita literalmente, decía:

«R.O. asignando numeral y señal distintiva al crucero *Río de la Plata*, que se construye en La Seyne.

Excmo. Sr.: S.M. el Rey (q.D.g.), y en su nombre la Reina Regente del reino, ha tenido á bien disponer que al crucero *Río de la Plata*, que se construye en La Seyne, se le asignen la numeral 50 y la señal distintiva G.S.D.W.

De Real orden lo digo á V.E. para su conocimiento y el de esa corporación.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Madrid 12 de Julio de 1897.

José M. de Beránger – Señor Presidente del Centro Consultivo».

A la vista de lo anterior, no deja de ser curioso que cinco días más tarde, el 17 de julio de 1897, se dicte una real orden por la que se asigna el nombre de *Río de la Plata* al crucero en construcción en el astillero francés de El Havre, orden que dice, transcrita literalmente:

«Real orden disponiendo que el buque de guerra en construcción en el Havre donado por la colonia española en el Río de la Plata se denomine Río de la Plata.

Excmo. Sr.: S.M. el Rey (q.D.g.), y en su nombre la Reina Regente del reino, ha tenido á bien disponer que el crucero de 1.775 toneladas donado por los españoles del Río de la Plata y que se halla en construcción en el Havre, se denomine Río de la Plata.

(2) Cuando estalló la guerra del 98, el *Temerario* tenía su máquina inutilizada. Ante la exigencia de Estados Unidos de que abandonara el Río de la Plata, y habida cuenta el temor de que fuera atacado por la US Navy, remontó el río Paraguay y quedó fondeado, fuera de peligro, frente a Asunción, capital paraguaya.

(3) La carta la firman los ya citados Gonzalo Segovia, como presidente, y Rosendo Ballesteros, como secretario de la comisión unificada.

(4) Para seguir estos hechos, véase ARNÁU ARTIGAS, Ramón: «El crucero *Río de la Plata*», *Revista General de Marina*, 1900. Alfonso Arnáu Artigas fue un marino mercante autor del libro de divulgación, en dos tomos, *Rudimentos de cultura marítima*.

Lo que de Real orden expreso á V. E. para su conocimiento.
Dios guarde á V. E. muchos años.
Madrid 17 de Julio de 1897.
José M. de Beránger.-Sr. Presidente del Centro Consultivo».

De acuerdo con las fuentes consultadas, el coste total del buque, incluidos todos los elementos mecánicos, alcanzó la cantidad de 3.650.000 francos franceses de la época. Con la colecta realizada en Argentina y Uruguay se pudo pagar el 45 por 100 del precio final del crucero, exigiendo el astillero a la Armada, que era la que había realizado oficialmente el encargo, que se hiciera cargo del 55 por 100 restante.

Características del crucero

Tras pedir ofertas a varios astilleros, se consideró como más interesante la presentada por Forges et Chantiers de la Méditerranée, para construir el buque en Gravelle (El Havre). Las principales instalaciones de esta sociedad estaban en La Seyne-sur-Mer, en la rada de Tolón.

Según algunas fuentes que no ha sido posible contrastar, la orden de construcción se dio el 21 de junio de 1897. En la Colección Legislativa de la Armada de 1896 y de 1897 no existe ninguna referencia relativa al encargo por la Armada del crucero al astillero francés.

La puesta de quilla se realizó en el segundo semestre de 1897. Respecto a la botadura del buque, consta que fue el 17 de septiembre de 1898. Tras su entrega por el astillero a la Armada navegó hasta Ferrol, en cuyo arsenal se efectuaron las tareas de armamento. La entrada en servicio del crucero tuvo lugar el 1 de agosto de 1899, en la base gallega. Causó baja en la Armada en el año 1931 y se vendió para desguace en 1932.

Tras su entrega a la Marina española, el *Río de la Plata* quedó clasificado como crucero protegido de 3.^a clase. Estuvo un total de treinta y dos años en servicio, veintidós de ellos como crucero y diez como pontón asignado a la escuela de aeronáutica naval en el puerto de Barcelona.

Tabla 1. CARACTERÍSTICAS DEL CRUCERO *RÍO DE LA PLATA*

<i>Numeral Armada</i>	50	<i>Señal distintiva</i>	GSDW
<i>Desplazamiento</i>	1.950 t a plena carga	<i>Desplazamiento</i>	1.875 t normal
<i>Eslora</i>	Máxima: 76,30 m	<i>Eslora</i>	Perpendiculares: 75,0 m
<i>Manga</i>	10,8 m	<i>Puntal</i>	7,10 m
<i>Calado</i>	Medio: 4,35 m	<i>Calado</i>	Máximo: 4,7 m
<i>Calderas</i>	4	<i>Máquinas vapor</i>	2

RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA LA HISTORIA DE UN CRUCERO

<i>Combustible</i>	Carbón, 376 t	<i>Hélices</i>	2, de bronce
<i>Potencia máxima</i>	2 x 3.600 CV	<i>Potencia normal</i>	6.930 CV
<i>Velocidad máxima</i>	18-19 nudos	<i>Velocidad sost.</i>	12 nudos
<i>Velocidad crucero</i>	10 nudos	<i>Autonomía:</i>	3.600 millas a 10 nudos
<i>Compartimentos</i>	13	<i>Mamparos</i>	12
<i>Material</i>	Casco y superestructuras de acero	<i>Obra viva</i>	Recubierta de madera con forro de cobre
<i>Armamento</i>	2x140 mm Schn. Canet, 4x105 mm Krupp, 6x57 mm Nordenfelt, 4 x 37 mm Maxim (ametr.), 1x 76 mm Maxim Nordenfelt (desembarco)	<i>Blindaje</i>	Cubierta protectora de 10 ó 20 mm, según zonas. Carapachos de las piezas y casamatas de 12 y 30 mm.
		<i>Dotación</i>	214 (1900) / 249 (1911)

Construcción

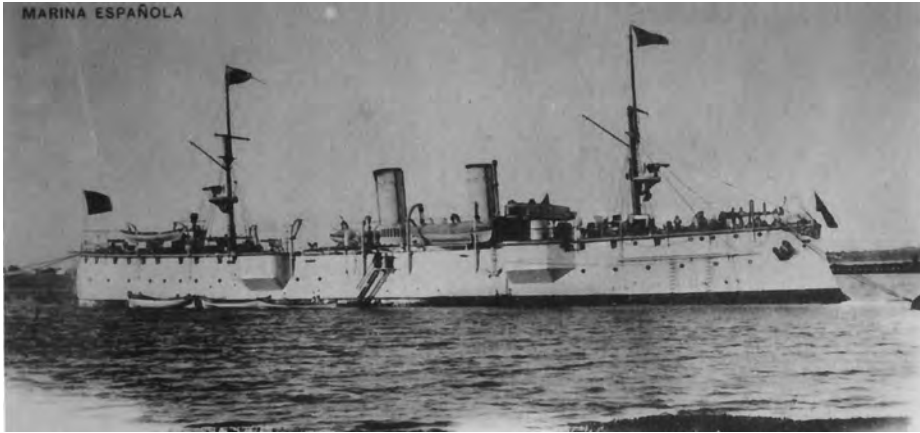
Forges et Chantiers de la Méditerranée era un astillero conocido por la Armada española, para la que había construido, además del crucero *Río de la Plata*, diversos buques:

- fragata blindada *Numancia* (1864)
- diez cañoneros de la clase Somorrostro (1874-1875). Sus nombres, ordenados alfabéticamente, fueron: *Arlanza*, *Bidasoa*, *Ebro*, *Nervión*, *Segura*, *Somorrostro*, *Tajo*, *Teruel*, *Toledo* y *Turia*
- monitor *Puigcerdá* (1875)
- torpedero de botalón *Cástor* (1878)
- acorazado *Pelayo* (1888).

El crucero tenía su casco y las superestructuras de acero. Su interior estaba subdividido en 13 compartimentos, separados por 12 mamparos estancos. Su proa disponía de un espolón poco prominente, y la popa era de tipo redondo.

Contaba con una cubierta protectora con espesores que, según las zonas, eran de 10 y 20 mm. El blindaje en los carapachos de la artillería principal y de la situada en los costados se situaba entre los 30 y los 12 milímetros.

En el Estado General de la Armada de diversos años, en el capítulo dedicado a los buques, y en la columna referida a observaciones de las tablas de características, figura la locución «forado en madera», indicativa de que tenía su obra viva recubierta con este material. Además, en el artículo de Arnáu Artigas antes mencionado, se afirma que este recubrimiento era de cobre. Es necesario señalar que la anotación de «forado en madera» también consta en el crucero protegido *Reina Regente* (2.ª clase). Otras fuentes afirman que el recubrimiento estaba realizado con madera de teca.



El *Río de la Plata* fondeado en la ría de Ferrol, antes de que se le montaran los cañones Krupp de 105 mm en las bandas. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

El forro de planchas de cobre se colocaba sobre la obra viva de los barcos de casco de madera, para evitar la acción sobre esta de algunos moluscos marinos (broma o teredos) que destrozaban el maderamen, y disminuir la fijación en el casco de otros elementos, vegetales o animales, que reducían la velocidad del buque y obligaban a su carenado.

Este proceso empezó a aplicarlo la Royal Navy a mediados del siglo XVIII, aunque existían algunos antecedentes en la Grecia antigua. Era un procedimiento muy caro, debido a lo costoso de las planchas de cobre y de la mano de obra para su instalación. Además, hay que considerar el problema de la sujeción de las planchas, ya que no podían utilizarse clavos de hierro, por la electrólisis, debiendo estos ser de cobre.

Realizadas diversas consultas sobre este tema a especialistas en temas navales, históricos y de construcción, las respuestas han sido variadas:

- esta forma constructiva era habitual en la producción naval militar francesa de la época;
- el forro de cobre podía producir problemas de electrólisis con el casco de acero y en las hélices de bronce;
- la superposición de capas de protección parece excesiva (madera para proteger el casco de acero y cobre para proteger el recubrimiento de madera);
- sorpresa, por considerar que el forro de cobre solo se aplicaba a cascos de madera de épocas pretéritas;
- dificultad de clavar en el forro de teca, considerando imposible la utilización de clavos de cobre.

Es muy posible que este detalle constructivo se debiera a que se pensase utilizar este crucero como unidad estacionaria en aguas de América del Sur.

En lo referente a la pintura, hay que hablar de tres esquemas. Cuando se entregó por el constructor, tenía el casco de color blanco y las chimeneas de ocre. En una segunda época, el casco estuvo pintado en negro, manteniendo el anterior color de las chimeneas. Por último, acabó su vida operativa con el clásico gris naval.

Propulsión

El sistema propulsor era bastante clásico para los cánones de la época. Estaba formado por cuatro calderas cilíndricas Normand, que alimentaban a dos máquinas de vapor alternativas de triple expansión, diseñadas por Singaud Normand. Todos estos elementos fueron construidos por los Chantiers Augustin Normand, con instalaciones en El Havre.

Cada una de las máquinas tenía una potencia de 3.465 caballos de vapor a tiro normal, que podían llegar a tiro forzado, conjuntamente, hasta los 7.200. Este conjunto movía dos ejes con sendas hélices de bronce de tres palas. La velocidad máxima que podía alcanzar el crucero era de 18-19 nudos, con una velocidad sostenida de 12 nudos, siendo la de crucero de diez.

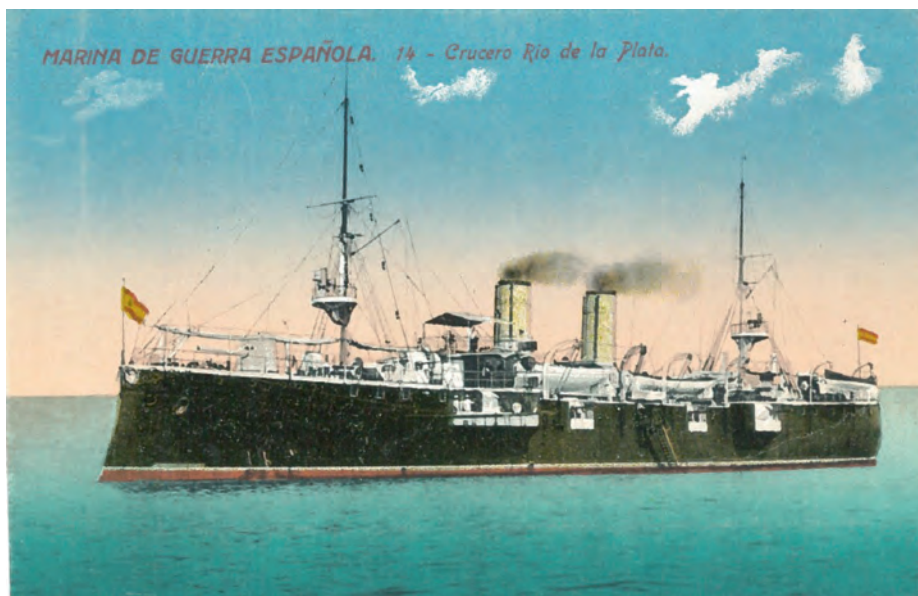
Como combustible utilizaba carbón, pudiendo llevar sus carboneras un total de 376 toneladas. En ocasiones especiales era posible estibar carbón en sacos en distintos puntos de la cubierta. La autonomía alcanzaba las 2.400 millas náuticas a la velocidad sostenida de 12 nudos, que se elevaba hasta las 3.600 a diez.

No es habitual disponer de información relativa al personal asignado a las máquinas de los buques. En el caso del *Río de la Plata* poseemos los datos de la parte técnica de su dotación, compuesta por un total de 53 personas en el momento de su entrada en servicio, y de treinta y cinco a partir de 1911.

El personal de máquinas estaba dirigido por un oficial, maquinista mayor de 2.^a clase en la dotación aprobada en 1897, o un maquinista mayor de 1.^a clase en la de 1910. Lo secundaban 12 suboficiales de distintas categorías. En la primera plantilla establecida para el crucero, y en la parte relativa a la alimentación con carbón de las dos calderas, había un total de cuarenta fogoneros, que cuando, en 1910, se modificó la dotación quedaron reducidos a veintidós.

Armamento

El armamento previsto inicialmente era: 2 cañones González Hontoria de 150 mm, 4 cañones González Hontoria de 120 mm, 6 cañones de 57 mm, 2 cañones revólver de 37 mm, que debían ir montados en las cofas de los dos palos, y 2 cañones de desembarco, que se preveía estibar en cubierta en puntos donde pudieran ser manejados fácilmente para operaciones en tierra o para disparar por las bandas.



Nueva vista del crucero protegido de 3.^a clase *Río de la Plata*. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Finalmente el armamento quedó compuesto por

- 12 cañones Schneider Canet de 140 mm y 35 calibres instalados en proa y popa, dotados de carapachos blindados. La pieza de proa tenía un sector de tiro de 290° (145° hacia cada banda), y el de la de popa era de 244° (122° hacia cada banda);
- 14 cañones Krupp de 105 mm y 35 calibres, montados en reductos acasamatados en los costados. Los dos de proa tenían un sector de tiro de 145°, medidos desde la banda del buque hacia popa, y los dos otros dos, igual sector pero medido hacia proa;
- 16 Nordenfelt de 57 mm y 43 calibres en la cubierta principal. Situados en cubierta, haciendo fuego por las bandas, con sectores de tiro de 100° por el través.

A este armamento había que añadir 4 ametralladoras Maxim de 37 mm, que podían utilizarse desde afustes en las cofas, en cubierta o para armar alguna de las embarcaciones auxiliares. Además, para las operaciones del trozo de desembarco en tierra, contaban con un cañón de desembarco Maxim Nordenfelt de 75 mm y 16 calibres. Todos los cañones citados eran de los denominados de tiro rápido y estaban instalados en montajes individuales. El armamento se implementó en España, tras la arribada del crucero al arsenal de Ferrol.

Tabla 2. CARACTERÍSTICAS DE LA ARTILLERÍA DEL CRUCERO RÍO DE LA PLATA

	<i>Schneider Canet 140/35</i>	<i>Krupp 105/35</i>	<i>Nordenfelt 57/43</i>	<i>Ametralladora Maxim 37 mm</i>	<i>Maxim Nord. 75/16</i>
<i>N.º Piezas</i>	2	4	6	4	1
<i>Calibre</i>	140 mm	105 mm	56,9 mm	37 mm	76 mm
<i>Longitud</i>	45 cal, 6.300 m	35 cal, 3,675 m	43 cal, 2,134 m	1.340 m	16 cal, 1.233 m
<i>Peso total</i>	4.642 kg	4.410 kg	727 kg	318 kg	
<i>N.º de rayas</i>	36 <i>dextrorsum</i>	32 <i>dextrorsum</i>	24 <i>dextrorsum</i>	12 <i>dextrorsum</i>	30 <i>dextrorsum</i>
<i>Alcance</i>	15.100 m	10.800 m	4.100 m	1.340 m	
<i>Cadencia</i>	7-8 disp / min	8-12 disp / min	5-8 disp / min	300 disp / min	
<i>Granada</i>	40 kg	17,4 kg	2,72 kg	0,454 kg	
<i>Fabricante</i>	Schneider Canet	Krupp	SAPA(*)	SAPA	SAPA
<i>País</i>	Francia	Alemania	España	España	España

(*) SAPA. Sociedad Anónima de Placencia de las Armas. Con licencia de Maxim Nordenfelt. El Maxim Nordenfelt 75/16 era una pieza de desembarco. Obsérvese la diferencia entre la denominación (75/16) y el calibre real (76 mm)

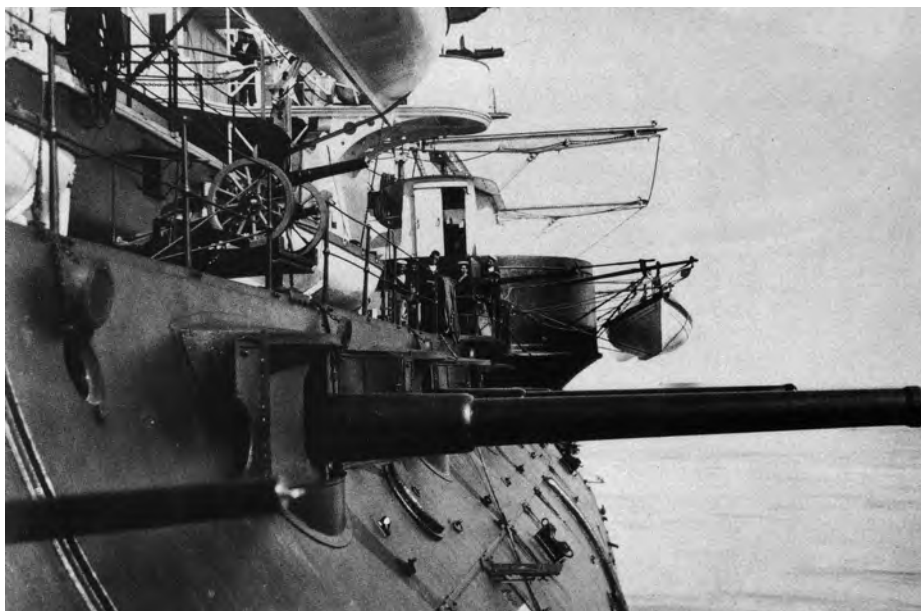
El armamento portátil estaba compuesto por 160 fusiles Máuser⁵ (de 7 mm), 40 revólveres de reglamento Orbea⁶ (de 11 mm), 100 sables y 40 hachas de abordaje.

Las razones del cambio de armamento pueden ser varias. En primer lugar, que una cosa es el proyecto y otra la realidad. Por otra parte, debemos señalar que en el momento de armar el crucero, tras la guerra del 98, los presupuestos de la Armada estaban muy mermados y había que aprovechar piezas adquiridas cuando la tormenta del 98 se veía venir y que habían quedado sin uso almacenadas en los arsenales. Por último, hay que hablar de los malos resultados obtenidos por las piezas González Hontoria de tiro rápido, cuyo cierre fallaba tras cierto número de disparos.

Los *Schneider Canet de 140/45, modelo 1897*, se encontraban ya en servicio en la Armada. Estaban instalados, entre otros buques, en la batería secundaria del acorazado *Pelayo* y se planeó utilizarlos en la modernización de la fragata blindada *Numancia*.

(5) Su denominación oficial era «fusil Máuser español modelo 1893 de 7x57 mm». Declarado reglamentario por real orden de 7 de diciembre de 1893. Fabricado en España, en la fábrica de armas de Oviedo. El cañón tenía una longitud de 73 cm. Utilizaba un cartucho de 7 mm de diámetro y 57 mm de largo. Podía albergar cinco cartuchos.

(6) Su denominación era literalmente «pistola revólver ONA». *Ona*, en euskera, significa «buena». Su constructor era Orbea Hermanos y Compañía, en Eibar. Se trataba de una versión del revólver Smith & Wesson First Model D.A.



Vista parcial de la batería secundaria del acorazado *Pelayo*, formada por cañones Schneider Canet de 140 mm. (Foto Archivo MdR Almirante de Castilla)

Esta pieza contaba con un tubo de acero fundido con su correspondiente cierre. El montaje estaba formado por cuña con freno y recuperador, horquilla con los aparatos de puntería, basa troncocónica oblicua y el mantelete, todo ello construido en acero fundido o chapa de este material. Los aparatos de puntería se operaban mediante volantes, siendo el sector de tiro vertical desde los -10° hasta los $+20^{\circ}$.

Respecto a los pesos de la pieza:

- tubo con cierre 4.642 kg (cierre 130 kg)
- montaje con el mantelete: 3.630 kg y 2.400 kg sin él (mantelete, 1.230 kg).

Los cañones *Krupp de 105 mm* (en la Marina Imperial alemana su denominación era «Geschütz 10,5 cm SK L/35 C/91»⁷) fueron construidos en Essen, Alemania, a partir de 1893, y eran una pieza de uso habitual en cruceros y acorazados de la Kaiserliche Marine.

Llegaron a España como consecuencia de una compra de emergencia de artillería a la Marina imperial en la época de la guerra del 98. Eran ocho piezas, las únicas modernas de una partida total de treinta y seis. Inicialmente se previó que pudieran instalarse en la fragata blindada *Numancia*, en

(7) SK es el acrónimo de *Schnelladekanone*, cañón de carga rápida o de tiro rápido. La L, *Länge*, indica que es un cañón largo.

proceso de modernización. Finalmente se montaron cuatro piezas en el crucero protegido *Río de la Plata*, y las restantes, en el crucero acorazado *Carlos V*.

La pieza tenía el tubo de acero fundido y zunchado, con el cierre de cuña habitual en las piezas Krupp. El montaje estaba compuesto por cureña, corredera giratoria, basa y mantelete de 12 mm de espesor, todo ello construido en acero fundido o chapa de acero. Los aparatos de puntería vertical y horizontal se accionaban mediante volantes.

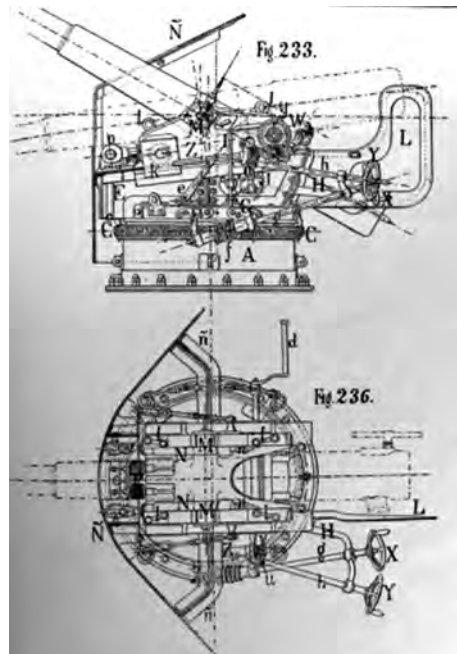
En lo relativo a pesos, el tubo suponía 1.270 kg; el montaje sin el mantelete, 2.400 kg, y el carapacho de la pieza, 740 kg, siendo el peso del conjunto 4.410 kilogramos.

El resto, la artillería secundaria, se componía de piezas utilizadas de manera estándar en la *Amada* y, aunque de diseño inglés, construidas con licencia en factorías españolas.

El cañón de tiro rápido Nordenfelt 57/43 era utilizado como pieza para la defensa contra torpederos en las unidades principales, o como armamento principal en las de menor tamaño. El montaje estaba formado por el tubo con el cierre, la cuña con el freno-recuperador, horquilla, basa troncocónica y mantelete. El tubo con el cierre pesaba 343 kg, y el conjunto del montaje, 727. Su construcción era en acero y en chapa del mismo material (acero). Piezas similares, con el mismo afuste o con otro de caponera, eran empleadas por el Ejército para la defensa de las bocas de las bases navales ante ataques de torpederos.

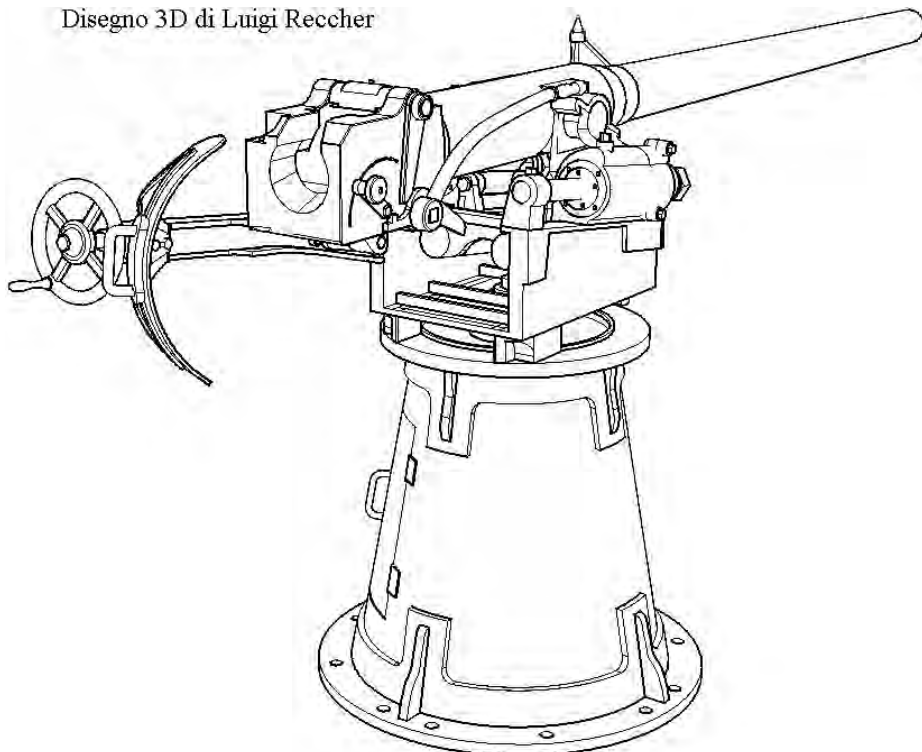
La *ametralladora Maxim de 37 mm* era denominada también «cañón automático Maxim de 37 mm» y conocida con el sobrenombre de «Pompom», por el característico ruido de sus disparos continuados. Utilizaba munición de 37x95 R con cartucho ordinario o perforante de acero, cuyo peso era de 0,454 kg (1 libra o 1 *pound*). Su alimentación se realizaba mediante dos cintas de lona cosidas, formando alveolos en los que se engarzaba la munición.

El cañón medía 1.340 mm y tenía un peso de 165 kg. Por su parte, el afuste pesaba 153 kg, siendo el total del 318 kg. El montaje era en candelero, con la basa troncocónica empernada en la cubierta y una horquilla en la parte superior donde se enganchaba el arma (cañón con la caja de agua de refrigeración



Vista en alzado y planta del cañón Krupp de 105 mm C/91 o SK L/35 (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Disegno 3D di Luigi Reccher



Dibujo de un cañón de tiro rápido Nordenfelt 57/43. (Foto: Luigi Reccher)

que lo envolvía y los mecanismos). Su sector de tiro horizontal podía llegar a los 360°, si no tenía impedimentos en la superestructura del buque. En lo relativo al vertical, iba desde los -25° hasta los +16. La construcción era en acero y chapa de acero.

En la Armada se utilizaba en distintos buques como parte de la artillería antitorpedera. Los cruceros acorazados de la clase Cardenal Cisneros, además de disponer de piezas con el montaje descrito, poseían otras con uno específicamente diseñado para ser montado en las cofas de los palos. Hay fotos en las que también se ve al *Río de la Plata* con este último tipo de montaje.

El cañón *Maxim Nordenfelt de 75/16* era una pieza de artillería, de tamaño relativamente pequeño, asignada al trozo que cubría ese cometido cuando el crucero ponía su columna de desembarco en tierra. También podía usarse desde alguna de las embarcaciones auxiliares del *Río de la Plata*. Su calibre, pese a lo indicado en su denominación, era de 76 mm. Presentaba un sector de tiro horizontal de 3° hacia cada lado. Estaba construido en acero y chapa de acero.

La pieza se acompañaba de un avantrén sobre dos ruedas, para el transporte de la munición y de las herramientas. Podía cargar un máximo de siete



Una ametralladora Maxim de 37 mm, *Pompom*, en un buque de la US Navy. En el lateral puede observarse el cilindro sobre el que deslizaba la cinta de lona. (Foto: Archivo MDR Almirante de Castilla)

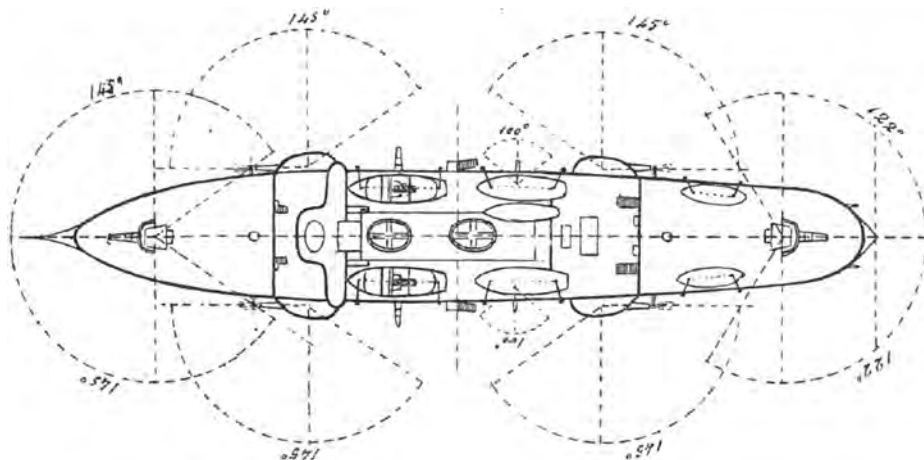
cajas de munición de seis cartuchos cada una, lo que implicaba disponer de forma inmediata de un total de cuarenta y dos disparos. Tanto la pieza como el avantrén eran arrastrados por marineros.

A todo lo expuesto hay que añadir que este crucero también fue utilizado como minador, existiendo alguna foto del mismo en el arsenal de La Carraca, tomada en 1915, con raíles y minas en su cubierta de popa.

Embarcaciones auxiliares

Este crucero disponía de nueve embarcaciones auxiliares, previstas tanto para su utilización cuando el buque estaba fondeado como para actuar en caso de necesidad para salvamento, en situación de hundimiento o en graves circunstancias del crucero. Las embarcaciones auxiliares, ordenadas de mayor a menor tamaño, eran:

- 1 chalupa de 9 metros de eslora
- 1 bote de 9 metros de eslora
- 1 lancha de vapor de 8,8 metros de eslora
- 1 bote para el comandante de 8 metros de eslora (posiblemente propulsado a vapor)



Dibujo en alzado del crucero *Río de la Plata*, mostrando los sectores de tiro de la artillería y la posición de estiba de las embarcaciones auxiliares. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

- 1 bote de madera sistema White de 7,65 metros de eslora
- 2 balleneras de 7 metros de eslora
- 1 chinchorro de 5 metros de eslora
- 1 balsa.

En el plano de los sectores de tiro de la artillería, también puede verse la estiba de estas embarcaciones sobre la cubierta del buque:

- tras el puente, a la altura de la primera chimenea y en ambos costados, el bote para el comandante y la lancha de vapor;
- tras la segunda chimenea y en ambos costados, la chalupa y el bote de 9 metros. También se ubicaba allí, junto a la banda de estribor, el bote de 7,65 metros;
- en la zona de proa, antes del montaje artillero de 140 mm, las dos balleneras de 7 metros;
- no nos consta dónde se estibaban el chinchorro de 5 metros y la balsa. Por su tamaño, cabe pensar que podían estar situados dentro de algunas de las embarcaciones auxiliares mayores.

Dotación

Por real orden de 16 de julio de 1897 se dispuso que la dotación del *Río de la Plata* estuviera formada por un total de 214 hombres: 1 jefe, 11 oficiales, 24 suboficiales, 4 especialistas y 144 cabos y marineros, así como 1 suboficial y 29 soldados de Infantería de Marina. En lo relativo a los infantes de mari-



El crucero fondeado, posiblemente en Cartagena, dando la popa al muelle. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

na, que componían la parte fundamental del trozo de desembarco, eran exactamente: 1 sargento 2.º, 2 cabos 1.ºs, 2 cabos 2.ºs, 2 cornetas y 23 soldados.

Una real orden de 28 de enero de 1910 modificaba la dotación del crucero, con efecto a partir del 1 de enero de 1911, elevándola hasta los 249 hombres: 1 jefe, 11 oficiales, 25 suboficiales, 7 especialistas y 205 cabos y marineros.

En ambas reales órdenes, el mando correspondía a un capitán de fragata, y el segundo comandante del buque era un teniente de navío de 1.ª clase, equivalente en la actualidad a la graduación de capitán de corbeta. Debemos recoger que, en la relación de la dotación de 1897, no se incluye al jefe de máquinas, un maquinista mayor de 2.ª clase, en lo que denomina «Plana Mayor» del buque. Sí se le incluye entre los jefes y oficiales, como maquinista mayor de 1.ª clase, en la dotación de 1911.

En lo relativo a los cambios en la dotación, caben algunos comentarios que consideramos de interés:

- la dotación total del buque se incrementa en 35 personas, un 16,35 por 100;
- la infantería de marina no aparece en la dotación del buque para el 1 de enero de 1911. No ha sido posible encontrar ninguna información que justifique su desaparición, sobre todo considerando la buena actuación de la columna de desembarco del crucero en los incidentes de Casablanca de 1907;

- el número de fogoneros pasa de 40 a 22, lo que implica un 40 por 100 de disminución. Este decremento resulta sorprendente. No consta la implementación de ninguna ayuda mecánica en estas tareas. O hubo un error de bulto en la estimación inicial de las plantillas, o la estipulada para 1911 quedó excesivamente corta;
- el número de marineros pasa de 104 a 183, un incremento del 75,96 por 100. Se debe al aumento general de la dotación y a la conversión de plazas de fogoneros y de infantes de marina en plazas de marinería.

Las dos partes de la tabla 3 recogen el detalle de la composición de las dos dotaciones aprobadas y permiten apreciar los cambios en las mismas:

Tabla 3. PLANTILLA DEL CRUCERO PROTEGIDO RÍO DE LA PLATA (1/2)

		RO 16-VII-1897		RO 28-I-1910	
<i>Plana Mayor (1897); jefes y oficiales (1910)</i>	Capitán de fragata	1	11	1	12
	Teniente de navío de 1.ª clase	1		1	
	Teniente de navío	5		4	
	Alférez de navío	1		3	
	Contador de navío			1	
	Contador de fragata	1			
	1.º médico	1		1	
	Capellán	1			
	Maquinista mayor de 1.ª clase			1	
<i>Contramaestres</i>	Contramaestre 1.º	1	5	1	6
	Contramaestre 2.º	2		5	
	Contramaestre 3.º	2			
<i>Condestables</i>	Condestable 1.º	1	7	1	7
	Condestable 2.º	2		6	
	Condestable 3.º	4			
<i>Maquinistas</i>	Maquinista mayor de 2.ª clase	1	13		12
	Maquinista principal	3		3	
	Maquinista 2.º	3		3	
	Maquinista 3.º	3		3	
	Aprendiz	3		3	

RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA LA HISTORIA DE UN CRUCERO

Tabla 3. PLANTILLA DEL CRUCERO PROTEGIDO RÍO DE LA PLATA (2/2)

		RO 16-VII-1897	RO 38-I-1910		
<i>Maestranza</i>	Carpintero calafate	1	3	1	
	Armero	1		1	
	Obrero torpedista	1			
	Obrero electricista			1	
	Escribiente			1	
	Panadero			1	
	Primer ajustador			1	
<i>Practicante</i>	Practicante	1	1	1	
	Practicante 2.º				1
	Soldados	23			
<i>Infantería de Marina</i>	Sargento 2.º	1	30	—	
	Cabo 1.º	2			
	Cabo 2.º	2			
	Cornetas	2			
	Soldados	23			
<i>Marinería</i>	Cabo de mar de 1.ª clase	6	144	7	
	Cabo de mar de 2.ª clase	10		14	
	Marineros preferentes				
	Artillero de mar	22			
	Cabos de cañón			20	
	Marinero armero	1			
	Marinero de oficio			4	
	Marinero mozo de despensa	1		1	
	Marinero cocinero de equipaje	1		1	
	Marinero carpintero	1			
	Marinero corneta	1			
	Marinero corneta o tambor			3	
	Marinero panadero	1			
Marinero de 1.ª clase	20	45			
				205	

Marinero de 2. ^a clase	40	54
Fogonero de 1. ^a clase	15	
Fogonero de 2. ^a clase	25	
Fogoneros preferentes		22
Marineros preferentes		34
TOTALES:	214	249

NOTA: Las agrupaciones y graduaciones se corresponden con lo expuesto en la real orden de 16 de julio de 1897.

Comandantes del crucero

A lo largo de su vida operativa, entre su entrega en 1899 y el comienzo de su utilización como pontón al servicio de la Aeronáutica Naval en 1920, el *Río de la Plata* tuvo un total de veinte comandantes. En los años en que estuvo como pontón en Barcelona, hasta 1931, constan diez. En la tabla 4 se recogen los distintos jefes y oficiales que asumieron el mando del buque, indicando la fecha de su toma de posesión.

Los datos utilizados para la elaboración de dicha tabla están extraídos, en su mayor parte, del Estado General de la Armada de los años 1898 a 1931. Cuando la fecha no está completa, la fuente es distinta, siempre de las citadas en la bibliografía.

Tabla 4. COMANDANTES DEL CRUCERO *RÍO DE LA PLATA*

<i>Toma de posesión</i>	<i>Graduación</i>	<i>Nombre</i>
1899	Capitán de fragata	Jacobo Mac-Mahón y Sachi
1 de mayo de 1899	—	Eloy Montero y Santiago
20 de julio de 1900	—	José María Chacón y Pery
9 de abril de 1901	—	José del Romero Despujol
1903	—	Julio Azemar
9 de mayo de 1903	—	Juan Puig y Marcel
Junio de 1903	—	Julio Alvargonzález y Zarracina
13 de junio de 1904	—	Eduardo Menacho y Tourné
15 de junio de 1905	—	Diego Carlier y Velázquez
15 de junio de 1907	—	Rafael Benavente Carriles
14 de octubre de 1909	—	Pedro Vázquez y Pérez de Vargas
30 de octubre de 1910	—	Emiliano Rodríguez y Loño

RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA LA HISTORIA DE UN CRUCERO

21 de octubre de 1911	—	José María Saralegui y Medina
6 de octubre de 1912	—	Saturnino Montojo y Montojo
25 de febrero de 1914	—	Antonio Espinosa y León
3 de junio de 1915	—	Eloy Montero y Santiago
30 de noviembre de 1916	—	Adriano Pedrero y Beltrán
30 de marzo de 1918	—	José María Butier y Mir
26 de mayo de 1919	—	Salvador Carviá y Caravaca
2 de junio de 1920	—	Mariano Sanjúan y Domínguez (Comandante interino)
2 de noviembre de 1920	Capitán de corbeta	Francisco Márquez Román (*)
20 de diciembre de 1921	—	Venancio Pérez y Zorrilla
1922	—	Manuel Ruíz y de Atauri
13 de diciembre de 1924	—	Vicente Castro Aguiar
Mayo 1926	—	Gabriel Ruíz Acosta
Octubre de 1926	—	Pablo Hermida Seselle
3 de octubre de 1927	—	Federico Garrido y Casadevante
Febrero de 1928	—	Manuel de Florez y Martínez de la Victoria (Comandante interino)
12 de noviembre de 1929	Capitán de fragata	Ramón Fontenla y Maristany (**)
Abril de 1931	Teniente de navío	Tomás Moyano y Araiztegui
(*) Simultaneaba el mando del crucero con el del contratorpedero <i>Audaz</i> y la Dirección de Enseñanza de Aeronáutica Naval.		
(**) A la vez era director de la Escuela de Aeronáutica.		

Lamentablemente, los datos de los Estados Generales no son excesivamente fiables. En el periodo en que el crucero operó como tal, nos consta que faltan cambios en el mando producidos dentro de años naturales. En la época como pontón, los Estados Generales, en muchos años, no recogen el dato del nombre del comandante. Probablemente la razón sea que no figure porque el mando del crucero (ya pontón) era ejercido simultáneamente con otro puesto en la Aeronáutica Naval.

Aun considerando los eventuales errores que puedan originarse en virtud de lo expuesto en el párrafo anterior, las cifras causan asombro:

- 1.^a etapa, como crucero, entre 1899 y 1921. Estuvo operativo unos veintidós años y tuvo como comandantes un mínimo de 20 capitanes de



El crucero, al ancla en el caño de Sancti Petri, frente al arsenal de La Carraca. (Foto: Archivo MDR Almirante de Castilla)

fragata. Ello implica que el mando medio duraba 1,1 años o, lo que es lo mismo, 13,2 meses;

- 2.^a etapa, como pontón, entre 1921 y 1931. Durante los diez años que permaneció en esta situación, tuvo un mínimo de 10 comandantes, jefes y oficiales. El mando medio duró un año aproximadamente.

Posiblemente la razón de los cambios en la comandancia del crucero sea el cumplimiento de condiciones de embarque para poder ascender. La guerra del 98 implicó una importante pérdida de unidades y la baja en las listas de la Armada de otros buques que se consideraron anticuados o no útiles para el servicio. En consecuencia, eran pocas las unidades con mando de capitán de fragata. Las soluciones evidentes eran aumentar los buques con mando de la graduación citada, lo que se hizo; disminuir los tiempos de ocupar los puestos de mando, y cambiar los mandos de las unidades con mayor frecuencia de la que sería lógica.

Historial

Sin pretensión de recoger toda la historia del crucero, en las siguientes líneas se apuntan algunos hitos de la vida operativa del *Río de la Plata*.

- 21 de junio de 1897 Se da la orden de construcción. (No existe ninguna referencia de esta orden en la Colección Legislativa de la Armada de 1896 y de 1897.)
- 2.º semestre de 1897 Puesta de quilla.

RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA LA HISTORIA DE UN CRUCERO

- 17 septiembre 1898 Tiene lugar la botadura del buque, en Graville (El Havre)
- 1 de agosto de 1899 Entrada en servicio del crucero, en el arsenal de Ferrol.
- 12 febrero 1900 Realiza un viaje a América del Sur. Recala en primer lugar en el Río de la Plata, Montevideo y Buenos Aires. En esta última ciudad recibe la bandera de combate. Posteriormente, y a través del estrecho de Magallanes, pasa al océano Pacífico, visitando puertos de Chile y Perú.
- 1901 Escolta del yate real *Giralda* en el Mediterráneo.
- Verano de 1901 En San Sebastián y Bilbao, con el acorazado *Pelayo*, el crucero acorazado *Carlos V*, el cañonero torpedero *Temerario*, el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*, los contratorpederos *Audaz*, *Osado* y *Proserpina* y los torpederos *Habana*, *Halcón* y *Orión*.
- 1903 Se le envía a la Exposición Internacional de Nueva Orleans.
- Sept.-octubre 1904 De maniobras en la costa cantábrica, junto con el acorazado *Pelayo*, los cruceros acorazados *Princesa de Asturias* y *Cardenal Cisneros*, el crucero protegido *Río de la Plata*, el contratorpedero *Audaz* y el cañonero *Álvaro de Bazán*.
- 13 noviembre 1904 Visita a La Coruña con la Escuadra de Instrucción. Además de por el crucero, esta estaba integrada por el acorazado *Pelayo*, el crucero acorazado *Cardenal Cisneros*, el contratorpedero *Audaz* y el cañonero *Álvaro de Bazán*.
- 13 de enero 1905 Con la Escuadra de Instrucción en Cádiz, para recibir a los duques de Connaught, junto con el acorazado *Pelayo*, los cruceros acorazados *Cardenal Cisneros*, *Princesa de Asturias* y *Carlos V*, y los cruceros protegidos *Extremadura* e *Infanta Isabel*.
- 5-25 febrero 1905 Con la Escuadra de Instrucción en Santa Cruz de Tenerife. Además de por el *Río de la Plata*, estaba formada por los cruceros acorazados *Cardenal Cisneros*, *Princesa de Asturias* y *Carlos V*, y por el crucero protegido *Extremadura*.
- 1905 Es visitado por Alfonso XIII en Santander.
- 26 de enero de 1906 Se le asigna nuevamente a la Escuadra de Instrucción.
- 3 de noviembre 1906 Con la Escuadra de Instrucción en Málaga, para una visita de los reyes a la ciudad, con el acorazado *Pelayo*, los cruceros acorazados *Princesa de Asturias* y *Carlos V*, el crucero protegido *Extremadura* y el cañonero *D.^a María de Molina*.
- 4 de noviembre 1906 Se le designa para realizar tareas de apoyo a la conferencia de Algeciras.

- 8 de agosto 1907 Zarpa desde La Carraca hacia Casablanca, para apoyar al crucero no protegido de 3.^a clase *Don Álvaro de Bazán* y a las unidades francesas. El 30 de julio de 1907 se habían sublevado las tribus de Shauía, que ocuparon Casablanca, entonces un pequeño puerto de la costa marroquí, asesinando a trabajadores.
- 1909 Después del desastre del Barranco del Lobo realiza patrullas de vigilancia de la costa del Rif.
- 1911 Es visitado por el rey Alfonso XIII.
- 1911 Interviene en la ocupación de Larache.
- 23 de mayo 1912 Se publica una real orden relativa a la reorganización de la Escuadra de Instrucción, que queda formada por
- 1.^a división: cruceros *Carlos V* (almirante), *Princesa de Asturias* y *Cataluña*.
 - 2.^a división: acorazado *Pelayo* (almirante), cruceros *Reina Regente*, *Extremadura* y *Río de la Plata*;
 - A las órdenes del comandante general de la escuadra: contratorpederos *Audaz*, *Osado*, *Proserpina* y *Terror*.
- 1912 Toma parte en la revista naval de Santander con la Escuadra de Instrucción.
- 1913 Con el *Cataluña*, que trasladaba al jalifa de Larache a Tetúan.
- 1914 Vigilando las costas del noroeste de España, con base en Vigo y Ferrol.
- 1916 Enviado a Guinea Ecuatorial para escoltar a los transportes que trasladaron a la Península a los alemanes, civiles y militares, procedentes de Camerún, internados en la colonia española.
- 19 de marzo 1919 Persecución del submarino alemán UC-48, internado en Ferrol, el cual se pensaba que quería escapar.
- Julio de 1921 Asignado como pontón a la Aeronáutica Naval en el puerto de Barcelona. Llegó remolcado por el transporte *España* núm. 3.
- Agosto-sept. 1931 Se ordena su desarme en Cartagena.
- 1932 Es vendido para desguace.



El crucero, ya como pontón al servicio de la Aeronáutica Naval, en el puerto de Barcelona.
(Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Bibliografía

Libros

- AGUILERA GARCÍA, Alfredo, y ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*, San Martín, Madrid, 1972.
- BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y MOSQUERA GÓMEZ, José María: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, Instituto de Historia y Cultura Naval y Fundación Alvarogonzález, Gijón, 2014.
- CAMPANERA I ROVIRA, Albert: *Los cruceros españoles. Crónica versus Historia, 1875-1975*, Real del Catorce Editores, S.L., Madrid, 2014.
- COELLO LILLO, Juan Luis, y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*, Aqualarga Editores, Madrid, 2001.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, Carlos: *El crucero en la Armada española*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1993.
- GARCÍA PARREÑO Y KADEN, Jorge: *Las armas navales españolas*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1982.
- GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval española (2 t.)*, Editora Nacional, Madrid, 1977.
- HERMIDA Y ÁLVAREZ, Germán, y RISTORI Y CASTANEDA, José María: *Curso de artillería para uso de los alumnos de la Escuela Naval y de la Escuela de Aplicación de Marina (2 t. y un atlas de láminas)*, Librería de Perlado, Páez y Compañía, Madrid, 1903.
- KARR, Hans: *Deutsche Marine-Artillerie. Schiffs und Küstenartillerie bis 1945*, Motorbuch Verlag, Stuttgart (Alemania), 2017.
- MINISTERIO DE MARINA: Colección Legislativa de la Armada, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, Ediciones de 1896, 1897 y 1911.

FRANCISCO JAVIER ÁLVAREZ LAITA

- : Estado General de la Armada, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, ediciones entre 1896 y 1931.
- MORTERA PÉREZ, Artemio: *La artillería naval en la Guerra Civil española, 1936-1939*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2006.
- , e INFIESTA, José Luis: *La artillería en la Guerra Civil. Material reglamentario en 1936*, Quirón Ediciones, Valladolid, 1999.
- , e--: *La artillería en la Guerra Civil. Material fuera de servicio incorporado a la campaña*, Quirón Ediciones, Valladolid, 2000.
- RUESGA HERREROS, Valentín: *Buques de guerra españoles. El siglo XIX, desde el vapor*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.

Artículos

- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier: «Las columnas de desembarco de los acorazados de la clase España», *Serga*, núm. 51, enero-febrero de 2008, Almena Ediciones, Madrid.
- ARNÁU ARTIGAS, Alfonso: «El crucero *Río de la Plata*», *Revista General de Marina*, t. XLVI, febrero de 1900, Ministerio de Marina, Madrid.

LA EXACTA IDENTIFICACIÓN DE LOS CAÑONEROS ADQUIRIDOS POR ARMADA ESPAÑOLA EN ESTADOS UNIDOS EN 1895

N.W. MITIUKOV y A. ANCA ALAMILLO
Investigadores Navales

Resumen

El artículo explica la ardua investigación de los autores, realizada en distintas fuentes documentales españolas y norteamericanas, con objeto de conocer los nombres asignados a las lanchas cañoneras incorporadas a la Armada en 1895, fruto de donaciones y suscripciones populares varias al declararse el nuevo conflicto independentista en la isla de Cuba.

Palabras clave: lanchas cañoneras, donaciones, suscripciones patrióticas, compras de buques, guerra de Cuba.

Abstract

The article explains the arduous investigation that the authors carried out in different Spanish and North American documentary sources in order to know the names assigned to the gunboats incorporated into the Navy in 1895 as a result of donations and various popular subscriptions when the new independence conflict on the Island of Cuba arose.

Keywords: Spanish gunboats, donations of ships, patriotic subscription, ship purchases, Cuba war 1895

AUNQUE ha pasado un siglo largo desde el final de la guerra que enfrentó a España con Estados Unidos, aún existen muchas «lagunas históricas» sobre determinados aspectos del conflicto a las que no se ha prestado la debida atención.

Uno de estos casos lo encontramos con las lanchas cañoneras que se incorporaron en 1895 a las fuerzas sutiles en Cuba, que llevaron oficialmente los

nombres de *Delgado Parejo*, *Guardián*, *Centinela*, *Esperanza*, *Relámpago*, *Intrépida*, *Mensajera*, *Dardo* y *Valiente*¹.

Recordemos que aquellas unidades, de heterogéneas características y procedencia, fueron incorporadas a la Armada española como fruto del fervor patriótico que en ciertas asociaciones de comerciantes y particulares despertó el coordinado movimiento insurreccional que se declaró en varios puntos de la isla en febrero de aquel año, y que la historia conoció por el «Grito de Baire».

Aunque en los últimos años hemos avanzado en el conocimiento de estas unidades², siempre nos fue imposible realizar un trabajo global de todas ellas, debido a la confusión que existía a la hora de seguirles la pista a través de las distintas denominaciones que ostentaron, y que a veces mudaron en cortos espacios de tiempo de apenas unos días³.

Punto de partida: comparativa de características

Es obvio que lo primero que debimos que hacer fue identificar los originales nombres norteamericanos que habían ostentado los buques. Pista fundamental para ello fue la consulta del archivo digital del periódico *San Francisco Call*, concretamente de su edición de 5 de julio de 1898, donde los encontramos (transcribimos el cuadro tal cual aparece en la edición citada, omitiendo toda corrección):

<i>Name</i>	<i>Type</i>	<i>Built.</i>	<i>Tons.</i>	<i>Speed.</i>
Delgada Parejo (Sparkle)	G.B.	1889	85	10
Centinella (John E. Thropp)	G.B.	1891	30	9 ^{1/2}
Guardian (Navisink)	G.B.	1892	63	10
Dardo (Leon Abbett)	G.B.	1889	26	11
Esperanza (Petrel)	G.B.	1892	22	11
Intrépida (Aztec)	G.B.	1890	20	9
Mensajera (Dart)	G.B.	1894	20	10
Valente (Edith)	G.B.	1871	20	8
Relanpago (Shrewsbury)	G.B.	1895	15	7

(1) Los nombres de las siete últimas fueron asignados en virtud de real orden de 5 de septiembre de 1895, firmada por la reina regente en San Sebastián, mientras que al *Delgado Parejo* se le impuso esa denominación el 8 de noviembre de 1895; al *Guardián*, el 19 de octubre de 1895.

(2) Véanse «El historial de la lancha cañonera *Delgado Parejo*», *Revista General de Marina*, enero-febrero de 2014, y «La *Intrépida* y la *Mensajera*. De transbordadores en Nueva York a lanchas cañoneras para Cuba», *Revista de Historia Naval*, núm. 138, 2017.

(3) Después de un análisis exhaustivo de la documentación primaria y secundaria, llegamos a la conclusión de que a cada una de estas pequeñas cañoneras se las designó, durante un breve espacio de tiempo, con hasta cuatro nombres distintos. Esto fue debido a que no eran embarcaciones de nueva construcción y a que fueron adquiridas a través de un intermediario, por lo que, dependiendo de la fecha, aparecían en las comunicaciones oficiales con su denominación original; con la asignada (o asignadas) de manera provisional en su tránsito, o con la que se les otorgó ya en Cuba; y la definitiva y oficial que adoptaba al incorporarse en nuestra Marina.

LA EXACTA IDENTIFICACIÓN DE LOS CAÑONEROS ADQUIRIDOS POR LA ARMADA...

Lamentablemente, pronto nos dimos cuenta de que la correspondencia que se establecía con los nombres asignados oficialmente en la Armada española se había hecho al azar.

El siguiente paso fue consultar la *Annual List of Merchant Vessels of the United States, with the Official Numbers and Signal Letters Awarded*, con el fin de tomar los datos concernientes a sus características. Como siete de los nueve barcos aparecían en los listados en el año de 1895 y desaparecían al año siguiente, no tuvimos duda de que aquellos se correspondían con los adquiridos por la Armada.

Por último, consultamos en nuestros Estados Generales de la Armada y en la Lista de los Buques de Guerra y Mercantes de los años 1897 y 1898, donde recabamos los pocos datos existentes sobre sus características.

Con todo ello elaboramos los dos cuadros que siguen:

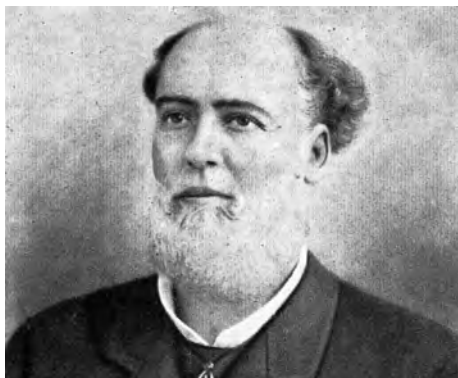
Características de los cañoneros españoles (eslora, ancho, calado, profundidad, desplazamiento, velocidad, carbón).

Nombre	Eslora	Manga	Calado	Desplazamiento	Velocidad	Cap. carboneras
<i>Guardián</i>	30,00	5,19	¿?	65	12	¿?
<i>Delgado Parejo</i>	30,00	5,90	3,05	85-95	10	10-14
<i>Intrépida</i>	20,00	3,80	1,30	30	9,7	3,5
<i>Mensajera</i>	20,00	3,80	1,25	17	10	3,5
<i>Valiente</i>	19,00	¿?	¿?	65	10	¿?
<i>Dardo</i>	18,60	4,00	2,50	26	6	6
<i>Relámpago</i>	18,50	4,00	3,50	21	11	1,6
<i>Esperanza</i>	18,00	2,83	2,22	26	¿?	¿?
<i>Centinel</i>	¿?	¿?	¿?	30	9,5	3

Datos de registro para la venta de embarcaciones (pies convertidos a metros, año arqueo bruto, capacidad neta, longitud, ancho, calado y potencia de la máquina).

Nombre	Año	Arqueo	Capacidad	Eslora	Manga	Calado	Potencia
<i>Aztec</i>	1890	28,49	18,53	20,19	4,42	1,59	¿?
<i>Dart</i>	1894	62,50	40,68	26,08	4,94	2,32	¿?
<i>Shrewsbury</i>	1895	17,31	11,78	18,06	3,75	1,22	¿?
<i>Navesink</i>	1895	17,31	11,79	15,31	3,75	1,22	92
<i>Edith</i>	1894	15,25	11,33	15,31	3,05	1,22	¿?
<i>Sparkle</i>	1889	26,40	13,20	16,16	4,06	1,62	40
<i>John E. Thropp</i>	1891	22,50	11,25	19,52	2,75	1,22	¿?
<i>Leon Abbott</i>	1889	21,24	15,82	16,78	3,66	1,83	100
<i>Petrel</i>	1895	30,46	15,23	20,13	3,66	1,43	¿?

(4) A pesar de que en los Estados Generales se señala que tiene 30 metros, dicha eslora debe de ser errónea, seguramente al confundir esta estática con la de su desplazamiento, que sí podía ser de 30 toneladas. Esta es la razón por la cual hemos preferido dejar esta casilla vacía.



Antinógenes Menéndez Pintado (FUENTE: R. GONZÁLEZ ECHEGARAY, *Capitanes de Cantabria*)

Aunque la estática se expresa en distintos parámetros, parece obvia la correlación entre los buques de ambas tablas, a pesar de que existan diferencias que creemos tienen fácil explicación⁵.

Identificación de la lancha cañonera *Guardián*

De entre todos estos buques, quizá el más documentado y, por tanto, el que menos nos ha costado correlacionar sea la lancha cañonera *Guardián*, que fue construida en Brooklyn.

Numerosas y fiables fuentes apuntan que este buque fue antes el yate *Aztec*, adquirido a principios de septiembre de 1895, en el citado barrio de Nueva York, por el gerente de la línea de vapores del sur de Cuba, el armador Antinógenes Menéndez Pintado.

Lo que quizá sea menos conocido es el hecho de que, un año antes de su compra, siendo su propietario el conocido hombre de negocios neoyorquino Ferral C. Dininny⁶, miembro del Larchmont Yacht Club, el *Aztec* fue abordado a las once de la mañana del día 1 de julio por el vapor de pasajeros de ruedas *Sam Sloan* (capitán Tyrell), lo que le produjo daños considerables en la aleta de estribor que lo obligaron a dirigirse, de arribada forzosa, al faro de Hallets Point (Nueva York), donde quedaría semihundido. El buque sería reflotado el día 4 por la sociedad de salvamento Merritt-Chapman & Scott. En el juicio que se instruyó para aclarar las causas y responsabilidades del accidente, por sentencia del 19 de julio se declaró culpable al citado Tyrell.

No obstante, el buque debió de ser convenientemente reparado antes de su venta pues, tras ser ofrecido por el citado Sr. Menéndez, fue aceptado por la Armada, luego de ser inspeccionado por el teniente de navío de 1.^a clase, jefe de la comisión de Marina⁷ en Estados Unidos, Manuel Triana, quien al pare-

(5) En la Armada siempre se indica el desplazamiento, mientras que en los registros norteamericanos esta magnitud se expresa en registro bruto. Tampoco nos deben confundir las diferencias entre sus esloras, pues la longitud del casco podía ser medida entre perpendiculares o la total. En lo que respecta al calado, es obvio que un buque para usos comerciales no desplaza lo mismo que uno armado para la guerra.

(6) Nacido el 12 de enero de 1851 en Addison, estudió en Cornell. Residió en Broadway y era miembro también del New York Yacht y del New York Athletic Clubs. Véase *Biographical Directory of the State of New York*, Nueva York, 1900. No debe confundirse con Ferral Carlton Dininny (1818-1901), que era su padre.

(7) La real orden de 7 de abril de 1877 declaró que el destino «que desempeña en los Estados Unidos un teniente de navío de primera clase, es del de Jefe de la Comisión de Marina».



Bonito óleo del *Aztec*, en sus primeros tiempos de yate de recreo, con bandera norteamericana, (FUENTE: <https://www.collectorsnet.com/product/steam-yacht-aztec-by-antonio-jacobsen>)

cer alabó la velocidad de la embarcación que, señaló, alcanzaba los 14 nudos.

El 10 de octubre siguiente adoptaría el nuevo nombre de *Guardián*.

Identificación de la lancha cañonera *Delgado Parejo*

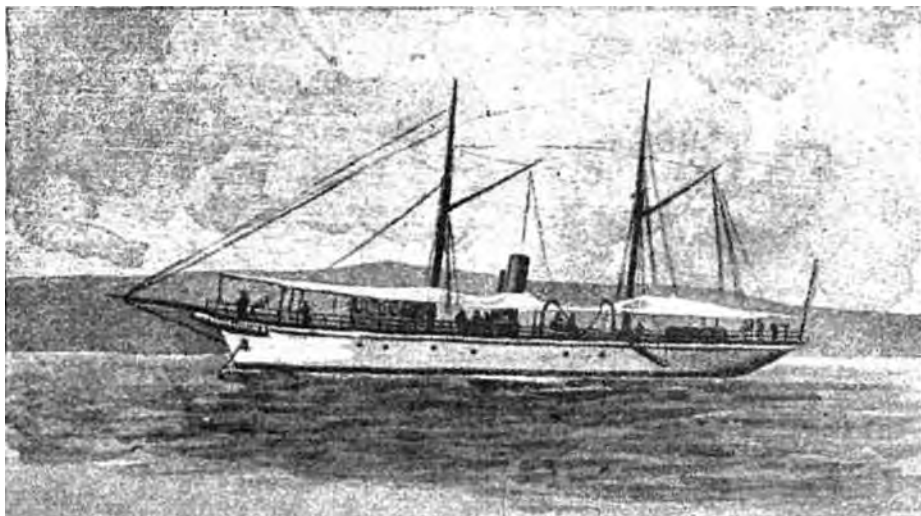
Tal y como comentamos en nuestro artículo⁸ dedicado a él, este cañonero fue adquirido el 28 de octubre de 1895 a iniciativa de los miembros de la Junta Patriótica Española de Nueva York, quienes, asesorados por el capitán de navío José Ferrer, jefe de la comisión de la Armada en Estados Unidos, eligieron el yate *Dart*, propiedad de un millonario norteamericano, que se encontraba a la venta en Astoria⁹.



En la imagen se aprecia a la lancha cañonera *Guardián*, ya con el nuevo nombre de *Agramonte* y sirviendo para la Marina cubana, en el muelle de Manzanillo (FUENTE: S. CARO, *Victorias olvidadas*)

(8) Véase nota 2.

(9) No confundir con la ciudad situada en la costa oeste de Estados Unidos, en Oregón. Nos referimos al barrio de Queens de la ciudad de Nueva York.



El *Delgado Parejo* en *La Ilustración Española y Americana* de 11 de junio de 1898

Como antes de llegar a Cuba fue rebautizado, el 8 de noviembre siguiente, con el nombre de *Delgado Parejo*¹⁰, no existieron nombres «de transición», por lo que desde su arribada a la isla, en los primeros días de enero de 1896¹¹, hasta su final, incendiado por los buques norteamericanos en Manzanillo en junio de 1898, ostentó este nombre.

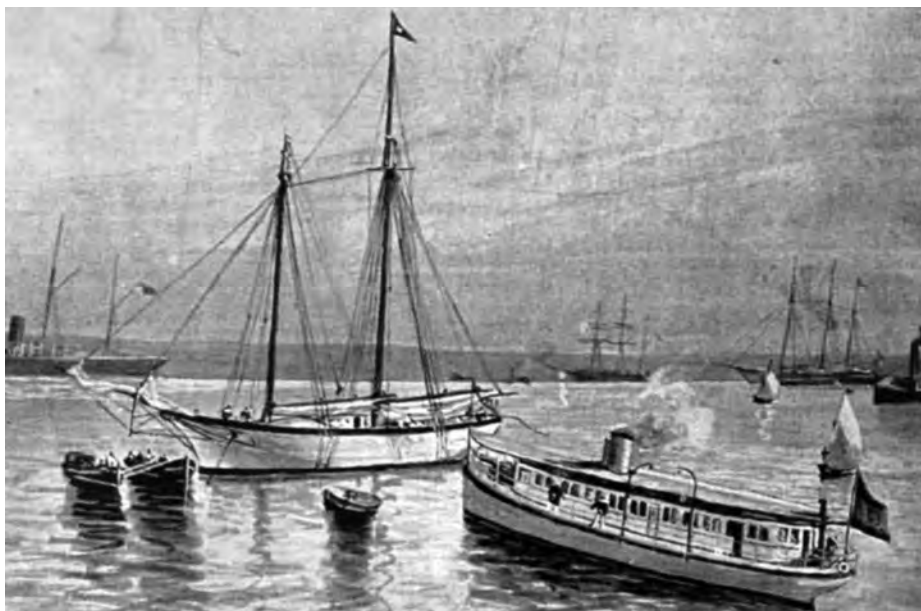
Identificación de las lanchas cañoneras *Mensajera* e *Intrépida*

Debemos apuntar que, al llegar a Cuba, se les asignaron las denominaciones provisionales de *General Laborde* y *General Tacón*.

Esto lo descubrimos casi por pura casualidad, pues en las distintas crónicas que aparecieron en la prensa de la época sobre el apresamiento por la lancha *Mensajera* de la goleta filibustera *Competitor* se subrayó el hecho, curioso y paradójico, de que aquella estuviera capitaneada por Alfredo Laborde, quien, aunque de nacionalidad norteamericana, era nieto del celeberrimo contralmirante, cuyo nombre precisamente había ostentado la cañonera española, de manera provisional, a su llegada a Cuba. Lo que no dejaba de ser algo anecdótico para los periodistas que narraron el suceso, se convirtió para nosotros en

(10) Su nombre rendía homenaje al comandante general del apostadero de La Habana, que falleció durante el naufragio del crucero *Sánchez Barcáiztegui*, ocurrido el 19 de septiembre de 1895.

(11) Tras su entrega a la Armada, en Nueva York, el 17 de diciembre de 1895, se embarcó a bordo de un vapor de la compañía Musnon para realizar el viaje.



Grabado de Caula de la lancha cañonera *Mensajera* y la goleta *Competitor*, publicado en *La Ilustración Española y Americana*, en su edición de 30 de mayo de 1896

una certeza, ya que de manera inequívoca¹² pudimos conocer los nombres que llevaron sucesivamente aquellas dos unidades:

Nombre Original	Nombre provisional en la Arm.	Nombre definitivo Arm.
<i>Navesink</i>	<i>General Laborde</i>	<i>Mensajera</i>
<i>Shrewsbury</i>	<i>General Tacón</i>	<i>Intrépida</i>

Identificación de la lancha cañonera *Dardo*

En este caso fue relativamente fácil hacer la correspondencia, ya que en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán se conserva su «Estado de Fuerza y Vida» (2235/12), donde se expresan sus datos constructivos y carac-

(12) Tampoco la documentación gráfica de la época nos ayudó mucho a identificar a estos buques. Los errores en la identificación de las unidades eran mayúsculos. Así, en una postal que llegó a nuestras manos aparecía la leyenda «Cañonero cubano *Maceo*», pero con el tiempo descubrimos que, en realidad, el buque que figuraba en ella tenía que ser la *Intrépida* o la *Mensajera*, pues el *Maceo*, como constatamos en otra postal donde aparecía, esta vez sí, bien nominado, era un buque de porte y estética muy distintas, ya que pertenecía a la clase norteamericana denominada Highland Beach, que fue construida en una serie de cinco (RC1-RC5) luego de que Cuba alcanzara su independencia.

terísticas, cosa que no sucede con ninguna otra de las lanchas cañoneras objeto de este estudio.

En dicha documentación se señala que fue construida en 1889 en Wilmington. Con estos dos fundamentales datos nos decidimos a consultar *The American Yacht List*, pero nos encontramos con la desagradable sorpresa de que, entre los años 1892 y 1895, dicha lista no se publicó (véase página siguiente).

No obstante, vimos que un yate denominado *Sparkle* había sido construido en Wilmington, por lo que era claro que se correspondía con «nuestro» *Dardo*.

Además, si volvemos a repasar las tablas 1 y 2 en lo tocante a las respectivas fuerzas de máquina, se observa que el *Sparkle* tiene 40 caballos, mientras que el *Leon Abbett* desarrollaba 100.

Identificación de la lancha cañonera *Relámpago*

También se presentaba a priori muy difícil la identificación de la *Relámpago* pues, como el lector puede ver en los datos que expresamos párrafos atrás en las tablas, todas ellas tenían unas características muy parecidas, por lo que volvimos a recurrir a la prensa de la época en busca de alguna pista.

En este caso tuvimos que ampliar nuestra pesquisidora búsqueda hasta el verano de 1897, cuando el periódico *Trenton Evening Times*, en su edición del 9 de agosto de 1897, se hizo eco de su hundimiento, a causa de una mina, el 16 de enero anterior en los siguientes términos: «El *John E. Thropp*, propiedad de John E. Thropp, de Trenton, y vendido al gobierno español hace unos dos años, fue volado por los insurgentes en aguas cubanas».

Identificación de la lancha cañonera *Esperanza*

Adquirida junto a la *Navesink* y la *Shrewsbury*, se distinguía de estas por ser un poco más grande, siendo bautizada, según los periódicos de la época, a partir de su llegada a Cuba (12 de agosto), con el nombre provisional de *Almirante Chacón*. La real orden de 5 de septiembre de 1895 la rebautizaría como *Esperanza*.

Identificación de las lanchas cañoneras *Valiente* y *Centinel*

Estos han sido, sin duda, los dos buques que más nos ha costado identificar.

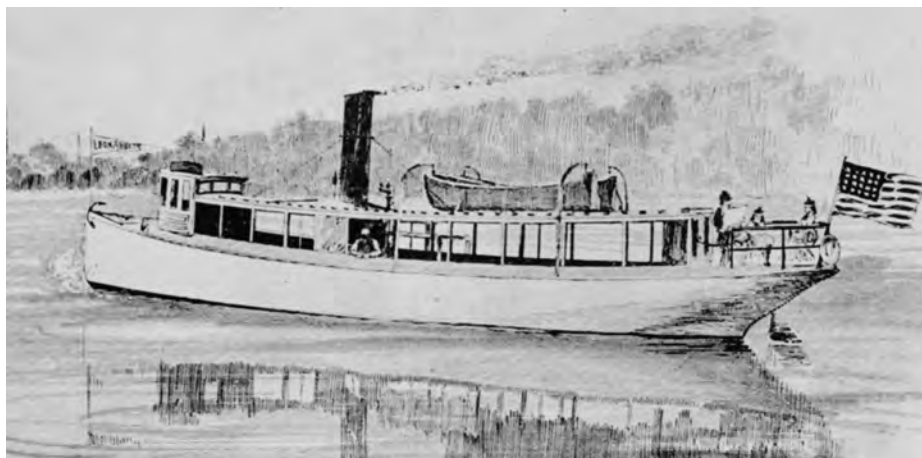
THE AMERICAN YACHT LIST, 1890-91.

Official Number	Yacht's Name, Etc.	Rto. Sailmakers	DIMENSIONS.			Engines, Boilers.	BUILD.		Owners.	Port belonging to.	Clubs.
			Length	W. Line	Breadth		Designers.	Where Built.			
1550	Leon Abiett	Sew. Str.	60.0	12.0	6.0	C. Con. Water Tube Boiler. E. E. Roberts.	Builders of Engines. Builders of Boilers.	1890	Otterton & Scaman	Branchport	

THE AMERICAN YACHT LIST, 1890-91.

232 Sor

Official Number	Yacht's Name, Etc.	Rto. Sailmakers	DIMENSIONS.			Engines, Boilers.	BUILD.		Owners.	Port belonging to.	Clubs.
			Length	W. Line	Breadth		Designers.	Where Built.			
2821	Sparkle	Sew. Str.	60.0	13.0	5.0	Ver. Con. V. Cy. v & Messrs. Weatherill. Ver. Tub. Boiler. N. Y. Safety Steam Power Co.	Builders of Engines. Builders of Boilers.	1890	Col. Wm. M. Stugerly	Phila.	18970



Vista del *Leon Abbet*, futura *Esperanza*. (Colección de los autores)

Tras consultar los volúmenes vigésimo cuarto (1892, pág. 456), vigésimo quinto (1893, pág. 464), vigésimo sexto (1894, pág. 460), vigésimo séptimo (1895, pág. 502), vigésimo octavo (1896, pág. 414), vigésimo noveno (1897, pág. 469) y trigésimo (1898, pág. 414) de la citada *Annual List of Merchant Vessels of the United States, with the Official Numbers and Signal Letters Awarded*, llegamos a las siguientes conclusiones:

- En el caso del *Edith*, existían registrados en 1895 nada más y nada menos que 14 barcos con este nombre, dos de los cuales, según el citado periódico *San Francisco Call*, se construyeron en 1871, en Filadelfia y Búfalo (números de registro 8718 y 75725). Según la información del propio diario, uno de ellos fue vendido a España. Sin embargo, esta suposición no está confirmada ni por el registro de 1896 ni por el de 1897, pues ambas embarcaciones aparecen en aquellos años. Solo en 1898 el barco con el número de registro 75725 dejó de aparecer en las listas. Según el periódico, el expropietario había estado pagando impuestos regularmente por todo el barco durante tres años. Sin embargo, en el registro de 1895 hay otro del mismo nombre con un número de registro 136457, construido en 1894, que desaparece en el registro de 1896, que es el que creemos sería la futura lancha cañonera *Valiente*.
- En el caso del *Petrel*, nos encontramos con una situación muy similar, ya que en el registro del año 1895 aparecen cuatro embarcaciones denominadas así, una de los cuales, según el *San Francisco Call*, se construyó en 1892. Sin embargo, este barco continúa apareciendo en las sucesivas listas anuales hasta 1901. Para complicar más la cuestión, en el registro de 1896 aparecen dos barcos más con el mismo nombre, tres de los

LA EXACTA IDENTIFICACIÓN DE LOS CAÑONEROS ADQUIRIDOS POR LA ARMADA...

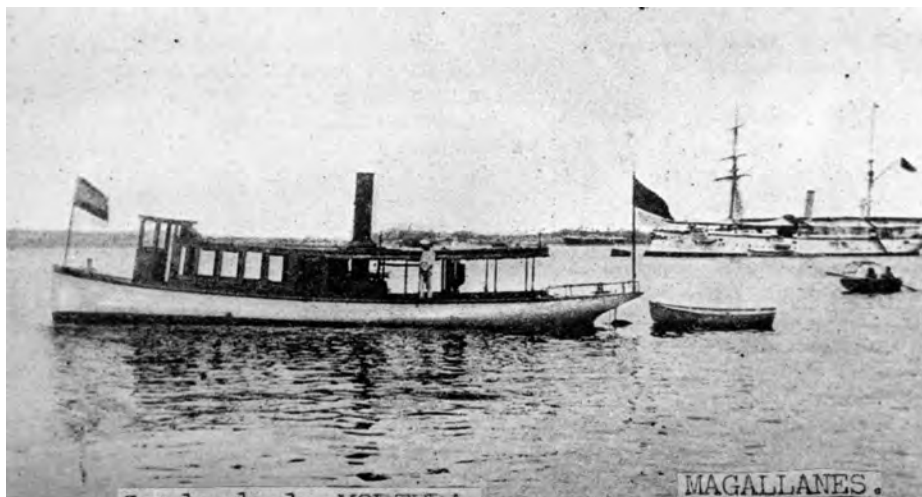
cuales dejan de figurar al año siguiente: 1, un barco construido en 1872 con el número de registro 150111; 2, el construido en 1881 con el número 150218, y 3, el construido en 1895 con el número 150703. Dado que en el registro aparecen los datos disponibles a fecha de 30 de junio de 1895, otra posibilidad sería que el barco fuera de reciente construcción y que por ello no apareciera registrado ese año¹³.

Suponemos, pues, que el *Petrel* que nos interesa podría ser el que dijimos fue construido en 1872, ya que su pequeño porte lo delata.

Información que aparece de los *Edith* y *Petrel* en el *Annual List of Merchant Vessels of the United States, with the Official Numbers and Signal Letters Awarded*.

Año de construcción	Número de Registro	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
<i>Edith</i>								
1871	8718	+	+	+	+	+	+	+
1872	8838	+	+	+	+	+	+	+
1871	75725	+	+	+	+	+	+	-
1873	135120	+	+	+	+	+	+	+
1877	135286	+	+	+	+	+	+	-
1877	135292	+	+	+	+	+	+	+
1878	135362	+	+	+	+	+	+	+
1881	135498	+	+	+	+	+	+	+
1882	135621	+	+	+	+	+	+	+
1885	135861	+	+	+	+	+	+	+
1883	136062	+	+	+	+	+	+	+
1890	136123	+	+	+	+	+	+	+
1894	136457	-	-	-	+	-	-	-
1897	136696	-	-	-	-	-	+	+
<i>Petrel</i>								
1872	150111	+	+	+	+	+	-	-
1881	150218	+	+	+	+	+	-	-
1892	150592	+	+	+	+	+	+	+
1895	150696	-	-	-	+	+	+	+
1895	150703	-	-	-	-	+	-	-
1896	150724	-	-	-	-	+	+	+

(13) Este fue el caso del *Navesink*, que fue construido después de aquella fecha. El registro de 1896 lo indica en sus listas señalando en una nota que fue vendido el 30 de septiembre de 1895; advertencia que en el caso del *Petrel* no existe.



Lancha *Conde de la Mortera*. (Colección Aguilera, Museo Naval de Madrid)

Con todos estos antecedentes, intentemos desentrañar las identidades de estos barcos.

En lo concerniente a la *Edith*, nos han sido especialmente útiles las noticias de prensa aparecidas en *El Día* y *El Correo Militar*¹⁴, pues dichas fuentes informaban de que el *Conde de la Mortera* era un buque recién construido y que acababa de tomar el nuevo nombre de *Valiente*¹⁵.

Si volvemos a observar los buques expresados en la tabla 3, resulta que los barcos más modernos en el momento de realizarse la compra eran el *Navesink* (1895), el *Petrel* (1895), el *Shrewsbury* (1895), el *Dart* (1894) y el *Edith*, y como todos los anteriores ya los habíamos identificado, era claro que el *Conde de la Mortera* se correspondía con este último.

Recordemos que este buque había sido donado por el naviero Ramón de Herrera Gutiérrez, tercer conde de la Mortera, y que por eso se le puso este nombre, hasta que la real orden de 5 de septiembre le asignó el de *Valiente*.

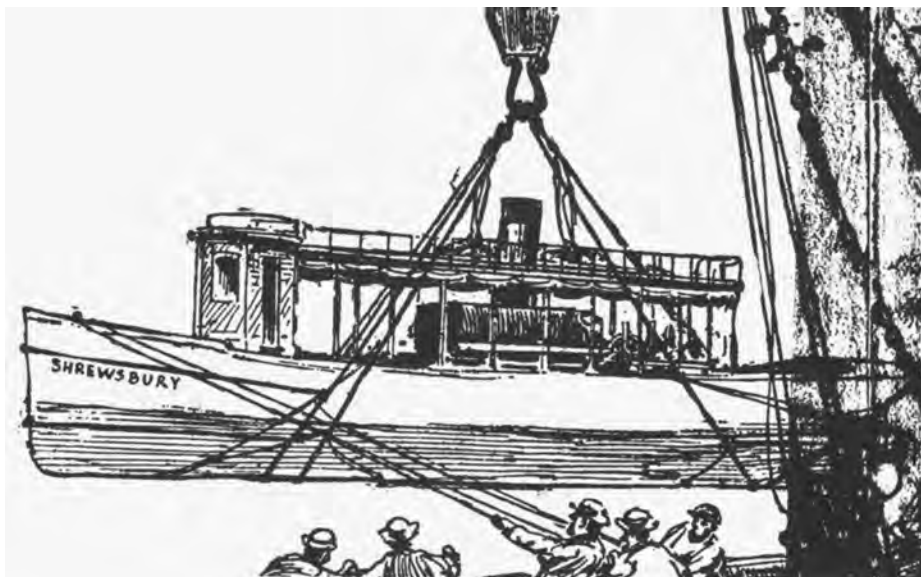
Otro dato importante, si se lo compara con el *Petrel*, era su desplazamiento mucho mayor (65 toneladas).

Respecto al *Petrel*, es interesante leer en los periódicos de la época que entre estos buques existía un remolcador que, teniendo en cuenta la tipología del resto de las unidades, es probable que fuera él.

Recordemos que este buque fue adquirido por el cónsul de España en Nueva York, Arturo Baldasano y Topete, con los fondos que facilitó el Comercio de La Habana.

(14) Del 22 y 23 de agosto de 1895, respectivamente.

(15) Antes de que se le asignara el nombre de *Conde de la Mortera* llevó el de *General Beránger*.



Maniobra de embarque del transbordador *Shrewsbury* (futura lancha cañonera *Intrépida*) en el vapor que lo condujo a Cuba. (FUENTE: J. HOWSON, *An Illustrated History of Travel & Transportation at Highlands and Highland Beach*)

Se decidió (ignoramos las razones) que, en vez de ser embarcado en un mercante con rumbo a Cuba, hiciera la navegación hacia la isla por sus propios medios.

De esta manera zarparía a principios de agosto, sorprendiéndole durante el tránsito un temporal que le hizo entrar de arribada en Cayo Hueso el 13 de agosto.

Allí, el administrador de la Aduana detuvo el buque al faltarle el certificado de inspección, a pesar de que su capitán adujo que aquella documentación se había perdido fortuitamente durante la tormenta que había tenido que capear días antes, dando su palabra de que el buque era propiedad del gobierno español, que lo había adquirido legalmente.

El funcionario norteamericano informaría por vía telegráfica del caso al secretario del Tesoro, contestando desde Washington su ministro interino (Mr. Vike) que se había comprobado que, efectivamente, el buque pertenecía a España, y que le dejara marchar prescindiendo de dicha formalidad y resolviendo la cuestión con la imposición de una multa. De esta manera, el *Petrel* rendiría sin más contratiempos su viaje a La Habana en los primeros días de septiembre.

Cuando pasó al arsenal, recibiría provisionalmente el nombre de *Martínez Campos*, tal y como informó, en una noticia publicada el 6 de septiembre, el periódico *La Iberia*, si bien tan solo seis días después *El Correo Militar*



La *Santocildes* según *La Ilustración Ibérica* de 12 de octubre de 1895

comunicaría que, al haber declinado el citado militar el honor, se había decidido darle el nombre de *Santocildes*, apellido del general Fidel Alonso Santocildes, que había muerto en acción de guerra en Peralejo el 13 de julio anterior.

Lo curioso del caso es que no había llegado a Cuba la noticia de la promulgación de la real orden de 5 de septiembre de 1895, que firmada por la reina regente disponía que a partir de entonces se llamara *Centinela*.

La correspondencia entre los nombres de *Santocildes* y *Centinela* la hemos encontrado «gracias» a los partes oficiales emitidos en enero de 1897, cuando la lancha cañonera *Relámpago* resultó hundida por una mina.

Efectivamente, en el Anuario de Efemérides se relata el hecho de la siguiente manera:

«En la noche del 16 salieron los cañoneros *Centinela* y *Relámpago* de Manzanillo con el objeto de remontar el río hasta el fuerte Guamo, a las diez de la mañana del 17, al llegar al sitio nombrado Mangos, la explosión de un petardo hábilmente colocado, echó a pique casi instantáneamente al *Relámpago* (...) En vista de las instrucciones recibidas, y herido de gravedad el comandante del *Centinela* Sr. Gonzalo de la Puerta y casi todos los tripulantes de ambos, tuvo que regresar a Manzanillo».

En el parte de guerra emitido el mismo día del suceso, y reproducido tanto en el *Boletín del Archivo Nacional* (vol. 33-35 del año 1936) como en *Efemérides de la Revolución Cubana*, recopiladas por Enrique Ubieta en 1911, se

LA EXACTA IDENTIFICACIÓN DE LOS CAÑONEROS ADQUIRIDOS POR LA ARMADA...

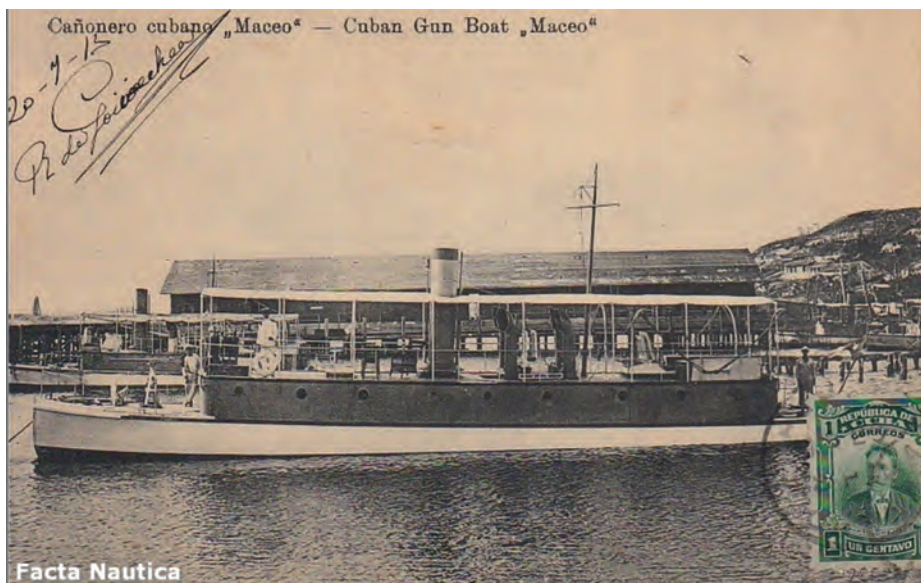


Imagen de época en la que aparece una de las cañoneras adquiridas en 1895, que está equivocadamente nominada. En realidad se pueden ver, en primero y segundo plano, la *Mensajera* y la *Intrépida*. (Postal de colección de los autores)

dice: «El otro cañonero, el *Santocildes*, que acompañaba al *Relámpago*, vióse obligado a regresar a Manzanillo»

Como vemos, el militar que emitió este último informe aún se refería a la unidad por su nombre antiguo, lo que siempre le tendremos que agradecer al habernos permitido esclarecer este último «misterio».

Despejadas todas las incógnitas, solo nos quedarían por asignar con seguridad un par de nombres intermedios que se nos han quedado sueltos: *Comercio*, *Salcedo* (o *General Salcedo*) y *Urrutia* (o *General Urrutia*), quedando la tabla final como sigue.

Nombre en EE.UU	Nombre o nombres provisionales asignados recién comprados o a su llegada a Cuba	Nombre Oficial que adoptaron en la Armada	Tipo original
<i>Aztec</i>	<i>¿Comercio?</i>	<i>Guardián</i>	Yate
<i>Dart</i>	<i>Cudillero¹⁶</i>	<i>Delgado Parejo</i>	Yate
<i>Shrewsbury</i>	<i>General Tacón</i>	<i>Intrépida</i>	Transbordador
<i>Navesink</i>	<i>General Laborde</i>	<i>Mensajera</i>	Transbordador

(16) Según la edición del 5 de noviembre de 1895 del diario *Democrat and Chronicle* de Rochester, se le puso este nombre en honor de dicha localidad asturiana.

	<i>General Beranger-Conde</i>		
<i>Edith</i>	<i>de la Mortera</i>	<i>Valiente</i>	Trasbordador
<i>Sparkle</i>	<i>General Salcedo o General Urrutia</i>	<i>Dardo</i>	Yate
<i>John E. Thropp</i>	<i>General Salcedo o General Urrutia</i>	<i>Relámpago</i>	Yate
<i>Leon Abbett</i>	<i>Almirante Chacón</i>	<i>Esperanza</i>	Trasbordador
<i>Petrel</i>	<i>Martínez Campos-Santocildes</i>	<i>Centinela</i>	Remolcador

HONORIO CORNEJO Y LA ARMADA ESPAÑOLA (1925-1928)

David RUBIO MÁRQUEZ
Doctor en Historia de España

Resumen

La situación de desempleo en Ferrol motivada por la finalización de los trabajos relacionados con los planes navales aprobados antes de 1926, la tensión entre Francia e Italia por el control naval del Mediterráneo occidental, y el final victorioso de la guerra en Marruecos, que provocó una importante reducción de gastos, se combinaron para que Cornejo pudiese aprobar un importante plan naval basado en la construcción de unidades ligeras. Lo atractivo del negocio y la crisis en los astilleros civiles propiciaron que nuevas empresas de construcción naval, vinculadas a intereses alemanes, presionaran infructuosamente para conseguir contratos de la Armada española, vinculada a la Sociedad Española de Construcción Naval y, por tanto, a los intereses británicos. Además, Cornejo procedió a realizar importantes reformas en la Armada.

Palabras clave: desempleo, plan naval, unidades ligeras, nuevos astilleros.

Abstract

The situation of unemployment in Ferrol motivated by the completion of work related to naval plans approved before 1926, the tension between France and Italy for the naval control of the Western Mediterranean and the victorious ending of the war in Morocco that caused a significant reduction of expenses, were combined so that Cornejo could approve an important naval plan based on the construction of light units. The charm of the business and the crisis in the civil shipyards prompted new shipbuilding companies, linked to German interests, to press unsuccessfully to obtain contracts from the Spanish Navy connected to the Spanish Society of Naval Construction and,

therefore, to British interests. In addition, Cornejo proceeded to carry out important reforms in the Navy.

Keywords: unemployment, naval plan, light units, new shipyards.

Introducción

LA dictadura de Miguel Primo de Rivera ha sido objeto, prácticamente desde su desaparición, de abundantes estudios y análisis históricos. Un numeroso grupo de historiadores han discutido sobre su interpretación. Los estudios clásicos inciden, fundamentalmente, en su evolución política, con referencias a la situación económica. Desde los años noventa del siglo XX, especialmente en el ámbito de la investigación doctoral, se han propiciado los estudios políticos, económicos y culturales de ámbito local. Como es habitual en el periodo transcurrido entre el inicio del siglo XX y 1936, la historiografía ha olvidado a la Armada durante el gobierno de Primo de Rivera.

A pesar de este olvido, la acción de la dictadura en el ámbito de la marina de guerra ha gozado, tradicionalmente, de buenos juicios críticos. Se señalaba que en 1930 España era la quinta potencia naval de Europa y la séptima del mundo. Primo de Rivera elogiaba tanto la consecución de lo establecido en el artículo 2 del real decreto de 27 de octubre de 1927 como la importante contribución de la Armada al desembarco de Alhucemas al escribir:

«No había ni que mencionar aquí la afortunada gestión del Ministerio de Marina durante la Dictadura, para los que conozcan los juicios que nuestra Marina viene mereciendo a las autoridades extranjeras, presenciaron las últimas maniobras y gran desfile de unidades ante el Rey en Valencia, hace pocos meses. Esto, tras la participación gloriosa que cupo a nuestra Marina en las operaciones de Alhucemas, son elevado exponente de su importancia actual».

Emilio Mola señalaba que la preocupación del dictador por la evolución política de Europa le llevó a dotar a la Armada «de medios poderosos de defensa en sus bases, de material adecuado a las probables necesidades dentro de la modestia de nuestros medios económicos y de personal competente para la navegación». Las acciones emprendidas fueron el artillado de las costas próximas a los puertos militares, un plan de construcciones navales, la realización de maniobras periódicas y, por último, obligar a navegar a los miembros del Cuerpo General de la Armada aunque, apunta Mola, «la medida no fue del agrado del gran núcleo habituado a disfrutar de los destinos sedentarios», y los intereses lesionados provocaron descontento patente en la última etapa de la dictadura.

Recientemente, la preocupación por la Armada de Primo de Rivera ha sido señalada por Fernando de Bordejé y Morencos y José Higinio Pellicer Nico-

lás. La causa esgrimida para el rearme naval español fue la situación internacional. Lo apuntó Cerezo Martínez: «La evolución de los acontecimientos políticos en Europa y la prevención de las amenazas que en la vida internacional pueden afectar a España llevan al ministro de Marina y a Primo de Rivera a pensar en el fortalecimiento de la fuerza naval y la defensa de las bases navales dotándolas de material moderno y adecuado». Pablo Díaz Morlán, por su parte, concreta en el ámbito mediterráneo la preocupación por la evolución política y militar, «en consonancia con su deseo de incrementar la influencia de España en el Mediterráneo». José Luis Gómez Navarro introduce la distinción entre la construcción de nuevos buques y los problemas de la Marina, por los que el general Jerezano mostró escaso interés. Michael Alpert incide en lo apuntado por el historiador antes citado: «España estaba muy cerca de poseer una marina de guerra, por lo menos en lo que se refería a los buques ya que no a las infraestructuras». El autor más crítico es Antonio Cubel, que afirma: «Al caer la Dictadura, los objetivos del programa naval no habían sido alcanzados a pesar del importante gasto efectuado».

Con el presente artículo pretendemos estudiar la labor de Honorio Saturnino Cornejo Carvajal como ministro de Marina. Incidiremos, especialmente, tanto en sus planes navales como en la repercusión periodística de los mismos a nivel local (Ferrol) y nacional. También analizaremos las otras opciones para las construcciones militares.

En vías de solución el problema de la guerra de Marruecos, el 3 de diciembre de 1925 se constituyó el Directorio civil. Como ministro de Marina se nombró, según el historiador Shlomo Ben-Ami, a «un oscuro almirante, Cornejo, lo cual no constituía una novedad, pues este ministerio siempre lo ocupaban figuras desconocidas». El marqués de Estella aceptó su dimisión el 3 de noviembre de 1928¹. El motivo alegado fue el cansancio, declarando el dimisionario «que se iba a descansar, porque ya era razón que, después de cincuenta años de servicios, sobre todo después de los tres o cuatro últimos, en que había trabajado de una manera superior a sus fuerzas, se le otorgara un tiempo de reposo a sus fatigas»². Había desempeñado con anterioridad la subsecretaría de este ministerio y «estaba muy bien reputado en el Cuerpo»³. En un país en el que tradicionalmente se vivía de espaldas al mar, el mayor elogio para un ministro de Marina era haber inculcado «en el pueblo español la necesidad de pensar en el mar (necesidad no menor en España, bañada

(1) *La Correspondencia Militar*, 6 de noviembre de 1928, p. 3.

(2) *La Voz*, 5 de noviembre de 1928.

(3) SOLDEVILLA, Fernando: *El año político. 1925*, Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, Madrid, 1926 p. 427. *Heraldo de Madrid* lo calificaba de «hombre discreto y laborioso» (3 de diciembre de 1925, p. 3). Una breve biografía era publicada en *La Nación* (3 de diciembre de 1925, p. 2). En la misma se recalca su importante labor en la visita del acorazado *Alfonso XIII* a La Habana.

por los dos mares más importantes de Europa), y con ella el marino, mimado por el Estado, se encuentra más cerca del pueblo que acaso en la misma Inglaterra».⁴

La Armada que dirigirá Cornejo estaba en proceso de transición. Se habían incorporado los barcos aprobados en la Ley Ferrándiz de 1909. No sucedía lo mismo con la Ley Miranda de 1915. Tanto los retrasos en las obras programadas como el aumento de los precios obligaron a José Gómez Acebo a la aprobación de la Ley de 11 de enero de 1922. Según el Estado General de la Armada, la Marina española de guerra, el 1 de enero de 1926, estaba compuesta por 2 acorazados, 3 cruceros protegidos de 1.^a clase, 4 cruceros exploradores, 2 cruceros protegidos de 2.^a clase, 2 cruceros protegidos de 3.^a clase, 11 contratorpederos, 16 submarinos, 22 torpederos, 11 cañoneros de 1.^a clase, doce de 2.^a y uno de 3.^a, 3 guardapescas, 2 lanchas cañoneras, un aviso, 2 buques escuela, 1 estación transportable de Aeronáutica Naval, 1 buque de salvamento de submarinos, 3 transportes y 3 pontones. Sobre este listado conviene hacer algunas precisiones: 1, la conservación de una nomenclatura bastante arcaica e impropia para los cruceros. El *Carlos V* y el *Río de la Plata*, a pesar de figurar en el listado, no eran otra cosa que pontones amarrados en el puerto de Ferrol o al servicio de la Aeronáutica Naval en Barcelona; 2, solamente estaban operativos diez de los sumergibles, estando en construcción la serie C; 3, los dos acorazados (*Alfonso XIII* y *Jaime I*), procedentes del Plan Ferrándiz, eran obsoletos. Por último, tres contratorpederos estaban aún en construcción (*Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcáiztegui*) y uno a punto de convertirse en chatarra (*Terror*). En resumen, la Flota tenía escaso valor militar. Sobre la necesidad de dotar a España de un auténtico poder naval, existían los partidarios de los grandes *dreadnoughts* y los que propugnaban una escuadra compuesta solamente de submarinos, torpederos y demás unidades sutiles. Los primeros vieron cómo sus sueños se truncaban por los acuerdos tomados en la conferencia de desarme naval de Washington, reunida entre el 11 de noviembre de 1921 y el 6 de febrero de 1922, que marcó el desarrollo de las Armadas de todo el mundo durante más de un decenio. Restaba ejecutar la Marina de Guerra soñada por los segundos. En cuanto a la utilización estratégica de la Armada, acorde con la primacía otorgada por Alfonso XIII a la política mediterránea, consistía en ejercer el papel de potencia equilibradora en el Mediterráneo occidental ante la rivalidad franco-italiana, algo de lo que eran bien conscientes los franceses («... la reconstrucción naval de España, es un factor político que nadie debe ignorar en Francia»)⁵.

(4) «El presupuesto extraordinario y la defensa naval», *Gran Vía*, núm. 278, agosto de 1926, pp. 287-288.

(5) ROBERT, Juan B.: «Juicios franceses sobre nuestra reconstrucción naval», *El Correo Gallego*, 17 de noviembre de 1926.

Los planes navales de Cornejo

Con la botadura del *Almirante Cervera* se finalizaban las obras navales en los astilleros de Ferrol, lo que produjo un sentimiento de temor en la ciudad gallega. Tanto el Círculo Mercantil e Industrial como la Sociedad de Torneros y Manipuladores de Herramientas mostraban su preocupación por el tema de los despidos en el astillero de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN). No estaban solos. El alcalde ferrolano enviaba al gobierno de la nación un telegrama demandando pronta solución al problema del desempleo y apuntando, como solución transitoria, la reparación del crucero *Reina Regente* y la construcción de calderas para el mismo, «así como reparaciones de torpederos que en este Departamento se hallan pendientes de ellas». El problema radicaba en la excesiva dependencia de las construcciones militares⁶.

Atendiendo a los condicionantes de poseer una Marina compuesta por unidades ligeras y que sirviese de potencia equilibradora en el Mediterráneo occidental, Honorio Cornejo diseñó su «Armada ideal». La compondrían dos escuadras:

«La escuadra del Mediterráneo la integrarían las siguientes unidades: 6 cruceros de 8.000 a 10.000 toneladas, 12 destructores de tipo Churruca y 18 sumergibles en Cartagena, Mahón y Cádiz, para maniobras en combinación con la Escuadra. Por su parte, la escuadra del Atlántico estaría constituida por: 3 cruceros de 10.000 toneladas, 6 destructores de tipo Churruca y 18 submarinos asignados al Departamento de Ferrol para maniobras combinadas con la Escuadra».

Sobre los marineros señalaba que «hay suficiente personal con el de las plantillas actuales, ya que cuando aquellos buques hayan entrado en servicio, habrán desaparecido los que actualmente lo prestan». Por último, realizaba un estudio del coste que supondría el nuevo programa naval, que cifraba en 950 millones de pesetas, distribuidos de la siguiente forma:

«3 cruceros: 300 millones; 9 contratorpederos: 146 millones; 24 submarinos: 288 millones, 4.000 minas submarinas: 32 millones, habilitación de bases navales: 40 millones, bases aeronavales de Cádiz, Ferrol, Santander y Canarias con su material de vuelo: 90 millones y dique seco, ampliación de los actuales dique flotante, buques guardacostas y de vigilancia: 54 millones».⁷

(6) «La crisis del Astillero. Hay que abordar el problema», *El Correo Gallego*, 26 de febrero de 1926.

(7) Archivo del Museo Naval de Madrid, sec. Manuscritos 0572, Ms. 1744/000, Propuestas reservadas presentadas a Consejo.

Su rechazo de los acorazados derivaba, olvidando lo acordado en Washington, del ejemplo francés. Su Marina construía cruceros, destructores, torpederos y submarinos, de modo que Cornejo se plantea el siguiente interrogante: «Si Francia no construye acorazados tipo Nelson, ¿cómo es posible que nosotros nos lancemos a la aventura de crear este tipo?». Además, recordaba que no podrían entrar en nuestros puertos. Así pues, se inclinaba por los cruceros tipo Washington, que se convertirían en los *Capital Ships* de la Armada, dándose con ello el primer paso para «el reemplazo de nuestros tipos “España” tan anticuados». Consideraba a los destructores Churruca barcos mejor armados, más veloces, con menor tonelaje y con un coste «del 70% y del 75% del de los conductores francés e italiano». A pesar de sus sorprendentes éxitos, la nula experiencia de Alemania después de la primera guerra mundial en la construcción de sumergibles hacía muy recomendable orientarse a los garantizados por la Electric Boat Company, es decir los del tipo C⁸.

En marzo de 1926, el vicealmirante Cornejo anunció al Gobierno el grave problema que se plantearía en los astilleros de la SECN debido a la incipiente falta de trabajo⁹. Para solucionarlo se aprobó el real decreto de 31 de marzo de 1926 por el cual, «con la urgencia que requiere para evitar la paralización del trabajo en los arsenales», se contrataba la construcción en Ferrol de un crucero tipo Príncipe Alfonso «con todos sus pertrechos y municiones, a excepción de la pólvora, torpedos y efectos de consumo» y un coste máximo de 61 millones de pesetas¹⁰.

Asimismo, en el arsenal de Cartagena se construirán tres contratorpederos de la clase Churruca, en las mismas condiciones del crucero y con un coste global para «los tres en pesetas de 49.380.000». El plazo de ejecución sería de cuatro años y

«se incluiría en los presupuestos de Marina en la proporción que a continuación se reseña:

Presupuesto 1926-1927. 28.000.000 de pesetas.

Presupuesto 1927-1928. 30.000.000 de pesetas.

Presupuesto 1928-1929. 30.000.000 de pesetas.

Presupuesto 1929-1930. 22.380.000 de pesetas.

Suma total: 110.380.000 de pesetas».

(8) *Ibíd.*

(9) El rotativo *El Compostelano*, el 10 de marzo de 1926, informaba sobre la presencia en la ciudad de un agente de la factoría naval de Burdeos para contratar obreros, y señalaba: «... como son muchos los trabajadores parados, seguramente en Ferrol se harán muchos contratos». El 9 de marzo había informado sobre el mismo tema *El Correo Gallego*.

(10) «¿Por fin?», *El Correo Gallego*, 21 de marzo de 1926, p. 1; *Revista General de Marina*, t. XCVIII, 1926, p. 569.

La prensa nacional reprodujo, en páginas interiores, el programa naval del Gobierno¹¹. Los rotativos gallegos reflejaron la noticia tanto en páginas interiores (caso de *El Compostelano*) como en primera plana (*El Correo Gallego*)¹² que, además, había defendido previamente la opción de realizar un tercer crucero:

«... no se vislumbra otra solución rápida en determinación gubernamental, que la quilla de otro buque similar del *Príncipe Alfonso* y del *Almirante Cervera*, cuyos planos y estudios están ya hechos (...) porque los dos barcos gemelos no pueden constituir unidad táctica ninguna, pues por poco que se reflexione sobre esto, se concluye que una división de cruceros no puede componerse de dos, sino de cuatro, y como límite mínimo y escaso de tres tipos similares»¹³.

El Correo atribuía al ministro Cornejo la pronta aprobación del plan naval, que solucionaba el problema de desempleo tanto en Ferrol como en Cartagena¹⁴. Desde *El Sol*, Juan de la Cosa disertaba sobre el nombre de los futuros navíos. Arrancaba De la Cosa con la afirmación de que las grandes potencias navales bautizan a sus barcos siguiendo un criterio homogéneo. Por el contrario, en España «no ha habido nunca un criterio definido, aunque existan disposiciones oficiales que reglamente el que haya siempre buques de “cierta importancia” que ostenten nombres tales como *Cristóbal Colón*, *Vasco Núñez de Balboa*, *Pizarro* y algunos otros». Había que transformar este estado de cosas. El autor demandaba para el nuevo crucero el nombre de *Cervantes* ya que, además de honrar a una gloria de las letras, «el crucero *Cervantes* sería el más adecuado vehículo para pasear los colores de España por los puertos de las demás naciones del universo». Los destructores deberían llamarse *Juan de Austria*, *Jorge Juan* y *Antonio de Ulloa*. Se justificaba la demanda con el siguiente argumento: «... no siempre deben ser hombres de mar los que den nombre a las naves de guerra; pero sí hay que pensar también que en el fondo de todo marino late el secreto anhelo de que algún día un buque lleve grabado en las letras de oro de su popa el propio nombre»¹⁵. La sugerencia del articulista se atendería en parte, y así, por real orden de 25 de junio, el nuevo crucero llevará el nombre de *Miguel de Cervantes*. Los contratorpederos, en

(11) *La Voz*, 1 de abril de 1926, p. 6; *La Época*, 2 de abril de 1926, p. 6; *El Imparcial*, 2 de abril de 1926, p. 6; *La Libertad*, 2 de abril de 1926, p. 3, y *La Nación*, 2 de abril de 1926, p. 7.

(12) *El Compostelano*, 27 de marzo de 1926, p. 3, y *El Correo Gallego*, 27 de marzo de 1926, p. 1.

(13) «La crisis de trabajo. Hay que apresurarse», *El Correo Gallego*, 12 de marzo de 1926, p. 1.

(14) «Los Arsenales. Los trabajos del ministro de Marina», *El Correo Gallego*, 4 de abril de 1926, p. 1.

(15) JUAN DE LA COSA: «Asuntos navales: nombres de buques», *El Sol*, 2 de abril de 1926, p. 4.

cambio, desoyendo su recomendación, serán bautizados como *Almirante Ferrándiz*, *José Luis Díez y Lepanto*¹⁶.

Al presentar su plan naval al Consejo de Ministros, Cornejo había afirmado inspirarse, para su diseño, en las revistas navales francesas y británicas. Ante esta aseveración, podemos preguntarnos: y la *Revista General de Marina* ¿qué aportaba? Pues bien: desde sus páginas se teorizaba sobre la composición de la Marina militar española. Un rasgo común era partir de las enseñanzas proporcionadas por la batalla de Jutlandia para realizar sus peticiones. En primer lugar, modernizar los acorazados, toda vez que el tratado de Washington impedía acometer nuevas construcciones. Se transformaría «su dirección del tiro y artillería, casco y maquinaria, puentes y arboladura», y se mantendría su propulsión pues, «no siendo nosotros productores de petróleo, no nos conviene cambiar el carbón por este combustible»¹⁷. La defensa del litoral sería encomendada a los submarinos y «buen golpe de destructores (...) el número actual de ellos y de los en construcción, sí nos parece escasísimo y creemos que vaya ampliándose en programas sucesivos». Modernizados los acorazados, las flotillas de submarinos y *destroyers* constituirían el poder naval adecuado para España¹⁸. La flota no solamente deberá proteger el litoral; también atacará a los convoyes enemigos y realizará bombardeos sobre su litoral¹⁹. Los planes navales serían modestos. ¿Qué navíos se aconsejaban? Además de los sumergibles y de los *destroyers*, se recomendaba la construcción de un buque intermedio entre el acorazado y el crucero de combate, algunas de cuyas características esenciales se fijaban:

«... su tonelaje no debe bajar, ni superar, las 15.000 toneladas; el calibre de su artillería no puede ser menos de 30 centímetros ni su número inferior a seis, con un alcance solamente limitado por el máximo de visibilidad, con gran alcance eficaz, obtenido con un perfeccionado sistema de dirección de tiro con puntería centralizada; un equipo de aviones, que sirva para observación del tiro y exploración; de la artillería secundaria, una gran preponderancia en la antiaérea; no descuidando la protección de las cubiertas contra proyectiles disparados con grandes ángulos de elevación, y, por último, supeditar bastante a la protección la velocidad, fijando como límite inferior de ésta la de 28 millas»²⁰.

Estas construcciones serían complementadas con las de minas, cargas de profundidad, aparatos para la emisión de cortinas de humos, gases y aviones.

(16) *Revista General de Marina*, t. XCVIII, p. 82.

(17) FERNÁNDEZ BOBADILLA, Rafael: «Modernización de nuestros acorazados», *Revista General de Marina*, t. XCVIII, junio de 1926, pp. 847-853; LAGO DE LANZOS, Claudio: «Era de paz», *ib.*, t. XCIX, septiembre de 1926, p. 423.

(18) LAGO DE LANZOS, art. cit., p. 423.

(19) NOVAS TORRENTE, Daniel: «Nuestras futuras unidades de combate», *Revista General de Marina*, t. XCVIII, diciembre 1925, p. 798.

(20) *Ibidem*, pp. 802-803.

Estos serían empleados, fundamentalmente, como auxiliares de las escuadras para la exploración. Como veremos, algunas de estas recomendaciones fueron atendidas en el plan naval de Honorio Cornejo.

En abril, el ministro de Marina realizó unas declaraciones a la prensa. Repasó, primero, la extensa labor legislativa del Directorio militar y las unidades navales dadas de baja en el Estado General de la Armada, con la consiguiente reducción de las plantillas. Después anunció importantes mejoras en las bases navales de La Graña, Rías Bajas, Cádiz, Cartagena y Mahón, orientadas a dotarlas de capacidad para suministrar combustibles líquidos. En cuanto a las nuevas construcciones, anunciaba la de un nuevo buque escuela en los astilleros de Echevarrieta en Cádiz, de dos nuevos cruceros en Ferrol, y en Cartagena, de tres destructores y de seis submarinos, de los que afirmaba, en un muy optimista exceso de orgullo patriótico: «... son en su totalidad producto de la industria nacional, sin tener que recurrir al Extranjero para la adquisición de ningún elemento que a los mismos se destine»²¹. Por motivos de discreción, no indicaba nada sobre el programa naval que se estaba preparando concienzudamente. Por último, reseñaba los adelantos que estaban teniendo lugar en la fabricación nacional de torpedos. La conclusión era su enorme satisfacción por que «España vaya a contar con la mejor flotilla del Mediterráneo»²².

No tardaría en desvelarse el mencionado programa naval. El real decreto de 9 de julio de 1926 ampliaba y mejoraba lo aprobado por el Gobierno unos meses antes. En su preámbulo señalaba: «La reconstrucción nacional implica, por consiguiente, como uno de sus esenciales contenidos, la reconstrucción naval militar». No solamente saldría fortalecida la defensa nacional; también lo haría su industria, especialmente la siderúrgica, abastecedora de los materiales imprescindibles. Proyectaba la construcción de las siguientes unidades navales:

- tres cruceros tipo Washington con un desplazamiento de 10.000 toneladas y armados con cañones de 203 milímetros, presupuestados en 268,5 millones de pesetas;
- tres cazatorpederos cabeza de flotilla tipo Churruca, presupuestados en 49.380.000 de pesetas;
- doce submarinos tipo C, «con las modificaciones que la práctica y adelantos modernos aconsejan», presupuestados en 114 millones de pesetas;
- dos buques tanque de petróleo, de 6.000 a 7.000 toneladas de carga, presupuestados en 11 millones de pesetas;
- tres buques de vigilancia de 250 toneladas, presupuestados en 3,9 millones de pesetas;

(21) *La Nación*, 20 de abril de 1926, pp. 1-2, y *El Siglo Futuro*, 21 de abril de 1926.

(22) «Cosas de casa. La visita del señor Cornejo», *El Correo Gallego*, 7 de abril de 1926, p. 1.

- construcción y adquisición de unidades minadoras, de rastreo y vigilancia de campos minados, con sus pertrechos y repuestos, presupuestados en 12 millones de pesetas²³.

Además, se destinaban fondos para pagar los dos últimos plazos del *Sebastián Elcano*.

El Siglo Futuro se pronunciaba sobre el real decreto. Después de recordar que, en un primer momento, se había estudiado la posibilidad de sustituir al perdido *España* por un nuevo acorazado, el rotativo madrileño opinaba: «... con estas construcciones tendremos una magnífica división de cruceros rápidos y unas flotillas de cazatorpederos y submarinos modernos magníficos». Sin embargo, eran insuficientes, ya que se trataba de unidades «principalmente defensivas, sin aumentar en nada la fuerza ofensiva» de la Armada. ¿Cómo se mejoraría esta? Solamente con la construcción de acorazados. Aunque estas construcciones son caras, el periodista apunta que, «por escatimar o emplear mal el dinero destinado a Marina, perdimos en pocos meses unas colonias que representaban casi la superficie de la Península». Su conclusión era esta: «... lo más caro para las naciones son las derrotas, y estas son inevitables en la guerra naval cuando no se tiene la flota necesaria». Retomaba el tema unos meses después demandando una división de buques de combate acorazados²⁴. Desde *El Correo Gallego* se exponía una opinión diferente. El rotativo de Ferrol abogaba por la construcción de los nuevos cruceros modelo Washington o superiores, al no haber firmado España –recordaba– ninguno de los tratados sobre limitación de armamentos navales²⁵.

Ya hemos señalado que la necesidad de evitar el desempleo en las factorías de la SECN fue uno de los motivos para aprobar las nuevas construcciones navales. Como no podía ser de otra forma, así lo recogieron los periódicos nacionales, y la noticia fue recibida con entusiasmo en Ferrol²⁶.

El plan naval será financiado utilizando los recursos aportados por los créditos extraordinarios aprobados por real decreto de 9 de julio de 1926, con el objetivo de «restaurar el patrimonio económico del país y vigorizar su

(23) Colección Legislativa de la Armada (CLA), t. CIII, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1926, pp. 426-431; «Las nuevas construcciones navales», *El Sol*, 13 de julio de 1926.

(24) GERMAN: «Las nuevas construcciones navales de guerra y los nombres de los nuevos barcos», *El Siglo Futuro*, 22 de julio de 1926, p. 2, y «La defensa naval de España», ib., 3 de febrero de 1927, p. 2.

(25) ROBERT, Juan B.: «Nuestra Marina de Guerra en 1925», *El Correo Gallego*, 20 de enero de 1926, y «Los cruceros ingleses y los cruceros españoles», ib., 19 de junio de 1926.

(26) *Heraldo de Madrid*, 14 de julio de 1926, p. 5; *El Sol*, 14 de julio de 1926, p. 3, y *La Libertad*, 15 de julio de 1926, p. 4. «Entre el elemento obrero el júbilo es inmenso», se podía leer en *La Nación*.

Defensa Nacional». Calvo Sotelo, ministro de Hacienda, lo había dotado de 3.583.947.550,70 pesetas: 1.600 millones eran adscritos al Ministerio de Fomento; 1.508, a gastos de la defensa nacional; 200, a Instrucción Pública, y el resto se repartiría entre los diferentes ministerios. Deberían ser consumidos en un plazo de diez años. De los 1.508 millones consignados para la defensa nacional, a la Armada se le asignaban 887.629.935,31 pesetas. De ellos, 691.443.492,12 eran destinados a la construcción de nuevos barcos, dando por finalizadas las obras en 1936, y 186.186.443,19 a las bases navales y otras atenciones²⁷.

En el marco de la rivalidad por el control del Mediterráneo entre Francia e Italia, el plan naval español suscitó interés en ambos países. La dictadura de Primo de Rivera, contrariada por la actitud francesa ante las pretensiones españolas sobre la ciudad de Tánger, jugó la baza de una alianza con Italia. Un paso importante en el acercamiento se produjo en 1926. En abril, Eduardo Aunós, ministro de Trabajo, se desplazó a Italia para tantear la posibilidad de firmar un tratado de amistad. Las gestiones culminaron con la rúbrica de un Tratado de Amistad, Conciliación y Arreglo judicial el 7 de agosto de 1926. Fue publicado por la *Gaceta de Madrid* el 17 de noviembre²⁸. El tiempo transcurrido entre su ratificación y su publicación abrió paso a un periodo de especulaciones sobre la existencia de algún tipo de cláusula secreta, especulaciones que provocaron alarma tanto en el Gobierno como en la opinión pública francesa. El tratado contenía una cláusula de neutralidad, lo que le confería, en opinión del profesor Palomares, una destacada significación política. Los posibles acuerdos secretos entre ambos países apuntaban, según todos los indicios, a un amplio pacto de colaboración naval que incluía el uso del puerto de Mahón por la Armada italiana. Era una amenaza directa a Francia. En el Reino Unido, la noticia suscitó una pregunta en el Parlamento al secretario de Estado sobre la posibilidad de que lo acordado por los países mediterráneos contraviniera los intereses británicos o afectara a los principios de la Sociedad de Naciones. Pero, a pesar de las alarmas suscitadas, no hubo acuerdo secreto. El último aspecto inquietante sobre la posibilidad de una alianza naval entre las dos penínsulas mediterráneas fue la creación de un puesto de agregado naval en la embajada italiana en Madrid. El embajador francés informaba de que dicho nombramiento «muestra la importancia que la Marina italiana atribuye a ser informada eficazmente sobre el valor del esfuerzo naval español».

Lo proyectado por Cornejo fue retocado. El 16 de mayo de 1928, por real decreto, se autorizaba la modificación de las construcciones aprobadas en 1926. Al ser la materia de carácter reservado, no se explicaba la decisión de

(27) CLA, t. CIII, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1926, p. 434.

(28) SOLDEVILLA, Fernando: *El año político. 1926*, Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, Madrid, 1927, pp. 317-318.

no realizar un tercer crucero. El origen de tal decisión arrancaba de la memoria elevada, el 24 de marzo de 1928, por Salvador Carvia Caravaca, primer director de la Escuela de Guerra Naval. Proponía elevar a treinta y seis el número de destructores, «proyectando 4 cabezas de flotilla de más de 2.500 toneladas y 23 destructores del tipo Amazon modificado»; intensificar la construcción de submarinos hasta contar con treinta, y «terminar los cruceros *Cervera* y *Cervantes* y no poner la quilla de ninguno más». Para evitar el desempleo en Ferrol propuso que en dicho astillero también se construyeran buques ligeros de superficie²⁹. La Junta Superior de la Armada, en reuniones celebradas en abril de 1928, incidía en la activación de la construcción tanto de destructores como de submarinos. Proponía la construcción de dos cruceros, «ya que los créditos otorgados para este fin no consienten elevar el número a tres», mejorando la defensa antiaérea de los mismos, cosa que aceptará la compañía constructora. Ante la acusación de ser el presupuesto sumamente elevado, la SECN esgrime tanto el alza de los salarios como la aprobación de la jornada laboral de ocho horas como causas de la supuesta carestía. En un voto particular, Gonzalo de la Puerta se opone al modelo británico de crucero y aboga por el japonés *Aoba*³⁰. Por su parte, Alfonso XIII se mostró partidario de construir «algo análogo al proyecto de acorazado alemán»³¹. En defensa de la construcción de todos los cruceros se manifestó Juan Antonio Suances, director del astillero de Ferrol, alegando que su paralización sería «un golpe fatal para el desenvolvimiento de nuestro ritmo industrial»³².

Los sumergibles planificados sufrieron importantes modificaciones. Su número fue reducido de doce a seis. Aun así, no se construyeron. El plan naval de Augusto Miranda y Godoy, de 17 de febrero de 1915, había previsto la adquisición de 28 submarinos. Cuatro fueron adquiridos en el extranjero. En Cartagena serían construidos seis de tipo B y otros seis de tipo C. En 1926 aún se trabajaba en la segunda serie. Mientras que en Ferrol la actividad en el astillero era escasa, en Cartagena las dársenas estaban ocupadas por los destructores y sumergibles, muy atrasados, dificultando la ejecución de otros nuevos³³. La SECN reconocía los problemas: «Sumergibles “C-5” y “C-6”. Estos buques fueron cambiados de grada para dejar su sitio a los nuevos destroyers cabezas de flotilla que han de construirse en ella. Se procede rápidamente a la construcción de sus cascos, teniendo muy adelantada en talleres

(29) Archivo del Palacio Real, sec. Reinados, fondo Alfonso XIII, caja 12.813, exp. 1.

(30) *Ibíd.*, caja 12.812, exp. 27.

(31) JUAN-GARCÍA AGUADO, J. M.^a de: *La fábrica de acorazados*, Editores del Henares, Guadalajara, 2015, anexo II, p. 210, Nota relativa a una entrevista importante con S.M., 8 de mayo de 1928.

(32) *Ibíd.*

(33) ROBERT, Juan B.: «Crónica Marítima. El Decreto-Ley de 31 de marzo», *El Correo Gallego*, 20 de abril de 1926.

la construcción de la mayor parte de sus accesorios». Los nuevos barcos a los que hace referencia el párrafo anterior son los autorizados por el decreto-ley de 31 de marzo de 1926³⁴. En cuanto a los submarinos de la clase C, sus quillas fueron puestas entre 1923 y 1925 y entrarán en servicio a partir de 1928. Cornejo había fijado en cuarenta y ocho el número mínimo de submarinos a que debía aspirar España. Ni se cumplió su petición ni se construyeron los previstos en el plan naval de 9 de julio de 1926³⁵. Las explicaciones dadas para la no realización de lo programado son dispares. Agustín Ramón Rodríguez González expone la oposición británica al desarrollo de este tipo de buque y su escasa idoneidad. Ramírez Gabarrús sostiene que fueron tanto las presiones internacionales, especialmente de Francia y el Reino Unido, para evitar que España contase con una importante flotilla de sumergibles, como la escasez de recursos económicos lo que convirtió en nonata a la serie C. Igual suerte corrieron todos los otros buques proyectados, salvo los destructores.

Cornejo promulgó durante su labor ministerial algunas medidas importantes. En diciembre de 1926, teniendo en cuenta las recomendaciones del ministro de Hacienda sobre la necesidad de limitar los gastos militares, se procedió a la reducción de las plantillas en todos los cuerpos de la Armada salvo el de buzos, atendiendo a la gran demanda que existía de los mismos. Las causas alegadas para la mengua eran el fin de la campaña de Marruecos y la disminución de los destinos a flote por razón de los desgaces de las unidades efectuados o de inmediata realización³⁶. No obstante, las medidas más importantes se tomaron en octubre de 1927. Así, el real decreto de 20 de octubre reorganizaba las Fuerzas Navales del Norte de África. En su preámbulo se reconocía que «las condiciones que afortunadamente disfrutaban en aquella Zona permiten reducir notablemente dichas Fuerzas y servicios». Las unidades asignadas fueron el crucero *Extremadura*, un cañonero de tipo Lauria, seis guardacostas del tipo Uad, cuatro barcasas del tipo K, un remolcador tipo Gaditano y un aljibe. Estas fuerzas navales dependerían del interventor principal de Marina, a las órdenes inmediatas y directas del capitán general del departamento de Cádiz³⁷. Bordejé apunta que estas fuerzas eran suficientes para realizar las misiones que se les encomendasen en el norte de África. Asimismo, se procedía a una nueva reorganización de las unidades navales, con el objetivo de «mantener a su personal y material en el más perfecto estado de eficacia». La flota quedaría integrada, según recogía el artículo primero, por

(34) *Sociedad Española de Construcción Naval. Obras 1926*, Sucesores de Rivadeneyra, p. 40.

(35) *La Correspondencia Militar*, 19 de enero de 1927, p. 4.

(36) CLA, t. CIII, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1926, pp. 657-666.

(37) CLA, t. CIV, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1927, pp. 676-678.

1.º la escuadra formada por los acorazados *Jaime I* y *Alfonso XIII* y los cruceros *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera* (próximo a entrar en servicio);

2.º la División de Cruceros, formada por el *Victoria Eugenia*, el *Blas de Lezo* y el *Méndez Núñez*;

3.º la Flotilla de Contratorpederos, formada por el *Alsedo*, el *Velasco* y el *Lazaga*, a los que se agregarían los tipo Sánchez Barcáiztegui a medida que fuesen entrando en servicio.

El artículo 2 establecía que estas fuerzas navales realizarían maniobras militares durante tres meses al año, bajo el mando de un almirante expresamente designado por el Gobierno. Para su ejecución se agregaría «una flotilla de cuatro torpederos, como mínimo, de cuatro submarinos, también como mínimo, y el buque de la Estación Aeronáutica *Dédalo*». Los ejercicios se realizarían alternativamente en distintos lugares del litoral español, con apoyo de «las Bases navales de Ferrol-Vigo, La Carraca y Cartagena-Mahón»³⁸. Por último, es de señalar la disposición (octubre de 1927) referente a la supresión del Estado Mayor Central de la Armada y a la creación de la Dirección General de Campaña y de los Servicios del Estado Mayor, que asumirá las funciones y cometidos encomendados al primero. En el preámbulo del real decreto, la medida se justificaba por resultar innecesarias sus funciones al poder ser estas realizadas de forma más sencilla y práctica por otros organismos³⁹.

Las otras opciones para la construcción de barcos

Cornejo había afirmado de la SECN que «ha procurado a España un florecimiento extraordinario de la industria naval y sus afines en que no hubiera podido soñarse hace 18 años, cuando se promulgó la Ley Ferrándiz»⁴⁰. A pesar de ello, el ministro no desdeñó recurrir tanto al concurso de otros astilleros (la Unión Naval de Levante y los Astilleros de Cádiz) como a la tecnología alemana para la modernización de la Armada española.

La República de Weimar deseaba eludir las duras condiciones impuestas por los artículos 190 y 191 del tratado de Versalles de 1919. Con este objetivo

(38) CLA, t. CIV, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1927, pp. 674-675.

(39) *Ibidem*, pp. 678-680. Recogieron la noticia: *Heraldo de Madrid*, p. 12; *La Correspondencia Militar*, día 22, p. 3; *La Voz*, 20 de octubre, p. 8, y *La Nación*, 20 de octubre de 1927, p. 1. Ben-Ami, en su estudio sobre la dictadura de Primo de Rivera antes citado, recoge que un comité de 600 oficiales de Marina, a quienes las reformas de Primo de Rivera podían afectar, escribió lo siguiente: «Estamos muy perseguidos por este régimen vergonzoso, que jamás la marina ha apoyado» (p. 323). Su fuente es Archivo Romanones, leg. 63, n.º 44.

(40) Archivo General de Palacio (AGP) sec. Reinados (R), fondo Alfonso XIII, caja 15.620, exp. 10.

había firmado acuerdos de cooperación militar con los gobiernos de Japón y de la URSS. Ahora intervendría en España. La Fried Krupp Germaniawerft Artiangesellschaft, A.G., había respaldado, junto con la Compañía Trasmediterránea y los Astilleros de Tarragona, S.A., la fundación de la Unión Naval de Levante, S.A. (UNL), el 11 de abril de 1924⁴¹. Su objetivo social eran las construcciones navales de todas clases y las reparaciones de buques, sin carácter limitativo, sino considerado con toda la amplitud necesaria. La crisis de los fletes y, por consiguiente, de las construcciones navales civiles hacía necesaria la participación en las militares. El 22 de abril de 1925, en una misiva dirigida al subsecretario del ministerio de Marina, se explicitaba esta voluntad:

«Con vistas a la normal explotación de nuestra industria (U.N.L.S.A.) es forzoso contar con la lícita concurrencia con los demás Astilleros españoles, se nos adjudique una parte de las construcciones navales militares que necesita el Estado español (...) Al Estado le interesa que ningún astillero monopolice las construcciones navales militares (...) Es evidente que daría la máxima eficiencia militar y náutica a las unidades construidas. En vez de confiar en una sola empresa la realización de un vasto programa naval que abarca tipos tan variados sería sin duda alguna de mejor resultado para el Estado que cada cual se encargara de aquello que tenga mejor encaje dentro de sus acreditadas especialidades»⁴².

La especialidad de la nueva empresa eran los submarinos, cuya construcción se ofrecía:

«Réstanos manifestar a V.E. que Unión Naval de Levante dispone en sus Astilleros de Valencia de espacio suficiente para construir simultáneamente en sus gradas mayor número de submarinos y que se encuentra en situación de poder construir en España y con la colaboración exclusiva de casas españolas los motores Diesel (*sic*) y torpedos, así como toda la instalación eléctrica para los submarinos, pues para ello tenemos concertados contratos con empresas industriales que se dedican a esta especialidad»⁴³.

Realizada la presentación de la empresa, se remitió al Ministerio de Marina un proyecto sobre la futura Escuadra española. Estaría integrada por entre 6 y 8 acorazados, igual número de cruceros, de 3 a 5 *super-destroyers*, 5 *destroyers* y 6 unidades submarinas. Todos ellos tendrían como característica común la homogeneidad de las diferentes unidades. La UNL presentaba un minucioso plan de construcción de tres modelos diferentes de submarinos, realizado por la empresa N.V. Ingenieurskantoor Voor Schepsbouw (IVS), con sede en La Haya⁴⁴.

(41) *La Industria Nacional*, núm. 197, 31 de mayo de 1924, pp. 2565-2566.

(42) AGP, R, fondo Alfonso XIII, caja 15.603, exp. 9.

(43) *Ibidem*.

(44) AGP, R, fondo Alfonso XIII, caja 15.614, exp.10.

A pesar de las cartas y proyectos antes citados, que podríamos calificar como presiones, la UNL realizaría pocos encargos para la Armada. A este respecto conviene recordar el rechazo de Cornejo a los sumergibles alemanes apuntado en líneas anteriores. Con un presupuesto de 464.000 pesetas, por real orden de 6 de febrero de 1926 se encargaba la revisión de las calderas del *Dédalo*⁴⁵. La obra se llevaría a cabo en los Talleres Nuevo Vulcano, de Barcelona. Además, se le asignó la construcción de la lancha guardapescas *Cabo Fradera*, destinada a vigilar la pesca en el río Miño, en 1927⁴⁶. El segundo estuvo relacionado con la creación de una base naval en las islas Baleares. Cornejo había establecido que era una «necesidad ineludible la del establecimiento en Menorca de una base aeronaval que coopere con otra situada en las proximidades de Cartagena a defender la costa tan rica y dilatada de los ataques que aventure una escuadra enemiga»⁴⁷. En Mahón se instaló una potente batería Vickers de 38,1 cm y otra de 15,24, nuevos polvorines, depósitos de combustible, alojamientos, muelles, talleres, un dique flotante de 2.000 toneladas para destructores y submarinos, y una pontona especial para sumergibles de 1.000 toneladas de potencia. Estas dos últimas construcciones las realizó la UNL en el entonces recién estrenado astillero de Valencia. El contrato con la factoría valenciana para la construcción del dique se firmó el 17 de julio de 1928. Fue botado el 31 de octubre de 1929 y entregado a la Armada el 15 de mayo del año siguiente⁴⁸.

Con el claro propósito de crear una industria nacional capaz de abastecer a la Marina de Guerra de torpedos y de equipos de navegación y de dirección de tiro, el ministro de Marina contactó con el empresario Horacio Echevarrieta. El momento era propicio; el industrial había adquirido, gracias a los beneficios extraordinarios acumulados durante la primera guerra mundial, los Astilleros de Cádiz. La crisis de los fletes posterior al conflicto bélico ralentizó la adquisición de nuevos barcos por parte de la marina mercante. Era imprescindible lograr nuevos mercados. Echevarrieta intentó hacerse con una parte de los pedidos de la Armada española. La tecnología será aportada por empresas alemanas. El industrial vasco consiguió tres proyectos importantes para la Armada: la realización en los astilleros gaditanos de un buque escuela, la creación de una fábrica nacional de torpedos y la construcción de un buque tanque para petróleo y otros servicios auxiliares. Los dos últimos fueron un fracaso.

(45) *La Nación*, 3 de febrero de 1926, p. 8.

(46) «Progresos nuestra Marina de Guerra», *Nuestra Emigración*, núm. 131, febrero de 1928, p. 202.

(47) Archivo del Museo Naval Madrid, sec. Manuscritos 0572, Ms. 1744/000, propuestas reservadas presentadas a Consejo.

(48) «Dique flotante de 2.000 toneladas para la base naval de Mahón», *Revista General de Marina*, t. cv, noviembre de 1929, pp. 745-750.

Durante la dictadura de Primo de Rivera se culminaría un proceso que había comenzado cuando Francisco Silvela había desempeñado la cartera de Marina: dotar a la Armada de un nuevo buque escuela, para los aspirantes a oficiales, que sustituyera a la veterana *Nautilus*. El primer proyecto se centró en la transformación del viejo velero italiano *Augustella* en un nuevo buque escuela que recibiría el nombre de *Minerva*. El 12 de enero de 1923 se adjudicó el concurso público a los Astilleros de Cádiz, firmándose el contrato el 6 de abril. El 5 de mayo atracaba en el arsenal de La Carraca el barco italiano. Visitado el mismo por la Comisión Inspector de los Astilleros de Matagorda, esta certificó numerosos problemas en el diseño proyectado. Echevarrieta, después de realizar gestiones personales tanto ante el Ministerio de Marina como con el dictador, logró que se adjudicase a sus astilleros la construcción de un buque completamente nuevo. Por real decreto de 17 de abril de 1925 se dispuso la construcción de un buque escuela presupuestado en 7.569.795 pesetas. La escritura pública se realizaría el 26 de junio de 1925. Aunque en un primer momento se mantuvo para el mismo el nombre de *Minerva*, Echevarrieta propuso su cambio por el de *Juan Sebastián de Elcano*. El Consejo de Ministros de 12 de diciembre de 1925 sancionó, mediante una real orden, el cambio de denominación⁴⁹. Su quilla, en presencia de Primo de Rivera, fue puesta el 24 de noviembre de 1925⁵⁰. A su botadura, el 5 de marzo de 1927, asistieron el ministro de Marina, la hija del dictador y el dueño del astillero, además de todas las fuerzas vivas de Cádiz⁵¹. La primera travesía del barco fue de Cádiz a Málaga, con Alfonso XIII a bordo⁵².

Enterado Horacio Echevarrieta del futuro encargo por parte del gobierno español a la Whitehead de Fiume de un pedido de torpedos automóviles, escribió, el 15 de diciembre de 1924, al presidente del Directorio militar ofreciéndose a fabricar en los Astilleros de Cádiz tantos como fueran necesarios y a conseguir la patente Whitehead. A pesar de firmarse el 26 de junio de 1925 el contrato con la firma italiana para el suministro de la citada arma, se iniciaron las negociaciones entre el empresario y el gabinete español, que culminaron con la firma de un contrato para la instalación y explotación de una fábrica nacional de torpedos el 30 de marzo de 1926⁵³. El objetivo era muy

(49) *La Correspondencia Militar*, 16 de diciembre de 1925, p. 2.

(50) «Colocación de la quilla del nuevo buque-escuela», *Revista General de Marina*, t. XCVII, diciembre de 1925, pp. 866-871.

(51) «La botadura del buque-escuela *Sebastián de Elcano*», *Revista General de Marina*, t. C, marzo de 1927, pp. 411-418; SOLDEVILLA, Fernando: *El año político. 1927*, Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, Madrid, 1928, pp. 60-61.

(52) «Viaje de su Majestad el Rey a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*», *Revista General de Marina*, t. CII, mayo de 1928, pp. 777-784.

(53) La prensa escrita se hizo eco de la pretensión de Echevarrieta de construir en Cádiz una fábrica de torpedos. Así, *La Libertad* y *El Sol* de 10 de marzo de 1926.

ambicioso: liberar a la Armada de la peligrosa dependencia exterior⁵⁴. En la justificación del real decreto de 26 de noviembre de 1925 se reconocía expresamente «la importancia extraordinaria que ha llegado a alcanzar el torpedo automóvil como arma de combate, constituyéndola en un factor indispensable para la defensa nacional, obliga a procurar por todos los medios sus pronta producción dentro del territorio patrio y con los elementos y recursos de la industria propia»⁵⁵. Horacio Echevarrieta se comprometía a fabricar 1.000 torpedos automóbiles, a razón de 100 anuales y a partir del tercer año, durante la duración del contrato (doce años), estableciéndose que «no se admitirá ningún retraso» con una penalización de «25 pesetas por día y torpedo de retraso». Era obligación del contratista tanto la construcción de los edificios necesarios como «completar la maquinaria para la fabricación de torpedos automóbiles existentes en la zona militar del Arsenal de Cartagena, levantará almacén/almacenes e instalará elementos para probar los torpedos». No obstante, en caso de surgir dificultades, el Gobierno decidiría el emplazamiento más conveniente. El plazo para la ejecución de las obras quedaba fijado en dieciocho meses después de la aprobación del proyecto. El personal administrativo debería ser español en su totalidad, y el de talleres y facultativo, en la proporción de un 80 por 100, permitiéndose no obstante, durante los tres primeros años de construcción, un 75 por 100 de personal extranjero en el primer año, un 50 por 100 en el segundo y un 30 por 100 en el tercero. Como beneficios para el empresario se acordaban los siguientes: «... disfrutará de la exención de los impuestos de derechos reales, timbre y pagos al Estado, así como de la contribución industrial y de utilidades y de cualquiera otra que pueda ser establecida y que afecte a la industria durante la vigencia y ejecución de este contrato». Finalizado el plazo del contrato, la fábrica pasaría a ser propiedad exclusiva de la Marina⁵⁶. Bordejé y Morencos califica de «quimera» el proyecto.

En un primer momento se pensó instalar la fábrica en Cartagena. Los negativos resultados de las pruebas realizadas en el Mar Menor incitaron a cambiar la ubicación. En 1925 Horacio Echevarrieta había adquirido en Cádiz una parcela irregular de 37.550 m², con la intención de fundar en ella la Fábrica Nacional de Torpedos. El proyecto definitivo, aprobado el 7 de junio de 1928, establecía su sede en Cádiz. La implicación alemana era importante. Por una parte, el Deutsche Bank había realizado un préstamo a Echevarrieta de 250.000 libras esterlinas. Además, la Marina germana se encargaría de realizar los dibujos y de proporcionar los datos necesarios para la construcción y realización de las pruebas de los torpedos, designando a cambio al director de la fábrica. Para el puesto fue elegido Bruno Hintze. Hasta finales de 1929 no se iniciaron los trabajos. Los retrasos en las obras, los problemas técnicos y el

(54) ROBERT, Juan B.: «Nuestra Marina de Guerra en 1925», *El Correo Gallego*, 20 de enero de 1926, p. 1.

(55) CLA, t. CII, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1926, p. 761.

(56) *Ibidem*, pp. 760-769.

espectacular encarecimiento del precio unitario de los torpedos hicieron que el proyecto resultase poco atractivo. En consecuencia, una ley de 29 de junio de 1933 declaraba nulo el contrato. El Estado satisfacía una indemnización de 4.115.009,88 pesetas y la fábrica le era enajenada⁵⁷.

El 8 de noviembre de 1928 se firmaba la escritura pública para la construcción de un buque-tanque y otros servicios auxiliares con destino a la Armada a favor de Horacio Echevarrieta. Estaba presupuestado en 20.743.000 pesetas y su plazo de ejecución era de treinta y dos meses. Podría encargársele un segundo buque-tanque, comprometiéndose Echevarrieta a entregarlo por un precio de 19.147.000 pesetas. Era un contrato muy importante para los Astilleros de Cádiz, a los que se garantiza una carga de trabajo sustancial. Para su fabricación se recurrió a la ayuda alemana que, como compensación, exigía la entrada de la Marina germana en todos los aspectos militares del proyecto y que se le permitiera el acceso a las pruebas del buque. El proyecto fracasó. El ejecutivo español paralizó, por una real orden, el inicio de las obras el 27 de junio de 1929, alegando que el Ministerio de Marina deseaba realizar algunas modificaciones. La paralización se convirtió en definitiva el 21 de agosto de 1929, cuando un real decreto rescindió el contrato. Los motivos de esta decisión nos son desconocidos. Echevarrieta pidió una indemnización de 315.507 pesetas por los gastos realizados.

Como conclusión, podemos afirmar que, a pesar de sus propósitos, Honorio Cornejo no pudo prescindir de los servicios prestados por la SECN, en manos de intereses británicos.

Bibliografía

- ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, Siglo XXI, Madrid, 1987.
- BEN-AMI, Shlomo: *La dictadura de Primo de Rivera, 1923-1930*, RBA, Barcelona, 2012.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Vicisitudes de una política naval*, Editorial San Martín, Madrid, 1978.
- BUSQUETS, Camil; CAMPANERA, Albert, y COELLO, Juan Luis: *Los portaaviones españoles*, Aqualarga Editores, S.L., Madrid, 2001.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La Armada española en el siglo xx*, Ediciones Poniente, Madrid, 1983.
- CUBEL MONTESINOS, Antonio: «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», *Revista de Historia Industrial*, núm. 5, 1994, 93-119.
- CORNEJO, Honorio: «Resumen naval del quinquenio del nuevo régimen», *Revista General de Marina*, t. CIII, septiembre de 1928, pp. 258-261.
- DÍAZ MORLAN, Pablo: *Horacio Echevarrieta, 1870-1963. El capitalista republicano*, LID, Madrid, 1999.
- DOMÍNGUEZ MÉNDEZ, Rubén: «Francia en el horizonte. La política de aproximación italiana a la España de Primo de Rivera a través del campo cultural», *Memoria y Civilización*, núm. 16, 2013, 237-264.

(57) *Abc*, 29 de junio de 1934, p. 46.

- GARCÍA DOMINGO, Enrique: «Historiografía sobre la Marina en el siglo XX», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 56, 2008, 147-200.
- GÓMEZ NAVARRO, José Luis: *El régimen de Primo de Rivera*, Ediciones Cátedra, S.A., Madrid, 1991.
- HERRERÍN LÓPEZ, Ángel, y SUEIRO SEOANE, Susana: «¿*Quantité négligeable* o rival terrible? La imagen francesa de la España primorriverista», *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea*, núm. 16, 2017, 17-45.
- HIGINIO PELLICER, Nicolás José: *Políticas navales durante la Dictadura de Primo de Rivera, 1923-1930*, www.people.safecreative.org.
- LÓPEZ IÑIGUEZ, Julio: «Noventa años de historiografía sobre la dictadura de Primo de Rivera: un estado de la cuestión», *Historiografías*, núm. 10, julio-diciembre 2015, 85-108.
- MOLA, Emilio: *Las tragedias de nuestras instituciones militares. El pasado Azaña y el porvenir*, Librería Bergua, Madrid, 1934.
- NEILA HERNÁNDEZ, José Luis: «La mediterraneidad de España en las relaciones internacionales del periodo de entreguerras (1919-1939)», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 19, 1997, 15-54.
- PALOMARES LERMA, Gustavo: *Mussolini y Primo de Rivera. Política exterior de dos dictadores*. Eudema Universidad, Madrid, 1989.
- PEREIRA CASTAÑARES, Juan Carlos, y NEILA HERNÁNDEZ, José Luis: «La España de Alfonso XIII en el sistema internacional de posguerra (1919-1931)», *Historia Contemporánea*, núm. 34, 2007, 117-154.
- PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA, Miguel: *Los cuatro artículos póstumos del General Primo de Rivera*, Editorial Alicantina, S.A., Alicante, 1930.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *El Arma Submarina española*, Empresa Nacional Bazán, Barcelona, 1983.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: «Planes navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y su grado de cumplimiento», *Revista General de Marina*, agosto-septiembre de 2012, 241-261.
- SECO SERRANO, Carlos: *La España de Alfonso XIII*, RBA, Barcelona, 2005.
- SUEIRO SEOANE, Susana: *España en el Mediterráneo. Primo de Rivera y la «Cuestión Marroquí», 1923-1930*, UNED, Madrid, 1992.
- TUSELL, Javier, y SAZ, Ismael: «Mussolini y Primo de Rivera: las relaciones políticas y diplomáticas de dos dictaduras mediterráneas», en *Italia y la Guerra Civil española*, CSIC, Madrid, 1986, pp. 171-235.
- VIÑAS, Ángel: *La Alemania nazi y el 18 de julio*, Alianza Editorial, Madrid, 1977.

LA CORBETA USS *GEORGE* *WASHINGTON*, DEL *MEDITERRANEAN SQUADRON* (1800-1802), EN UNA ACUARELA DE LA COLECCIÓN RODRÍGUEZ DE MARIBONA

Alfonso de CEBALLOS-ESCALERA Y GILA
Historiador

Resumen

Breve estudio de una representación insólita de la corbeta USS *George Washington*, que fue el primer buque norteamericano que entró en el Mediterráneo y que actuó durante la primera guerra berberisca (1801-1802).

Palabras clave: USS *George Washington*, *USS Mediterranean Squadron*, primera guerra berberisca, William Bainbridge, puerto de Alicante.

Abstract

Brief study of an unusual painting of the USS *George Washington*, a sloop of war that was the first American warship that entered the Mediterranean, and acted during the First Barbary War (1801-1802).

Key words: USS *George Washington*, *USS Mediterranean Squadron*, First Barbary war, William Bainbridge, port of Alicante.

POCO conocido en el ámbito marítimo europeo es el hecho de que, a partir del año de 1800, la entonces joven república de los Estados Unidos de América del Norte (más bien del centro del norte de América) mantuvo, con carácter permanente, una fuerza naval en el mar Mediterráneo, entonces dominado por las escuadras británicas y francesas.

Esta fuerza naval, denominada *Mediterranean Squadron*, fue permanente entre 1801 y 1818; y posteriormente Washington envió varias escuadras, con misiones determinadas, entre 1820 y 1865, momento en que pasó a denominarse *European Squadron*.

El interés estratégico de esta acción naval estadounidense se dirigía a proteger a los buques mercantes norteamericanos en aquellas aguas, y a controlar y erradicar la piratería tunecina y berberisca y, más tarde, la de las islas griegas. Es de recordar que Estados Unidos tuvo dos guerras con las Regencias de Túnez y de Argel (las *Barbary Wars*), la primera, en 1801-1805, y la segunda, en 1815. Aquellos combates en las costas de Trípoli dejaron larga memoria en el sentir de los marinos y soldados estadounidenses, y contribuyeron a forjar la grandeza posterior de la hoy temible US Navy; por eso el famoso himno del US Marine Corps arranca con las frases *From the Halls of Montezuma to the shores of Tripoli...*¹

La aparición de una interesantísima acuarela que representa sin lugar a dudas a uno de los buques que formaron parte de esta fuerza estadounidense destacada en el Mediterráneo, obra conservada en la colección del académico asturiano don Manuel María Rodríguez de Maribona y Dávila, nos ha movido a tomar la pluma para glosar sus aspectos artísticos e historiográficos.

Se trata de una obra de pequeño formato, apaisada, de 20x15,5 cm, realizada en acuarela sobre cartón. Muestra una ensenada con rocas y barcas de pescadores en primer plano, con una villa fortificada en el plano medio –destacando una gran torre circular almenada y la puerta de acceso–, y al fondo, unos altos peñascos. Sobre las aguas, un buque de mediano porte, navegando de partida con bastante trapo, que arbola dos banderas norteamericanas. La ejecución de la obra, aunque sencilla, demuestra una notable soltura con el pincel.

La obra es de un estilo netamente *napolitano*, aunque no nos sirva para determinar ni la situación geográfica de la escena, ni la nacionalidad del autor, ya que ese estilo fue imitado por doquier desde mediados del siglo XVIII hasta el primer tercio del siglo XIX, especialmente por artistas franceses, británicos y holandeses.

Curiosamente, la acuarela aparece cuidadosamente firmada –a pesar de ser obra menor– con una cifra muy bien diseñada sobre caracteres usados entonces en la Inglaterra georgiana: las iniciales que componen esa cifra son *G-L*, o bien *L-G*. Consultada la más importante base de datos de firmas y cifras de artistas –la que mantiene John Castagno en su web–, parece que dichas iniciales solamente podrían corresponder al pintor holandés Gerrit Lamberts (Ámsterdam, 1776-1850). Es obvio que dicha cifra no puede ser atribuida con seguridad, por ahora, a tal artista, dedicado más bien al paisaje urbano y a la

(1) Sobre el US Mediterranean Squadron pueden consultarse las obras de ALLEN, Gardner W.: *Our Navy and the Barbary Corsairs*, Chester, 1905, y LONDO, Joshua E.: *Victory in Tripoli: How America's War with the Barbary Pirates established the U.S. Navy and shaped a Nation*, Nueva Jersey, 2005.



conservación del Rijksmuseum, y del que además no se conocen estancias ni viajes por el Mediterráneo, aunque sí alguna marina².

Examinemos ahora el buque representado en la acuarela. A juzgar por su aparejo, se trataría de una –corbeta pues su porte es de unos veinte cañones, atendiendo a las portas– de tres palos, bauprés, trinquete y mayor, todos con velas cuadradas, y el de mesana, con vela latina. Notemos que estos buques, por su ligereza y su gran velamen en relación con el escaso desplazamiento, con vientos frescos conseguían notable velocidad sobre el agua. Por tanto, eran muy apropiados para la misión de luchar contra la piratería.

En todo caso, la identificación del buque representado puede abordarse a partir de la propia acuarela y de los elencos de los buques integrantes del Mediterranean Squadron en la primera guerra de Berbería (1801-1805), ya que los personajes representados y el estilo de la obra indican que corresponde a esas fechas de la *era napoleónica*.

Y comprobamos que, de esta clase de buques (corbeta o *sloop of war* en el léxico naval anglosajón de la época), hubo uno en el Mediterranean Squadron: el nombrado *George Washington*, de 624 toneladas de desplazamiento, 33 metros de eslora y diez de manga, que montaba 24 cañones de a 9 y ocho de a

(2) Noticia del artista en el *Biographisch woordenboek der Nederlanden*, vol. 11 (1865), por A.J. van der Aa.



6, siendo su tripulación de 220 hombres. Había sido construido como mercante en Providence en 1793, con un coste de 69.024 dólares, y fue comprado por el Congreso en 1798. Se halló en la primera y en la segunda rotación de nuestra flotilla mediterránea, o sea entre los años de 1801 y 1802, participando así en la primera guerra berberisca. Fue el primer buque norteamericano de guerra que entró en el Mediterráneo (en septiembre de 1800), bajo el mando del capitán William Brainbridge, a quien parece que después sustituyó –quizá a título interino– el también capitán John Shaw.

Por cierto, la *George Washington* visitó a finales de 1800 el puerto español de Alicante, y regresó a Estados Unidos para ser reparada. Vuelta al Mediterráneo en los primeros meses de 1801, visitó puertos franceses e italianos –en uno de los cuales pudo muy bien realizarse la acuarela que glosamos–, para retornar a Málaga y, desde allí, dirigirse a Filadelfia, ya a mediados de abril de 1802. Allí fue inspeccionada y, considerándola en mal estado, fue inmediatamente dada de baja en la US Navy y vendida a particulares en mayo de aquel mismo año³.

Digamos algo del principal comandante del buque de nuestro interés, William Bainbridge, nacido en Princeton, entonces provincia británica de New Jersey, en 1774. Comenzó su carrera naval como capitán mercante (1792-1798), incorporándose en 1798 a la naciente US Navy. Fue segundo del *schooner* USS *Retaliation* en las Indias Occidentales, buque que hubo de rendirse a dos fragatas francesas. Al año siguiente (1799) pasó a mandar el bric USS *Norfolk*, de 18 cañones. En 1800, en los prolegómenos de la primera guerra berberisca, pasó a mandar nuestra USS *George Washington*, a la que condujo hasta Argel y, desde allí, a Estambul. Mandó enseguida la fragata USS *Philadelphia*, que embarrancó ante Trípoli, quedando prisionero con toda su tripulación durante nueve meses. Tras ser liberado, regresó a Estados Unidos, donde fue encausado y resultó absuelto. Mandó después el puerto de Charleston y las fragatas USS *President* (1809-1812) y USS *Constitution* (1812-). A bordo de esta última logró la derrota y captura del buque británico de superior porte HMS *Java*. Desde entonces, Bainbridge y sus hombres pasa-

(3) Sobre este buque, véanse los estudios de CANNEY, Donald L.: *The old steam navy*, Annapolis, 1900, y CHAPELLE, Howard Irving: *The History of the American Sailing Navy. The ships and their development*, Nueva York, 1949.

ron a ser considerados héroes nacionales; el presidente le concedió la medalla de oro del Congreso, y el municipio neoyorquino encargó su retrato al artista Gilbert Stuart (1755-1828), quien lo realizó hacia 1814 y que hoy se conserva en el United States Naval Academy Museum. En 1815, ya con el rango de comodoro, participó en la segunda guerra berberisca o *Algerian War*, al frente del Mediterranean Squadron, mando que mantuvo hasta 1821. De regreso a su patria, sirvió en destinos en tierra, falleciendo en 1833 en Filadelfia, donde yacen sus restos. Varios buques estadounidenses han llevado su nombre, así como varias poblaciones, fortalezas y calles⁴.

Al parecer, fue sustituido en el mando de la corbeta por el capitán John Shaw, lo que debió de ocurrir al tiempo del postrer retorno del buque a Estados Unidos, en marzo-abril de 1802. Shaw, nacido en Mountmelick (Irlanda) en 1773, emigró a Estados Unidos en 1790, estableciéndose como marino mercante en Filadelfia. Cuando se organizó la US Navy en 1798, fue alistado como teniente, sirviendo a bordo del buque USS *Moctezuma* en las campañas contra los franceses. En 1799 pasó a mandar el *schooner* USS *Enterprise*, con el que capturó siete buques franceses y recuperó otros mercantes estadounidenses, lo que le mereció mucha fama. En 1800, al mando de la fragata USS *Adams*, se incorporó al Mediterranean Squadron y participó en la primera guerra berberisca. Promovido a capitán en 1807, en la guerra contra los británicos de 1812 mandó la estación naval de Nueva Orleans y la fragata USS *United States*. Murió en Filadelfia en septiembre de 1823. Varios buques norteamericanos han ostentado su nombre, así como una isla caribeña⁵.

En conclusión, considero que la obra conservada en la colección Rodríguez de Maribona es una verdadera rareza iconográfica, pues las imágenes de los buques de la entonces recién nacida US Navy (organizada, si no creada, en 1798) son escasísimas y no existe ninguna de la corbeta USS *George Washington*, el cual es el buque que identificamos en ella. De ahí que su valor principal no sea artístico –aunque se trate de una acuarela de cuidada ejecución– sino iconográfico, y que su conocimiento y divulgación venga a enriquecer la historiografía naval norteamericana de su época fundacional.

(4) HARRIS, Thomas: *The life and services of Commodore William Bainbridge, U.S. Navy*, Filadelfia, 1837; COOPER, James Fenimore: *Lives of distinguished American naval officers*, Filadelfia, 1846; BARNES, James: *Commodore Bainbridge: from the gunroom to the quarter-deck*, 1897; DEARBORN, H.A.S.: *The life of William Bainbridge*, Princeton, 1931, y LONG, David F.: *Ready to hazard: A Biography of Commodore William Bainbridge, 1774-1833*, Hanover (New Hampshire), 1981.

(5) COOPER: *Lives of distinguished...*, e ÍDEM: *History of the Navy of the United States of America*, Nueva York, 1856.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1982

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCIÓN: _____ LOCALIDAD: _____

PROVINCIA: _____ CÓDIGO POSTAL: _____ PAÍS: _____

NIF: _____ TELÉFONO: _____ E-MAIL: _____

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: _____

(La suscripción será por los números del año en que comience el alta y por el importe vigente en el año en curso. Su renovación se hará de manera automática en años sucesivos, si no nos indica lo contrario.)

IMPORTE ANUAL (AÑO 2018)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL (CUATRO NÚMEROS AÑO 2018)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 25 EUROS

CUADERNOS MONOGRÁFICOS (DOS NÚMEROS AÑO 2018)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

FORMA DE PAGO

Transferencia bancaria a favor de «Centro de Publicaciones del MINISDEF», con el siguiente código de cuenta IBAN: ES57 0182 2370 4402 000 0365 (BIC: BBVAESMMXXX), contactando previamente con los teléfonos 913 12 44 27/913 79 50 50

Domiciliación bancaria (no válida para suscripciones desde el extranjero):

D. _____ autoriza al Instituto de Historia y Cultura Naval, del Ministerio de Defensa, para que con cargo a mi cuenta núm:

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

sean abonados los recibos correspondientes a la Revista de Historia Naval / Cuadernos Monográficos (tachar lo que no proceda):

En _____, a ____ de _____ de 20 _____

Firmado: _____

NOTA:

- 1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a ihcn@fn.mde.es, mediante fax al número 913 79 50 56, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid. Puede también suscribirse llamando a 913 12 44 27/913 79 50 50.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural. Para recibir números del año en curso, llamar a 913 12 44 27/913 79 50 50.

Protección de datos de carácter personal.

En cumplimiento de lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, los datos personales que consten en el boletín de suscripción, una vez relleno, se procesarán incluyéndose en el fichero de suscriptores de la Revista de Historia Naval y de los Cuadernos Monográficos, y en ningún caso serán cedidos a terceros. Si desea ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, puede dirigirse por correo ordinario, o mediante correo electrónico, a las direcciones anteriormente indicadas.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO
Coronel de Máquinas (Retirado)

LA HISTORIA VIVIDA

La otra nao *Santa María*

Al aproximarse el cuarto centenario del descubrimiento de América, surgió la idea de solemnizar tan grande acontecimiento, pues se despertó la curiosidad de conocer fehacientemente no solo la génesis de la idea y las circunstancias del Descubrimiento, sino también todos los pormenores del proyecto: las personas que intervinieron, sus caracteres, costumbres, recursos y medios, al tiempo que declinaba la oscura Edad Media y se iniciaba la moderna, impulsada por las innovaciones artísticas y las conquistas técnicas, de las que son buena muestra los avances alcanzados en la construcción de bajeles, gracias a los cuales se perdió el miedo ancestral a navegar internándose en el océano.

Así pues, se consideró llegada la ocasión de satisfacer la curiosidad que se advirtió por todas partes sobre el tipo de embarcaciones con que Colón y sus dotaciones se echaron a la mar. Y el Gobierno de S.M. entendió que correspondía a España, por las implicaciones que había tenido en la gesta, que se llevó a cabo bajo su bandera, acometer la construcción de una nave de la época.

La elegida fue la nao *Santa María*. Y el Ministerio de Marina creó una junta al efecto, presidida por el general de Ingenieros de la Armada Casimiro Bona, al que acompañaban en calidad de vocales el capitán de navío Cesáreo Fernández-Duro, el restaurador Rafael Monleón y el capitán de fragata Emilio Ruiz del Árbol como secretario. Los cuatro componían el que podríamos llamar «bloque técnico» del órgano, al cual completaban, como garantes de la fidelidad histórica de la recreación, los académicos de la Real de la Historia Aureliano Fernández-Guerra y Juan de Dios de la Rada y Delgado. A esta junta presentó Rafael Monleón, como ponente, los planos y modelos de la reproducción de la *Santa María*, y una memoria (*Restauración hipotética de las carabelas de Cristóbal Colón*, Imprenta de Infantería de Marina, Madrid, 1891) que fue aprobada con la conformidad del ministro, quien nombró una comisión ejecutiva para la realización del proyecto. Esta comisión estaba compuesta por el citado Fernández-Duro como presidente, el teniente de

navío de 1.^a clase Francisco Cardona, el restaurador del Museo Naval ya mencionado Rafael Monleón, el contador de navío Francisco Gómez Súnico (secretario) y el ingeniero jefe de 2.^a clase Leopoldo Puente, quien dirigiría la construcción.

La quilla de la *Santa María* se asentó en las gradas del arsenal de La Carraca (Cádiz) el 23 de abril.

Aquí dejamos este preámbulo, para pasar al relato de la botadura de la réplica de la *Santa María*, que es el que queremos transmitir a nuestros lectores de acuerdo con los contenidos de esta sección de «La historia vivida». Para ello nos valdremos de la memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva —que tal era su nombre oficial—, titulada «La nao *Santa María*, capitana de Cristóbal Colón, en el descubrimiento de las Indias Occidentales, reconstituida por iniciativa del Ministerio de Marina y Ley votada en Cortes, en el Arsenal de La Carraca, para solemnidad del Centenario Cuarto del suceso», y que dice así:

«Completamente terminada, lista, aparejada y dispuesta a dar la vela estaba la nueva *Santa María* el 28 de julio de 1892 a los 95 días de haberse puesto la quilla, cuando fue visitada, en el mismo arsenal de La Carraca, por el Excmo. Sr. vicealmirante, ministro de Marina D. José M. de Beránger acompañado del capitán general del departamento el contraalmirante D. Eduardo Butler; del director del personal del Ministerio, el contraalmirante D. Manuel Delgado y Parejo y del Estado Mayor, mostrándose altamente satisfecho así de la construcción, del aparejo, mueblaje y adorno como de la rapidez con que en tan brevísimo plazo se habían realizado las obras, felicitando por todo sinceramente al Sr. Ingeniero encargado de ellas y a la Comisión Ejecutiva que tan eficazmente le había ayudado y hecho entrega de la nave por la citada Comisión, como *completamente terminada*. El Sr. ministro confirió su mando al capitán de fragata D. Víctor Concas y como segundo comandante nombró al Sr. Gutiérrez Sobral.

El día 30, arbolada la insignia en el vapor *Legazpi*, quiso el referido Sr. Ministro que diera remolque a la nao y bajo a la bahía de Cádiz, saludando a su paso los buques de guerra españoles y extranjeros que estaban fondeados.

El 31 se trasladó al puerto de Huelva siguiendo las aguas del *Legazpi* la *Santa María* remolcada por el vapor de la Compañía Trasatlántica *Pielago*, y en formación de dos líneas los cruceros nacionales y extranjeros cuyo calado permitía franquear la barra.

El 2 de agosto dio la vela la nao para el puerto de Palos. Era el viento flojo y recibéndolo por la cuadra con la mayor, el trinquete y la gavia, alcanzó marcha de cuatro y media a cinco millas por hora, gobernando bien con tendencia a orzar.

Llegado el aniversario centésimo cuarto del comienzo de la magna empresa de Colón, se arbolaron en la altura del convento de La Rábida las banderas de todas las naciones americanas, saludándolas las lombardas de la *Santa María* y una batería de campaña en la misma altura dispuesta. Estaba proyectado que a esta señal levantara el ancla la nave que remeda a la capitana de D. Cristóbal, saliendo a la mar alta por el mismo rumbo que marcó el Almirante de las Indias, mas en este 3 de agosto no sopló el suave terral como en el del año 1492 conmemorado. Densos nubarrones cubrían el cielo; el horizonte fosco velaba los arboles de la aurora y el viento contrario traía hacia la costa una neblina fina, envolvente en las escua-

dras surtas afuera. Fue preciso remolcar al simbólico bajel, si bien pasada la barra pudo orientar por un momento las velas, en que está pintado el símbolo de la redención y llegar con ellas largas, aunque siempre a remolque, a la cabeza de la línea de los acorazados, saludándolos con las lombardas y los falconetes.

Al hacerlo todos ellos al antiguo estandarte de Castilla con la artillería, las músicas y las voces de la gente en las vergas, ofrecía la rada un espectáculo grandioso. El contraste de un ejemplar del arte naval de siglo xv al lado de los hermosos tipos producidos en el final del xix; aquella navecilla endeble comparada con los colosos que hoy flotan y se mueven a voluntad con marcha pasmosa, traía a la mente, de golpe, todo lo que en la distancia de ambas fechas ha hecho cambiar el discurso del hombre, influido no poco por el descubrimiento a que la navecilla contribuyó.

Poco menos de una hora la honraron los acorazados y cruceros escoltándola en formación de columnas hacia el Sur; el Sr. Ministro de Marina inició entonces el movimiento de contramarcha y al volver por el costado de cada uno, las voces, las músicas, los cañones, repitieron la salva por despedida, dando ya el sol con espléndida luz brillo al engalanado de banderas; contento a los espectadores que habían salido del puerto en embarcaciones de vela y de vapor.

Tanto la formación de las dos columnas de acorazados y cruceros, como el paso de la nao con su escolta de buques de menor porte y la última evolución que todos hicieron acompañándola a su regreso, resultaron maniobras lucidísimas que acreditaron la pericia de almirantes y comandantes y sobre todo la del vicealmirante Sr. Beránger, Ministro de Marina, bajo cuya dirección se verificaron aquellas, y a cuyas acertadas disposiciones se debió que, a pesar del número y porte de los buques que en el festejo tomaron parte, no ocurriesen ni las averías ni los abordajes que tan comunes son en esta clase de funciones marítimas, siendo quizás ésta la primera en la que no se han registrado».

BUQUES QUE CONCURRIERON A LA FIESTA NAVAL DEL 3 DE AGOSTO DE 1892

República Argentina	<i>Almirante Brown</i>	Almirante D. Daniel Soler. Comandante, C.F. T. Domeç García
	<i>Veinticinco de Mayo</i>	Comandante, C.N.
Austria	<i>Aurora</i>	Comandante, C.F. M. Thewalt
Estados Unidos de América	<i>Newark</i>	Almirante A. E. K. Benham Comodoro C.S. Carey
Francia	<i>Duguesclín</i>	Comandante, C.N. Mr. Blanc
	<i>Hirondelle</i>	CF. Mr. Bellue
Holanda	<i>Bonaire</i>	Comandante, C.F. A. F. Krabbe
Inglaterra	<i>Australia</i>	C. Swinton C. Holland.
	<i>Amphion</i>	C. John R. E. Pattison
	<i>Scout</i>	C. Walter S. Goodridge
	Torpedero	Liut. Hugh le D. Stapleton
	Torpedero	Liut. Allan T. Everett
Italia	<i>Lepanto</i>	Almirante C.A. De Liguori C.N. S. Grenet Francesco
	<i>Bausan</i>	C.N. Cavaliere de Libero
	<i>Dogali</i>	C.F. Cav. Giorelo
	<i>Duilio</i>	C.F. conde Candiani de Olivala
México	<i>General Zaragoza</i>	Comandante Reginald Carey Brenton
Portugal	<i>Vasco de Gama</i>	Comandante, T.N.

<i>Legazpi</i>	Ministro de Marina, José M. ^a de Beránger; Comandante, T.N. 1. ^a D. Adriano Sánchez Lobatón
<i>Pelayo</i>	Contralmirante D. Zoilo Sánchez Comandante, D. Luis Pastor
<i>Reina Regente</i>	Comandante, C.N. D. José Pilón
<i>Victoria</i>	Comandante, C.N. D. Manuel Dueñas
<i>Alfonso XII</i>	Comandante, C.N. D. José de Guzmán
<i>Isla de Cuba</i>	Comandante, C.F. D. Salvador Rapallo
<i>Isla de Luzón</i>	Comandante, C.F. D. Ramón Valenti
<i>Temerario</i>	Comandante, T.N.1. ^a D. Rafael Pascual de Bonanza
<i>Cocodrilo</i>	Comandante, T.N, 1. ^a D. Adolfo España
<i>Nautilus</i>	Comandante, C.F. D. Fernando Villaamil
<i>Arlanza</i>	Comandante T.N. D. Alberto Castaño
<i>Cuervo</i>	Comandante, T.N. D. Manuel Pasquín
<i>Piélago</i>	Comandante, Capitán D. N. Pla
<i>Santa María</i>	Comandante D. Víctor Concas Paláu*.

(*) Lista elaborada por la Comisión en agosto de 1892.

NOTICIAS GENERALES

Ciclo de conferencias en la Real Academia de la Historia. Madrid (España)

Organizado por la Real Academia de la Historia (RAH), con la colaboración de la Fundación Ramón Areces, durante los días 6 al 27 de noviembre de 2019 tuvo lugar un ciclo de conferencias con el título «Naves, tumbas y tesoros. Nuestro patrimonio sumergido», coordinado por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, académico de número de la RAH.

Principalmente a lo largo de los tres siglos en que enseñoreó los mares, España fue depositando, por los fondos marinos de todo el mundo, un gran número de barcos hundidos, de tal forma que podemos asegurar que nuestro país es la mayor potencia mundial en cuanto a patrimonio sumergido. La incesante actividad de la Carrera de Indias o el galeón de Manila, y empresas militares como la Gran Armada contra Inglaterra en 1588 dieron pie a que muchos de sus barcos, con sus ricos cargamentos, acabaran en el seno de los mares víctimas de tempestades, combates o, simplemente, accidentes imprevistos. Y estas riquezas hundidas atrajeron, casi desde el mismo instante del siniestro, a los llamados «cazatesoros», que trataban y todavía tratan a día de hoy de recuperarlas, perpetrando expolios y saqueos sin tener en cuenta el hecho cultural y la condición de cementerio de tales pecios.

En palabras de la organización:

«Con este ciclo se pretende marcar los momentos cruciales de nuestra respuesta [en la defensa de este legado histórico], pasados y por venir, éxitos o retos, analizando aspectos históricos, jurídicos, diplomáticos, náuticos y técnicos, a fin

de que se tome conciencia de que, incluso respecto a los restos ubicados fuera de sus aguas jurisdiccionales, España puede tener derechos reconocidos internacionalmente y, en todo caso, debe participar en una solución que no atente contra el rigor de una excavación científica y que salvaguarde la seriedad del relato histórico, porque tiene sólidas razones para ser parte, razones por las que claman la comunidad científica y el ciudadano español».

Las sesiones transcurrieron según el siguiente programa:

Miércoles 6 de noviembre de 2019

«La busca de galeones. Pasado y actualidad», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, académico de número de la RAH.

Sede: Fundación Ramón Areces (Vitruvio 5, Madrid).

Jueves 14 de noviembre de 2019

«El litigio de la fragata *Mercedes*», por Feliciano Barros Pintado, académico de número de la RAH.

Sede: Real Academia de la Historia (Amor de Dios 2, Madrid).

Jueves 21 de noviembre de 2019

«Derecho, historia y poder en derredor al galeón *San José*: el derecho en la realización de la historia», por José M.^a Lancho Rodríguez, abogado experto en Patrimonio Subacuático.

Sede: Real Academia de la Historia (Amor de Dios 2, Madrid).

Miércoles 2 de noviembre de 2019

«Testimonios de la Gran Armada contra Inglaterra de 1588 en la costa irlandesa. Actualidad y perspectivas para una necesaria revisión», por el Prof. D.^r Declan Downey, académico correspondiente de la RAH, University College, Dublín.

Sede: Fundación Ramón Areces (Vitruvio 5, Madrid).

Los lectores interesados en ampliar esta información pueden dirigirse a

Real Academia de la Historia
Amor de Dios 2, Madrid.

Ciclo de conferencias «1519, un año que cambió el mundo»

Organizado por la Real Academia de la Historia (RAH), con el patrocinio de la Fundación Unicaja y la colaboración de sus protectores y benefactores,

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

durante los días del 15 al 29 de noviembre de 2019 se desarrolló un ciclo de conferencias con el título «1519, un año que cambió el mundo», coordinado por Enriqueta Vila Vilar, académica de número de la RAH.

De las dos partes en que se dividieron las sesiones, les ofrecemos el programa de la primera:

PARTE I. Los acontecimientos.

Viernes 15 de noviembre de 2019

«España a comienzos del siglo XVI», por Luis A. Ribot García, catedrático de Historia Moderna, académico de número de la RAH.

Martes 19 de noviembre de 2019

«La atracción de Oriente: el valor de las especias», por Serafín Fanjul, Universidad Autónoma de Madrid, académico de número de la RAH.

Martes 26 de noviembre de 2019

«Los pilares de un imperio ultramarino: México y Tierra Firme», por Enriqueta Vila Vilar, académica de la RAH.

Viernes 29 de noviembre de 2019

«La primera circunnavegación del planeta y la nueva imagen del mundo», por Pablo Emilio Pérez-Mallaína, de la Universidad de Sevilla.

Los lectores interesados en ampliar esta información pueden dirigirse a

Real Academia de la Historia
Amor de Dios 2
Madrid.

Encuentro con la Mar. Madrid (España)

Organizado por el Clúster Marítimo Español (CME), el día 29 de octubre de 2019, en la madrileña Escuela Superior de Ingenieros Navales (avenida de la Memoria 4), tuvo lugar un ciclo de conferencias con el título «Diseño y construcción de buques históricos».

La organización de programa se ha basado en el hecho de que, «desde que el ser humano ha tenido la inquietud de expandirse, los barcos han evolucionado para cubrir sus necesidades. Podemos destacar grandes buques históricos que han cambiado el curso de la historia».

Luego de que los asistentes formalizasen los requisitos de registro y de las palabras de bienvenida del presidente del CME, Alejandro Aznar, se expusieron las siguientes ponencias, de veinte minutos cada una, moderadas por Federico Esteve, presidente de honor del CME:

- «Real Decreto de buques históricos», por Julio Carlos Fuentes Gómez, secretario general técnico del Ministerio de Fomento;
- «Tipos y características de los buques históricos españoles», por Marcelino González Fernández, capitán de navío de la Armada y vicepresidente de la Liga Naval Española;
- «Diseño y construcción de réplicas de buques históricos en la actualidad», por Daniel Santos, director de ALTUM;
- «Desarrollo de buques», por Jesús Valle, jefe de área de proyecto del INTACEHIPAR;
- «Motorización de buques históricos», por Gonzalo López, de Marine Sales Manager TRANSDIESEL.

Los lectores interesados en ampliar esta información pueden dirigirse a

Clúster Marítimo Español
Príncipe de Vergara 7, 28006 Madrid
Teléf.: 915 62 55 90
c.e.: secretaria@clustermaritimo.es

«XVI Simpósio de História Marítima». Lisboa (Portugal)

Promovido por la portuguesa Academia de Marinha, durante los días del 19 al 21 de noviembre de 2019 tuvo lugar el «XVI Simpósio de História Marítima», dedicado al tema general «Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos»

Resumiendo la presentación del Simposio, como es conocido, «En el año 1519 Fernando de Magallanes inició su viaje hacia las Molucas, al servicio de la Corona española, poniendo rumbo a Occidente en busca de otro camino hacia las tan deseadas “islas del clavo” [islas de las Especias]. Magallanes no estaba autorizado a navegar por el Índico ya que, según el Tratado de Tordesillas, pertenecía a la esfera de influencia portuguesa. La nueva derrota trataba de proseguir la expansión anteriormente iniciada por los Reyes Católicos en 1492 (...)

»En 1522 el regreso a Sevilla de la única nao sobreviviente de esta expedición, mandada por Juan Sebastián Elcano, reavivó la disputa que existía entre las coronas ibéricas en relación con la soberanía del archipiélago de la Molucas. (...) La cuestión en torno a este viaje no se reduce, por tanto, a contextos de la época, extendiéndose por largo tiempo en el que las miradas multidisciplinarias permiten comprender el proceso de homogeneización del espacio, cuya piedra de hecho [cuyo colofón] fue el viaje magallánico.

»Así, este XVI Simposio de Historia Marítima donde se evoca la figura de Magallanes como navegante y el conocimiento de los océanos, constituye un momento particular de reflexión sobre la época y sobre la historia siempre apasionante de los océanos que, a partir de 1519-1522, pasaron a ser parte integrante de la Historia Global de la Humanidad».

El programa se organizó sobre cuatro conceptos:

- «Historia de los océanos»
- «Náutica, cartografía y arte de navegar»
- «El viaje: antecedentes y preparativos»
- «Decisores y agentes históricos».

Sobre esta base se estructuró el siguiente programa en doce sesiones:

19 de noviembre de 2019

Después de la recepción de los participantes y de la entrega de la documentación, y tras las palabras del presidente de la Academia de Marinha, almirante Francisco Vidal Abreu, y del presidente de la Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães (2019-2022), doctor José Marques, se pronunció la conferencia de apertura:

«A viagem de Fernão de Magalhães e a redondeza da Terra», por Francisco Contente Domínguez.

1.^a sesión: «História dos oceanos». Presidente de la 1.^a mesa: Luiz Roque Martins.

- «Magallanes en el Río de la Plata», por Ana Ribeiro (UCUDAL);
- «Fernão de Magalhães (1480-1521), o primeiro navegador que circum-navegou o planeta Terra», por Carlota Simões (FCUC-CFisUC).

2.^a sesión: «Náutica, cartografia e arte de navegar». Presidenta de la 2.^a mesa: Carlota Simões.

- «Alguns aspectos náuticos da passagem do estreito, depois chamado Estreito de Magalhães, segundo os relatos de António Pigafetta e de outros cronistas seus contemporâneos», por Adelino Rodrigues da Costa (FLUL);
- «Os caminhos do mar, das Filipinas ao Arquipélago, no tempo de Magalhães», por Jorge Semedo de Matos (EN-CINAV);
- «A longitude das Molucas – Uma longa história», por António Costa Canas (EN-CINAV).

3.^a sesión: «A viagem: antecedentes e preparativos». Presidente de la 3.^a mesa: Jorge Semedo de Matos.

- «“Ler” o projeto Magalhánico à luz das teorias de cooperação: revisões historiográficas e incidências epistemológicas», por Amélia Polónia (CITCEM-UP);
- «Avances del proyecto Travesía Magallánica», por Oscar Rodríguez (PSJ);
- «Os pilotos do Estreito. Interesses europeus e navegação no Atlântico Sul no século XVI», por Amândio Barros (CITCEM-UP).

20 de noviembre de 2019

4.^a sesión: «Decisores e agentes históricos». Presidenta de la 4.^a mesa: Ana Paula Avelar.

- «Fernão de Magalhães: o primeiro homem que navegou todos os oceanos», por José Manuel García (GEO-CML);
- «Espanha e Portugal: duas conceções geopolíticas da conquista», por Francisco Valiñas (AUHMF).

5.^a sesión: «História dos oceanos». Presidente de la 5.^a mesa: Juan Marchena.

- «Costa atlántica patagónica, exploración y desarrollo desde la expedición de Magallanes en 1520, hasta comienzos del siglo XXI», por Tomás Merino (INB);
- «Observações sobre a flora exótica registrada no relato de António Pigafetta», por Teresa Nobre de Carvalho (FCSH-UNL).

6.^a sesión: «Náutica, Cartografía e arte de navegar». Presidenta de la 6.^a mesa: Ana Ribeiro.

- «Roteiros de Gonzalo Gómez de Espinosa e de J.S. Elcano de Ternate a Timor e de Timor a Sanlúcar de Barrameda com escala em Cabo Verde», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España);
- «O condicionalismo físico do Pacífico, a viagem de Fernão de Magalhães e o futuro galeão de Manila», por José Manuel Malhão Pereira (FCUL/AM).

7.^a sesión: «A viagem: antecedentes e preparativos». Presidente de la 7.^a mesa, José Manuel Núñez de la Fuente.

- «Algumas (in)certezas a respeito das informações sobre o sueste asiático nas cartas perdidas de Francisco Serrão para Fernão de Magalhães», por Manuel Lobato (FLUL);

- «O armamento da armada de Fernão de Magalhães na viagem de Circum-Navegação», por Fernando Gomes Pedrosa (AM).

8.^a sesión: «Decisores e agentes históricos». Presidente de la 8.^a mesa: José M.^a Blanco Núñez.

- «Primera vuelta al mundo. Narrativas y mensajes en busca de rumbo», por José Manuel Núñez de la Fuente (REM);
- «Fernão de Magalhães na historiografia ibérica do século XVI», por Ana Paula Avelar (UAb);
- «Castilla y Portugal, más cooperadores que competidores», por José Ramón Vallespín, capitán de navío, jefe del DEI del IHCN (Madrid, España).

21 de noviembre de 2019

9.^a sesión: «História dos oceanos». Presidente de la 9.^a mesa: Vítor Gaspar Rodrigues.

- «¿Es correcta la asignación del topónimo “Isla Justicia” al sitio que actualmente lo detenta?», por Pablo Walker (UNPA);
- «A viagem de Magalhães no Bahr-I-Mohît, o “Espelho dos mares”, de Sidi-Ali ben Hussein – Um roteiro do Mar das Índias, de 1554», por João Abel da Fonseca (APH).

10.^a sesión: «Náutica, cartografía e arte de navegar». Presidente de la 10.^a mesa: Alexandre de Sousa Pinto.

- «Cartografía europea y mapas manipulados», por Mariano Cuesta Domingo (UCM);
- «Os navios do tempo de Fernão de Magalhães», por Felipe Vieira do Castro (TAMU).

11.^a sesión: «A viagem: antecedentes e preparativos». Presidente de la 11.^a mesa: Mariano Cuesta Domingo.

- «Fernão de Magalhães e as ilhas africanas», por Juan Manuel Santana Pérez (ULPGC);
- «Inquérito sobre as fontes do projeto de Fernão Magalhães», por Rui Manuel Loureiro (CHAM-FCSH-UNL);
- «A tripulação “italiana” da armada de Fernão de Magalhães (1519-1522)», por Nunziatella Alessandrini (CHAM-FCSH-UNL).

12.^a sesión: «Decisores e agentes históricos». Presidente de la 12.^a mesa: Rui Loureiro.

- «A viagem de Fernão de Magalhães no contexto da rivalidade luso-espanhola», por Alexandre da Costa Luís (UBI);
- «O que Magalhães viu – Arte em Lisboa no tempo de D. Manuel I», por Pedro Flor (UAb/IHA-FCSH-UNL).

Sesión de cierre

- «Depois da Grande Jornada. De Fernão de Magalhães a Sarmiento de Gamboa. As navegações castelhanas pelo Pacífico e a defesa do Estreito Sul. 1522-1586», por Juan Marchena (UPOS);
- palabras del presidente de la comisión científica, profesor doctor Vítor Gaspar Rodrigues, y del presidente de la Academia de Marinha, almirante Francisco Vidal Abreu.

Para más información dirigirse a

Academia de Marinha
Edifício de Marinha, Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa, Portugal
Teléf.: 00351210984708/9/10

OTRAS CONFERENCIAS

El 16 de noviembre de 2019, el capitán de navío José Ramón Vallespín Gómez, jefe del Departamento de Estudios e Investigación (DEI) del Instituto de Historia y Cultura Naval, pronunció una conferencia en la madrileña Casa de América (plaza de Cibeles s/n) titulada «500 años de la primera circunnavegación. Abrazo del mundo».

El día 12 de noviembre de 2019, en el Centro de Servicios Universitarios de Avilés (calle de la Ferrería 7-9), el capitán de navío (retirado) Mariano Juan y Ferragut, consejero-colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval, impartió la conferencia «La situación e intereses geoestratégicos del Imperio en tiempos de Pedro Menéndez de Avilés». Este acto se enmarcó en la celebración del quinto centenario del nacimiento de este avilesino universal.

LIBROS

El martes 15 de octubre de 2019, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Madrid), tuvo lugar la presentación de la tesis doctoral «Estudio histórico y edición crítica del *Memorial* de Solís de Merás. La Florida de Pedro Menéndez de Avilés». El acto estuvo organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval (Departamento de Estudios e Investigación). En esta presentación intervinieron:

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

- D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Real Academia de la Historia;
- D. Carlos Espinosa de los Monteros y Bernaldo de Quirós, ex alto comisionado para la Marca España;
- D. Álvaro de Armada y Barcáiztegui, adelantado de la Florida y conde de Revilla Gigedo;
- D. José Antonio Crespo-Francés y Valero, autor.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval-DEI
Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf: 913 79 50 50
c. e.: ihcn-dei@mde.es

Organizada por Instituto de Historia y Cultura Naval, Departamento de Estudios e Investigación (DEI), el martes 26 de noviembre de 2019 tuvo lugar la presentación del libro *Las derrotas del vencedor. El marqués de Alborán en la Guerra Civil española*, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, 28014 Madrid). Hizo la presentación el capitán de navío director del DEI, José Ramón Vallespín Gómez. Intervinieron en el acto el investigador naval Alejandro Anca Alamillo y Luis María Sandoval, autor de la obra que se presentaba.

En palabras Sandoval, «parece a muchos que la Historia, como solo nos da noticias de hechos más o menos antiguos pero siempre pasados y todos conocidos ya, al menos vaga o implícitamente, no puede ofrecer la emoción de las novedades. En realidad, la reconstrucción histórica está llena de novedades (hipótesis, enfoques) y de sorpresas. Particularmente, hay que recibir con albricias la aparición de nuevas fuentes sobre el pasado. Y esto es lo que ha sucedido, no hace tanto, en el Museo Naval de Madrid en torno a la historia naval de la Guerra Civil española de 1936-1939».

Organizado por la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, durante los días 12 y 13 de noviembre de 2019 tuvo lugar un ciclo de conferencias con el título general «500.º aniversario de la gesta de Elcano y de Hernán Cortés», dentro del que se programaron dos actos en las fechas abajo indicadas:

Día 12 de noviembre de 2019

«Magallanes y Elcano: dos mundos, dos hombres, dos gestas», conferencia pronunciada por Hugo O'Donnell, duque de Tetuán y académico de número de la Real de la Historia.

Día 13 de noviembre de 2019

Presentación del libro de Ramón Tamames *Hernán Cortés, gigante de la historia*, prologado por Josep Borrell. El S.^r Tamames es catedrático emérito de Estructura Económica, Cátedra Jean Monnet de la Unión Europea y miembro numerario de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas. Al término del acto, el autor procedió a firmar ejemplares de su obra.

Para más información dirigirse a:

Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País
Torre de los Lujanes
Plaza de la Villa 2, 28005 Madrid
Teléf.: 915 48 06 16.

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la REVISTA puede consultarse libremente en Internet en la página web de la BIBLIOTECA VIRTUAL DE DEFENSA:

<http://bibliotecavirtualdefensa.es>

En ella se encuentra íntegra desde su primer número (publicado en 1983), en formato PDF (Hemeroteca > Publicaciones periódicas > R > Revista de historia naval):

http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/publicaciones/numeros_por_mes.cmd?idPublicacion=86

Esta página permite además hacer búsquedas por texto libre en la siguiente aplicación (Página de inicio > Consulta > Búsqueda):

<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/busqueda.cmd>

Para ello se aconseja seguir el siguiente: **Método de búsqueda**

- 1) Escribir texto a buscar en «Búsqueda general» (si es una expresión exacta de varias palabras, entrecorillarlas).
- 2) Marcar la casilla «Buscar en el texto completo».
- 3) Pulsar el botón «Buscar».
- 4) En la columna de la izquierda, seleccionar «Revista de historia naval» para filtrar solamente los resultados de esta publicación. Los resultados que aparecen a la derecha pueden obtenerse directamente en PDF.

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

INTERNET DE LA ARMADA (MAR DIGITAL > REVISTA Y BOLETINES > REVISTA DE HISTORIA NAVAL > CATÁLOGO Revista):

<http://www.armada.mde.es>

INTERNET DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Revistas > Revista de Historia Naval):

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

DOCUMENTO

Descripción del puerto de San Blas de Californias

El puerto de San Blas, en las llamadas Californias, ha sido el único lugar del Pacífico designado para la construcción de muchos buques destinados a extensos reconocimientos de la costa noroeste de América, y base de extensas expediciones navales. Por eso consideramos importante dar cuenta de su establecimiento y de la escasa salubridad de su clima, así como de la abundancia de maderas de construcción y de la utilidad de sostener aquella colonia. Se adjunta un resumen de los gastos que ocasionaba en 1791.

(Archivo del Museo Naval, Ms.127 ff. 260-262)

1/ Se da' alguna idea del Puerto de S.^{to} Blas. ²⁶⁰

El haber sido el Puerto de S.^{to} Blas el lugar destinado para la Construcción de muchos Buques al Rey, para la asistencia de importantes Expediciones, ser el unico Departamento en el Mar Pacifico, y en fin en que se han conseguido en pocos años, con motivos, que no obligan a dar alguna idea de sus circunstancias, al paso que estas por muy malas no harian desagradable el hablar de él.

Antes de dar noticia de las ^{causas} ~~motivos~~ que ^{hicieron} ~~delegaron~~ formalizar el Departamento, y de las Expediciones dirigidas ya por oficiales de la Marina a las ^{costas} ~~maras~~ de la costa con mas auxilio, que hasta entonces se habian proporcionado, diremos; porque se construyeron en sus inmediaciones las primeras embarcaciones del Rey, ^{para} ~~de~~ la Poblacion de S.^{to} Blas, y las circunstancias de su arreo, artillero, pertrechos, provisiones &c.

La abundancia de buenas maderas, y en particular de las excelentes llamaron la atencion hacia el Rio de S.^{to} Blas distante al Puerto de S.^{to} Blas menos de 12 leg. para poner en sus margenes la quilla, para dos Paquetots pequeños y dos Boetas, que quedaron finalizados en un año, y se iban servir a los proyectos y cumplimiento de las ordenes, que llevo el Ilusterrimo Sr. D. Joseph de Galvez en la brevia que hizo a las Provincias internas, y a la California en el año de 1766.

En la abundancia de buenas maderas ~~se~~ satisfizo el gobierno de Mexico con haber encontrado

en el Rio del ^{San} Biago tan abundantes, y esquivar maderas para la construccion resolvió mandar que se poblase el lugar mas inmediato que pudiese servir de Puerto, para que en el se hiciesen los depositos necesarios, para la habilitacion de las embarcaciones, que era preciso despachar todos los años para el auxilio de los Presidios, y expediciones, y reconocimiento a la Costa, y entonces se atender a otra cosa se eligió el de ^{San} Blas.

No bastaba para conducir pobladores a este sitio ni el repartimiento de tierras, ni la promesa de subministrarseles alimento, ni otras ganancias, que eran prometidas a los que se atreviesen a probar los rigores de aquel iniquo suelo. El Gobierno de Mexico destinó delinquentes conexas a un Presidio, para que allí purgasen sus delitos; y ~~además~~ ^{mandó} que un cierto numero de individuos de Maestranza, y Marineros pasasen de Veracruz a aquel establecimiento. Nueve a grande compasion la memoria de los muchos que se sacrificaron para erigir el departamento sin Puerto, y el Pueblo inhabitable de ^{San} Blas. Las maldicas influencias del Clima, y el rigor de la horrible multitud de Mosquitos que allí se cria, ^{operaban} ~~de acuerdo con la destruccion~~ ^{de aquellos} ~~de aquellos~~ ^{de aquellos} infelices primeros pobladores, alojados en unas humildes Chozas de Lacate sobre un suelo pantanoso, y pedregoso.

Fue preciso, que pasasen algunos años, y que muriesen ~~de~~ ^{muchas} personas para que se descubriese forma la poblacion sobre un cerro pequeño, que habia en las inmediaciones llamado San Blas: se allanó algo su cumbre, y se

261

armaron sobre ella algunas casas pequeñas de madera,
techadas con una especie de palma, ja que llaman palapas,
y rodearon estas de chozas, y quedó formado el nuevo Pueblo.

No se vieron por esto sus habitantes libres de continuas, y
peligrosas enfermedades: las calenturas remitentes, y las
tercianas son un trabajo animal a cuasi todo, sin que
se libren lo Naturales del País: El escorbuto mortificante
a muchos: las fiebres agudas, y la Pleuresia hace sus
estragos: y en general podemos decir, si observamos lo seme-
blante de todos los habitantes, que ninguno goza salud. Se
contraen comunmente las enfermedades en el tiempo de
las lluvias: En los meses de Julio hasta Nov.^{ra} saliendo de
Mar de los Esteros se derraman las aguas sobrantes por las
tierras inmediatas, que son muy bajas, y queda la población in-
undada en una Isla al tamaño del montecito en que está
formada sin ser posible traficar con los Pueblos inmediatos,
ni traer por los de ellos vegetales, ni otros alimentos, que se-
rían muy útiles para disminuir la acritud de las exhalaciones
de la tierra; que se aumentan considerablemente en los
meses del mayor calor; quando hirviendo con gran fuerza
los rayos del Sol en aquella oblonga concavidad, hacen fer-
mentar los pantanos que se extienden a no menos di-
stancia de 5 leguas en contorno.

Esta circunstancia aunque de la mayor atención,
no es sola la que obliga a las 2 terceras partes de los habi-
tantes de este País, cuyo numero asciende a 40 Almas, ja
de abandonar sus hogares en la citada Estacion: la playa

impedible de Mosquitos, Segones, y Zan cudos, no per-
miten el menor suecio, no dexan ocupar las manos en
otra cosa que en repararlos del torto, y no quedando el
recurso de cubrirlos, porque el calor, separará à la per-
sona que lo tomare, Despues de sufrido este tormento por
algunos dias, al fin la desesperacion, ^{de las cosas} a aquellos, aunque
debiles, importunos enemigos.

En la descripción física y política que se da de estas
costas en la Relación del Niapa, de D. Alejandro Malaspina,
de hablara de las calidades del terreno de sus producciones,
carácter de sus habitantes, recursos para su subsistencia
de: nosotros no sentiremos à ~~hablar~~ dar una ^{ligera} idea del
Puerto de su artillero, buques, Almacenes, ~~asados em~~
poco numero de empleados, sueldos, y demas gastos prin-
cipales al Departamento.

En quanto al Pto. diremos que esta ^{en un brazo del mismo} ~~está~~
Rio ^{de Niapa}, que tiene su Origen en la Ciudad de Segma di-
tante de su boca como 100 leg. Basta la sola inspeccion
de su plano para conocer su poca utilidad: y solo debere-
mos añadir, que ~~podrá~~ ^{no} se puede tener uno que ^{cellos} que pue-
da servir dos años seguidos, à causa que en los meses
que trae el Rio la mayor cantidad de agua tienen al-

* El Pto. de esta ^{destrucción} los bancos de arena, y por tanto su estrecho ca-
Embarcacion armada ^{nal.}

de porte de 500 toneladas ^{de}
de grana por ^{de} ^{100 d.}
La construcción de los buques en este Departamento no ha
merecido à la verdad la mayor atención, quando por la re-
son son muchos Costos ^{de} exigia el mayor esmero para que
fuere la mejor posible. Cuasi todos son de muy mala

262
propiedades, incómodas, y feas. Estas fallos son tanto mas
impardonables quanto que con grandissima facilidad por-
dieran haberse adquirido planos regulares para construir
por ellos, del Constructor de la Havana.

El almacén general está medianamente proveido: pero
su situacion sobre el cerro, ocasiona un trabajo largo y
pesado para transportar los utensilios para necesidades de la
construccion, y armamento, por un quarto de legua de mal
camino, aumento de jornales, y otras detenciones en las
tareas por dividirse en pedir con tiempo tal, o qual cosa, y
algunos robos.

El Corte de maderas está a 12 leguas de aqui en el mismo
paraje en que se construyeron las primeras embarca-
ciones, se donde se traen en Balsas al Portillo, y donde
le tiene al Rey de Corte a peso fuerte por cada Codo Cubico.

Esta circunstancia de la abundancia de maderas es la
única ^{apreciable} ~~razon~~ que tiene este Departamento: son muchas
y buenas las que se encuentran en sus inmediaciones;
particularmente el cerro que vale mucho por la docili-
dad con que se dexa trabajar, su duracion, y poca dispo-
sicion a quebrarse: de suerte que de sola esta especie de ma-
dera se compone el barco desde la Quilla a los topes.

Transcripción

Se da alguna idea del Puerto de San Blas

El haber sido el puerto de San Blas el lugar destinado para la construcción de muchos buques del Rey, para la habilitación de importantes expediciones, ser el único Departamento en el mar Pacífico, y en fin en que se han consumido excesivos caudales, son motivos, que nos obligan a dar alguna idea de sus circunstancias, al paso que estas por muy malas nos sustraerían hablar de él.

Antes de dar noticia de las causas que hicieron formalizar el Departamento, y de las expediciones dirigidas ya por oficiales de la Marina a más dilatados reconocimientos de la costa NO con más auxilios, que hasta entonces se habían proporcionado, diremos por qué se construyeron en sus inmediaciones las primeras embarcaciones del Rey, trataremos de la población de San Blas, de las circunstancias del terreno, astillero, pertrechos, provisiones, etc.

La abundancia de buenas maderas, y en particular de cedros excelentes llamaron la atención hacia el río de Santiago distante del puerto de San Blas menos de 12 leguas para poner en sus márgenes las quillas, para dos paquebotes pequeños y dos goletas, que quedaron finalizados en un año, y debían servir a los proyectos y cumplimiento de las órdenes, que llevó el ilustrísimo Sr. D. José de Gálvez en la visita que hizo a las provincias internas y a la California en el año de 1766.

Satisfecho el gobierno de Méjico con haber encontrado en el río de Santiago tan abundantes y exquisitas maderas para la construcción resolvió mandar que repoblase el lugar más inmediato que pudiese servir de puerto, para que en él se hicieren los depósitos necesarios, para la habilitación de las embarcaciones, que era preciso despachar todos los años para el auxilio de los presidios y misiones y reconocimiento de la costa y entonces sin atender a otra cosa se eligió el de San Blas.

No bastaba para conducir pobladores a este sitio ni el repartimiento de tierras, ni la promesa de suministrarles alimentos, no otras granjerías, que eran prometidas a los que se atreviesen a probar los rigores del aquel inicuo suelo. El gobierno de Méjico destinó delincuentes sentenciados a presidio, para que allí purgasen sus delitos. Y mandó que un cierto número de individuos de maestranza y marinería, pasasen de Veracruz a aquel establecimiento. Mueve a grande compasión la memoria de los muchos que se sacrificaron para erigir el Departamento sin puerto, y el pueblo inhabitable de San Blas, las maléficas influencias del clima y el rigor de la horrorosa multitud de mosquitos que allí se crían, operaban de acuerdo a la destrucción de aquellos infelices primeros pobladores, alojados en unas humildes chozas de zacate sobre un suelo pantanoso y hediondo.

Fue preciso que pasasen algunos años y que muriesen muchas personas para que se resolviese formar la población sobre un cerro pequeño, que había en las inmediaciones llamado Basilio. Se allanó algo su cumbre, se armaron

sobre ella algunas casas pequeñas de madera techadas con una especie de palma, a que llamaron Palapa, rodearon estas de chozas y quedó formado el nuevo pueblo.

No se vieron por esto sus habitantes libres de continuas y peligrosas enfermedades. Las calenturas remitentes y las tercianas con un trabajo animal a casi todos, sin que se libren los naturales del país. El escorbuto mortifica a muchos, las tierras agudas y la pleuresía hace estragos, y en general podemos decir, si observamos los semblantes de todos los habitantes, que ninguno goza salud. Se contraen comúnmente las enfermedades en el tiempo de las lluvias. En los meses de julio hasta noviembre saliendo de madre los esteros se derraman las aguas sobrantes por las tierras inmediatas, que son muy bajas, y queda la población situada en una isla del tamaño del montecito en que está formada sin ser posible traficar con los pueblos inmediatos, ni transportar de ellos vegetales, ni otros alimentos, que serían muy útiles para disminuir la acritud de las escalaciones de tierra, que se aumentan considerablemente en los meses de mayor calor. Cuando luciendo con gran fuerza los rayos del sol en aquella concavidad, hacer fermentar los pantanos que se extienden a no menos distancia de 5 leguas en contorno.

Esta circunstancia aunque de la mayor atención no es sola la que obliga a las 2 terceras partes de los habitantes de este país, cuyo número asciende a 43 almas, a desamparar sus hogares en la citada estación. La plaza imponderable de mosquitos jejenes y zancudos no permiten el menor sosiego, no dejan ocupar las manos en otra cosa que en separarlos del rostro, y no quedando el recurso de cubrirse, porque el calor sofocaría a la persona que lo tomase. Después de sufrido este tormento por algunos días, al fin la desesperación hace ceder, aunque débiles, inoportunos enemigos.

En la descripción física y política que se da de estas costas en la relación del viaje de D. Alejandro Malaspina, se hablará de las calidades del terreno, de sus producciones, carácter de sus habitantes, recursos para su subsistencia y nosotros nos ceñiremos a dar una ligera idea del Puerto y su astillero, buques, almacenes, número de empleados, sueldos y demás gastos principales del Departamento.

En cuanto al puerto diremos que está en un bajo del mismo río Santiago, que tiene su origen en la ciudad de Sesma distante de su boca como 200 leguas basta la sola inspección de su plano para conocer su poca utilidad y solo deberemos añadir, que no se puede tener uno que pueda servir dos años seguidos, a causa que en los meses que trae el río la mayor cantidad de agua tienen alteración los bancos de arena, y por tanto su estrecho canal.

La construcción de los buques en este Departamento no ha merecido a la verdad la mayor atención, cuando por la razón son muchos costos (*el costo de una embarcación armada de porte de 500 toneladas se gradúa por 100) exigía el mayor esmero para que fuese la mejor posible. Casi todos son de muy malas propiedades, incómodas y feas. Estas son tanto más imperdonables cuanto que con grandísima facilidad pudieran haberse adquirido, planos regulares para construir por ellos del constructor de La Habana.

DOCUMENTO

El almacén general está medianamente favorecido pero su situación sobre el cerro ocasiona un trabajo largo y penoso para transportar los utensilios necesarios a la construcción, y armamento, por un cuarto de legua de mal camino, aumento de jornales y a veces detenciones en las tareas por olvido en pedir con tiempo tal o cual cosa, y algunos robos.

El corte de maderas está a 12 leguas casi en el mismo paraje en que se construyeron las primeras embarcaciones, de donde se traen en balsas al astillero, y donde le tiene al Rey de costo peso fuerte por cada codo cúbico.

Esta circunstancia de la abundancia de maderas es la única apreciable que tiene este Departamento. Son muchas y buenas las que se encuentran en sus inmediaciones particularmente el cedro que vale mucho por la docilidad con que se deja trabajar, su duración y poca disposición a quebrarse. De suerte que de sólo esta especie de madera se compone el barco desde la quilla hasta los topes.

RECENSIONES

RODRÍGUEZ GARAT, Juan: *Manual del usuario de la Armada española. (Reflexiones sobre el monopatín de Ignacio Echeverría.)* Fundación Alvargonzález (ISBN: 978-84-09-11850-2), Gijón, 2019, 201 páginas.

Interesante libro en el que el almirante Juan Rodríguez Garat nos cuenta cómo es la Armada, para qué sirve y cómo usarla. Como él mismo dice en la introducción, se trata de un manual de instrucciones que explica al usuario, que es, ni más ni menos, el pueblo español, cómo, cuándo y para qué se puede usar dicha Armada. Y es que la Armada es una herramienta proporcionada y adecuada para hacer frente a los muchos retos y amenazas que España se puede encontrar en el amplio espacio de su empleo, y por ello la gente debe saber cómo se puede usar.

Nuestra Armada es una herramienta que, como dice el autor, es mucho más proporcionada de lo que en su momento fue para Ignacio Echeverría su monopatín, cuando el 3 de junio de 2017, en Londres, hizo con él frente a unos terroristas yihadistas, logrando salvar vidas a cambio de la pérdida de la suya en un verdadero derroche de valentía.

El libro se compone de tres partes, las dos primeras, amplias, y la tercera, más reducida. La primera parte, titulada «Sobre la utilidad de la herramienta», consta de 12 capítulos y comenta la naturaleza de la gente y del mundo en que vivimos. Habla del individuo y su naturaleza, del grupo social al que pertenece —o sea, la tribu—, del ambiente en que vive, del liderazgo, de los ejércitos y de muchos otros conceptos, y termina analizando situaciones que pueden ser escenarios o caldos de cultivo de conflictos, para señalar tres áreas en las que hay que volcarse para soslayarlos: tratar de construir un mundo mejor, prevenir la guerra, y procurar una seguridad a la que todos tenemos derecho. Para llegar a estas conclusiones, el autor no duda en utilizar el símil de la olla a presión, con el fuego y el agua hirviendo, como metáfora del conflicto; el de la cínica y extrovertida postura del extraterrestre Gurb cuando observa a la humanidad mientras pasea, disfrazado de Marta Sánchez, por las calles de Barcelona; y la necesidad de contar con una herramienta mucho más eficaz que un simple monopatín. Y es en este punto donde se pregunta: ¿es la Armada la herramienta adecuada para los fines señalados?

En la segunda parte del libro, «Sobre la Armada del siglo XXI», compuesta por siete capítulos, el almirante Rodríguez Garat nos habla de la Armada desde diferentes ángulos que dan respuesta a la pregunta antes formulada, al tiempo que cita elementos con los que se debe contar, hace referencia al personal como alma de la gran herramienta, y cita muchos otros aspectos referentes a su uso y buen funcionamiento.

Y termina el ensayo con la tercera parte, «Sobre el usuario de la herramienta», de un solo capítulo, en la que nos viene a decir que todo lo expuesto

sobre la Armada como herramienta cobra su verdadero sentido al considerar a su único usuario, que es el pueblo español a través de una sólida cultura de Defensa.

VV.AA.: *Congreso Internacional de Historia Primus Circumdedisti me*. Ministerio de Defensa (ISBN: 978-84-9091-390-1), Madrid, 2019, 362 páginas.

Recopilación de las ponencias presentadas en el congreso internacional de historia «*Primus Circumdedisti me*. Claves de la primera globalización», celebrado en Valladolid del 20 al 22 de marzo de 2018, dentro de los actos del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo.

A los discursos inaugurales a cargo de tres autoridades (la ministra de Defensa, María Dolores de Cospedal García; el presidente de la Junta de Castilla y León, Juan Vicente Herrera Campo, y el secretario general de Política de Defensa, almirante Juan Francisco Martínez Núñez), sigue una presentación de Carlos Martínez Shaw, de la Real Academia de la Historia, y un total de 19 artículos correspondientes a otras tantas ponencias presentadas por diversos autores. Los temas de dichas ponencias son de lo más variado dentro del contexto de la primera vuelta al mundo, y nada mejor que citarlos por su orden de aparición para comprobar lo interesante de esta publicación. Dichos temas son los siguientes.

La vuelta al mundo y el comienzo de la mundialización, con la aparición de una serie de lazos entre diferentes regiones de mundo que hasta entonces se ignoraban o se desconocían. El reconocimiento del Mar del Sur u océano Pacífico en el siglo XVI, de 1513 a 1559. Los viajes de Zheng He y otros anteriores, y el viaje de Magallanes-Elcano. El descubrimiento del Mar del Sur desde tierra firme por Vasco Núñez de Balboa en 1513, y sus exploraciones en los años siguientes. Magallanes, Faleiro, Aranda y las Capitulaciones de 1518 en Valladolid. Semblanza de Magallanes y de Portugal, con citas de sus navegaciones, su posible llegada a las Molucas en 1512 y sus deseos de regresar a dichas islas. Biografía de Elcano, con referencias a mitos y verdades sobre su origen y diversos detalles de su vida. Guetaria, patria chica de Elcano, su situación y vida social a principios del siglo XVI. Expedición de Magallanes-Elcano, iniciada por el primero en septiembre de 1519 y finalizada por el segundo en septiembre de 1522; desarrollo, problemas, dificultades y logros. La estancia de la expedición en el actual Río de Janeiro (Brasil), con referencias cartográficas, apuntes de Pigafetta y descripciones de los indígenas, sus barcos, casas, costumbres y otros detalles. Descripciones y comentarios sobre los barcos de Magallanes: *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*. La dureza de la vida a bordo, los hombres que formaban sus tripulaciones, sus deberes y responsabilidades, sueldos y otros asuntos. La llegada de los expedicionarios a las Filipinas: encuentros y alianzas con los nativos, Humabon, bautismos, Lapu-lapu y muerte de Magallanes. El «Maluco» y la

política financiera de Castilla para explotar el mercado de las especias durante los primeros años de reinado de Carlos I. Los cronistas del viaje: Pigafetta, Mafra, Pancaldo, Albo y otros. La cartografía de la expedición, con citas de cartas de Nuño García de Toreno y Rui Faleiro, bocetos de Pigafetta, cartas del Padrón Real y muchas otras. Imágenes de las nuevas tierras, con mapas, paisajes, estampas humanas, barcos, etc. La evangelización de Cebú, los bautismos masivos, el regalo de una imagen del Niño Jesús a la esposa de Humabón, el Santo Niño de Cebú y su basílica, la Cruz de Magallanes, las órdenes religiosas, las imprentas religiosas, etc. Y cierra con el tratado de Zaragoza de 1529.

VV.AA.: *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la vuelta al mundo*. Ministerio de Defensa (ISBN: 978-84-9091-433-5), Madrid, 2019, 253 páginas.

Catálogo de la exposición temporal sobre la primera vuelta al mundo inaugurada el 20 de septiembre de 2019 en el Museo Naval de Madrid. Tras una presentación a cargo del almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada, Teodoro López Calderón, y de un prólogo escrito por los comisarios de la exposición (Enrique Martínez Ruiz, Susana García Ramírez y José María Moreno Martín), se insertan diez capítulos de otros tantos autores, que analizan diversos aspectos relacionados con la gran aventura de la primera vuelta al mundo, comenzada por Fernando de Magallanes, que salió de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519, al mando de cinco barcos (*Trinidad, San Antonio, Concepción, Victoria y Santiago*), para buscar el camino de las Molucas navegando hacia el oeste y finalizó con la llegada, el 6 de septiembre de 1522, a Sanlúcar de uno solo de aquellos barcos, la *Victoria*, al mando de Juan Sebastián de Elcano, cargada de especias después de haber dado la vuelta al mundo por primera vez en la historia.

Entre los temas tratados en los diferentes capítulos se pueden citar los siguientes. Gentes de mar en el viaje de circunnavegación: maestros, pilotos, barberos, cirujanos, contra maestros, alguaciles, veedores, contadores, tesoreros, escribanos, condestables, lombarderos, carpinteros, calafates, despenseros, marineros, grumetes y pajes. Mapas del viaje, con referencias a la esfericidad de la Tierra, a la presentación del proyecto y al cartógrafo Nuño García de Toreno entre otras. El arte de navegar de la época, con comentarios sobre los barcos de entonces, tablas, libros de geografía e instrumentos náuticos. Las especias, su importancia, usos, rutas, transporte y consumo. Las islas del Pacífico, sus gentes y sus diferentes culturas, en especial las Marianas y las Filipinas. Las armas de los expedicionarios y de los isleños del Pacífico, con la descripción de las diferentes tipologías de armas ofensivas, de fuego y blancas, y armas defensivas. Acuerdos y tratados, entre ellos el tratado de Zaragoza, por el que las Molucas fueron cedidas a Portugal a cambio de una importante indemnización monetaria. Diversos documentos sobre Juan Sebastián de

Elcano. La nao *Victoria*, su origen, características y construcción de un modelo para el Museo Naval, actualmente en la exposición. Y la restauración del cuadro *Regreso a Sevilla de Juan Sebastián de Elcano en 1522*, pintado por Elías Salaverría con motivo del IV Centenario de la Primera Vuelta al Mundo, perteneciente al Museo Naval y presente en la exposición.

Cierra el libro un «Catálogo de piezas y documentos» de la exposición, con las fotografías y descripciones de los diferentes elementos expuestos, procedentes de 23 instituciones y entidades nacionales y extranjeras: Museos Navales de Ferrol y Madrid, del Prado, de Ciencia Naturales de Madrid, de la Casa de la Moneda de Madrid, de la Academia de Bellas Artes de San Fernando (Madrid), de Escultura de Valladolid, de Bellas Artes de Gante, de Arte y Arqueología de la Universidad de Oxford; Archivo de Indias en Sevilla, Histórico de Euskadi, del Viso del Marqués; Biblioteca Nacional de España, Nacional de Francia, Medicea Laurenziana de Florencia; Jardín Botánico de Madrid; Patrimonio Nacional, etc.

SANDOVAL, Luis María: *Las derrotas del vencedor. El marqués de Alborán en la Guerra Civil*. Librería Náutica Robinson (ISBN: 978-84-09-14553-9), Madrid, 2019, 390 páginas.

Estudio de la vida del almirante Fernando Moreno Fernández y, sobre todo, de su actuación como almirante de la Flota nacional durante la Guerra Civil española. Luis María Sandoval toma como punto de partida de su relato una carpeta de cartas y calcos con derrotas de la Flota nacional, que fueron encontradas en 2016 por el coronel Ocampo, del Instituto de Historia y Cultura Naval, correspondientes al periodo comprendido entre septiembre de 1936 y noviembre de 1937. Este conjunto de documentos, al que el autor llama «colección Ocampo», en gran parte coincide con un subconjunto de cartas y calcos del «depósito Moreno», conservado en el Museo Naval de Madrid. Ambos suman un total de 20 cartas y 51 calcos muy interesantes, a los que se pueden unir los muchos gráficos y otros documentos depositados en dicho museo por los almirantes Fernando y Salvador Moreno de Alborán y Reina, utilizados para la redacción de su obra *La guerra silenciosa y silenciada*.

El libro está dividido en cinco partes principales y varios índices y anexos. La primera parte, «Derroteros de la Guerra Civil», trata de los documentos antes citados. La segunda, «El almirante Moreno», traza una semblanza del personaje con sus inicios, su intervención en la campaña militar contra el levantamiento armado socialista de 1934, su participación en la Guerra Civil con una amplia referencia al hundimiento del *Castillo de Olite*, y su vida, un tanto relegada después de la guerra, hasta su muerte.

La tercera parte, que lleva por título «La singladura bélica del almirante Moreno», se ocupa de los inicios de la Guerra Civil y de las diferentes intervenciones del almirante a lo largo de la contienda: Estrecho, Cabo Espartel, Komsomol, Málaga, Palma, etc. Continúa la obra con «Jefe del bloqueo en

Mallorca», cuarta parte en la que se citan diversas actividades por el Mediterráneo, se narra el hundimiento del *Baleares* y se comentan las campañas finales de la guerra. Cierra la monografía «La historia contada por los Moreno», quinta parte donde se hace mención de la labor como historiadores del almirante Francisco Moreno Fernández y sus hijos, los antes citados vicealmirantes Fernando y Salvador Moreno y Reina –que a partir de 1975 pasaron a tener el apellido Moreno de Alborán–, así como de otros autores de estudios sobre la Guerra Civil, se comenta la gran obra *La guerra silenciosa y silenciada*, de los hermanos Moreno de Alborán, publicada en 1998, y se tocan cuestiones tales como la oficialidad, el estado de las fuerzas, las victorias marítimas de los nacionales, el silenciamiento de la guerra en la mar, la falta de información, la incomprensión, el final de la Aeronáutica Naval, y muchos otros aspectos de la Guerra Civil y de sus resultados y consecuencias.

En definitiva, *Las derrotas del vencedor* es un profundo y detallado análisis de la trayectoria del almirante Fernando Moreno, de su entorno, su vida, sus navegaciones, sus desvelos, su nombramiento como marqués de Alborán a título póstumo, etc. Y se complementa con muchas fotografías, tablas, gráficos, y los planos y cartas náuticas citadas más arriba.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de Navío (Retirado)

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, Cuartel General de la Armada, 1, 1.º 28014 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 trabajo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto, así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además, un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

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

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y ser de la mejor calidad posible, estar en formato JPG o 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

- Evítase 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», *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:

Archivo, biblioteca o institución.
Sección o fondo.
Signatura.
Tipología documental.
Lugar y fecha.

