

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXVIII

2020

Núm. 148

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXVIII

2020

Núm. 148

## 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. <sup>a</sup>	D. Juan Escrigas Rodríguez, cap. de navío
D. Carlos Martínez Shaw, UNED	D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Carmen Terés Navarro, Archivos Navales
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia	D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> 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. <sup>a</sup> Blanco Núñez, cap. de navío	D. Eduardo Bernal González-Villegas, cap. de navío
D. <sup>a</sup> Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense	D. Adolfo Morales Trueba, tte. coronel
D. <sup>a</sup> Marta García Garralón, UNED	

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

#### *Redacción, Difusión y Distribución:*

D.<sup>a</sup> Ana Berenguer Berenguer.

*Administración:* D.<sup>a</sup> Rocío Sánchez de Neyra Espuch; D. Manuel Ángel Gómez Méndez

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2020.  
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, tñno. y c/e:*

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Juan de Mena 1, 1.<sup>a</sup> 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>El poder naval y las guerras con Francia. Cataluña, 1652-1673,</i> por Antonio Espino López .....	9
<i>Los Verde: una familia de maestros mayores de galeras en las</i> <i>atarazanas de Barcelona,</i> por Alfredo Chamorro Esteban .....	29
<i>El capitán general de la Armada Francisco Javier Everardo de</i> <i>Tilly y el departamento marítimo de Cartagena de Levante</i> <i>(1790-1792),</i> por Juan Antonio Gómez Vizcaíno .....	57
<i>De los buques portatorpederos,</i> por Francisco J. Álvarez Laita .....	81
<i>La fragata blindada Vitoria, exvoto marino en el santuario de</i> <i>Nuestra Señora de Guadalupe en Fuenterrabía,</i> por Fernando Rodríguez Insausti .....	105
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	127
La historia vivida: <i>Vicisitudes navales en tiempos del almirante</i> <i>José María Beránger</i> Noticias generales	
Documento: <i>La Capitanía de Puerto de Sevilla y la Torre del Oro</i> <i>en 1803</i> .....	139
Recensiones .....	149

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Antonio Espino López** (Córdoba, 1966) es docente en la Universidad Autónoma de Barcelona desde 1993 y catedrático contratado de Historia Moderna desde 2007. Es especialista en la Historia de la Guerra en la Época Moderna. Entre sus monografías cabe destacar: *Catalunya durante el reinado de Carlos II. Política y guerra en la frontera catalana (1679-1697)*, Bellaterra, 1999; *Guerra y cultura en la Época Moderna*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2001; *Guerra y defensa en la Mallorca de Carlos II, 1665-1700*, CSIC-Ministerio de Defensa, Madrid, 2011; *La conquista de América. Una revisión crítica*, RBA, Barcelona, 2013; *Las guerras de Cataluña. El Teatro de Marte (1652-1714)*, EDAF, Madrid, 2014; *La Cerdeña en armas. Conflicto e identidad en la frontera catalana, 1637-1714*, Milenio, Lérida, 2017; *La frontera marítima de la Monarquía. La Marina de Carlos II*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019; *Fronteras de la Monarquía. Guerra y defensa en tiempos de Carlos II*, Ministerio de Defensa, Lérida, 2019, y *La conquista del imperio inca y las guerras civiles del Perú*, Desperta Ferro, Madrid, 2019. Ha publicado artículos de investigación en revistas nacionales e internacionales como *Hispania* (Madrid), *Estudis* (Valencia), *Obradoiro de Historia Moderna* (Santiago), *Pedralbes* (Barcelona), *Manuscripts* (Barcelona), *Cuadernos de Historia Moderna* (Madrid), *Studia Historica. Historia Moderna* (Salamanca), *Historia Social* (Valencia), *Chronica Nova* (Granada), *Bulletin Hispanique* (Burdeos), *Cheiron. Materiali e strumenti di aggiornamento storiografico* (Milán), *Historia* (Santiago de Chile), *Histórica* (Lima), *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* (Hamburgo), *Magallánica* (Mar del Plata), además de en la *Revista de Historia Militar* y en la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

**Alfredo Chamorro Esteban** es doctor en Historia Moderna por la Universidad de Barcelona e investigador colaborador del Museo Marítimo de Barcelona. Su tesis doctoral, que aborda el estudio de los ceremoniales en los reinos de la Corona de Aragón en los siglos modernos, ha sido publicada con el título de *Barcelona y el rey. Las visitas reales de Fernando el Católico a Felipe V*. En la actualidad investiga la construcción de galeras en las Reales Atarazanas de Barcelona en los siglos XVII y XVIII, en el marco del proyecto *Las Reales Atarazanas de Barcelona en época moderna*, financiado por la Fundación Museo Marítimo y Reales Atarazanas. Ha publicado artículos en revistas científicas como *Tiempos Modernos. Revista de Historia Moderna*; *Pedralbes. Revista de Historia Moderna*, de la UB, o *Drassana. Revista del Museo Marítimo de Barcelona*. También ha participado en numerosos seminarios y congresos abordando diferentes aspectos de la construcción de galeras, como la provisión de madera, la maestranza o la producción de buques en contextos bélicos.

**Juan Antonio Gómez Vizcaíno** es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retiro. En el campo profesional, es especialista en Sistemas de dirección de tiro, detección y localización de objetivos, Hawk officer Nom-US, Oficial táctico Hawk-mejorado, Informática Militar y Aptitud para Mandos Superiores. En 1992 pasa a la situación de reserva. Ha desarrollado actividades relacionadas con la cultura de Defensa y el patrimonio histórico-artístico militar, como secretario general de la Semana Internacional de Cine Naval y del Mar de Cartagena y en el Aula Comandante Villamartín, de la que fue su director hasta 2015. Ha colaborado en el periódico *La Gaceta de Cartagena* y en la revista *Cuadernos del Estero*, así como en diversas publicaciones profesionales. Ha dirigido la realización de vídeos relacionados con el patrimonio militar para Tele-Cartagena y exposiciones con las Asociaciones de Vecinos del mismo carácter. En 2003-2004 fue nombrado Vecino del año por la Federación de Vecinos del Casco antiguo de Cartagena; en 2005 ha participado en la Semana Cultural de El Albuñón y Canteras; y en 2013 actuó de mantenedor de los Juegos florales del Campo de Cartagena en La Palma. Ha superado en la Universidad Politécnica de Cartagena los periodos de docencia e investigación del 3.º ciclo en el programa de doctorado Logística y Tecnologías para los Sistemas de Defensa, reconociéndosele la Suficiencia Investigadora. Es autor de las siguientes obras: *Ignacio López Pinto (1792-1850)*; *Panorámica de la Artillería en Cartagena*; *Comandante Francisco Villamartín (1833-1872)*; *Aproximación a la Historia Militar de*

*Cartagena (1700-1996)*; *La Artillería en Cartagena. Hombres, hechos y armas (1503-2003)*; *Antonio de Escaño (1752-1814)*; *Antonio Barceló y Pont de la Terra*; *Juan López Pinto. La romántica lucha por la libertad (1788-1831)*; *Real Club de Regatas de Cartagena (1905-2005)*; *Pueblos de Cartagena*; *Calles de Cartagena, tomos I y II*; *La Guerra de la Independencia en Cartagena (1808-1814)* y *Cartagena y la Infantería: el Cuartel de Antiguones*. Es coautor en las obras *Patrimonio de Cartagena*; *Evolución de la Infantería Española: del Regimiento Infantería España y de su Hermandad de Veteranos (2007)*; *Castillos y Fortificaciones de la Comarca de Cartagena: desde la época púnica hasta nuestros días (2003)*; *Los Granaderos Californios: Pasado y Presente (2007)*, así como colaborador en el *Gran diccionario popular de Cartagena y Comarca (2002)*. Ha dirigido Cursos de Verano en los años 2001, 2002 y 2003 en la Universidad Politécnica de Cartagena y en la Universidad del Mar. Como vicepresidente de la Asociación de Amigos del Archivo Municipal de Cartagena, ha sido coordinador de la exposición «Los ingenieros militares en el siglo XVIII» y dirigido ciclos de conferencias tales como «Los archivos militares, naval y del aire» y «La Guerra de la Independencia: personajes, lugares e instituciones». Ha actuado de director-comisario en las exposiciones: «Cartagena plaza fuerte: urbanismo y fortificación», «La Guerra de la Independencia: personajes, hechos e instituciones (2007)» y «50 años de vida militar en la guarnición de Cartagena, 1876-1925» (2011-2012). Es Ciudadano Honorario de la ciudad de Segovia (España) y El Paso (Texas, EE.UU.)

**Fernando Rodríguez Insausti** es coronel de Infantería del Ejército de Tierra en situación de reserva. Ha realizado la mayor parte de su carrera militar en unidades de montaña, preferentemente en Guipúzcoa y Navarra. Es especialista universitario en Historia Militar por el Instituto Gutiérrez Mellado de la UNED y ha publicado diversos trabajos tanto profesionales como de carácter histórico, en especial referidos a la guerra contra el Francés de 1808 a 1814 en las inmediaciones del río Bidasoa. Entre ellos sobresalen los siguientes: «Guerra de la Independencia española. Últimas campañas en el norte 1813-1814», artículo sobre la batalla de San Marcial de 31 de agosto de 1813 (*Revista de Historia Militar*, núm extraordinario enero 2013); «De Bailén a San Marcial» (*Revista Bidasoaldia*, junio 2013); «Campañas, batallas y hechos militares singulares», artículo sobre la batalla de San Marcial de 1813 (tomo v de la *Historia Militar de España*, MINISDEF, 2017).

**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

**C**ON gran pesar nuestro, el ataque de la naturaleza sufrido en España con especial virulencia no solo nos ha impedido mantener el funcionamiento de la redacción y de la imprenta, sino que ha reducido la recepción de artículos para su potencial publicación, seguramente por el cierre de archivos y otras entidades donde realizar la correspondiente investigación historiográfica. Todo ello nos ha obligado a tomar la decisión de publicar este año solo tres de los acostumbrados cuatro números de la REVISTA. Una vez recuperada la actividad, publicamos este número con la confianza de que volvemos al ritmo normal de trabajo.

La pandemia nos ha hecho, por cierto, volver la vista a la Historia pues, aunque la mayor parte de nosotros no hemos vivido una situación parecida, nuestros antepasados sí que lo hicieron. De hecho, la vida marítima ha sido una de las que ha vivido sus consecuencias en el pasado con mayor regularidad, por ser por vía marítima por donde muy a menudo se han transmitido las enfermedades. Esto no es consecuencia sino del hecho de que los mares y los océanos han sido siempre más medios de comunicación que fronteras separadoras. Muy habitual ha sido siempre poner en cuarentena los barcos que arribaban a los puertos en tiempos de extensión de epidemias. Por otro lado, el confinamiento al que hemos tenido que someternos ha hecho experimentar a muchos una situación muy conocida de quienes desarrollan su vida profesional en la mar.

Volviendo pues a lo nuestro, tiene el lector ante sí un número compuesto de artículos que esperamos que ayuden, como siempre, a comprender mejor la historia naval española. Completados con las secciones habituales, esperamos sean de su gusto. Por otro lado, el proceso de conversión de la REVISTA en una publicación de carácter científico según las normas que el mundo moderno impone, sigue adelante. Esperamos que en los números sucesivos se vayan notando cada vez más los cambios, sobre todo en el carácter académico de los trabajos que iremos publicando.



## 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.<sup>a</sup> planta  
28014 Madrid (España)  
Teléfono: 913 12 44 27  
C/e: RHN@mde.es

# EL PODER NAVAL Y LAS GUERRAS CON FRANCIA. CATALUÑA, 1652-1673

Antonio ESPINO LÓPEZ  
Universidad Autónoma de Barcelona  
Recibido 13/01/2020 Aceptado 16/02/2020

## Resumen

En el presente trabajo se analiza, en la coyuntura bélica que iría de 1652 a 1673, cómo la estrategia defensiva hispana en Cataluña, en los conflictos habidos contra Francia, pasó por los intentos a la desesperada de mejorar las principales defensas marítimas del Principado, aparte de Barcelona, Rosas, Cadaqués y Palamós, toda vez que las unidades de combate, ya fuesen galeonas o galeones y/o fragatas, apenas si podían garantizar dicha defensa por encontrarse la marina de guerra en franca decadencia. Para nuestro propósito se ha analizado, contrastándola, información procedente de diversas secciones del Archivo de la Corona de Aragón y del Archivo General de Simancas.

Palabras clave: Monarquía Hispánica, Marina de Guerra, Cataluña, decadencia, siglo XVII, Felipe IV, Carlos II.

## Abstract

In this paper it is discussed, at the war situation that would go from 1652 to 1673, how the Spanish defensive strategy in Catalonia, in the

conflicts that took place against France, was based on the attempt to improve the main maritime defenses of the Principality, i.e. Barcelona, Rosas, Cadaqués and Palamós, since the combat units, whether they were galleys or galleons and/ or frigates, could not guarantee such defense at that time because the navy was in the beginning of its decline. For our purpose, information from various sections of the Archive of Crown of Aragon and the General Archive of Simancas has been analyzed, contrasting it.

Key words: Spanish Monarchy, Navy, Catalonia, Decline, Seventeenth century, Philip IV, Charles II.

ES notoriamente injusto el escaso interés que ha suscitado el papel de la marina de guerra en el transcurso de los conflictos producidos en el frente catalán en la segunda mitad del siglo XVII<sup>1</sup>. Si para la recuperación de Barcelona por las armas reales en octubre de 1652 fue, sin duda, clave el esfuerzo marítimo realizado<sup>2</sup>, en los siguientes sitios padecidos por la Ciudad Condal aquellas décadas siempre triunfó el ejército, no solo compe-

---

(1) ESPINO LÓPEZ, A.: «La presión de la armada francesa sobre los reinos de la Corona de Aragón durante el reinado de Carlos II, 1665-1700», *Revista de Historia Naval*, núm. 86, Madrid, 2004, 7-28; ÍDEM: «El Mediterráneo en la estrategia aliada durante la Guerra de los Nueve Años, 1689-1697», en VV.AA.: *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España. V Jornadas Nacionales de Historia Militar*, Sevilla, 1998, pp. 681-694; BONNERY, M.: «Les opérations navales en Méditerranée (1672-1697): une lutte européenne au détriment de l'Espagne», en VV.AA.: *Entre Clío y Casandra. Poder y sociedad en la Monarquía Hispánica durante la Edad Moderna. Cuadernos del Seminario Floridablanca*, núm. 6, Universidad de Murcia, 2005, pp. 189-210. Años atrás habían tratado el tema FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española V*, Madrid, 1973; OLESA, F.F.: *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Editorial Naval, Madrid, 1968. Y más recientemente contamos con PI CORRALES, M. de Pazzis (coord.): *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII). Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, Anejo V, UCM, Madrid, 2006; O'DONNELL, H. (coord.): *Historia militar de España. Edad moderna I. Ultramar y la Marina*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2013; ESPINO LÓPEZ, A.: *La frontera marítima de la Monarquía. La Marina de Carlos II*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019.

(2) Todavía en 1667 el marqués de Mortara recordaba cómo «estando amenazados todos los puertos y plazas marítimas por la gran armada de franceses, no queda otro recurso para socorrerlas que el de las galeras poniendo a V.M. presente lo que en Tarragona y en otras muchas partes obraron introduciendo socorros en la guerra pasada de Cataluña a vista de poderosas armadas pudiéndolo executar porque éramos superiores en galeras a los enemigos». Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Antigua (GA), leg. 2134, consulta del Consejo de Guerra (CG), 4/VI/1667. Como recuerda D. Maffi, la Monarquía Hispánica pudo organizar en 1650 una flota, heredera de la que ayudó a mantener a Nápoles bajo control hispano en 1647-1648, de 33 barcos de guerra y 22 galeras, además de ochenta unidades de transporte, para la recuperación de los Estados de los Presidios de la Toscana, ocupados por Francia en 1646. Parte de esas unidades se desviaron posteriormente a la costa catalana. MAFFI, Davide: *En defensa del Imperio. Los ejércitos de Felipe IV y la guerra por la hegemonía europea (1635-1659)*, Actas, San Sebastián de los Reyes, 2014, p. 118.

tente por sus tropas de tierra (y su artillería de batir), sino también por su despliegue marítimo<sup>3</sup>, como ocurrió en 1697 con el del duque de Vendôme<sup>4</sup>, o en 1705 con la enorme armada de los aliados (y las tropas desembarcadas)<sup>5</sup>. En este trabajo nos vamos a ocupar del periodo que iría de la recuperación de Barcelona en octubre de 1652 y hasta el inicio de la guerra de Holanda en 1673. Unas décadas impregnadas de un fuerte belicismo y en las que analizaremos cómo la estrategia defensiva hispana en Cataluña pasaría por los intentos a la desesperada de mejorar las que podríamos considerar, aparte de Barcelona, las principales plazas marítimas: Rosas, Cadaqués y Palamós. Para nuestro propósito se ha analizado, contrastándola, información procedente de diversas secciones del Archivo de la Corona de Aragón y del Archivo General de Simancas.

### Una guerra demasiado larga, 1652-1659

Cuando, en octubre de 1652, el marqués de Olías y Mortara estaba redefiniendo las necesidades militares de la Monarquía en Cataluña, no dudó en señalar a Felipe IV la conveniencia de contar como mínimo con una flota estable de 12 galeras en Cataluña, pudiendo servir utilizando los puertos de Barcelona, Palamós y Cadaqués, pues el resto de las unidades, ya fuesen galeras o bajeles, deberían regresar a Cádiz o a Nápoles<sup>6</sup>. Pronto se evidenció que tales fuerzas marítimas no podrían permanecer en aguas catalanas, pues en octubre de 1653 el nuevo virrey, don Juan José de Austria, quien planteó la oportunidad de recuperar la plaza de Rosas, lo hizo con la condición de contar con fuerzas marítimas suficientes para dicha expugnación, de ahí la importancia de que los navíos y las galeras de Sicilia tuviesen suficientes bastimentos –los primeros disponían de suministro hasta el día 10 de noviembre y las segundas hasta el 15 de noviembre–. Es más, don Juan intuyó lo que podía pasar: que estos barcos se tuviesen que marchar en busca de suministros, dando lugar a una situación comprometida al quedarse la bahía de Rosas sin guardia por mar mientras se

---

(3) Olivier Chaline refiere un aumento notable de la «primera marina» de Luis XIV, la construida por Colbert y sus acólitos entre 1661 y 1678. De un total de 31 unidades en 1661 se pasó a 123 en 1671; dichas cifras se mantuvieron bastante estables: 125 unidades en 1679, 130 en 1688. Pero no todo eran luces: de medio centenar de navíos inspeccionados en Tolón en 1677, la mitad presentaban defectos de construcción. CHALINE, Olivier, «La marine de Louis XIV fut-elle adaptée à ses objectifs?», *Revue historique des armées*, núm. 263, 2011, 1-13.

(4) ACERRA, M.; MERINO, J.; MEYER, J., y VERGE-FRANCESCHINI, F.: *Les marines de guerre européennes XVIIe- XVIIIe siècles*, Economica, París, 1998; PETER, Jean: *Les artilleurs de la Marine sous Louis XIV*, Economica, París, 1995; MONAQUE, Rémy: *Une histoire de la marine de guerre française*, Perrin, París, 2016.

(5) ESPINO, Antonio: *Cataluña durante el reinado de Carlos II. Política y guerra en la frontera catalana, 1679-1697*, Bellaterra (Monografías Manuscrits nº 5), 1999; ÍDEM: *La guerra de los catalanes, 1652-1714. El teatro de Marte*, EDAF, Madrid, 2014.

(6) Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Consejo de Aragón (CA), leg. 263/1, Olías y Mortara a Felipe IV, 26/X/1652.

operaba por tierra, lo cual era inadmisibile. También se debían enviar desde Cádiz algunos bajeles, jarcias y barcos longos para aquella operación. En cuanto a tropas, de la Armada creía don Juan que solo podría contar con unos ochocientos hombres, pues cuando se desembarcaron en Blanes y se hizo muestra había unos mil y se debían de haber perdido sobre los doscientos entre fugados y enfermos; además se contemplaba dejar los barcos en el puerto, pero casi sin personal para defenderlos. Don Juan, que solo consiguió movilizar 6.200 infantes y apenas 1.500 efectivos de caballería, trescientos de ellos de muy baja calidad, también supo que tenía muy difícil intentar alguna cosa contra Rosas, «plaza marítima tan regular, bien fortificada y acabada de socorrer». Así que dejó correr la oportunidad de tomarla<sup>7</sup>.

La operación fallida contra Rosas es, a nuestro juicio, muy importante por ser un síntoma: en Cataluña apenas habría dinero para la guerra ofensiva, que en el caso que nos ocupa se centraría en la total expulsión de los franceses del principado catalán, entre 1652 y la paz de los Pirineos de 1659, de ahí que las operaciones conjuntas entre el ejército de tierra y la Armada, a las que tanto rendimiento sacaría Francia, apenas se plantearon en el caso hispano. Es más, sin apenas grano para pasar el invierno –el suministro de trigo llegado de Cerdeña y Sicilia solo aseguraba existencias hasta enero de 1654–, don Juan se planteó hacer invernar las tropas de la Armada lejos de Cataluña, en La Rioja y Aragón, para evitar sobrecargar con alojamientos de soldados al maltrecho campesinado catalán –que soportaba las cargas de la guerra desde 1639<sup>8</sup>.

Como cada primavera, en mayo de 1654 don Juan solicitó la llegada de galeras y bajeles a Cataluña, indispensables para el transporte de tropas y suministros hacia los puertos del norte, Palamós y Cadaqués, desde donde se abastecían con facilidad las tropas que protegían Gerona y el Ampurdán. De hecho, solo el 17 de junio llegaron seis galeras de Nápoles transportando ochocientos hombres. Pero don Juan sobre todo recelaba de noticias como la llegada a Rosas de dos navíos cargados de bastimentos, nueva que parecía confirmar sus informes sobre la base de Tolón, donde se aprestaban ocho navíos de guerra y hasta 12 mercantes que se habían embargado para transportar medios de guerra a Rosas para el ejército de Francia. Como confesaría en agosto, su principal recelo con respecto a la armada de Tolón era que los franceses intentasen expugnar una plaza como Tarragona «porque además de tener muy flaca guarnición, está abierta la muralla por muchas partes, desechas las estacadas y la artillería en tierra, y siendo el enemigo dueño de la campaña con armada en la mar, y qué comer en el país (como es cierto lo hallará), no sería muy imposible que le penetrase a hacer una operación tan

---

(7) ACA, CA, leg. 263/1, copia de carta de don Juan a Felipe IV, 20/X/1653. Un barco francés cargado de trigo para Rosas entró desarbolado por una tempestad en el puerto de Blanes, de ahí que se supiera lo bien abastecida que estaba la plaza. ACA, CA, leg. 263/1, consulta del CA, 26/XI/1653.

(8) ACA, CA, leg. 263/1, consulta del CA, 26/XI/1653.

grande y tan fácil si sabe el estado de aquella plaza». El problema añadido era la falta de tropas, pues si quería reforzar la escasa guarnición de Tarragona –apenas tenía doscientos hombres– solo podía ser a costa de sacarlas de Gerona o de Barcelona, lo cual era inaceptable. Por otro lado, también estaban en peligro Cadaqués y Palamós, donde siempre hubo muy poca guarnición, pero su situación no era tan extrema porque, en caso de necesidad, se podía llevar por mar –si se contaba con galeras suficientes, claro–. La única noticia positiva aquellos días fue que las galeras y un bergantín habían atrapado cuatro embarcaciones de piratas berberiscos, de modo que 160 esclavos irían a remar a las galeras<sup>9</sup>.

En la campaña de 1655, y para dolor de don Juan, antes de recibir la armada hispana ya se había prevenido la francesa. En la bahía de Rosas, informaba un atribulado virrey, el 19 de mayo se encontraban seis galeras, siete navíos y tres saetías de Francia, y según su pronóstico su objetivo sería Cadaqués, si bien el resto de la Marina (hasta Blanes) ahora estaría en sus manos, de modo que no sabía de dónde sacar algunos bagajes para tránsitos y dónde alojar a parte de la caballería si salía esta a campaña –uno de los males de no dominar todo el territorio posible en Cataluña–; tampoco sería muy factible enviar ayuda hacia Gerona por mar, una circunstancia que aún era más seria. Ciertamente, los franceses pusieron sitio a Cadaqués, donde a fines de mayo ya no pudieron entrar unos bergantines de apoyo enviados por don Juan por tener tomada la bocana del puerto. Por entonces, las esperanzas del virrey se centraban en la llegada de las galeras de Italia –y las tropas que llevaban–<sup>10</sup>. De hecho, ante la ausencia de riesgo<sup>11</sup>, y dado que los designios de Francia aquel verano eran devastar el Ampurdán y presionar hacia la Montaña –en dirección a Besalú y Bàscara–, hasta cinco galeras de Francia se habían ido a Cerdeña a corsear, pero de allá llegó una de las hispanas dando noticias sobre que alguna o algunas se habían perdido –había restos en el agua–, noticia que alguna otra embarcación pareció poder confirmar según don Juan. Pero la campaña no había terminado, y en septiembre desde Mataró se informó de la presencia de 26 velas que, poco después, se confirmaba eran de Francia y se dirigían a Palamós, adonde también se acercaba el príncipe de Conti con sus tropas para bloquear dicha plaza. Palamós era lo único que le quedaba a Felipe IV para defender la Marina, y si era capturado también estaría en peligro Hostalric, la única plaza que ofrecía algo de apoyo a Gerona y cerraba el camino real hacia

(9) ACA, CA, leg. 263/1, consultas del CA, 6-19/V/1654. ACA, CA, leg. 304/76/1, copia de carta de don Juan al rey, 26/IX/1654; FELIU DE LA PEÑA, N.: *Anales de Catalunya III*, Barcelona, 1709, p. 334.

(10) ACA, CA, leg. 263/1, consulta del CA, 25-29/V/1655. ACA, CA, leg. 401, don Juan B. Arespacochaga, secretario de don Juan José de Austria, a don Diego de Sada, secretario del Consejo de Aragón, 29/V/1655.

(11) Don Juan reclamó en agosto la llegada de la armada de Nápoles para la defensa de la costa catalana, pero aquel año había ido a socorrer Milán, dado que los franceses habían atacado fuerte por allá y no se esperaba su armada en las costas catalanas tras el ataque a Cadaqués. Un error. AGS, Estado, leg. 2672, consulta del Consejo de Estado (CE), 28/VIII/1655.

Barcelona. El Consejo de Estado, ante la demanda de don Juan de disponer de las tropas de la Armada –las galeras de Nápoles y Sicilia, en realidad–, ordenó al marqués de Bayona, quien la dirigía, que si topaba con la armada enemiga a la altura de las islas Medas buscarse el combate, pero si no era así le debía ceder a don Juan las tropas embarcadas. De hecho, el marqués de Bayona señaló que solo podría desembarcar 150 hombres de los 350 que llevaba, pero antes de que se produjese otra contingencia ocurrió algo más. Mientras, el 19 de septiembre, el príncipe de Montesarco, en una galera napolitana, logró forzar el bloqueo naval de Palamós y llevó a dicha plaza suministros y algunos artilleros. El 21 se levantaba el sitio de Palamós gracias a la presencia de la armada hispana –veinte bajeles y trece galeras, según Feliu de la Peña, quien asegura que la francesa portaba treinta bajeles–. El 1 de octubre se produjo una batalla naval frente a Barcelona entre las dos armadas, perdiendo los franceses dos navíos, mientras que las naves españolas hubieron de marcharse hacia Cartagena para restañar sus heridas; las francesas no volvieron a verse, de modo que se suponía que debían de haber partido hacia sus puertos. La flota hispana regresó poco más tarde para patrullar las aguas catalanas, y a fines de octubre ayudó a recuperar el castillo de Begur<sup>12</sup>.

La contingencia que señalábamos es que el marqués de Bayona alegase que si cedía sus hombres al virrey de Cataluña no tendría bastimentos suficientes para aguantar a su regreso del frente si se reembarcaban para el 15 de diciembre. Dicho extremo, que don Juan refrendó en una carta del 30 de octubre para el Consejo de Estado, hizo que este solicitase a Felipe IV su retorno inmediato a Italia, si bien en noviembre de nuevo don Juan escribió solicitando que los virreyes de Sicilia y Nápoles concertasen con hombres de negocios de Barcelona antes de cada campaña crédito suficiente para que se pudiese dar de comer a las galeras de ambos reinos al acabar la misma, pues cada año, cuando eran más acuciantes las necesidades de bastimentos, es decir, al final de la campaña, apenas si quedaba algo para darles de comer de los asientos de granos firmados –que casi siempre fueron escasos; en el asiento de 1655 firmado por P. de Aguerri, este se quejó de que se le adeudaban 235.294 reales<sup>13</sup>.

Una noticia de la primavera de 1656 demuestra, creemos, que la falta de iniciativa en la guerra marítima restó muchas posibilidades en aquel conflicto. El nuevo virrey de Cataluña, marqués de Mortara, envió dos bergantines a atacar las barcas francesas que llevaban suministros a Rosas procedentes del río de Narbona y las tomaron, llevando su carga a Palamós: cuatrocientos sacos de harina, sesenta de trigo y otros tantos de mijo, nada menos. Pero, aparte de dichos efectivos, todo indica que las únicas unidades marítimas que llegaron a Barcelona fueron las galeras de Cerdeña del duque de Tursis, que

---

(12) ACA, CA, leg. 263/1, consulta del CA, 17/VII/1655. ACA, CA, leg. 401, don Juan B. Arespacochaga a don Diego de Sada, 11-18/IX/1655 y 2-9/X/1655. ACA, CA, leg. 263/1, consulta del CA, 22/IX/1655. AGS, Estado, leg. 2672, consulta del CE, 2/X/1655. FELIU DE LA PEÑA, *Anales de Cataluña* III, pp. 337-339.

(13) AGS, Estado, leg. 2672, consultas del CE, 30/X/1655, 28/XI/1655 y 17/XI/1655. ACA, CA, leg. 403, Mortara a Felipe IV, 20/V/1656.



llevaron seiscientos hombres de Málaga a la Ciudad Condal en julio, cuando Mortara solicitó que se quedaran en aguas catalanas. Alguna cosa consiguió, pues vigilando constantemente al contrario para que no tomase Gerona o Palamós, Mortara se dirigió hasta esta última en la galera capitana del duque de Tursis (a inicios de septiembre) para, desde allí, concentrar todas sus fuerzas en Gerona. Pero a Tursis no le acababan de gustar aquellos manejos de Mortara, pues desde Sant Feliu de Guíxols, donde se hallaba con dos galeras, escribió al Consejo de Estado en septiembre informando de cómo el virrey de Cataluña había hecho desembarcar la chusma de la galera enviada a Palamós para que trabajase en sus fortificaciones, a pesar de hallarse «muy enferma y flaca». En general, se quejaba de que la costa catalana estaba muy dejada y falta de todo a nivel defensivo, una información que, a su vez, sirvió al Consejo de Estado para reclamarle a Felipe IV que todos los medios marítimos disponibles se enviasen a Cataluña<sup>14</sup>.

Para julio de 1657, de las tres galeras de las que se disponía de servicio en Cataluña sólo quedaba una, y el virrey Mortara representaba una vez más el peligro de perder una plaza marítima de la importancia de Palamós. La Junta de Guerra de España demandó cuatro para la costa catalana, mientras el intento de Francia de hacer plaza de armas en La Bisbal tenía como intención cerrar la salida al mar de Gerona. Felipe IV le aseguró que se enviarían dos galeras con los cuatrocientos hombres previstos que de Málaga debían pasar a Cataluña. Los temores de Mortara se confirmaron cuando escribía a primeros de agosto cómo los franceses se hallaban a media legua de las murallas de Palamós y cada día había escaramuzas ante sus murallas; además, estos esperaban hasta 2.000 hombres que se hallaban entre Narbona y Leucata para engrosar sus filas, con los cuales «podrá obrar a medida de su gusto, pues me hallo sin infantería ni medios ningunos para oponérmele ni para hacer la menor defensa del mundo ...». Pero el objetivo de Francia aquella campaña no era Palamós, sino inquietar a Barcelona nada menos, pues en septiembre había acumulado hasta cerca de 8.000 efectivos entre Blanes y Arenys de Mar, bajando más tarde hasta Granollers, aunque poco después el rival giró con sus tropas hacia el interior, en dirección a Vic. Qué hubiera pasado de disponer Francia de una armada aquella campaña nadie lo podrá saber, pues todavía el 29 de septiembre no habían llegado los refuerzos de tropas en las galeras de Tursis. Mortara viajó hasta Blanes, donde desembarcó para asistir lo antes posible a Hostalric, Gerona y Palamós, tres plazas en peligro en aquel momento. No obstante, la campaña acabaría muy tarde, ya en diciembre, pero sin mayores contratiempos de peso<sup>15</sup>.

---

(14) ACA, CA, leg. 403, Mortara a don Diego de Sada, 25/V/1656, 20-29/VII/1656 y 2-9/IX/1656. AGS, Estado, leg. 2673, consulta del CE, 28/IX/1656.

(15) AGS, GA, leg. 1895, consulta de la Junta de Guerra de España (JGE), 20/V/1657. ACA, CA, leg. 311/16, consulta del CA, 17/VII/1657. ACA, CA, leg. 404, Mortara a Felipe IV, 2/VIII/1657; Mortara a don Cristóbal Crespi de Valldaura, vicescanciller del CA, 2/IX/1657; don Agustín de Coca, secretario del virrey, a don Diego de Sada, 22-29/IX/1657; Mortara a Sada, 30/IX/1657.



Tursis solo llegó a Barcelona en octubre de 1657 con algo más de cuatrocientos hombres para el ejército de Mortara, pero quizá con ánimo de compensarle por sus desvelos, aunque tardíos, Felipe IV le concedió en febrero de 1658 todos los prisioneros franceses que hubiesen hecho los corsarios mallorquines, para reforzar la chusma de sus galeras, así como todos los condenados a galeras de los reinos de la Corona de Aragón. Mortara no dejó pasar la ocasión de quejarse de algunas cosas, de manera que comentó con alguna acritud el hecho de tener orden de embarcar a los condenados a galeras que hubiese en el Principado solo en la capitana de Cerdeña, cuando hacía dos años que no aparecía, contándoles a los condenados, unos ocho o diez, la pena a la que les habían sentenciado desde el momento en que se pronunció la misma. Mortara pidió permiso para que aquellos hombres se embarcasen en cualquier galera que se hallase «en este puerto de España», es decir Barcelona. Fuera de estas discusiones, el peligro real eran los 14 bajeles de que Francia disponía aquel año en Tolón, a los que se podía unir un número similar de unidades inglesas –Mazarino se había aliado con la Inglaterra de Oliver Cromwell en 1657–. Por ello, en agosto Mortara solicitó al duque de Tursis cinco o seis de sus galeras de Cerdeña para que fuesen a correr la costa hasta el puerto de Cadaqués, a fin de intentar impedir que a los franceses les llegasen víveres y tropas por mar con tanta facilidad<sup>16</sup>. Ni la armada francesa actuó aquel año en la costa catalana, ni Felipe IV quería alargar más la lucha en 1659 –entre mayo y julio, es decir, a inicio de la campaña, se firmaron unas treguas por el frente catalán–, de modo que la situación se deslizó hacia la paz en noviembre de dicho año.

### **Cómo desaprovechar una paz, 1659-1668**

Desde la paz de los Pirineos de 1659, la maltrecha monarquía de Felipe IV, que todavía pugnaría por el sometimiento de Portugal hasta 1668, tuvo una oportunidad para mejorar la situación defensiva de algunos de sus puntos neurálgicos, como Cataluña –junto con los Países Bajos y Milán–. Hasta el inicio de la guerra de Holanda a fines de 1673, una paz inestable –de hecho, hubo guerra en 1667-1668– presidió aquellos años a causa de la política cada vez más agresiva de Francia. La mejor fórmula para prepararse ante las futuras agresiones francesas era invertir todo el dinero posible en mejorar las fortificaciones catalanas, sin olvidarse de puertos como Palamós, Cadaqués o Sant Feliu de Guíxols, todos ellos importantes como hemos ido viendo en el transcurso de las campañas. Pero llegó muy poco dinero a Cataluña.

Ya en enero de 1660 el virrey Mortara había trazado planes para mejorar las defensas –y las guarniciones– de plazas como Rosas, donde debería situar

---

(16) AGS, Estado, leg. 2675, consultas del CE, 28/IV/1658 y 9/VII/1658. ACA, CA, leg. 312, Mortara a Felipe IV, 6/VII/1658. ACA, CA, leg. 313, consulta del CA, 4/VIII/1658. ACA, CA, leg. 406, Coca a Sada, 3-10/VIII/1658.

cuatrocientos hombres, Cadaqués y Palamós, donde debería haber ochenta efectivos en cada una, además de fortificar Figueras. En Rosas, por ejemplo, en junio de 1661 su gobernador escribió a Mortara informando de que únicamente tenía los oficiales vivos de dos tercios y siete soldados de guarnición, con los que no puede hacer las guardas ni cubrir las murallas, con lo que solo la puerta del castillo tiene vigilancia. Muy poco se hizo en los siguientes años, pues el nuevo virrey de Cataluña, marqués de Castel-Rodrigo, se quejó en julio de 1663 de no tener dinero para trabajar en las defensas de la Marina, como Rosas –donde solo había 140 hombres de guarnición–, Cadaqués o Palamós. Y se lamentaba: «aquí [en Cataluña] va acabándose la gente [del ejército] con fugas y muertes de pura necesidad»<sup>17</sup>. El remedio para la falta de tropas en Cataluña se demoraba en otras ocasiones por la ausencia de galeras disponibles para su transporte; así ocurrió en febrero de 1664, cuando el Consejo de Guerra solicitó al rey el envío de 10.000 reales para el embarco urgente en Málaga de doscientos hombres con destino a Barcelona, porque estaban detenidos allá por falta de galeras. Además, se debían enviar otros 20.000 reales para completar una leva para Mahón, un dinero que en parte ya se había gastado en mantener a las tropas para Barcelona, que llevaban demasiado tiempo en Málaga. Las levas en Málaga se justificaban por haber en aquella ciudad mucha gente «ociosa y mal entretenida»<sup>18</sup>.

Cuando Vicente Gonzaga se hizo cargo del virreinato catalán, en uno de sus primeros informes detectaba la necesidad de mejorar las defensas de Cadaqués, para él el mejor puerto de la zona, aunque tampoco descartaba mejorar Palamós. De hecho, en mayo de 1664, Gonzaga dijo poseer informes del mal estado de los puertos de Palamós y Barcelona, por lo que era necesario limpiarlos para que las galeras reales contaran con aquellos refugios tan necesarios. Ya el 17 de mayo, don Vicente Gonzaga había pedido al rey que se empleasen 400.000 reales en cuatro años para aquella limpieza de arenas del puerto de Barcelona, mientras que la propia ciudad proponía que fuesen 10.000 las libras (100.000 reales) que anualmente, de lo que se debía atrasado de la Bula de Subsidio, Cuarta y Excusado, se empleasen en dicha tarea<sup>19</sup>. Pero muy pronto, cuando Gonzaga revisó la necesidad de enviar tropas a Cataluña en 1665, volvían a saltar las alarmas: en la plaza de Rosas se necesitaban quinientos hombres y solo había 173; en Palamós eran necesarios trescientos y solo había efectivos cuarenta y ocho; en las islas Medas, desde donde se avistaba la llegada de la flota francesa, Gonzaga quería tener veinte hombres, cuando por entonces había apenas cuatro en servicio, y en Cadaqués se necesitaba un centenar y solo quedaban veintitrés. Sin duda, las noticias de que aquel verano –los franceses movilizaron una flota de ocho navíos y once galeras con 2.000

---

(17) AGS, GA, leg. 1958, consulta del CG, 5/VI/1661. AGS, GA, leg. 1954, Mortara a Felipe IV, 11/I/1660. AGS, GA, leg. 2028, Castelrodrigo a don Diego de la Torre, secretario del Consejo de Guerra, 14/VII/1663.

(18) AGS, GA, leg. 2052; consulta del CG, 6/II/1664.

(19) ACA, CA, leg. 318; consulta del CA, 17/V/1664. ACA, CA, leg. 318, Gonzaga a Felipe IV, 31/V/1664.

soldados embarcados aparte de sus tropas habituales, en principio para ir contra Berbería— sirvieron para que el Consejo de Aragón intentara arrancar un compromiso mayor para con las fortificaciones inacabadas de Cataluña —en Rosas, Gonzaga había acabado un revellín, pero poco más se había hecho—. Pero del envío de una flota de guerra al Principado nadie habló<sup>20</sup>.

De todas formas, el Consejo de Aragón se preocupó lo suficiente para, en noviembre de 1665, escribirle a la viuda de Felipe IV, Mariana de Austria, dándole a entender que la acumulación de tropas de Francia en Perpiñán les permitiría, con un golpe de mano, tomar Camprodón en la Montaña y Rosas o Cadaqués en la costa del Ampurdán. Y merced al camino abierto por el Consejo de Aragón, el virrey Gonzaga insistió en que el marqués de Bellefonds podría apoderarse de Cadaqués y hasta de Palamós, cuando solo se le ocurría destinar doscientos hombres que tenía en Barcelona a la defensa de Rosas — que, en realidad, necesitaba 2.000 hombres para una defensa regular—, transportándolos en dos galeras de las que disponía para el envío de medios de guerra hacia el norte y que se encontraban en Palamós. Cadaqués era indefendible a causa de estar la plaza a la vista de eminencias que deberían ser fortificadas, pues de no hacerlo siempre podrían caer en manos del enemigo. De hecho, en Palamós estaba Juanetín Doria con cuatro galeras y doscientos hombres en ellas que eran todo su resguardo<sup>21</sup>. Obviamente, necesitaba hombres y dinero para la mejor defensa posible del Principado. Solo en enero de 1666 llegaron 240 hombres en las galeras de Génova, y como de la Corte enviaron poco más de 65.000 reales para el arreglo de las fortificaciones y fundición de la artillería, cuando Rosas recibió apenas 14.880 reales de dicha cifra y Palamós y Cadaqués nada, el virrey Gonzaga optó por encargar un informe sobre la situación de las defensas de Cadaqués al general Marco Antonio de Genaro y al ingeniero Godofredo Hogrell. Estos aseguraban que en la boca del puerto de Cadaqués había una isla, llamada Delandes (o de Landes), donde se podría construir un fuerte de cinco baluartes, pero si caía Cadaqués la fortificación de la isla no serviría de nada. El problema era que Cadaqués podría ser atacado desde Port Lligat, situado a dos tiros de mosquete de la primera, donde había una torre construida por los franceses con capacidad para

---

(20) AGS, Estado, leg. 2682, consulta del CE, 7/VI/1665. ACA, CA, leg. 418, Gonzaga a Felipe IV, 20/VI/1665. ACA, CA, leg. 319, consulta del CA, 10/VII/1665. AGS, Estado, leg. 2683, consultas del CE, 9/VII/1665 y 5/IX/1665. ACA, CA, leg. 1337, Gonzaga a Mariana de Austria, 23/XI/1665. Para el Consejo de Aragón las plazas fundamentales en Cataluña eran Barcelona, Rosas, Puigcerdà y los puertos (Cadaqués y Palamós).

(21) Pagano Doria, otro de los asentistas de la escuadra genovesa, escribió a Mariana de Austria solicitando invernar en Cataluña y no en Cartagena, como estaba previsto en un principio. Doria alegó que la seguridad de Cataluña estaba asegurada si dejaban cuatro galeras en Barcelona, otras tantas en Palamós y seis en Cadaqués. El caso es que se disponía de hasta tres puertos como fondeadero posible, y en función de la comodidad de cada lugar se enviarían más o menos galeras. Pero le constaba, y ello era lo importante, que las tripulaciones estarían cómodas en Cataluña para pasar el invierno. Y al Consejo de Estado le pareció bien. AGS, Estado, leg. 3612/63-64-65, Pagano Doria a Mariana de Austria, Barcelona, 5-15/XII/1665; consulta del CE, 15/XII/1665.

artillería, pues contaba con troneras y hasta seis garitas; pero es que, además de Port Lligat, el enemigo podía desembarcar artillería en la cala Guillola, a la izquierda de Port Lligat, y desde allí atacar la torre y tomarla en poco tiempo, desembarcando después en él para dirigirse posteriormente a Cadaqués. Por otro lado, existía otra torre en la zona que miraba a Cotlliure, levantada también por los franceses, a un tiro de mosquete de distancia, donde igualmente, de ser ocupada por el enemigo, este podría instalar sus baterías para atacar Cadaqués. Eran del parecer de que esta torre se calzase con baluartes pequeños, pero que permitiesen albergar parte de la guarnición de Cadaqués y defender así la posición del enemigo, impidiendo la expugnación de la plaza desde aquella posición. Pero, para colmo de males, en la zona que miraba hacia Roses había una colina, que llamaban el Colomer, situada a tiro de arcabuz de la villa y que dominaba la antigua muralla de la parte de la iglesia, que estaba podrida y que caería solo a tiro de mosquete; dicha colina no podía fortificarse porque cerca de ella se hallaban otros padrastrós más altos que la dominaban, y si el rival llegaba a ellos con artillería batiría las defensas que se hiciesen y las tomarían; por otro lado, también existía en aquella zona un barranco que podía servir a los enemigos de cuartel para 2.000 hombres sin ser descubiertos ni ofendidos desde la villa. Marco Antonio Genaro creía que no se podrían levantar baluartes en aquella parte de la fortificación, a pesar de lo que dijera el ingeniero, y creía indefendible la plaza, pero para dar «calor» a aquellos naturales afectos al rey, se podría hacer una

«estrada cubierta rodeada de estacadas<sup>22</sup>, dándole traveses para su defensa, que se puede conseguir con poco gasto y asimismo hacer algún reparo a la torre del molino, que con esto se da a entender a los enemigos y a los naturales que se quiere defender aquel puesto y no se empeña V. E. en grandes gastos en parte donde conocidamente se ve que no se puede lograr los efectos de ellas, y a los naturales se les puede dar esperanzas de que se tratará de mejorar aquel puesto cuando sea posible»<sup>23</sup>.

Y en febrero de 1666 llegó un informe del gobernador de Palamós, J. Villa, donde le señalaba cómo las defensas exteriores de la plaza estaban sin levantar, apenas si eran cimientos, cuando solo una gran cantidad de tropas podrían, pues, defender la posición, y tenía toda la artillería sin montar, con apenas capacidad de realizar dos disparos antes de caer en el suelo y, lo más triste, con solo dos artilleros, además inútiles para el servicio. Los almacenes para los víveres, pólvora, etc., prácticamente derruidos y sin posibilidad de reparar.

---

(22) El virrey Gonzaga ya había dado la orden de cortar 15.000 estacas de 21 palmos para asegurar la estrada cubierta de Rosas cuando se hiciese, así como de ajustar los acarreos de tierra para los terraplenes de dicha plaza y de piedra para la perfección de las medias lunas. ACA, CA, leg. 418, Gonzaga a Mariana de Austria, 2/1/1666.

(23) ACA, CA, leg. 319, consulta del CA, 20/XI/1665. ACA, CA, leg. 423, Gonzaga a Mariana de Austria, 28/XI/1665. ACA, CA, leg. 418, Gonzaga a Mariana de Austria, que incluye el informe de M.A. Genaro, 23/1/1666.

Pero lo que le había movido a escribir la carta a Gonzaga era la situación desesperada que cabía recelar si se conformaban las noticias que le había traído un paisano desde Perpiñán, donde se había hallado varios días, y era que en toda Francia se publicaba que era inminente la guerra contra España y se hacían las primeras diligencias al respecto<sup>24</sup>.

Merced al servicio de información establecido, el maestre de campo don Pablo de Parada, que se hallaba de servicio en la frontera, pudo a fines de abril advertir sobre la armada francesa en Tolón: esta parecía estar compuesta por 37 navíos de guerra, veinte de mercaderes fletados, doce brulotes de fuego y doce galeras. Como dicha flota tenía tropas a bordo y podía partir en cualquier momento, era necesario meter «gente de la segura del país» en Rosas, y en Palamós también, porque la que había no bastaba para su defensa –en abril de 1667 había 250 hombres en Rosas y 110 en Palamós–, así como arreglar la artillería, que estaba por el suelo, hasta que se viese qué ocurría con la armada de Francia. Parada continuaba su misiva pensando que habría guerra automáticamente si España se ajustaba con Portugal, de modo que Francia disponía en la Guyena de ocho mil infantes y dos mil caballos aprestados, «[...] y con ellos se nos vendrá a Girona y Palamós, que si están en el estado que hoy se hallan no le pueden hacer ninguna resistencia...». Para Parada, si el enemigo atacaba por Palamós, Girona y Hostalric, cayendo estas plazas, harían falta «dos campañas con buenos sucesos en las Armadas de mar y tierra para echarlos fuera». Es decir, otra vez el fantasma de 1640<sup>25</sup>.

Cuando, el 24 de mayo de 1667, desde la Corte dieron cuenta del rompimiento de la paz con Francia, el virrey Gonzaga ya hacía meses que clamaba por su relevo –el duque de Osuna sólo llegaría a Cataluña en agosto–. De modo que a inicios de julio aún veía cómo los franceses comenzaban a desembarcar artillería y demás pertrechos de guerra en el puerto de Canet sin problemas, merced a disponer de 15 galeras de servicio, además de los ocho bajeles que aprestaban en el puerto de Tolón. El peligro de la flota francesa era tal que no solo podía atacar cualquier punto del litoral catalán<sup>26</sup>, sino que el virrey de Valencia recibió órdenes de mejorar sus defensas costeras, en especial la plaza de Peñíscola; el virrey de Mallorca, de hacer lo propio con Ibiza y Menorca, mientras que el virrey de Cerdeña tendría permiso para que la flota de galeras de la isla permaneciera en sus aguas para mejorar su defensa. La única noticia positiva fue la llegada en agosto de ochocientos milaneses

---

(24) ACA, CA, leg. 418, Gonzaga a Mariana de Austria, 20/II/1666.

(25) ACA, CA, leg. 419, el gobernador de Cataluña, don Gabriel de Llupià, al vicescanciller del CA, 1/V/1666, que incluye la carta de P. de Parada del 28/IV/1666. AGS, Estado, leg. 2686, Gonzaga a Mariana de Austria, 2/IV/1667.

(26) En Arenys de Mar, por ejemplo, el asentista Francisco Grillo fabricaba un navío, y el miedo era, al iniciarse el conflicto, que Francia quemase el casco del barco; por ello, se pensó en enviarlo cuanto antes a Cartagena y allí se acabaría de arbolar. Las medidas defensivas tomadas consistieron en la remisión de una guardia de infantería, se construyó una trinchera y se llevaron dos piezas de una torre cercana para defender los trabajos iniciados. AGS, GA, leg. 3493,

en las galeras de Génova<sup>27</sup>. Pero en junio, el marqués de Montalbán, que asistía a la Junta de Galeras, aseguraba que estas no estaban preparadas para salir a campaña por falta de dinero y medios (chusma y armas), aunque en el Consejo de Guerra se aseveró que cada año se destinaban 200.000 reales para armar las galeras, de modo que estas deberían estar en mejor disposición para actuar. El marqués de Torcifal fue más allá cuando reclamó, incluso, la necesidad de llegar a un acuerdo con Inglaterra para que una armada de dicha nacionalidad patrullase el litoral del Mediterráneo hispano<sup>28</sup>. Finalmente, Mariana de Austria decidió que solo las galeras de Génova pasarían a España, quedando las demás para guardar Italia<sup>29</sup>.

Mientras, el arzobispo de Tarragona se hizo eco de la presencia de la flota francesa en las Baleares<sup>30</sup> –los rumores señalaban una fuerza de once galeras y treinta y seis navíos– para reclamar también ayuda para mejorar sus defensas y armamento –de modo urgente doscientos arcabuces y algunos artilleros, pues sólo había cinco en servicio para quince piezas en disposición de disparar–. Pero Francia tenía otros designios, que no pasaban por atacar Tarragona, de modo que dejaron seis galeras en Colliure –de las once de las que disponían para sus operaciones en Cataluña– para cualquier contingencia. El virrey, duque de Osuna, se limitó a enviar cien hombres de refuerzo a Rosas y la mitad a Cadaqués, mientras aquellos meses continuaban los trabajos en la mejora de las defensas de Palamós, una vez que las de Cadaqués parece que fueron dejadas por imposibles<sup>31</sup>.

El duque de Osuna, que logró conquistar la Cerdeña<sup>32</sup> francesa en la campaña de 1667, estaba convencido que los franceses intentarían en 1668, jugando con su ejército y su armada conjuntamente, tomar Gerona o Rosas para desquitarse. Y aquellas plazas sólo podrían defenderse si se contaba con las galeras de España a tiempo, ordenándosele al marqués del Viso que las tuviera aprestadas para el día 10 de abril. El marqués aseguraba que le sobraba celo para hacer lo que se le pedía, pero necesitaba también dinero para llevar-

---

consultas de la Junta de Armadas, 30/IV/1667, 13/VI/1667 y 19/XII/1667. Al final, el barco se terminó en Arenys, pero se acabó de arbolar en Barcelona, y no en Cadaqués como se había previsto. AGS, GA, leg. 3506, consultas de la Junta de Armadas, 17-29/XI/1668.

(27) ACA, CA, leg. 320, consultas del CA, 20-26/V/1667. ACA, CA, leg. 421, Lluçà al vicescanciller del CA, 4-5/VII/1667. ACA, CA, leg. 321, extracto de la carta del gobernador de Cataluña, don Gabriel de Lluçà, al vicescanciller del CA, 6/VIII/1667.

(28) AGS, GA, leg. 2134, consulta del CG, 2/VI/1667. Sobre la presencia inglesa en el Mediterráneo véase, Valladares, Rafael, «Inglaterra, Tánger y el ‘Estrecho compartido’. Los inicios del asentamiento inglés en el Mediterráneo occidental durante la guerra hispano-portuguesa (1641-1661)», en *Hispania*, LI, 179/3 (1991): 965-991.

(29) AGS, GA, leg. 2134, consulta del CG, 4/VI/1667.

(30) Sobre la guerra de Devolución en las Baleares, ESPINO LÓPEZ, Antonio: *En la periferia de los reinos periféricos. Guerra y defensa en la Mallorca de Carlos II (1665-1700)*, Ministerio de Defensa-CSIC, Madrid, 2011, pp. 211-213, 227-231.

(31) AGS, GA, leg. 2160, gobernador de Rosas, Marco A. Genaro, a don Diego de la Torre, 10/VIII/1667. ACA, CA, leg. 321, consulta del CA, 14/IX/1667.

(32) Sobre la Cerdeña, ESPINO, Antonio: *La Cerdeña en armas. Conflicto e identidad en la frontera catalana, 1637-1714*, Milenio, Lérida, 2017.



lo a cabo y, sobre todo, poder transportar a tiempo a los tercios de Granada (mil hombres), que debían ir a luchar a Cataluña, y posteriormente estaría en condiciones de ofrecer sus servicios en la defensa de Roses si fuera menester. El caso es que, para abril, se pidió a las galeras de España, Génova, Nápoles y Cerdeña que estuviesen en Cataluña. Pero no solo se trataba de enviar tropas a Cataluña, en marzo de 1668; también se pidió que las galeras de España transportasen 1.500 quintales de pólvora y 2.500 de cuerda desde Cartagena y 700 arneses de caballo desde Cádiz. Mientras, también se recibían avisos de cómo los franceses aprestaban catorce galeras y tres galeotas para atacar la costa catalana, mientras que a Mallorca llegaban avisos en el sentido de que en Tolón los franceses aprestaban dieciocho o veinte navíos, y otras tantas galeras en Marsella. En todo caso, la situación se salvó cuando a inicios de mayo se confirmó la firma de la paz de Aquisgrán<sup>33</sup>.

### **Hacia la guerra de Holanda, 1668-1673**

Tras la Guerra de Devolución (1667-1668), mientras Luis XIV viajaba hasta Marsella para dar calor a la armazón de barcos y galeras –según informes recibidos por el Consejo de Estado–, la reina gobernadora, Mariana de Austria, había concedido al marqués de Aytona facultad real para disponer el establecimiento de la Compañía Española del Comercio Armado, habiendo hecho subdelegados a don Gabriel de Llupià para Cataluña y a don Miquel Çalvà para Mallorca, de la misma forma que un año antes, en junio de 1668, se hizo subdelegado por Valencia al conde de Cervellón. Se pidieron todos los apoyos posibles a todo el mundo para que el intento alcanzase el mayor logro. Pero apenas tuvo alguno<sup>34</sup>.

Con la llegada del duque de Sessa y Baena al virreinato catalán se procuró poner en orden el estado de las fortificaciones catalanas. En lo que respecta a las más importantes para el desarrollo de la guerra marítima, y aparte de Barcelona, Sessa descubrió que en Palamós se empezó a construir una ciudadela en tiempos de don Juan José, es decir a partir de 1653, y hasta la época del virreinato de Vicente Gonzaga se gastaron 96.000 reales, pero el duque de Osuna quiso hacer algo más y empezó a levantar una encamisada de cal y canto, pero sin haber perfeccionado antes el foso y la estrada cubierta; ahora bien, el muelle estaba derribado y era lo que más importaba, lógicamente, para dar abrigo a las galeras –y hacer de Palamós un auténtico puerto de importancia militar–. Cadaqués no era un lugar fácilmente defendible; de hecho, los franceses no hicieron en él grandes defensas cuando lo ocuparon, añadía el duque de

---

(33) AGS, Estado, leg. 2687, marqués del Viso a Mariana de Austria, 19/II/1668. AGS, GA, leg. 2162, consulta del CG, 26-27/III/1668. AGS, Estado, leg. 2687, consulta del CE, 10/IV/1668. ACA, CA, leg. 1018, consulta del CA, 9/V/1668.

(34) AGS, Estado, leg. 2688, consulta del CE, 8/I/1669. ACA, CA, leg. 332, Carlos II al vicescanciller del CA, 11/VI/1669.

Sessa en su informe, aunque reconocía que el puerto era grande y se podía usar muy bien<sup>35</sup>. Y no se podía bajar la guardia, dado que los franceses no cesaban de realizar prevenciones de todo tipo: por ejemplo, en 1670 había quien consideraba que volvería a haber guerra con Francia cuando esta envió a Octavio Centurini a comprar esclavos a Malta para sus galeras, además de estar armando otras, de modo que deberían temerse de nuevo operaciones en aquellos mares, sobre todo cuando Cataluña estaba tan desprotegida, sin apenas tropas suficientes para las guarniciones, cuando solo la de Puigcerdà necesitaba 2.500 infantes –en aquel momento había en toda Cataluña 3.747 soldados de infantería– y la caballería correspondiente. Y en mayo de 1672 le llegó una orden al duque de Sessa para prevenir los puertos catalanes de un más que posible ataque de Francia –que había iniciado un conflicto con las Provincias Unidas–. El virrey aprovechó la coyuntura para señalar que, justamente a causa de la falta de medios económicos, pues nunca se había hecho caso de sus demandas, no había nada prevenido en Cataluña y, por lo tanto, todas las plazas y puertos estaban abiertos e indefensos. El Consejo de Estado no pudo dejar de señalar que, aunque eran ciertas las aseveraciones del duque, no se podía aceptar su sugerencia de impedir la entrada de barcos –y de armadas– franceses en los puertos catalanes, alegando que había peste en el país vecino, por irse contra los tratados de paz si así se hacía –e, indirectamente, tal medida podía hacer enfadar a Francia, un temor que, en el fondo, era el trasunto de toda la cuestión–. El Consejo de Estado acabó por dictaminar que el virrey permitiese entrar a cualquier unidad de Francia en los puertos catalanes, sobre todo por tenerse la convicción de que los franceses no podían físicamente introducir una armada poderosa en ninguno de ellos por el mal estado de los mismos. Una política que podría calificarse de hacer de la necesidad virtud<sup>36</sup>.

También hubo un cierto interés por fabricar galeras en Cataluña o, mejor dicho, por que no se perdiera del todo la tradición constructora. El asentista don Francisco Montserrat, futuro marqués de Tamarit, entraría en el negocio de fabricar tres galeras en Barcelona, una destinada a almiranta de la escuadra de España, por un montante de 360.000 reales de ardites. En febrero de 1672 no se habían concluido, aunque urgían<sup>37</sup>.

A punto de dejar su cargo en 1673, el duque de Sessa pudo decir cómo se había trabajado en las plazas marítimas catalanas: en Roses habían perfeccionado algunos puentes levadizos y puertas, y se había laborado en la construcción y mejora de los cuartos, hospital y casas de los oficiales, así como en desaguar los fosos de la plaza, «que es lo que más necesitaba (...) para la salud de los que la habitan»; además se habían abierto troneras para la artillería y reparado la muralla donde lo había necesitado. En Cadaqués se había

---

(35) ACA, CA, leg. 323, Sessa a Mariana de Austria, 22/III/1670.

(36) AGS, Estado, leg. 2690, consulta del CE, 13/V/1670. ACA, CA, leg. 427, Gabriel de Llujià, al vicescanciller del CA, 22/XI/1670. AGS, Estado, leg. 2694, consulta del CE, 31/V/1672.

(37) AGS, GA, leg. 3525, consultas de la Junta de Armadas, 27/VIII/1670 y 25/X/1670. AGS, GA, leg. 3543-1, consulta de la Junta de Galeras, 22/II/1672.



levantado más de la mitad del revellín de la puerta principal, y desde aquella a la puerta llamada «de los italianos» se había alzado el parapeto de la estrada cubierta en piedra, además de construir almacenes para las municiones y grano. En Palamós se había profundizado buena parte del foso de la ciudadela con la contraescarpa, además de fabricar un almacén con capacidad para 900 barriles de pólvora. En el puerto se había acabado una plataforma para una docena de piezas artilleras, y una trinchera de pared para cerrar el puerto y el arrabal de la ciudad. Palamós era, por entonces, la gran apuesta: había recibido en los años del virrey Sessa 75.000 reales, una cantidad que se mantendría en 1673, cuando se invirtieron 57.086 reales, y 1674, con 98.516 reales, gracias a que, estando ya el virrey San Germán al frente del virreinato catalán, este manifestó cómo Palamós era «plaça en que tienen puestos los ojos los franceses para poder mantener sus armadas y se les abriría el camino para cualquier empresa en Cataluña»<sup>38</sup>. Además, el virrey Sessa aseguraba haber botado en 1672 tres galeras, sin duda las fabricadas bajo asiento por F. Montserrat, y aquel año (1673) se trabajaba en una cuarta galera, quedando materiales almacenados para construir una quinta embarcación<sup>39</sup>. El gasto debió de ser considerable: sabemos que la pagaduría del ejército de Cataluña destinó 263.725 reales a la fabricación de galeras entre 1662 y 1667<sup>40</sup>, y en el periodo 1679-1688 se gastaron otros 409.692 reales para la fabricación de dos galeras en Barcelona<sup>41</sup>. De hecho, en febrero de 1673, los diputados de Cataluña se quejaron formalmente ante el virrey Sessa de la tala abusiva de árboles destinados a la construcción de naves para usos militares en las atarazanas de Barcelona, refiriéndose a los notables abusos y

(38) AGS, GA, leg. 2287, San Germán a Mariana de Austria, 21/X/1673.

(39) En comparación, según informó en su momento el gobernador de Menorca, J. Bayarte, en 1671 Francia aprestaba 19 galeras en el puerto de Marsella y otras cuatro en Tolón, además de construirse otras tres, mientras que el número de sus navíos en el Mediterráneo era de medio centenar. AGS, GA, leg. 2247, dos cartas de don Juan Bayarte a Mariana de Austria, 25/II/1671. ACA, CA, leg. 1015, consulta del CA, 22/IV/1671. Y en 1672 los datos eran aún más preocupantes. En el Consejo de Estado, el condestable de Castilla confeccionó un resumen con las informaciones acerca del poderío naval de Francia: Luis XIV contaba con 84 navíos y otros once que se aprestaban; además, había 22 navíos en astillero. También había 10 navíos poderosos dedicados al corso, 25 pingues y brulotes, 24 galeras, tres galeotas y dos galeras en astilleros. AGS, Estado, leg. 2694, el condestable a Mariana de Austria, 9/III/1672. AGS, Estado, leg. 2694, consulta del CE, 30/III/1672.

(40) Felíu de la Peña informa de la construcción del navío *San Pablo* en 1663, en tiempos del virrey Castel-Rodrigo, y en 1668 del navío *N. Sra. del Pilar*, conocido como *La Gerona*, en Arenys de Mar en tiempos del virrey Osuna. FELIU DE LA PEÑA: *Anales de Catalunya* III, pp. 346, 351.

(41) AGS, Contaduría Mayor de Cuentas (en adelante CMC), 3.ª época, leg. 2692, cuentas de los gastos en fortificaciones en Cataluña (1666-1676). ACA, CA, leg. 328, consulta del CA, 26/VII/1673, con una carta-informe del virrey Sessa y Baena del 15/VII/1673. AGS, CMC, 3.ª época, leg. 1888/1, cuentas de Juan de Gachapay, pagador del ejército de Cataluña, 2/XII/1662 hasta 2/VI/1667. AGS, CMC, 3.ª época, leg. 3121, cuentas de Juan de Gachapay y Vera, I/1680 a V/1688. Y todavía entre 1697 y 1700 se concedieron otros 185.780 reales de plata para tales

«extraordinaris excessos se [h]anfet y de cada dia se continuen en devastar y arruynar los boschs, valls y montanyes a hont los arbres se fan, fentaquellsinútils, convertint-ho en propis usos y comoditats, comés pega, carbó, alquitrà, trementina y altres, fent-ne bigas (...) per aportar en altresregnes, y que també ne fan sahetias y barcas majors y menors, ab color que han de servir per naturals de Catalunya las vènan a personas estrangeras, [y] ha constat ser los boschs moltdestruïts per los excessos y abusos, de tal manera que rèstanimpossibilitats, y haurie de cessar la continuació de la fàbrica de galeras y altresembarcacionesnecessàries per alservey de custòdia del mar y conservació de la santa fe cathòlica»<sup>42</sup>.

El virrey, que no estaba ya en los mejores términos con los diputados catalanes, respondió en abril señalando que él solo había cumplido reales órdenes y que era del máximo interés de la Monarquía, como sin duda lo era de sus dueños, mantener lo mejor posible los bosques que suministraban los materiales para la construcción de las galeras<sup>43</sup>.

Siendo importantes, todos aquellos esfuerzos, en realidad, habían sido muy reducidos dada la delicada situación de la Real Hacienda de la Monarquía, una realidad que se haría muy palpable los siguientes años. Desde la Corte, don Diego Sarmiento aseguraba que en aquella coyuntura «la maior defensa que han de tener estos reynos ha de ser el de una Armada así de navíos como de galeras que son los exércitos portátiles que acuden al socorro donde es menester». Y el príncipe de Brabanzón opinaba, al hacerse eco de algunas consideraciones político-estratégicas del momento<sup>44</sup>, que, en realidad, la defensa de las fronteras de España empezaba en el norte de Europa, y gracias a los «auxilios y favores que recibieren de esta Corona los [H]Olandeses», puesto que una Francia en posesión de las 17 provincias de los Países Bajos, con toda la potencia marítima de los neerlandeses de su lado, no solo podría atacar la Península, sino que «al cavo le quitara el imperio de las Indias». Por otro lado, don Diego Sarmiento creía que «[h]ay pazes que son de maior perjuicio que la guerra como suçede en el caso presente, pues sin llegar a rompimiento estamos en peor estado que si lo hubiere». El marqués de Castel-Rodrigo creía necesario fijar el ejército de Cataluña en 16.000

---

menesteres. AGS, CMC, 3.<sup>a</sup> época, leg. 900, José de la Plaza, pagador general del ejército de Cataluña, 5/II/1697 a 30/III/1700.

(42) «... notables abusos y extraordinarios excesos [que] se [h]an hecho y de (*sic*) [que] cada día se continúan al devastar y arruinar los bosques, valles y montañas en donde los árboles se hacen, haciendo aquellos inútiles, convirtiéndolo en propios usos y comodidades, como es pega, carbón, alquitrán, trementina y otros, haciendo bigas [...] para llevar a otros reinos, y que también se hacen saetías y barcas mayores y menores, y con la excusa que habrían de servir por naturales de Cataluña las venden a personas extranjeras, [y] ha constado estar los bosques muy destruidos por los excesos y abusos, de tal manera que quedan imposibilitados, y habría de cesar la continuación de la fábrica de galeras y otras embarcaciones necesarias para el servicio de custodia del mar y conservación de la santa fe católica».

(43) *Dietaris de la Generalitat*, vol. VII, *Anys 1656 a 1674*, Generalitat de Catalunya, Barcelona, 2002, pp. 567, 642-643.

(44) HERRERO SÁNCHEZ, Manuel: *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, CSIC, Madrid, 2000, pp. 191 ss.

infantes (de los que 4.500 los pagarían los reinos de la Corona de Aragón) y 4.000 caballos para poder hacer una guerra defensiva efectiva, además de recibir apoyo de la Armada que, según el almirante de Castilla, era «lo más importante en la constelación presente con que se pueda asistir a toda la Monarquía»<sup>45</sup>.

## Epílogo y conclusiones

La Monarquía Hispánica continuó durante casi dos décadas, hasta el inicio de la Guerra de los Nueve Años en 1689, arrastrando parecidas dificultades económicas a las expuestas en las páginas precedentes, que siempre se tradujeron en una deficiente defensa de la frontera catalana. A las necesidades para acabar de arreglar algunas plazas como Rosas o Palamós –en 1679 el ingeniero J. Rinaldi evaluaba en 300.000 y 360.000 reales respectivamente el gasto para poner en una mínima defensa ambas plazas<sup>46</sup>–, se le añadiría la necesidad imperiosa de volver a levantar las fortificaciones de Puigcerdà, derruidas por los franceses antes de devolver la citada plaza por la paz de 1678. Ante tamañas dificultades, difícilmente pudo la Monarquía cuidar otros aspectos como la marina de guerra. Así, las cosas siguieron igual, como se ha mencionado. Por ejemplo, en 1682 y 1683, cuando los rumores del ataque francés a Luxemburgo se confirmaron, también lo hicieron los aprestos de la armada francesa en Tolón y Marsella, especialmente en 1683, momento en el que se reconoció que todo el litoral catalán estaba desprotegido ante cualquier ataque que intentase Francia con su armada. Se decía, por ejemplo, que las galeras que ya estaban en Port-Vendres podían atacar Cadaqués en cualquier momento si se declarase la guerra<sup>47</sup>. Y, desde luego, cuando comenzó la guerra de Luxemburgo, que en la práctica se alargó de mayo a inicios de agosto de 1684, buena parte de la estrategia defensiva hispana se desarrolló en función de la presencia de la flota francesa, en aquel momento compuesta por treinta galeras y veinte navíos, y la posibilidad real de que atacase Barcelona junto con un ejército de campaña superior en efectivos al hispano. Incluso a fines de junio de 1684 cayó Cadaqués, como para confirmar todos los temores. Si Barcelona no fue molestada entonces, sí sufriría ataques de la armada francesa

---

(45) AGS, GA, leg. 2286, duque de Sessa a Mariana de Austria, 15/VII/1673 y consultas del CG, 7-24/VII/1673. ACA, CA, leg. 328, consulta del CA, 26/VII/1673. AGS, Estado, leg. 2696, consulta del CE, 30/VIII/1673.

(46) AGS, GA, leg. 2444, virrey Bournonville a Carlos II, 6/IV/1679 con los informes de J. Rinaldi 6/II/1679 y 30/III/1679.

(47) ACA, CA, leg. 235, virrey Bournonville a don F. Izquierdo de Berbegal, secretario del CA, 4/IV/1682. ACA, CA, leg. 333, consultas del CA, 21/VI/1683 y 27-30/IX/1683. En realidad, y como sabemos, el objetivo de la armada de Francia aquel año fue Argel, pero tanto Cataluña como las Baleares se inquietaron. Archivo Nacional de Cataluña (ANC), sección Castellósdrius, caja 95, Bournonville a don Manuel de Sentmenat, virrey de Mallorca, 3-22/V/1683 y 18/VI/1683.

en 1691 y 1693, al igual que localidades como Málaga y, sobre todo, Alicante<sup>48</sup>, y especialmente sería clave la presencia de la armada francesa en la expugnación de la Ciudad Condal en 1697.

A lo largo del periodo analizado en este trabajo, de 1652 a 1673, hemos podido comprobar cómo la presencia de galeras hispanas –y algunos bajeles–, claves para el transporte de tropas y de material de guerra hacia Cataluña, y de Barcelona hacia los puertos situados en el frente –Rosas, Palamós, Cadaqués, Sant Feliu de Guíxols, Blanes–, en cambio, dada su debilidad, apenas si pudieron combatir con las unidades francesas, que desde Tolón y Marsella podían ayudar, y así lo hicieron, a las tropas terrestres de Luis XIV. Dejando aparte la guerra de Mesina, donde sí se produjeron serios enfrentamientos navales, en el caso del frente catalán apenas el rumor del avistamiento de la flota francesa servía para que el virrey de turno se viera obligado a variar toda su estrategia defensiva. Y los franceses lo sabían. Con ejércitos de apenas diez o doce mil efectivos, pero con el concurso de su armada, sabían que podían invadir el norte de Cataluña, por el Ampurdán o la Cerdaña, o por ambos territorios al mismo tiempo, ya que el acercamiento de sus unidades marítimas hacia Rosas, Palamós o Cadaqués, y no digamos ya Barcelona, automáticamente obligaba a los virreyes de Felipe IV y de Carlos II a retirar sus escasas tropas de la campaña para guarnicionar las plazas marítimas. Por otro lado, la escasa calidad de las fortificaciones obligaba a que el número de los soldados destinados a dichas guarniciones fuese notable. Y de esa forma, los franceses tenían garantizada casi siempre su superioridad numérica en campaña. Es más, cuando esta no estaba asegurada, precisamente la mejor fórmula para que la Monarquía Hispánica retirase tropas de la campaña era la misma: insinuar con su armada un ataque simultáneo. Numerosos virreyes reclamaron disponer de fuerzas marítimas equivalentes, porque sabían que un ataque simultáneo por tierra y mar hacia el Rosellón era la única fórmula válida para empujar a Francia fuera de los condados catalanes perdidos en 1659. Nunca se logró, y la frustración para los profesionales de la guerra hubo de ser enorme, cuando además se mezclaba con la propia frustración catalana no solo por no poder recuperar los territorios anexionados por Francia, sino también por padecer las invasiones galas año tras año.

---

(48) En realidad, desde el bombardeo de Génova de 1684, las ciudades del litoral mediterráneo hispano estaban muy avisadas del poderío de la armada francesa. Sobre el bombardeo de Génova, PETER, Jean: *Les artilleurs de la Marine sous Louis XIV*, Economica, París, 1995, pp. 97-102, y BITOSSI, C.: «Il bombardamento di Genova nel 1684», en *Atti della Giornata di studio nel terzo centenario*, Génova, 1988, pp. 39-69, citado por HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, «La quiebra del sistema hispano-genovés (1627-1700)», *Hispania*, vol. LXV/1, núm. 219, 2005, 115-152, pp. 149 ss.

## 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](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>

# LOS VERDE: UNA FAMILIA DE MAESTROS MAYORES DE GALERAS EN LAS ATARAZANAS DE BARCELONA

Alfredo CHAMORRO ESTEBAN  
Doctor en Historia Moderna  
Recibido 21/05/2020 Aceptado 03/06/2020

## Resumen

La historia de las Reales Atarazanas de Barcelona durante los siglos XVII y XVIII está estrechamente ligada a la de una familia de maestros mayores de galeras de procedencia genovesa: los Verde. Desde que Jerónimo Verde fue nombrado maestro mayor de la fábrica de galeras, prácticamente la totalidad de los buques de la escuadra de galeras de España fue construida bajo la dirección de un miembro de esta familia. Este artículo pretende poner de relieve la relevancia de esta familia y su importancia para la historia naval de la Monarquía Hispánica, especialmente en el Mediterráneo.

Palabras clave: maestro de galeras, atarazanas, Barcelona, galeras, construcción naval.

## Abstract

The history of the Royal Shipyards of Barcelona during the 17th and 18th centuries is closely linked to that of a family of galleys shipbuilder masters of

Genovese origin: the Verdes. Since Jerónimo Verde was appointed master of the galleys Factory, all of the ships in the Spanish galleys squadron was built under the direction of a member of this family. This article tries to value this family and its importance for the naval history of the Spanish Monarchy, especially in the Mediterranean.

Key words: master of galleys, shipyards, Barcelona, galleys, shipbuilding.

**L**A historia de las Atarazanas de Barcelona en los siglos modernos estuvo estrechamente vinculada a la de dos familias: los Marimón, superintendentes del astillero desde 1623 hasta 1746, y los Verde, maestros mayores de galeras del mismo desde 1599 hasta 1746, año en el que el marqués de la Ensenada ordenó el definitivo traslado de la fábrica de galeras de Barcelona a Cartagena. En el presente artículo nos ocuparemos de los Verde, una familia de maestros de galera genoveses que llegó al arsenal barcelonés a finales del siglo XVI y que ya entrada la siguiente centuria monopolizó el cargo de maestro mayor de galeras.

Durante buena parte del siglo XVI, la Monarquía Hispánica adoleció de una importante falta de maestros, artesanos, oficiales de marina, ingenieros, artilleros y, en general, marineros, para sus armadas<sup>1</sup>. Por eso, durante todo ese tiempo fueron llegando profesionales de todos estos ámbitos para servir a la Monarquía, favoreciendo este hecho la entrada al servicio del emperador Carlos V del genovés Andrea Doria, en 1528. Desde ese instante, fueron muchos los genoveses que arribaron a la Península y se integraron en las escuadras de galeras de la Monarquía ocupando múltiples oficios. Del mismo modo, las atarazanas de Barcelona también necesitaron la llegada maestros italianos. Con una preocupante falta de buenos maestros en las costas catalanas, la Monarquía trató de reclutar a los mejores maestros italianos, especialmente aquellos que trabajaban en el arsenal veneciano, cuyo prestigio era conocido a lo largo de todo el Mediterráneo. Uno de los que trataron de traer fue el afamado maestro y humanista Vettor Fausto<sup>2</sup>, aunque finalmente las negociaciones no llegaron a buen puerto. Uno que sí que vino fue Francisco Tubiol que, gracias a las gestiones del embajador del Emperador, Francisco de Vargas, llegó a las atarazanas de Barcelona en 1552<sup>3</sup>. Sin duda, esto favoreció el intercambio de conocimiento y técnicas constructivas entre las diversas

---

(1) BUNES IBARRA, M.A.: «La defensa de la Cristiandad. Las Armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», en PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (coord.): *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*. Cuadernos de Historia Moderna. Anejos, anejo V, 2006, p. 95.

(2) Sobre este maestro y humanista, véase CAMPANA, L.: *Vettor Fausto (1490-1546), professor of greek and a naval architect: a new light on the 16th Century manuscript *Misure di Vascelli etc. di (...) proto dell'Arсенale di Venetia** (tesis doctoral inédita), A&M University, Texas, 2010.

(3) Archivo General de Simancas (AGS), Estado (E), leg. 1319, n° 265, Francisco de Vargas al príncipe Felipe, Venecia, 25 de septiembre de 1552.



atarazanas mediterráneas, característica esencial de la construcción naval en ese mar<sup>4</sup>.

Si durante el reinado del Emperador se trató de contratar maestros venecianos, a menudo sin éxito, durante el de Felipe II la mayoría de los maestros de galeras que llegaron a las atarazanas fueron genoveses. En este sentido, cabe destacar la llegada del genovés Bautista Jordán a principios de la década de 1560, al que sucedió de manera interina su hijo Bartolomé Jordán en 1582. La llegada al astillero de Pedro Catalán, en 1585, inició un conflicto entre maestros por hacerse con la máxima dirección de la maestranza, que llegó, incluso, a un intento de asesinato por parte de Catalán hacia Jordán. Finalmente, fue el maestro Pedro Catalán quien ocupó el cargo de maestro mayor de las atarazanas hasta su muerte, en 1594<sup>5</sup>. Durante los siguientes años no se nombró sucesor del difunto maestro, por lo que la situación de la maestranza en las atarazanas fue muy confusa por la falta de liderazgo y la competencia entre los maestros de galeras que había.

### **Jerónimo Verde, maestro mayor de las Reales Atarazanas de Barcelona**

Jerónimo Verde llegó a Barcelona el 27 de diciembre de 1597, junto a su hijo Juan Bautista y otros maestros genoveses, para construir la galera capitana de la escuadra de España en las Reales Atarazanas de Cataluña. Jerónimo recibiría un sueldo de cinco reales al día, mientras que su hijo y ayudante recibiría seis ducados de a 12 reales al mes. Cuando llegó a Barcelona, Jerónimo Verde ya tenía una larga experiencia como maestro de aja mayor de la galera real del príncipe Juan Andrea Doria, concretamente quince años. Así que Jerónimo Verde comenzó su labor junto con otros tres maestros mayores de galera, sin que hubiera una jerarquía entre ellos. El maestro Lorenço Massabo se destacaba por haber trabajado en Sicilia, donde había construido las galeras capitana y patrona de aquel reino, considerada la primera una de las mejores galeras que había en aquellos momentos y que había sido muy del agrado del mismo don Pedro de Leyva. Por su parte, el maestro Juan de Nicola había fabricado junto a Pedro Catalán casi la totalidad de las galeras que en aquel entonces integraban la escuadra de España; además, bajo su dirección se había construido en el astillero una galera real y otra para el duque de Tursis, al que satisfizo mucho su resultado. Finalmente, el maestro genovés Francisco Corona también se había destacado en la construcción de estas embarcaciones.

Sin embargo, en las últimas ocho galeras fabricadas en el astillero se detectaron numerosos defectos. La causa la explicaba el superintendente de las atarazanas, don Ramón d'Oms:

---

(4) FONDEVILA SILVA, P.L.: *Evolución y Análisis de las Galeras de los Reinos Peninsulares (Siglos XII-XVIII). Construcción, Dotación, Armamento, Aparejos y Táctica* (tesis doctoral inédita), Universidad de Murcia, 2018, p. 26.

(5) AGUILERA LÓPEZ, J.: «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 38, 2018, p. 68.



«Como en estas atarazanas havia quatro maestros mayores y cada uno de su opinión como se refirió a su Magd en Valencia con un memorial que se dio de cosas tocantes a su servicio en beneficio desta fabrica, que fue causa de nombrar un solo maestro mayor, no es mucho que la haya en la diferencia de las galeras, aunque van todas ellas medidas con la razón que arriba se dize, quantimas que muchas veces se han visto galeras de unas mismas medidas y gálibos salir mejores las unas que la otras»<sup>6</sup>.

En primer lugar, las autoridades optaron por el maestro Bartolomé Jordán, que ya había ocupado el cargo de maestro mayor durante tres años, heredándolo, a su vez, de su padre, el genovés Bautista Jordán, fallecido en 1582<sup>7</sup>. Sin embargo, finalmente el elegido fue Jerónimo Verde, cuyo nombramiento hizo Felipe III en Barcelona, en junio de 1599, mientras visitaba la ciudad<sup>8</sup>:

«Por quanto conviene a mi servicio dar nueva orden en las cosas de las atarazanas de esta ciudad de Barcelona y entre otras quitar el abuso de haber en ellas (...) [y] por los inconvenientes que resultan de ello como el tiempo lo ha manifestado, he acordado que tan solamente haya un maestro mayor de quien dependa la fábrica de las galeras y otras suertes de navíos que en las dichas atarazanas se hiciesen, como lo había por lo pasado sin haverse proveído este oficio en propiedad después que murió maestre Pedro Catalán, último maestro mayor de ellas, y teniendo muy buena relación de maestre Gerónimo Verde y la práctica y experiencia que tiene del arte de fabricar galeras como se ha visto por las que ha hecho en Nápoles y Génova y particularmente en la labor del buco de galera real que fabricó en las dichas atarazanas y se varó y echó a la mar por el mes de abril pasado de este año (...), le lijo y nombro por tal maestro mayor de dichas atarazanas»<sup>9</sup>.

A partir de ese momento, Jerónimo Verde monopolizó el oficio de maestro mayor, ocupando la cúspide del escalafón de la maestranza del astillero, por encima de los maestros mayores de galeras, maestros de aja, calafate mayor y calafates y maestro remolar. Únicamente daría cuenta de su trabajo al superintendente de las atarazanas. Además su sueldo experimentó un aumento muy sustancioso: 350 reales al mes, 330 reales por su sueldo y los otros 50 por el sueldo de un criado que debía tener a su disposición. Este hecho denota no solo un aumento en el escalafón del astillero a nivel laboral

---

(6) AGS, Guerra y Marina (GyM), leg. 567, «Lo que contiene la Relacion de los defectos que dizen se hallan en las galeras que se vararon del Atarazanal de Barcelona el año 1600 y lo que a ello se responde por el superintendente y maestros mayores es lo siguiente». Don Ramond'Oms, Gerónimo Verde, Bartolomé Jordan, y Jaume Clos, Barcelona, 30 de octubre de 1600.

(7) Sobre los maestros mayores de galeras de las atarazanas en el siglo XVI, véase AGUILERA LÓPEZ: «La maestranza de las Atarazanas...», p. 67.

(8) Sobre la visita de Felipe III a Barcelona, así como sobre las visitas de sus antecesores y sucesores, véase CHAMORRO ESTEBAN, A.: *Barcelona y el rey. Visitas reales de Fernando el Católico a Felipe V*, La Tempestad, Barcelona, 2017.

(9) AGS, GyM, lib. 82, f. 325, el rey a Jerónimo Verde, Barcelona, 4 de junio de 1599; texto reproducido en AGUILERA LÓPEZ: «La maestranza de las Atarazanas...», p. 68.

y económico, sino también a nivel social, pues Jerónimo Verde se convertía en algo más que un carpintero de ribera o, incluso, que un maestro de hacer galeras.

Las funciones del maestro mayor de galeras eran múltiples. La más importante de ellas, claro está, era la supervisión de todos los procesos constructivos de la fábrica de galeras. También se encargaba de los extractivos, ya que el maestro mayor inspeccionaba los montes y bosques, señalando los árboles adecuados para la construcción de los buques; dirigía los trabajos de tala de los árboles, la corta, desbroce y «cuadreo» de la madera, y controlaba el desembosque y conducción de la madera en carretas hasta las atarazanas, ya fuera por tierra, ya fuera por mar, desde los puertos de Tortosa, Mataró, Blanes o Palamós. La supervivencia del maestro mayor descansaba en el conocimiento de las medidas y proporciones exactas de los buques, que se obtenían mediante cálculos geométricos<sup>10</sup>, un conocimiento que guardaba celosamente y que se negaba a compartir, por muchas presiones que recibiera por parte de las autoridades, o incluso de los familiares. A diferencia de lo que ocurría con los navíos de alto bordo, en España no tenemos tratados que aborden la construcción de galeras, como sí se hizo en Italia en el siglo XVI y en Francia en la centuria siguiente. Realmente el maestro mayor de galeras era poseedor de un saber artesanal que se transmitía oralmente de padres a hijos. En este sentido, el caso de los Verde encajaría perfectamente en el modelo apuntado por Casado Soto acerca de los constructores de barcos de guerra en los primeros siglos modernos, es decir, el de «una familia de carpinteros de ribera, con individuos dotados de experiencia y especiales dotes de observación»<sup>11</sup>. Ya en el astillero, el maestro mayor dirigía a toda la maestranza: maestros de galeras, maestros de aja o carpinteros de ribera, calafates, remolares, aprendices, etc.

Durante los siguientes años, los Verde consiguieron consolidarse en la ciudad. Sin embargo, el nombramiento de un genovés como único maestro mayor de galeras no gustó al resto de maestros de galeras nativos. Los genoveses, recordemos, pese a estar presentes en muchos sectores económicos de la ciudad catalana, eran los enemigos naturales de Barcelona desde los siglos bajomedievales, en que ambas potencias pugnaban por el dominio del comercio marítimo en el Mediterráneo. No eran los únicos genoveses en el astillero; ya los había habido en el siglo XVI. Junto con los Verde, llegaron a las atarazanas los Gandolfo, otra familia de maestros de aja que, rápidamente, entroncó con los primeros. Los hijos de Jerónimo Verde también trabajaban en el astillero e ingresaron en la cofradía de maestros de aja de Barcelona. En 1619 aparecen los nombres de Andrea Verde y Bernardino Gandolfo en las

---

(10) Esteban Mira Caballos apunta que la galera tenía una quilla muy alargada, siendo la proporción entre esta y la manga de siete a uno; MIRA CABALLOS, E.: *Las Armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempos de los Austrias*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019, p. 57.

(11) CASADO SOTO, J.L.: «Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica», en PI CORRALES (coord.): *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*, p. 36.

reuniones del consejo de deliberaciones de la cofradía<sup>12</sup>. Ese mismo año ingresó en la cofradía otro genovés, Tomás Repali. En 1632, ingresaron Jaume Gandolfo y Martín Verde, mientras que en 1639 fue admitido Jerónimo Verde, segundogénito del maestro mayor. El ingreso de los Verde en la cofradía de maestros de aja de la ciudad tiene varias lecturas: era un modo de afianzar su posición en la ciudad y en el sector de la construcción naval en Barcelona, y de reforzar los lazos entre los miembros de la cofradía y la maestranza del astillero para asegurar la mano de obra para la fábrica de galeras en unos momentos en que esta escaseaba; por otro lado, su participación en los consejos de deliberaciones de la cofradía les permitiría desarrollar la estrategia familiar para asegurar el cargo de maestro mayor de las atarazanas en uno de sus miembros.

Y es que el maestro mayor Jerónimo Verde era muy celoso de su cargo y siempre intentaba evitar cualquier posible competencia, como sucedió en 1617, cuando el rey mandó que el maestro Juan Cona, que acababa de recibir un entretenimiento, asentase una galera con la aprobación del maestro mayor Jerónimo Verde, y el virrey de Cataluña, duque de Albuquerque, le respondió que el maestro Verde «no lo ha consentido ni ha querido examinar porque es ginobes y siente que se introduzca en esta ciencia ningún vasallo de V. Magd., sino solos sus dos hijos y los de su nación»<sup>13</sup>. Jerónimo Verde no vería con buenos ojos ceder un ápice de sus conocimientos a otros maestros, para poder conservar así su monopolio, además de garantizar que este quedase en miembros de su familia y de su nación, es decir, los genoveses.

### **Juan Bautista Verde, maestro de aja mayor de la patrona real de España**

Juan Bautista Verde, hijo mayor de Jerónimo, estuvo varios años trabajando en las atarazanas junto a su padre, hasta que se enroló en las galeras de España como maestro de aja<sup>14</sup>. Tras pasar algunos años en la galera capitana de España, pasó a servir en la patrona real del príncipe Emanuel Filiberto de Saboya, donde recibía 4.890 maravedíes al mes, entre sueldo y ventajas<sup>15</sup>.

En abril de 1621 se resolvió que partiese a las Indias junto al capitán Martín de Vadillo para dirigir la construcción de dos galeras en Cartagena de Indias,

---

(12) Con toda seguridad ya asistían a las reuniones con anterioridad, pero el libro de deliberaciones de la cofradía que se conserva en el Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona comienza en 1618.

(13) AGS, GyM, leg. 825, el duque de Albuquerque al rey, Barcelona, 9 de septiembre de 1617.

(14) La presencia en las naves de estos profesionales era, en palabras de Esteban Mira Caballos, vital en caso de abrirse vías de agua en el buque ya que, junto a los calafates, se encargaban de repararlas; MIRA CABALLOS: *Las Armadas del Imperio*, p. 71.

(15) AGS, GyM, leg. 907, Diego de Morales y Bartolomé Mazón, veedor y contador de la galera real, al rey, Palamós, 19 de abril de 1621.

para controlar el mar Caribe<sup>16</sup>. Con la licencia del príncipe Filiberto en la mano, Juan Bautista regresó a la Península, ya que la real se encontraba en esos momentos en Italia y, ya en 1622, se encontraba en El Puerto de Santa María para embarcarse. Sin embargo, allí recibió la noticia de la paralización del proyecto, por lo que finalmente no viajó a las Indias, quedando en El Puerto sin oficio ni sueldo. Entonces Juan Bautista solicitó al rey que se le devolviese el cargo que ocupaba en las galeras de España, el sueldo que percibía por él y que este se situase en los gastos de la gente de cabo. El Consejo de Guerra solicitó informes a diversos oficiales y autoridades que conocían a Juan Bautista Verde sobre su persona. Todos ellos coincidían en el buen hacer del solicitante. Juan Sáenz de Oyanguren, proveedor de las galeras de España, destacó que «su persona es de mucho servicio por la mucha inteligencia y platica que tiene en el oficio que ha ejercido y dado muy buena cuenta de todo lo que se le a encargado tocante a el»<sup>17</sup>. Por su parte, Martín de Quijano, teniente de la veeduría general de todas las galeras y armadas del rey, afirmaba sobre Juan Bautista ser «hombre suficiente en su ministerio, platic en su arte, en todo quanto se le puede encomendar y además desto es muy buen marinero»<sup>18</sup>.

Varios testimonios elogiaron la capacidad de Juan Bautista Verde, quien deshizo dos galeras que estaban muy maltrechas y las reconstruyó y dispuso para la navegación «con gran satisfacción de sus superiores». La primera de las galeras fue la *Toledana*, varada en Barcelona en 1618 y que en 1622 estaba en muy mal estado. Según Diego López de la Fuente, capitán de la maestranza de las galeras de España, Juan Bautista Verde «tiró la galera *Toledana* en tierra y la deshizo desde popa hasta la medianía y la bajó de la obra viva 4 palmos que era muy alta y no podía navegar y la dejó muy buena que es hoy día de las mejores de la escuadra»<sup>19</sup>. La segunda fue la *Santa Ana*, que voló por un disparo de la artillería de la ciudad de Málaga cuando se realizaban las habituales salvas de artillería, quedando la galera a pique. El general de las galeras de España, marqués de Villafranca, reclamó la presencia de Juan Bautista en Málaga para intentar salvar el buque. Juan Bautista logró sacar la galera al agua, la reparó y condujo hasta El Puerto de Santa María, remolcada por la galera *Santa María*<sup>20</sup>, donde «la desbarató desde el árbol a popa y le quitó

---

(16) Sobre la presencia de galeras en el mar Caribe, véase SÁNCHEZ BAENA, J.J.: «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, 75-95. Por su parte, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada ha advertido cómo para la recuperación del Brasil contra los holandeses se consideró oportuna la utilización de galeras; O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: «Tipología naval española de los siglos XVI a XVIII», en RIBOT GARCÍA, L.A., y ROSA, L. de (dirs.): *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, ed. Actas e Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Madrid, 2003, p. 17.

(17) AGS, GyM, leg. 907, Juan Sáenz de Oyanguren al rey, Sevilla, 7 de enero de 1624.

(18) *Ibidem*, Martín de Quijano al rey, El Puerto de Santa María, 20 de abril de 1622.

(19) *Ib.*, Diego López de la Fuente al rey, El Puerto de Santa María, 30 de diciembre de 1623.

(20) La galera *Santa María* estaba capitaneada por don Martín de Estrada, quien también testificó a favor de Juan Bautista Verde.

todas las latas y radicatas de crujía y la volvió otra vez a poner a punto como lo está hoy tan navegable como si la diera de la atarazana»<sup>21</sup>.

### La sucesión de Jerónimo Verde

En 1624, Jerónimo Verde, con ya sesenta y seis años, cincuenta de servicio al rey y más de cien galeras construidas, solicitó una merced al rey para que su oficio lo heredase su hijo mayor, Juan Bautista Verde<sup>22</sup>. La solicitud elevada al rey por el Consejo de Guerra informaba de los méritos del maestro:

«Jerónimo Verde, maestro mayor dice que lleva sirviendo a su magestad mas de 50 años en dicho ministerio, 24 de ellos de maestro mayor de las atarazanas, habiendo fabricado 3 reales, la patrona que fabricó en Nápoles en 1592 y la 2ª ha fabricado en Bcn en 1597 y la 3ª ha fabricado el año de 1618 en las dichas atarazanas de BCN que está hoy navegando. Y ha hecho muchas capitanas y galerones ordinarios y otros vajeles que se han ofrecido hacer en dicho tiempo y siempre con grande beneficio del Real patrimonio de VªMagd. y entera satisfacción de todos los ministros. Pide que su hijo Juan Verde de 38 años de edad y sirve a S M desde los 18 en el ministerio de fábrica de galeras y de cabo maestro de la galera capitana de la escuadra de España y de cabo maestro de la galera real y su patrona»<sup>23</sup>.

A pesar de los buenos informes, el rey desestimó la petición de Jerónimo Verde en lo referente a la sucesión en su oficio y derivó la recuperación de su puesto en las galeras de España a su capitán general, marqués de Villafranca. Finalmente, fue destinado, de nuevo, a trabajar junto a su padre. Lo cierto es que, pese a su avanzada edad, Jerónimo Verde continuó trabajando algunos años más al frente del astillero y construyendo galeras para Felipe IV. Fue precisamente durante las primeras décadas de este reinado cuando el conde duque de Olivares llevó a cabo una decidida política de construcción naval que le permitiría mantener el liderazgo en el mar<sup>24</sup> y que también se extendió a las escuadras de galeras.

En septiembre de 1625, el nuevo superintendente de las atarazanas, don Bernardino de Marimón, informaba al rey de la falta de maestranza que había en Cataluña, causada principalmente por los bajos sueldos que reci-

---

(21) AGS, GyM, leg. 907, Diego López de la Fuente al rey, El Puerto de Santa María, 30 de diciembre de 1623. Don Diego de Biedma, capitán de infantería y de la galera *Santa Ana*; AGS, GyM; leg. 907, Don Diego de Biedma, 15 de octubre de 1623.

(22) *Ibidem*, Antonio Ruiz al rey, Madrid, 6 de marzo de 1624.

(23) *Ib.*, anónimo sin referencias. Por otro lado, el genovés Nicolás Judice Fiesco, armador y asentista de la Corona, también recomendó al secretario, Martín de Arostegui, que se aceptase la merced que solicitaba Jerónimo Verde cuando este muriese; *ib.*, Nicolás Judice Fiesco a Martín de Arostegui, Barcelona, 15 de abril de 1623.

(24) CASADO SOTO: «Barcos para la guerra», p. 36.

bía<sup>25</sup>. Por eso recomendaba que Jerónimo Verde formase a los maestros de aja y aprendices para tener mejores profesionales en el astillero:

«En estas Atarazanas de V. Magd. hay muchos que con la platica que tienen de haver trabajado algunos años en ellas, en la fábrica de galeras, tienen principios tan buenos que con facilidad saldrían maestros platicos, si en enseñarlos se tuviera el cuidado que es razón, lo que le falta al maestro mayor Geronimo Verde, y viendo el que devo tener en el servicio de V. Magd. cumpliendo con las obligaciones de mi officio, considerando su mucha edad, y los pocos que ay para asistir a la fábrica, me ha parecido proponer a V. Magd. que sería conveniente que todos los domingos una hora por la tarde mandasse a dicho maestro mayor se juntasse en las Atarazanas y en ellas tuviesse escuela de fábrica de galeras en señalando a todos los que acudiesen, con lo qual dentro de muy breve tiempo tendría V. Magd. muchos maestros muy diestros no solo para estas atarazanas, sino para otras partes donde V. Magd. los mandasse asistir»<sup>26</sup>.

Su idea de que Jerónimo Verde instruyese a los maestros de galeras de las atarazanas y al resto de maestranza parecía muy adecuada si no fuera porque había que contar con la opinión del propio maestro mayor. Y este estaba más por la labor de asegurar el futuro de sus hijos que no de compartir sus conocimientos con el resto de profesionales del astillero. Ese mismo año, tras una promoción de Joan Cona, solicitó para su hijo Nicolás Verde la plaza que el primero ocupaba. Era una manera de asegurar la sucesión de su primogénito al cargo de maestro mayor, y la del resto de sus hijos y familiares en el astillero<sup>27</sup>.

Parece ser que con la edad se acrecentó en el viejo maestro Jerónimo Verde la defensa de su posición dentro del astillero y la negativa a ceder un ápice de su sabiduría y poder. En 1627 se opuso a que el maestro Gabriel Alomar pusiese en astillero un buque para galera sencilla alegando que «él y no otro puede fabricar en estas Atarazanas». En las atarazanas de Barcelona se dio un tipo de asiento concreto, en el que se mezclaban aspectos propios del asiento

---

(25) CHAMORRO ESTEBAN, A.: «Las atarazanas de Barcelona: fábrica de galeras de la Monarquía (1599-1748)», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 38, 2018, p. 111; ÍDEM: «Las Reales Atarazanas de Barcelona en el contexto de la Guerra de los Treinta Años. La fábrica de galeras de la Monarquía (1635-1640)», en FORTEA PÉREZ, José Ignacio; GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy; LÓPEZ VELA, Roberto, y POSTIGO CASTELLANOS, Elena (coords.): *Monarquías en conflicto. XV Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Santander, 2018, pp. 315-316.

(26) AGS, GyM, leg. 923, don Bernardino de Marimon al rey, Barcelona, 27 de septiembre de 1625.

(27) «Geronimo Verde maestro mayor de estas Atarazanas en consideración de sus servicios hasupplicado a V. Magd. le haga merced de la plaça que esta vaca por promoción de Joan Cona a Nicolas Verde su hijo y parece que se le podrá hazer esta merced con que haya de asistir y trabajar siempre en la fabrica de las galeras, porque es oficial largo y sin duda que a imitación de su padre será de servicio en la fabrica, según la relación que tengo del superintendente y de los oficiales del sueldo, y el dicho Geronimo quedara consolado de ver a su hijo en servicio de V. Magd. en el cual se ha ocupado mas de cinquenta años con la satisfacción que se sabe»; íbidem, el virrey de Cataluña y obispo de Barcelona, don Joan Sentís, al rey, Barcelona, 25 de octubre de 1625.



típico de construcción naval con otros propios de la administración directa. En este tipo de asiento, un maestro de galeras del astillero se comprometía a construir el buque por una suma de dinero, en la cual únicamente entraba la mano de obra, ya que los materiales —es decir, la madera— los ponía la Monarquía. La complejidad de este asiento radicaba en que el maestro de galeras construía el buque de galera por su cuenta, pero bajo la dirección técnica del maestro mayor de galeras, es decir, Jerónimo Verde. Sin embargo, la voluntad del rey estaba por encima de la obstinación del maestro y, a pesar de sus protestas<sup>28</sup>, se ordenó que Alomar prosiguiese con la construcción del buque, para el que ya había dado todas las fianzas necesarias. Y es que, desde 1623, la Junta de Galeras ordenó que los maestros que tenían sueldo en las atarazanas para fabricar galeras tenían que ofrecer fianzas para asegurar que la galera construida era de la calidad exigida, porque de lo contrario pagarían con sus propias haciendas<sup>29</sup>. Este sistema evitaba que la Real Hacienda perdiese todo el dinero que costaba la construcción de una galera si salía defectuosa. Los maestros que gozaban de un entretenimiento eran Joan Cona, Gabriel Alomar, Andrea Verde y Nicolás Verde, estos dos últimos, hijos del propio Jerónimo.

El maestro no daba su brazo a torcer, como escribía don Bernardino de Marimón:

«Reconociendo el perjuicio que causara al servicio de Su Magd no criar sujetos en estas Atarazanas de suficiencia para fabricar galeras faltando Jeronimo Verde que hoy las fabrica como maestro mayor en estas Atarazanas que teniendo la mira a solo sus particulares no a habido forma para reducirle a que tenga escuela comunicando sus gálibos a la maestraña que trabaja en la fabrica»<sup>30</sup>.

Y esto, claro está, generaba la repulsa de las autoridades respecto a su persona, que, como expresaba el propio Marimón, «podemos decir a V. Ex.<sup>a</sup> que la repugnancia que haze procede de ser tan ambicioso que aun a sus mismos hijos tratando de adelantarlos no les da mano para que hagan galeras»<sup>31</sup>.

No conocemos todavía la fecha exacta de la defunción de Jerónimo Verde. A su muerte le sucedió Juan Bautista Verde, que ocupaba el oficio de adjunto

---

(28) Jerónimo Verde protestó por la continuación de la construcción del buque por parte de Gabriel Alomar, diciendo que él «ha fabricado más de cien galeras de las quales a quedado siempre Su Magd y sus ministros satisfechos como es notorio no es justo que el dicho Gabriel Alomar se ponga a hacer lo que no sabe y nunca ha hecho siendo el dicho maestro mayor presente a quien toca fabricar las galeras del servicio de Su Magd. que le da su estipendio para ello por tanto representando las cosas a V. Exa. humildemente supplico se sirva hacerle merced en mandar se guarde las preeminencias que Su Magd manda y que no se dé lugar se haga la dicha galera sino por mano del dicho maestro mayor pues a él le toca ...»; AGS, GyM, leg. 950, copia del memorial dado por Jerónimo Verde al virrey de Cataluña y obispo de Solsona, incluida en la carta de don Bernardino de Marimón al propio obispo, 13 de noviembre de 1627.

(29) *Ibíd.*, don Bernardino de Marimón al rey, Barcelona, 13 de noviembre de 1627.

(30) *Ib.*, don Bernardino de Marimón al virrey de Cataluña y obispo de Solsona, Barcelona, 13 de noviembre de 1627.

(31) *Ib.*

al maestro mayor hasta su muerte, en 1640. Entonces, solicitó el puesto de maestro mayor de las atarazanas Jerónimo Verde, hijo del difunto maestro mayor, quien lo pedía «en consideración de quarenta años de servicio de Geronimo Verde su padre maestro mayor que fue destas atarazanas treinta años habiendo fabricado en el discurso de su vida tres galeras reales seis capitanas y muchas galeras sutiles»<sup>32</sup>. Su hijo se presentaba, según el superintendente de las atarazanas, don Bernardino de Marimón, con la experiencia de «haverse criado junto a su padre en este ministerio habiendo fabricado una de las quatro barcaças con opinión de ser de las mejores, y agora últimamente una galera que ha sido tan regente y buena como quantas han salido destas Atarazanas». Además, había asistido durante muchos años a las cortas de madera en los bosques, junto a su padre y hermanos, «con mucha satisfacion y ahorro de la real hazienda». Así, concluía el superintendente, consideraba a Jerónimo Verde «uno de los de mas esperanzas que hay en estos tiempos en el arte de fabricar y assi por sus servicio y por los de su padre parece ser justo que Su Magd le haga la merced que pide»<sup>33</sup>.

El rey aceptó la petición de Jerónimo Verde, quien se hizo rápidamente cargo de la construcción de los buques. Sin embargo, su tiempo en el cargo fue muy efímero, ya que el inicio de la sublevación de los segadores detuvo de manera inmediata la fábrica de galeras y Jerónimo tuvo que exiliarse, como hicieron otros tantos oficiales de las atarazanas, entre ellos el superintendente don Bernardino de Marimón<sup>34</sup>. Al inicio de la revuelta, el astillero trabajaba a todo ritmo para cubrir las demandas constructivas de la Corona, enfrentada desde 1635 con Francia<sup>35</sup>. Así, en ese instante se estaban construyendo en el astillero tres buques de galeras, dos de los cuales estaban ya casi acabados, y que no pudieron echarse al agua. Tras su exilio, Jaume Pere Jaume asumió el cargo de maestro mayor de galeras.

### **Jerónimo Verde, «menor»<sup>36</sup>, y la reapertura de la fábrica de galeras en Barcelona**

Tras su huida de Barcelona, Jerónimo Verde se desplazó a Cartagena, donde el rey le había nombrado maestro de aja de las galeras de España.

---

(32) Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Generalidad, Correspondencia del virrey conde de Santa Coloma, nº 9239, don Bernardino de Marimón al conde de Santa Coloma, Barcelona, 7 de marzo de 1640.

(33) *Ibidem*.

(34) No parece acertado David Goodman cuando afirma: «Los rebeldes ofrecieron una suculenta paga a uno de los maestros constructores del arsenal, Gerónimo Verde»; GOODMAN, D.: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2001, p. 193. En el documento citado por el autor no consta ofrecimiento alguno por parte de los rebeldes al, por otro lado, maestro mayor de la fábrica de galeras.

(35) Sobre la actividad del astillero durante esos años, véase CHAMORRO ESTEBAN: «Las reales atarazanas de Barcelona en el contexto de la Guerra de los Treinta Años», 307-324.

(36) El epíteto «menor» es nuestro, para diferenciarlo de su padre.



Desde allí se desplazó a El Puerto de Santa María, donde se había establecido la fábrica de galeras dada la imposibilidad de construirlas en Barcelona. A inicios de 1642, estando ya en Cartagena, se le ordenó que comenzase las cortas de madera para el aconcho de las galeras de España<sup>37</sup>. Dos años más tarde dirigió la construcción de un buque de galera en El Puerto de Santa María, donde precisamente pasó el invierno la escuadra de galeras de España<sup>38</sup>. En 1646, en este mismo lugar, comenzó la fábrica de dos galeras más<sup>39</sup>, a razón de 14 reales diarios de sueldo<sup>40</sup>. Sin embargo, en septiembre de 1646 se le adeudaban 1.521 reales y 29 maravedíes. El retraso en las pagas y el exiguo sueldo que cobraba le obligaron, en 1651, a solicitar ayuda económica al rey para sustentar a su familia, por sus más de treinta años de servicio. El rey aceptó la propuesta del Consejo de Guerra de otorgarle 250 ducados por vía de gratificación, «así por ser cierta la relación como por ser el singular maestro de fábrica de galeras que ay en España y haverse venido de Barcelona con fineza de buen vasallo a continuar el servicio de Su Magd en que es muy necesario por lo que mira a su profesión y justo que siendo catalán experimente ayuda y buen pasaje»<sup>41</sup>.

Pese a que no conocemos bien su recorrido durante esos años, en la década de los años sesenta, cuando se reemprendió la actividad en el astillero, Jerónimo Verde se encontraba en Cartagena. Sin embargo, el virrey de Cataluña en 1663, el marqués de Castel-Rodrigo, no pensó en él como primera opción para que se encargase de dirigir la construcción de galeras, sino que creyó conveniente llamar a dos maestros, padre e hijo, de apellido Salinero, «por conocerlos muy bien y que se hallaban con las medidas de un hermano suyo, que fue grande hombre, y cavo maestro del Magistrado de Galeras en Genova». Previamente a su envío a Nápoles, donde se encontraban en ese momento, estos Salinero habían solicitado ir a servir a Cerdeña, donde se aprestaba una escuadra de galeras, o acompañar al marqués de Castel-Rodrigo, por lo que es de suponer que ya se conocían de etapas anteriores. Así, en julio de 1663, el virrey Castel-Rodrigo escribió al virrey de Nápoles, conde de Peñaranda, solicitándole el envío a Barcelona del hijo, llamado Juan Antonio Salinero, pues «estando aca y fabricando una galera los maestros naturales le hurtarian las medidas y se establecería la fabrica como lo estaba antes»<sup>42</sup>. Sin embargo, la respuesta del conde de Peñaranda se haría esperar. Y es que ningún virrey, u

(37) Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), Colección Vargas Ponce, t. XXVI, doc. 63, Instrucción dada al maestro Jerónimo Verde, Cartagena, 9 de enero de 1642, f. 97.

(38) MIRA CABALLOS: *Las Armadas del Imperio*, p. 160.

(39) Estos dos buques sustituirían a otros dos, ya imposibilitados para la navegación, de la escuadra de España que, ese año de 1646, constaba de siete galeras; BUNES IBARRA: «La defensa de la Cristiandad», p. 97.

(40) AGS, GyM, leg. 3244, «Relación del dinero que de orden de Su Magd se ha remitido para la fábrica del buco de galera que se hace en esta ciudad», El Puerto de Santa María, 2 de septiembre de 1646.

(41) Jerónimo Verde tenía que mantener a su esposa, siete hijos y dos hijas; AGS, GyM, leg. 3311, el Consejo de Guerra al rey, Madrid, 4 de diciembre de 1651.

(42) AGS, E, leg. 3286, nº 179, el Consejo de Estado al rey, Madrid, 16 de julio de 1663.

otra autoridad, dejaría escapar de su jurisdicción a un maestro de hacer galeras, máxime si este gozaba de prestigio, como era el caso de los Salinero. Y eso a pesar de las órdenes del Consejo de Estado, que escribió al conde de Peñaranda para tal efecto<sup>43</sup>.

Mientras tanto, Jerónimo Verde continuaba en Cartagena haciendo labores de reconocimiento y carenado de las galeras<sup>44</sup>, como hizo en julio de 1664 con la capitana de España, que se tenía que reconvertir en real para pasar a la emperatriz Margarita Teresa de Austria a Italia, desde donde continuaría por tierra su viaje hasta Viena<sup>45</sup>. Pero la suerte miró de nuevo a los Verde porque la imposibilidad de que los Salinero abandonaran Nápoles, donde eran tan necesarios para la construcción de galeras como en Barcelona, propició el envío de Jerónimo, de nuevo, a las atarazanas que le habían visto crecer y formarse como maestro de galeras. Pero, es más, lo hacía como maestro mayor de galeras, igualando así lo hecho por su padre en la primera mitad del siglo XVII. Así, la Junta de Galeras informaba al rey de que el marqués de Bayona, capitán general de las galeras de España, proponía que «se mande a Geronimo Verde Maestro mayor de las Atarazanas de Barcelona pase a aquella ciudad donde se han hecho tan ventajosas galeras por la perfeccion de la madera y no viniendo de Napoles los maestros Salineros en Geronimo Verde reconoce bastante suficiencia y quanto antes se empezare será mejor»<sup>46</sup>. Así pues, su traslado a Barcelona sería inmediato.

Sin embargo, la opción de los Salinero no se había desestimado todavía. En enero de 1665, cuando en las atarazanas se debían construir tres galeras y una góndola real para el paso de la emperatriz Margarita Teresa de Austria, el rey escribió al virrey de Cataluña, don Vicente Gonzaga, «que si se hallaren en Genova los maestros llamados los Salineros escriba con aprieto al Duque de Tursisnegozie que venga Juan Antonio á estas fabricasassegurandole se le cumplirá el asiento que hiziese con el»<sup>47</sup>. Es más, añadía el soberano que Jerónimo Verde sería el encargado de realizar el trabajo de maestro mayor de galeras «mientras no hubiera otro». Sin embargo, Gonzaga dudaba de que los Salinero se decidiesen a venir a Barcelona ya que sus pretensiones económicas eran altas.

Jerónimo Verde ejerció su oficio de maestro mayor de la fábrica de galeras en un periodo marcado por los conflictos internacionales en los que se inmiscu-

---

(43) *Ibidem*, nº 178, el Consejo de Estado a don Pedro Fernández del Campo, Buen Retiro, 18 de julio de 1663.

(44) Desde la década de 1660, Cartagena se erigió en la principal base de operaciones de la escuadra de España; MIRA CABALLOS: *Las Armadas del Imperio*, p. 161.

(45) «Digo yo, Geronimo Verde Maestro Mayor de fabrica de galeras que de orden del Exmo. Sr. Marques del Visso y de Bayona, Capitan General de las Galeras de España, he reconocido la Capitana de dicha esquadra y he visto lo que se le ha hecho para su fortificación y no hallo aya hecho movimiento ninguno y conforme a mi saber y entender la hallo suficiente para pasar a Italia ó a donde fuere menester desembarcar la Sra. Emperatriz»; AGS, GyM, leg. 3352, Jerónimo Verde, Puerto de Cartagena, 25 de julio de 1664.

(46) *Ibidem*, la Junta de Galeras al rey, Madrid, 23 de abril de 1664.

(47) *Ib.*, don Vicente Gonzaga al rey, Barcelona, 24 de enero de 1665.

yó la Monarquía: la Guerra de Devolución (1667-1668), la guerra franco-holandesa (1672-1678) y la revuelta de Mesina (1674). En este contexto bélico, las galeras continuaron desempeñando un papel auxiliar<sup>48</sup>, aunque de gran importancia, como el continuo traslado de infantería, el abastecimiento a las plazas españolas repartidas en el Mediterráneo y algunas operaciones de abordaje. En este sentido, afirma Antonio Espino López que, durante la guerra franco-holandesa, las operaciones de las galeras en Mesina y Cataluña dispararon los gastos para su mantenimiento<sup>49</sup>. A ellos habría que sumar los de construcción de las que se hicieron en esos años en las atarazanas de Barcelona, bajo la dirección de Jerónimo Verde. Las nuevas ordenanzas de galeras, de 1683, que afectaban principalmente a evitar una ornamentación excesiva de los buques<sup>50</sup>, cogieron al maestro ya en el ocaso de su vida y con poco tiempo para aplicarlas.

A su muerte, en 1684, Jerónimo Verde era algo más que un maestro de aja. El desempeño del cargo de maestro mayor de galeras le granjeó beneficios y le permitió distanciarse social y económicamente del resto de maestros<sup>51</sup>. Su inventario *post mortem*, aunque no deja de ser el propio de un artesano, refleja, eso sí, una mayor riqueza<sup>52</sup>. La familia Verde habitaba una casa dentro de las propias atarazanas; además, poseía otra casa en la calle de Sant Pere Més Baix, en el barrio de Sant Pere. También poseía una barraca en la playa de mar, junto al almacén de la Marina, que dejó en herencia a su hijo Luis Verde. En los inventarios hechos por el notario Eudald Rotllan aparecen numerosos cuadros, en su mayor parte de temática religiosa, otros tantos de países, y dos retratos del rey Carlos II, uno de ellos de gran tamaño. Pocos eran los que podían tener un retrato del rey en su propia casa. También tenía un buen número de libros de diferentes temáticas, entre los que había cuatro tomos de una Crónica de España, un libro de la historia del rey don Fernando el Católico, algunos libros de memorias de Barcelona, y numerosos libros de comedias y otros tantos papeles volanderos. Lamentablemente, en el inventario no aparece citado ningún tratado sobre construcción naval, aunque es muy posible que lo tuviera. Sin embargo, como los maestros mayores de galeras basaban su trabajo en la tradición constructiva y el conocimiento de las medidas, que transmitían oralmente, es muy posible que no supieran interpretar dichos tratados. No obstante, nos encontramos ante un maestro que sabía leer y escribir y que, por su oficio, estaba en contacto con gente de muy diversa índole que le permitía ampliar su red de contactos: capitanes y oficiales de las galeras y de otros navíos, ministros reales, etc.

(48) BUNES IBARRA: «La defensa de la Cristiandad», p. 98.

(49) ESPINO LÓPEZ, A.: *La frontera marítima de la Monarquía. La marina de Carlos II*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, p. 169.

(50) BUNES IBARRA: «La defensa de la Cristiandad», p. 99.

(51) Sobre la diferenciación social entre maestros de aja y calafates, así como entre otros oficios del mar, véase GARCÍA ESPUCHE, A.: «Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV a XVIII», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, núm. 15, 2007, pp. 36-53.

(52) Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (AHPB), notario Eudald Rotllan, 843/11, *Liber Inventariorum*, 1680-1687, Barcelona, 30 de septiembre de 1684.

## Bartolomé Jerónimo Verde y la Guerra de los Nueve Años

Bartolomé Jerónimo Verde sucedió a su padre en el cargo de maestro mayor de galeras. Lo hizo en unos momentos difíciles para la Monarquía, inmersa en la Guerra de los Nueve Años contra la Francia de Luis XIV. Para los habitantes del Principado, la década de los noventa del siglo XVII fue muy dura a causa de la guerra, con buena parte del norte de Cataluña ocupado por sus tropas y una potente flota bloqueando puertos y amenazando con bombardeos, como hicieron en 1693 y 1697. A todo ello cabe sumar el sufrimiento que comportaron los rigurosos y gélidos inviernos que se vivieron durante esos años. La Monarquía precisó renovar continuamente los buques de sus galeras, que sufrieron más de la cuenta por los numerosos temporales que tuvieron que soportar. Así que Bartolomé Jerónimo Verde tuvo que desempeñar su cargo en pleno conflicto con Francia, que había ocupado, además, zonas estratégicas para la obtención del mineral de hierro con el que hacer la clavazón y los herrajes de las galeras, y de maderas para construir los buques.

En 1691 hizo una relación de las piezas de madera que eran necesarias para construir una galera, junto a su hermano Luis Verde y al maestro entretenido Pedro Llopart. Ambos hermanos, Bartolomé Jerónimo y Luis, controlaban entonces el astillero. En la luna de agosto de 1692, Luis Verde se dirigió a las montañas del Montseny, junto con el maestro mayor remolar de las galeras, para talar 150 hayas de donde obtener astillas para remos. Las más valoradas eran las de los bosques de Nápoles. Sin embargo, Luis pudo comprobar que la madera era de mala calidad, y de 70 astillas que abrieron, solo pudieron obtener 12 remos<sup>53</sup>. Ciertamente, las hayas del Montseny no eran de la misma calidad que las napolitanas o las navarras porque, pese a que el aspecto exterior del árbol era bueno, al abrirlo, su madera era muy vidriosa y llena de nudos. Tendrían que seguir trayéndolas de Nápoles, con los mayores costes que eso comportaba.

A primeros de 1693, visto el estado de las galeras de España que invernan en Cataluña<sup>54</sup>, el rey ordenó la construcción de un buque para galera capitana y otro para galera sencilla, por lo que se envió al monte a Bartolomé Jerónimo Verde para supervisar las cortas de madera. Sin embargo, al partir al bosque el maestro mayor junto con un entretenido de las atarazanas, se tuvo que paralizar la producción de los buques que estaban en construcción porque no había nadie para dirigir las obras. Así lo expresaba don José de Marimón al comisario general de Cruzada, don Gonzalo Fernández de Córdova:

«A vista de lo referido y haver tenido que cesar la fabrica y dentro de pocos días tener de marchar al monte el maestro mayor y un entretenido que no hay otro (por haver muerto Alexos Llunell) a cortar madera para dos buques y tener de

---

(53) AMNM, Ms. 2344, *Libre haont se copiaran las cartas que scriure tocants a fabricas de Galeras*, don José de Marimón a don Gonzalo Fernández de Córdova, Barcelona, 11 de noviembre de 1692, f. 71.

(54) ESPINO LÓPEZ: *La frontera marítima de la Monarquía*, p. 174.

entretenerse en desbastarla lo que ha menester muchos días por lo menos hasta Navidad, con que será preciso suspenderlo porque faltando el Maestro Mayor falta quien dé las medidas y no puede a un mismo tiempo acudir a dos partes»<sup>55</sup>.

La labor de los entretenidos en las atarazanas era muy importante porque, en opinión del superintendente, «son unos sujetos los más practicos della que cuidan de dar las medidas cuando se labra la madera y ver asentar las piezas en los buques ajustándolas como se debe, que vienen a ser como ayudantes del Maestro Mayor, respecto de que este (siendo muchos los maestros de haca que trabajan) no pueden asistir a todas»<sup>56</sup>. Ciertamente, la muerte de Alexos Llundell había dejado la fábrica de galeras sin uno de sus entretenidos, quedando únicamente dos, Luis Verde, hermano del maestro mayor Bartolomé Jerónimo, y Pedro Llopart. Además, Llundell había contratado un asiento de construcción de una galera que ahora quedaba sin su dirección. Por eso el superintendente solicitaba que se suspendiese la fábrica de la galera hasta febrero del año siguiente, cuando el maestro Verde hubiese regresado de las cortas y conducción de la madera hasta las atarazanas, como así se hizo. Reemprendidos los trabajos, la galera sencilla se varó en septiembre de 1694 e, inmediatamente, se hizo subasta para la construcción del buque de galera capitana. Al no presentarse nadie, el superintendente Marimón propuso que la construyera el entretenido Pedro Llopart, quien se comprometió a fabricarla en diez meses, por 60.000 reales de ardites, equivalentes a 1.090 doblones y 50 reales. Eso sí, los materiales corrían a cuenta de la administración real, así como la escultura y dorado de la popa, por ser galera capitana, que corría por cuenta de la escuadra de galeras. Todavía a primeros de 1696 no se había nombrado un nuevo entretenido para sustituir al fallecido Llundell.

Luis Verde y Pedro Llopart se quejaron en numerosas ocasiones de que su sueldo, que procedía de lo recaudado de las Tres Gracias, no estaba situado en dichos privilegios eclesiásticos, como sí lo estaba el del maestro mayor Bartolomé Jerónimo. Por eso enviaron sendos despachos a la Corte solicitando que se les situase el sueldo, para mayor seguridad de cobro. Para ello contaron con el apoyo del superintendente y del maestro Bartolomé Jerónimo, «por ser muy conveniente al servicio de V. Magd. el mantener estos hombres por no haver otros de quien poderse valer en caso de faltar el Maestro Mayor y así es bien se dé forma para que se puedan mantener»<sup>57</sup>. Sin embargo, también este solicitaba un incremento de sueldo, porque con los 35 escudos que cobraba al mes no le llegaba para alimentar a su mujer y sus ocho hijos. En 1695, el Consejo de Aragón elevó al rey un memorial de Bartolomé Jerónimo Verde en el que pedía cobrar 50 escudos al mes, como habían cobrado su padre y abuelo, que ocuparon el mismo puesto, en lugar de los 35 escudos que recibía en esos

---

(55) AMNM, Ms. 2344, *Libre haont se copiaran...*, don José de Marimón a don Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 15 de agosto de 1693, f. 23.

(56) *Ibidem*, 4 de febrero de 1696, f. 38.

(57) *Ib.*, 10 de abril de 1694, f. 97.

momentos. Además, también solicitaba que el rey lo incluyese en las insaculaciones para sexto *conceller* de Barcelona por el gremio de marineros de la ciudad. Bartolomé Jerónimo había servido en las atarazanas por más de cuarenta años, en los que había construido numerosas galeras, y últimamente dos buques de capitana, dos de patrona y tres sencillas, más otras tres que se estaban construyendo en ese momento. Además, contaba con el aval de los servicios prestados por sus familiares: los sesenta y dos años servidos por su padre, Jerónimo; los más de cuarenta por su abuelo, del mismo nombre; y los de sus tíos Juan Bautista Verde, con más de treinta años de servicio; Andrés Verde, con veinticinco, y Nicolás Verde, que sirvió dieciocho años.

Bartolomé Jerónimo era ya mayor y su salud andaba algo quebrantada, como advertía el superintendente Marimón a don Gonzalo Fernández de Córdoba en mayo de 1696<sup>58</sup>. Así, al trabajo diario en el astillero se sumaban las asistencias a los bosques a realizar las cortas de madera, que sin duda contribuyeron al empeoramiento de la salud del maestro mayor. Sin embargo, el maestro todavía tuvo que ver cómo, en 1697, la Armada francesa bombardeaba y ocupaba durante unos meses Barcelona. Durante ese tiempo, el trabajo en las atarazanas se detuvo, y solo volvió a la actividad tras la devolución de la ciudad a Carlos II, después del tratado de Riswick. Bartolomé Jerónimo Verde continuó trabajando en el astillero y en 1700 volvió a solicitar el incremento de sueldo y la insaculación en las balotas para sexto *conceller* de Barcelona, y aunque el rey aceptó esta última petición, Bartolomé Jerónimo no resultó elegido para ocupar este puesto.

### **Luis Verde, maestro mayor de la fábrica de galeras en el reinado de Felipe V**

Como ya pasara en la Guerra de los Segadores, con el estallido de la Guerra de Sucesión, tanto el superintendente Marimón como el maestro mayor Verde tuvieron que exiliarse por ser favorables a la causa felipista. No sabemos cuál fue el destino de los Verde durante la guerra, pero sí sabemos que, una vez acabada, Bartolomé Jerónimo Verde se encontraba en Nápoles, por un documento que lo sitúa en la ciudad partenopea<sup>59</sup>.

Tras la Guerra de Sucesión a la Corona de España, a diferencia de lo que pasó en la anterior contienda, se decidió que se reabriera la fábrica de galeras de manera inmediata. El rey tenía claro que necesitaba crear una Armada potente y reforzar la escuadra de galeras de España si quería recuperar los territorios italianos perdidos tras el Tratado de Utrecht. Las galeras, pese a que ya no eran esenciales en la guerra en el mar y a que ya no gozaban del prestigio de las centurias pasadas, eran todavía muy importantes para algunas funciones de la guerra, como las operaciones anfibia, el transporte de infante-

---

(58) Ib., 25 de mayo de 1696, f. 118.

(59) AMNM, caja 871, nº 2, Barcelona, 20 de julio de 1715.



ría y pertrechos, el bloqueo y protección de puertos o la persecución de naves piratas y corsarias<sup>60</sup>. Además, participaron como embarcaciones auxiliares en todas las acciones navales que se llevaron a cabo en el Mediterráneo en esos años. Además, las galeras españolas del siglo XVIII adoptaron el estilo francés, por lo que fueron de mayor tamaño<sup>61</sup>, con una arboladura más compleja, compuesta, ahora, de tres palos, con un complejo juego de velas para aprovechar mejor los vientos<sup>62</sup>. Cabe decir, en este sentido, que las galeras francesas gozaron de su máximo esplendor durante la segunda mitad del siglo XVII, cuando ya las galeras españolas habían dejado de enseñorear el Mediterráneo occidental. Es por esto por lo que surgen tratados franceses de construcción de galeras, todo lo contrario que en España.

El rey eligió a don José de Marimón, de nuevo, superintendente de las atarazanas, con lo que la familia Marimón, ya con el título de marqueses de Cerdañola, continuó monopolizando el cargo como venía haciendo desde la segunda década del siglo XVII. Enseguida don José de Marimón propuso como maestro mayor de galeras del astillero a Luis Verde, que gozaría del mismo sueldo de 35 escudos al mes que tenía su hermano Bartolomé Jerónimo Verde<sup>63</sup>. De esa cantidad, cinco escudos serían para un mozo. Asimismo, el rey aceptó que se pagasen 15 escudos al mes a cada uno de los cuatro entretenidos que había en el astillero (Francisco Verde, Josep Llopart, Francisco Ferrer y Francisco Preses) y al maestro mayor de los calafates, Francisco Vila. Estos sueldos estarían situados, como ya lo estaban antes de la guerra, en los caudales de la cruzada, el subsidio y el excusado. Tras algunas dudas acerca de quién debía despachar los títulos de oficiales de las atarazanas, finalmente se despacharon por la Secretaría de Guerra, parte de mar<sup>64</sup>.

Enseguida se iniciaron los trabajos de tala de árboles, que quedaron concluidos antes de que acabase la menguante de la luna de agosto, y se inició el desemboscado y transporte de la madera hasta el astillero. Una vez llegada la madera, Luis Verde comenzó la construcción de dos buques de galera ordinaria para la escuadra de España. En 1717 el rey encargó la construcción de dos buques más, cuya fábrica quedaba al cuidado directo del intendente de Cataluña, don Rodrigo Caballero. El maestro mayor también se encargó de

---

(60) ESPINO LÓPEZ: *La frontera marítima de la Monarquía*, pp. 162-163. Sobre el papel de las galeras en época moderna, véase también BUNES IBARRA: «La defensa de la Cristiandad», 77-99.

(61) En este sentido, Pedro L. Fondevila afirma que una galera sencilla del siglo XVIII tenía el mismo tamaño que una patrona de la centuria anterior; FONDEVILA SILVA, P.L.: «Las galeras de España del siglo XVIII», *Revista General de Marina*, núm. 247, 2004. Artículo reproducido por Félix Moreno Sorli, en la revista *Todo a bordo*, con el título «Modelo de la galera Santiago y las galeras de España del siglo XVIII», <https://www.todoabordo.es/historia/modelo-de-la-galera-santiago-y-galeras-espana-siglo-xviii/>.

(62) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA: «Tipología naval española...», p. 33.

(63) AMNM, caja 751, nº 1, don Juan Antonio Gil de Tahoda a don José de Marimón, Madrid, 8 de junio de 1715.

(64) *Ibidem*, nº 2, don José de Marimón a don Juan Antonio Gil de Tahona, Barcelona, 15 de junio de 1715.



estimar el porte de las embarcaciones fletadas por Felipe V para sus campañas en Italia. Así, a finales de 1718 certificó «que de orden del Ille. Señor Don Rodrigo Cavallero superintendente General deste Principado de Cataluña he visto y reconocido y medido el navío nombrado *La Galera Amable*, mandada por el capitán Juan Batista Jordan y digo que según mi entender es del porte de quatrocientas y cinquenta toneladas y asi mismo será su valor de dicho navío de dose mil pesos»<sup>65</sup>.

Luis Verde trató de asegurarse el puesto de maestro mayor consiguiendo apoyos dentro de las atarazanas. Para ello concertó el matrimonio de su hijo José Verde con Paula Preses, hija de Francisco Preses, uno de los entretenidos del astillero<sup>66</sup>. Sin duda, este matrimonio reforzaba su posición ya que, junto a Francisco Verde, su hijo José y su consuegro Francisco Preses, conformaba un núcleo de poder dentro del astillero. Y bien hacía el maestro mayor porque, al parecer, no gozaba de plena confianza por parte de las autoridades y oficiales de las galeras, quienes denunciaban la existencia de defectos en los buques últimamente fabricados en las atarazanas, lo que impedía su correcta navegación. Por eso, en 1722, Felipe V ordenó la construcción de dos galeras sencillas en el astillero barcelonés, pero no se podría iniciar su fábrica hasta que no estuviese en la ciudad el maestro italiano Antonio Maria Canali, que era el maestro de azuela de la galera *San Genaro*, de la escuadra de España, quien se encargaría de dirigir los trabajos.

El rey decidió que Canali, que estaba en Cartagena en aquellos momentos, «se aboque con Luis Verde y juntos tracen dispongan y den las medidas a los buques que se han de fabricar para que de esta suerte puedan salir con toda aquella perfeccion que yo deseo y me persuado se conseguirá con la asistencia de estos dos maestros, pues estoy informado que el de Cartagena es uno de los mas diestros que hay hoy, a que se añade estar este comprehensor de todos los defectos que se han reconocido en las seis galeras de la escuadra, y como tal solicitará su enmienda conforme se vayan fabricando»<sup>67</sup>. Es decir, al ser Canali un maestro de azuela de las galeras y estar en Cartagena, tenía conocimiento del estado de cada una de ellas y de sus defectos a la hora de navegar, algo que no estaba al alcance de los maestros de azuela y calafates de tierra<sup>68</sup>.

Por su parte, Luis Verde aseguraba desconocer los defectos que se suponía tenían los buques que últimamente se habían construido en las atarazanas, y

---

(65) ACA, Bailía General del Real Patrimonio, Manuales de la Intendencia, nº 110, f. 2, Barcelona, 1 de enero de 1719.

(66) AHPB, notario Isidro Famades i Morell, 916/12, f. 179, Capítulos matrimoniales y concordias, Capítulo matrimonial de José Verde y Paula Presas, Barcelona, 6 de junio de 1721.

(67) AMNM, caja 871, doc. 9, don Juan de Ramírez a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 19 de diciembre de 1722.

(68) Antonio Maria Canali siguió trabajando en las atarazanas de Barcelona como maestro de galeras, gozando del mismo sueldo que el resto de entretenidos hasta agosto de 1731, en que se convirtió en maestro mayor de la escuadra de galeras de España; AMNM, caja 871, doc. 50, don Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general, Barcelona, 25 de agosto de 1731.

no dudaba en colaborar con Antonio Canali para subsanar los errores. En este sentido, el maestro mayor del astillero no podía negarse a cumplir las órdenes reales, ya que su posición podría peligrar. Su situación al frente del astillero era muy distinta de aquella que tuvo su abuelo Jerónimo Verde en las décadas de 1620 y 1630. La llegada de Antonio Maria Canali se retrasaba, por lo que el comisario general de Cruzada ordenó que Luis Verde comenzase la construcción de la primera galera. Cuando Canali llegó a Barcelona, el 11 de febrero de 1723, encontró «asentada la quilla y colocada la roda de popa y proa y trabajada la del otro buque, los gálibos hechos»<sup>69</sup>. Canali comprobó que los gálibos eran diferentes de los de las últimas galeras: se había añadido una gua más de largo, alcanzando la galera las 62 guas, «que es quanto puede darse a una galera sencilla»<sup>70</sup>. Canali dio el visto bueno a las medidas de la galera:

«Que los gálibos hechos son buenos, el grueso de la ligazón tiene el correspondiente, solamente reparo que el galio de las estamaneras por la parte de arriba habían de tener una onza más de ancho, por razón que siendo la parte por donde trabaja mas la galera; y en donde baten las olas del mar, seria de sentir (salvo el mejor parecer) que en adelante se le podría dar la onza de ancho referida»<sup>71</sup>.

En cuanto a la clavazón, Canali consideró que era adecuada, aunque la medida de los pernos que él había traído de Cartagena era algo más gruesa. En general, Canali estaba de acuerdo con el planteamiento y las medidas propuestas por el maestro Luis Verde, salvo algunos retoques<sup>72</sup>.

Las libranzas con los sueldos de los oficiales y la maestranza de las atarazanas se expedían cada cuatro meses. Por eso, en abril de 1723 a Luis Verde se le entregaron los cuatro primeros sueldos del año, que sumaban 1.400 reales de plata doble, a razón de 350 reales mensuales. En esos momentos se estaban construyendo dos galeras ordinarias y, en cuanto se terminasen, se debía dar comienzo a un buque para galera capitana y otro para patrona. Felipe V estaba dispuesto a renovar todos los buques de la escuadra de galeras de España. Sin embargo, Luis Verde tuvo muchas dificultades para llevar a cabo su trabajo, porque buena parte de las atarazanas de Barcelona estaban ocupadas por el arma de artillería, que cada vez quitaba más arcos para la construcción de galeras, y todo ello pese a las órdenes del rey de que se desembarazasen estos arcos porque la fábrica de galeras era prioritaria.

A pesar de las dificultades, la galera capitana construida resultó de gran calidad. Así, a inicios de 1625, el inquisidor general y comisario general de

---

(69) AMNM, caja 871, n° 17, don Juan Antonio de Marimón a Antonio Maria Canali, Barcelona, 20 de febrero de 1723.

(70) *Ibidem*, n° 16, Antonio Mara Canali a Juan José López Llereno, sin fecha.

(71) *Ib.*, n° 17, Antonio Maria Canali a don Juan Antonio de Marimón, Barcelona, 2 de marzo de 1623.

(72) «En todo lo demás no se me ofrece que decir a V S, solamente considero conveniente de prevenirle, y suplicarle, que si se ha de cortar alguna ligazón de planes y estamaneras, se procurase cortar de cada tronco dos piezas, que sería muy conveniente para afirmar y confirmar la obra»; *ibidem*.

Cruzada le escribía al superintendente Marimón: «Cada día se aumentan las voces de la bondad de la nueva Capitana; y yo doy a V. S. la enhorabuena por la mucha parte que en esto ha tenido»<sup>73</sup>.

Tras el varo de la capitana, se encargó la construcción de la galera patrona y de otro buque para sustituir a la galera *Santa Teresa*, que no aguantaría la campaña de 1626. Durante los años siguientes, Luis Verde continuó dirigiendo la construcción de galeras, siempre siguiendo la premisa de sustituir buques en mal estado por otros nuevos, o construirlos nuevos en caso de pérdida por naufragio o combate.

### José Verde: declive y clausura del astillero

No sabemos en qué fecha falleció Luis Verde, pero sí es seguro que en 1731 su hijo José Verde ya era el maestro mayor de galeras, aunque de manera interina. En febrero de 1732, José Verde se lamentaba al superintendente don Juan Antonio de Marimón de que, desde que había sido nombrado por el rey maestro mayor de galeras interino de la fábrica de galeras, no había cobrado nada en función de su oficio, recibiendo, tan solo, el sueldo que anteriormente tenía. Por eso reclamaba que se pagase a razón del cargo ocupado<sup>74</sup>. La confirmación del puesto de maestro mayor interino para José Verde dejaba libre una plaza de entretenido, para la que rápidamente José Verde propuso a su cuñado, Francisco Preses<sup>75</sup>. Este hecho era muy importante para afianzar la posición en el astillero del nuevo maestro mayor de galeras. El propio Juan Antonio de Marimón afirmaba acerca de Francisco Preses que «toda su vida ha trabajado en las Atarazanas y otras partes donde ha tenido que aprender y dar a conocer su habilidad y para declarar a Vuestra Excelencia de una vez le tengo en tan buen concepto que si faltase hoy Verde es el que ha de sustener el buen crédito de esta fábrica»<sup>76</sup>.

La posición de José Verde se vio favorecida por el ascenso, un año antes, de Antonio Maria Canali al oficio de maestro mayor de las galeras de España, en recompensa por sus largos años de servicio, lo que había librado a José de un posible, y acreditado, competidor al oficio de maestro mayor. Canali volvía a embarcarse en las galeras y dejaba las atarazanas. Además, el rey no aceptó la pretensión de Juan Tizón, maestro de aja en las galeras de España, de ocupar el puesto que Canali dejaba vacante en las atarazanas<sup>77</sup>.

---

(73) Ib., nº 22, el obispo inquisidor general a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 20 de enero de 1625.

(74) Ib., nº 61, don Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general, Barcelona, febrero de 1732.

(75) Ib., nº 64, el obispo inquisidor general a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 23 de febrero de 1732.

(76) Ib., don Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general, Barcelona, 16 de febrero de 1732.

(77) Ib., nº 51, el obispo inquisidor general a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 13 de septiembre de 1731.

Ese año de 1731, la galera *Santa Teresa* sufrió un temporal a la altura de Palamós, logrando llegar al puerto de Barcelona en muy malas condiciones. Entonces el superintendente Marimón envió al maestro José Verde y a sus compañeros a evaluar los desperfectos de la galera. Por otro lado, el comandante de la escuadra de España, don Miguel Reggio, aconsejaba que se utilizase madera de roble para las crujías de las galeras, en lugar de madera de pino melis de los montes de Tortosa, como se venía haciendo tradicionalmente, porque en todas las atarazanas extranjeras así se hacía. Por eso, el superintendente de las atarazanas, cumpliendo las órdenes del comisario general de Cruzada, don Juan de Camargo, envió al maestro mayor de galeras, Juan Verde, junto con el maestro de popas Carlos Llopart, para inspeccionar los bosques en busca de robles adecuados a los montes del Montseny, reserva habitual de madera para las atarazanas<sup>78</sup>. Así que, por el mal estado de la *Santa Teresa*, que recordemos era un buque relativamente nuevo, se ordenó la construcción de dos buques más, que ahora deberían llevar la crujía hecha con piezas de roble y no de pino.

No obstante, como le ocurrió a su padre, José Verde también vio su trabajo cuestionado por los oficiales de las galeras. En 1732 se ordenó la construcción de un buque para galera capitana y otro para galera sencilla. Sin embargo, el teniente general de las galeras de España, don Miguel Reggio, creyó conveniente que Jerónimo Errante y Juan Bautista Bolarín, respectivamente maestros de aja de las galeras capitana y patrona de España, asistiesen a los trabajos de construcción junto al maestro mayor de galeras y el resto de la maestranza, pues por «haber concurrido en Génova a la construcción y varo de la *San Genaro*, están bien enterados de las proporciones y modo de ajustar las piezas, lo que se ejecuta en Italia con mucha perfección»<sup>79</sup>. Claro está, esto era un varapalo para el trabajo de José Verde y de las atarazanas de Barcelona. El superintendente Marimón salió en defensa de su astillero y de sus trabajadores:

«El maestro mayor, con asistencia de los maestros entretenidos de la fábrica, perfeccionó los gálivos bajo los cuales se empezó la construcción de los dos buques de galera Capitana y sencilla a primeros del mes de agosto próximo pasado, en cuya obra no parece que puedan los que expresa el Sr. Miquel Reggio censurar lo hecho porque como sabe Su Excelencia no tienen práctica fundamental de construcción sino del trabajo que se hace entre año en los aconchos de la escuadra (...), y por lo que toca ajustar las piezas no son mejores los maestros de hacha

---

(78) Sobre la madera utilizada para la construcción de galeras en Barcelona, véase CHAMORRO ESTEBAN, A.: «Bosques y galeras: la explotación maderera para la construcción naval en las Atarazanas de Barcelona (1573-1746)», en TRÁPAGA, K., y LABRADOR, F. (coords.): *Recursos naturales en la Península Ibérica: los aprovechamientos forestales e hídricos (siglos XV-XIX)*, monográfico de *Tiempos Modernos. Revista electrónica de Historia Moderna*, núm. 39, 2019/2, 374-395.

(79) AMNM, caja 871, nº 67, el obispo inquisidor general a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 30 de agosto de 1732.

de Italia que los que trabajan de la costa de este Principado con mucha práctica y prolijidad dejan las piezas bien perfectas»<sup>80</sup>.

Sin duda, Miguel Reggio era uno de los mayores enemigos del trabajo realizado en las atarazanas de Barcelona, y continuo instigador de que la construcción de galeras se hiciese en Génova. Reggio y sus oficiales también acusaban a la maestranza de las atarazanas de utilizar madera verde en la construcción de los buques. Sin embargo, tanto el inquisidor general y comisario general de Cruzada como el superintendente Marimón supieron defender la labor de José Verde y sus compañeros, y la galera capitana se varó con éxito en 1733. Al año siguiente, el maestro mayor, junto con Francisco Verde, Francisco Preses y el comisario real de montes y plantíos del Principado, don Marcos de la Llera, iniciaron los trabajos de corta de madera para dos buques más. A pesar de las críticas de los oficiales de las galeras, las atarazanas de Barcelona seguían gozando de la confianza del rey. Sin embargo, la maestranza del astillero cada vez tenía menos espacio para construir los buques, ya que el arma de artillería continuaba ocupando grandes espacios del edificio, con lo que el problema se enquistó sin llegar a una solución que permitiese continuar la fábrica de galeras con normalidad.

Pero las críticas de los ministros de las galeras llegaron a la Corte, y el astillero estuvo en el punto de mira de las autoridades regias, obligando al rey a tomar medidas. El 2 de octubre de 1735, Felipe V mandó «que el maestre constructor de esta atarazanas obre en la construcción de los buques de galera con las reglas que se fabrican en Nápoles y que se obligue a el expresado pase a aprenderlas o enterarse de ellas para sujetarse en todo a sus construcciones, las que en adelante se fabricasen»<sup>81</sup>.

Sin duda, este era un varapalo para el maestro José Verde y para todo el astillero. El superintendente don Juan Antonio de Marimón mandó que José Verde y Francisco Preses, el menor, pasasen con la mayor brevedad al arsenal de Nápoles para aprender el modo de operar de los maestros que allí trabajaban. Llegaron a la ciudad partenopea a finales de marzo. Su estancia no sería muy prolongada y deberían estar de regreso en Barcelona para dirigir el varo de los dos buques de galeras que se estaban fabricando en las atarazanas. A finales de mayo, varios profesionales de las galeras, reunidos en la dársena de Nápoles, elaboraron un informe donde reflejaron las causas de la mala calidad de los buques contruidos en Barcelona y las posibles soluciones. Todos ellos firmaron el documento que llegaría al rey, incluidos los maestros Verde y Preses<sup>82</sup>. Los citados maestros encontraban la principal causa de la poca dura-

---

(80) *Ibidem*, don Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general, Barcelona, 6 de septiembre de 1732.

(81) *Ib.*, nº 92, don Juan Antonio de Marimón al obispo de Málaga, Barcelona, 17 de marzo de 1736.

(82) Los autores y firmantes de dicho documento fueron: Juan Bautista Bolarín, maestro de aja propietario de la galera capitana de España; Juan Tizón, maestro de aja propietario de la galera patrona de España; Pedro Casiano, maestro de aja de respeto de la capitana de España;

ción de los buques en la utilización de madera verde y de mala calidad. Además, el hecho de que el corte se hiciera por asiento en muy breve tiempo y de su utilización prematura en el astillero, sin dejar madurarla, contribuía a su mala calidad. Por eso aconsejaban que el corte de la madera se hiciera por administración, como anteriormente se hacía. Otras medidas se referían a las proporciones de las piezas (rodas, raigadas, contrarraigadas, etc.) A los nuevos buques, en especial a las capitanas, se les debía dar más plan, para evitar que se pudriese la crujía como había sucedido. También denunciaban la utilización de herraje de mala calidad, así que el utilizado a partir de ese momento debía ser mejor.

José Verde y Francisco Preses firmaron el documento, donde se comprometían a subsanar todos estos errores y utilizar mejores materiales y, hecho esto, se embarcaron a finales de mayo para regresar a Barcelona. Sin embargo, no tomaron rumbo directo a Barcelona, sino que previamente visitaron los arsenales de Civitavecchia, Pisa y Génova, donde pudieron «observar y enterarse del modo de las construcciones de los buques de galera donde no han encontrado cosa particular que exceda a las de España en construcción y fortificación»<sup>83</sup>.

A finales de junio de 1736 desembarcaron en Barcelona, donde dieron cuenta al superintendente don Juan de Marimón de todo lo visto y observado. Este defendía la gestión de su astillero afirmando que utilizaban el mineral de hierro del valle pirenaico de Querol, el mejor del Principado, para el herraje y la clavazón. En cuanto al pudrimiento de las crujías, lo achacaba a la sustitución del pino melis, que se había utilizado tradicionalmente, por el roble del Montseny, que no era de la misma calidad que los robles de otras zonas de la Península. Además, el superintendente le explicaba al obispo de Málaga, comisario general de Cruzada y, por tanto, máxima autoridad de la gestión de las galeras de España, las dificultades que tenía la maestranza del astillero, con más de la mitad de los arcos ocupados por el arma de artillería. A finales de septiembre de 1736, el obispo de Málaga se congratulaba del varo de los dos nuevos buques de la galera patrona y de la *San Felipe*, «y que de presente no se haya encontrado con ningún defecto, y que el tiempo manifieste que en bondad, navegación y demás circunstancias sean tan correspondientes como se ha visto en los que dejan de desecho»<sup>84</sup>.

Sin embargo, en un reconocimiento hecho a ambas galeras en Cartagena en enero de 1738, ya se detectaron defectos graves en las crujías, cuyas piezas

---

Juan Bautista Canali, maestro de aja de respeto de la patrona de España; Fernando Sánchez, calafate mayor de la galera capitana de España; Jerónimo Mirón, calafate de respeto de la capitana de España; José Verde, maestro mayor de la fábrica de galeras de las atarazanas de Barcelona; Francisco Preses, maestro de aja entretenido de la fábrica de galeras de las atarazanas de Barcelona; Sebastián Cussi, maestro constructor de navíos y galeras de Su Majestad en el Real Arsenal de Nápoles; ibídem, n.º 94, Dársena de Nápoles, 21 de mayo de 1736.

(83) AMNM, caja 871, n.º 94, don Juan Antonio de Marimón al obispo de Málaga, Barcelona, 30 de junio de 1736.

(84) Ibídem, n.º 97, el obispo de Málaga a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 22 de septiembre de 1736.

estaban podridas<sup>85</sup>. El problema era que la madera de roble utilizada era de mala calidad porque «guardaba mucha humedad y al tiempo que se va secando queda totalmente gastada hasta el corazón»<sup>86</sup>. Por eso, tanto el maestro mayor como el resto de oficiales del astillero recomendaron al superintendente volver a utilizar madera de pino melis para las crujías, como siempre se había hecho, ya que la de los últimos cuatro buques que se habían montado con madera de roble se había podrido al poco de echarse al agua. Ante la evidencia, los ministros de las galeras tuvieron que aceptar la proposición del superintendente, y se volvieron a montar crujías con madera de pino melis de Tortosa.

La fábrica de galeras continuó con su actividad. Sin embargo, los buques construidos entrando la década de 1740 fueron hechos todos mediante el sistema de asientos, porque resultaba más barato. Los contratistas se comprometían a construir la galera por cierta cantidad, poniendo ellos, ahora sí, todos los materiales. La obras de construcción, eso sí, las continuaría dirigiendo el maestro mayor José Verde, aunque cabe pensar que tanto él como la maestranza del astillero sufrirían mayores presiones por parte de los asentistas, para conseguir el mayor ahorro posible y obtener ellos beneficio económico. En junio de 1741, los asentistas Francisco Antonio Vendomet, Francisco Ventura Herrero y Ramón Canals contrataron con la Monarquía la construcción de dos buques de galeras<sup>87</sup>. Sin embargo, se volvió a utilizar el roble para las piezas de crujía y, en este caso, se enviaron desde Cartagena. Y es que los oficiales de las galeras todavía pensaban que era mejor ponerlas de roble, eso sí, no del Principado, sino de Nápoles o de los montes cántabros. Finalmente, tras el varo de los dos buques, aceptaron que las crujías de los dos siguientes se hicieran de pino<sup>88</sup>.

Esos años fueron duros para el astillero. A la presión de los ministros de las galeras por la mala calidad de los buques hay que sumar el irresoluto problema del espacio ocupado por la artillería. En este sentido, los oficiales de la fábrica de galeras demandaban que se separasen ambos espacios y se ampliasen los arcos para poder seguir construyendo galeras. Incluso se tuvo que cerrar momentáneamente la fábrica de galeras porque la madera que se había cortado para la construcción de buques se tuvo que enviar a Cartagena para el aconcho de las galeras. Este cierre, aunque temporal, marcó un mal precedente para aquellos de los ministros reales que, como Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, no eran partidarios de mantener la fábrica de galeras en Barcelona. Además, los temporales sufridos en aquellos años habían saturado de arena el puerto barcelonés y, en concreto, la boca del astillero por donde se varaban los buques. Y, por si fuera poco, a finales de 1743, el arma

---

(85) *Ib.*, nº 98, el cardenal de Molina a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 8 de febrero de 1738.

(86) *Ib.*, don Juan Antonio de Marimón al cardenal de Molina, Barcelona, 22 de febrero de 1738.

(87) *Ib.*, nº 108, el cardenal de Molina al conde de la Revilla (superintendente de las atarazanas de Barcelona). Madrid, 22 de julio de 1741.

(88) *Ib.*, nº 113, el cardenal de Molina al conde de la Revilla, Madrid, 10 de agosto de 1743.



de artillería continuaba reclamando más terreno para almacenar sus armas y pertrechos y un tren de artillería que se enviaba a Mallorca.

Aun así, a finales de ese año de 1743 se ordenó la fábrica de dos buques más para sustituir los de las galeras *San José* y *Santa Teresa*. Pese a la madera existente en las atarazanas, todavía se necesitaban 396 árboles. El maestro mayor José Verde y el comisario de montes y plantíos del Principado, don Marcos Antonio de la Llera, fueron a Tortosa para la tala de 96 pinos melis de aquellos montes, mientras que los maestros de aja entretenidos, Jaime Mas y Josep Gener, se encargaron de la tala en el Vallés y otras zonas de Cataluña de los 300 árboles restantes, en su mayoría robles, aunque también había chopos y álamos blancos. La fábrica continuaba a buen ritmo. En agosto de 1744 ya se estaban calafateando las cubiertas de las dos galeras, por lo que en poco tiempo estarían listas para vararse. Todavía no se habían echado al agua los dos buques y ya se había encargado a inicios de julio de 1745 la corta de madera para dos buques más.

Sin embargo, lo que venía temiéndose desde hacía varios años se hizo efectivo el 9 de noviembre de 1745, cuando el marqués de la Ensenada emitió una real cédula con el nuevo reglamento de la escuadra de galeras, en el que se incluía el cierre definitivo de la fábrica de galeras en las atarazanas de Barcelona y su traslado al arsenal de Cartagena. Además, se ordenó «que de los empleados en esta fábrica queden solamente en ejercicio de sus Plazas los que se expresarán, con la circunstancia de que han de pasar a servirlos a Cartagena con el sueldo que se les señala». Una de estas plazas fue para José Verde, quien se trasladó a Cartagena junto con otros maestros del astillero: el maestro mayor calafate Jaime Vila, el maestro de popas Francisco Llopart, y los maestros de aja Francisco Ferrer, Jaime Mas y Joseph Gener. Todavía regresó alguna vez al Principado el maestro. En septiembre de 1746, recibió una licencia para reconocer durante ocho días algunos bosques del Principado para la obtención de astillas de remo para galeras, falúas y esquifes<sup>89</sup>.

## Conclusión

Durante la edad moderna, la historia del astillero estuvo relacionada con dos «dinastías» que avanzaron paralelas en el tiempo: los Marimón y los Verde. Los primeros, una familia noble del Principado de Cataluña que ocupó la superintendencia de las atarazanas desde la segunda década del siglo XVII hasta su clausura. Jerónimo Verde, en cambio, llegó a las atarazanas, como otros tantos maestros de aja extranjeros, para ponerse a las órdenes de otros maestros de galeras. Sin embargo, Jerónimo Verde pronto demostró sus cualidades como constructor de galeras y se ganó la confianza de los ministros reales, llegando a ser el único maestro mayor del astillero. Se iniciaba así una

---

(89) Ib., n° 141, Andrés de Bertodano al conde de la Revilla, Barcelona, 25 de septiembre de 1746.

«dinastía» de maestros mayores que monopolizaron el cargo durante los siguientes 150 años, logrando consolidar su posición en el astillero y que la sucesión en el cargo de maestro mayor siempre recayese en uno de los miembros de la familia. Esto lo consiguieron mediante dos vías principales: la primera, hacia sus superiores; la segunda, hacia sus inferiores. Es decir, la familia Verde logró consolidar y conservar su cargo gracias a la fidelidad mostrada hacia el superintendente de las atarazanas, en un primer orden, y hacia la Monarquía, en el segundo. En este sentido, los maestros mayores tuvieron que exiliarse al estallido de la Guerra de los Segadores y la Guerra de Sucesión, porque siempre fueron fieles al rey.

En cuanto a la segunda vía, los Verde consiguieron afianzarse como los indiscutibles maestros mayores de galeras de Barcelona entre los de su misma profesión. Esto lo consiguieron gracias a una política matrimonial con otros maestros de las atarazanas, como los Gandolfo y los Preses, que les permitió formar un grupo de poder dentro del astillero reforzado por vínculos de sangre. Además, gracias a su fidelidad y buenos servicios al rey y al superintendente, siempre trataron de asegurarse la sucesión consiguiendo para su hijo o hermano un entretenimiento en las atarazanas. Por último, logrando introducir a miembros del clan familiar en la cofradía de maestros de aja de la ciudad, pudieron asegurarse un mayor control de la maestranza que trabajaría en las atarazanas cuando fuera requerida para ello.

Podemos concluir en este sentido que, al igual que los Marimón, los Verde formaron parte esencial, no solo de la historia de las atarazanas de Barcelona en época moderna, sino también de la escuadra de galeras de España, cuyos buques fueron construidos por los miembros de esta familia. En este trabajo únicamente nos hemos centrado en aquellos que ocuparon el cargo de maestro mayor de las atarazanas de Barcelona. Sin embargo, cabría estudiar a aquellos miembros de la familia que también se dedicaron a la construcción naval o a otros oficios relacionados. Como ejemplo, el ya citado con anterioridad Martín Verde, uno de los hijos menores del maestro mayor Jerónimo Verde e iniciador de la saga, que formó parte de la cofradía de maestros de aja de Barcelona, donde se dedicó a la construcción naval y, sobre todo, a la reparación de embarcaciones menores, en ocasiones junto a Jaime Gandolfo<sup>90</sup>. Otros miembros de la familia sirvieron como maestros de aja en las galeras, como ya vimos con Juan Bautista Verde, o en los navíos de la Armada. En este último caso, a inicios de 1744, el maestro de aja mayor de la Marina Jaime Verde solicitó que se le dieran piezas de madera del almacén de la fábrica de galeras de Barcelona para recomponer el navío de la Real Armada *Neptuno*, que estaba anclado en la rada de la ciudad con muchos desperfectos tras un combate con navíos ingleses<sup>91</sup>. Esto quiere decir que los Verde sirvieron a las escuadras

---

(90) AHPB, Francesc Lentsclà, 710/3, contrato de adobe de la barca del apotecario Luis Mariner, Barcelona, 9 de octubre de 1639.

(91) AMNM, caja 871, nº 122, Miguel de Ripa al conde de la Revilla, Barcelona, 27 de febrero de 1744.

y armadas de la Monarquía en diversas ocupaciones que la investigación archivística podrá sacar a la luz.

Para finalizar, cabe destacar que la clausura de las atarazanas de Barcelona como fábrica de galeras truncó quinientos años de construcción naval en Barcelona y la historia de una institución que llevaba centurias proveyendo a la Monarquía de galeras para conseguir sus objetivos navales en el Mediterráneo. Sin embargo, los Marimón no se trasladaron a Cartagena y recibieron una pensión, lo que, sumado a sus títulos de marqueses de Cerdañola y condes de la Revilla, les indujo a seguir otros derroteros. Los Verde, en cambio, continuaron con su oficio de maestros de aja en Cartagena. Queda por estudiar qué fue de ellos en el arsenal y qué lazos mantuvieron en Barcelona.

### Bibliografía

- AGUILERA LÓPEZ, J.: «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 38, 2018, 51-86.
- BUNES IBARRA, M.A.: «La defensa de la Cristiandad: las Armadas en el Mediterráneo durante la Edad Moderna», en PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (coord.): *Armar y marear en los siglos modernos (xv-xviii)*, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 2006, 77-99.
- CASADO SOTO, J.L.: «Barcos para la Guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica», en PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (coord.): *Armar y marear...*, pp. 15-53.
- CHAMORRO ESTEBAN, A.: «Mestres d'aixa i mestres calafats a la Barcelona del segle XVII: dos exemples de confraries marítimes a l'època moderna (1599-1648)», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, núm. 27, 2019, 58-89.
- : «Las atarazanas de Barcelona: fábrica de galeras de la Monarquía (1599-1748)», en *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 38, 2018, 87-114.
- FONDEVILA SILVA, P.L.: *Evolución y Análisis de las Galeras de los Reinos Peninsulares (siglos XII-XVIII)*. *Construcción, Dotación, Armamento, Aparejos y Táctica* (tesis doctoral inédita), Universidad de Murcia, 2018.
- : «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, 25-52.
- GOODMAN, D.: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2001.
- MARTÍNEZ RUIZ, E.: «El Mediterráneo, un mar de galeras», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, 7-23.
- MIRA CABALLOS, E.: *Las Armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019.
- MONTOJO MONTOJO, V., y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F.: «Las galeras de España en la regencia del reinado de Carlos II (1665-1700)», *Revista de Historia Naval*, núm. 139, 2017, 73-98.
- NOWACKI, H., y VALLERIANI, M. (eds.): *Shipbuilding Practice and Ships Design Methods from the Renaissance to the 18th Century*, Max Planck Institut for the History of Science, 2003.
- O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA, H.: «Tipología naval española de los siglos XVI a XVIII», en RIBOT G.<sup>a</sup>, L.A., y ROSA, L. de (dirs.): *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, ed. Actas e Instituto Italiano per gli Studi Filosofici, Madrid, 2003, pp. 15-36.
- OLESÁ MUÑOZ, F.-F.: *La galera en la navegación y el combate. IV Centenario de la Batalla de Lepanto*, 2 t., 1971.
- PI CORRALES, M. de Pazzis: *Tercios del Mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019.
- (coord.): *Armar y marear en los siglos modernos (xv-xviii)*. *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos V*, 2006.

# EL CAPITÁN GENERAL DE LA ARMADA FRANCISCO JAVIER EVERARDO DE TILLY Y EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE (1790-1792)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO  
Coronel del Cuerpo General de las Armas  
(Artilería) (retirado)  
Recibido 29/12/2019 Aceptado 25/02/2020

## Resumen

El no muy extenso periodo en que el teniente general Francisco Javier Everardo de Tilly y García de Paredes ejerció el mando del departamento marítimo de Cartagena de Levante y los variados acontecimientos que tuvieron lugar en esos años, unos relacionados con la actividad naval, otros con la orgánica de la Armada y la construcción naval, le confieren una especial relevancia, elevado ya el rango de su estructura a capitanía general y ostentando dicha denominación su empleo en el cargo.

Palabras clave: Francisco Javier Everardo de Tilly, departamento marítimo de Cartagena de Levante, arsenal de Cartagena de Levante.

## Abstract

The not very long period in which Lieutenant General Francisco Javier Everardo de Tilly held the command of de Maritime Department of Cartagena

de Levante and the various events that took place during these years, some related to naval activity, others to the Navy's organic and shipbuilding, give it a special relevance, already elevated the rank of its structure to Captaincy General and holding that name its employment in the position.

Key words: Francisco Javier Everardo de Tilly, Naval Department of Cartagena de Levante, Arsenal de Cartagena de Levante.

## Introducción

EL linaje de los Tilly está muy ligado a la mediterránea ciudad de Cartagena, no solo por la elevada representación que en la Armada tuvo en este departamento marítimo, sino también porque participó en la vida social de la ciudad, figurando en la corporación municipal e incluido en los padrones de distinción. Pero esta remembranza tiene una especial significación en la figura de Francisco Xavier Everardo de Tilly, García de Paredes, Laines de Bibar, Espinola, Hermans, Vazques de Lara, Abendaño y Navia, vizconde de Everardo, marqués de Casa-Tilly, caballero gran cruz de la Real y Distinguida Orden Española de Carlos III, y comendador de Usagre, en la militar de Santiago, gentilhombre de cámara de S.M. con entrada, cuya semblanza trazamos en este trabajo, ya que ostentó el mando supremo de este departamento marítimo y su retrato permanece entre los personajes ilustres que ennoblecen las galerías del Palacio Consistorial de Cartagena. Y de no menor lustre, encontraremos también en esta ciudad en el dintel de la que fue su casa principal un escudo labrado en piedra y blasonado con las armas correspondientes a sus apellidos, así como en el Museo Arqueológico Municipal se conservan las figuras heráldicas correspondientes a los apellidos Tilly y Everardo.

Su nacimiento tuvo lugar el 22 de agosto de 1712 en Villalba del Alcor<sup>1</sup> y era hijo legítimo del capitán de Infantería Francisco Antonio Everardo y Tilly y de Catalina Martínez de Paredes, naturales de Sevilla y Melilla respectivamente. Y su vida profesional transcurre durante los años en que la Marina lleva a cabo un programa, aunque moderado y discontinuo, de reformas que condujeran al perfeccionamiento de las operaciones navales y, con ello, al mantenimiento del poder naval, en especial frente a la amenaza de Inglaterra, por entonces la mayor potencia marítima y constante amenaza a nuestras plazas de soberanía en el Mediterráneo.

Habían transcurrido tan solo diez años desde que Patiño fue nombrado intendente general de la Armada y ya era un hecho el establecimiento de la Real Compañía de Guardias Marinas en el departamento de Cádiz, en la que había de adquirir los conocimientos teóricos necesarios. Así que, demostrando

---

(1) Archivo Diocesano de Huelva, Fondo parroquial Villalba del Alcor, caja 38, libro 12 de bautismos 1698-1717, ff. 227 y 227v. Fue bautizado el 2 de septiembre de 1712 en la parroquia de San Bartolomé de dicha villa, y se le impusieron los nombres de Francisco Xavier Ignacio Joaquín.

nuestro personaje su clara y decidida vocación por las actividades marineras, solicitó y obtuvo carta-orden para sentar plaza de guardiamarina en dicho departamento el 5 de noviembre de 1727, comenzando su periodo de adiestramiento embarcado en la escuadra que toma parte en la campaña del canal de la Mancha. A su regreso será destinado al departamento de Cartagena, embarcando en la escuadra que transporta al ejército expedicionario para la reconquista de Orán, zarpando del puerto de Alicante el 15 de junio de 1732.

Después de la notable victoria que devolvía a España la plaza, nuestro joven guardiamarina regresa a Cartagena, asciende a alférez de fragata el 23 de septiembre de 1733, embarca de nuevo y el 17 de noviembre de 1735 asciende a alférez de navío, pasando destinado al Cuerpo de Batallones de Marina, prestando servicio embarcado en diferentes buques del departamento de Cádiz. De nuevo vendrá a Cartagena el 24 de junio de 1738 embarcado en el navío *América*, agregado a la escuadra del citado departamento, y el día 1 del año siguiente es designado para el mando del jabeque mercante *Santo Cristo de Santa Cruz*, que armado en corso por cuenta del rey, lleva a cabo sus acciones en el Mediterráneo frente a los buques argelinos hasta el 27 de febrero, en que fue desarmado.

El ascenso a teniente de fragata lo obtendrá el 28 de agosto de 1740, y con este empleo marchará a la América septentrional embarcado de dotación en el navío *Invencible*. Cuando el 30 de junio de 1741 se encontraba fondeado en el puerto de La Habana con los demás buques de la escuadra alrededor, una turbonada despidió un rayo e incendió el palo mayor, pereciendo en el accidente 16 tripulantes y resultando heridos veintiuno, no dando tiempo más que a salvar al resto en lanchas y botes de la bahía. Entre ellos se encontraba el joven Tilly, que dio pruebas de arrojo y valor.

El 30 del mes siguiente asciende a teniente de navío y regresa a Cádiz destinado al mando de la 3.<sup>a</sup> compañía del 8.<sup>o</sup> batallón de Marina, continuando embarcado hasta el 14 de mayo de 1744, en que por ascenso a capitán de fragata embarca como 2.<sup>o</sup> comandante del navío *Neptuno*, permaneciendo en el departamento de Cartagena hasta el desarme del navío en septiembre de 1745, y al mes siguiente es destinado a la Corte.

El 20 de febrero de 1746 contrae matrimonio en la iglesia parroquial de Cartagena con doña Teresa Panes de la Reguera y Leones, natural de Alguazas (Murcia), y el 19 de enero de 1747 nació en Cartagena su hija Pascuala, la primera que habrá en este matrimonio, pero quedará viudo el 5 de noviembre de 1749 tras el nacimiento en Alguazas de su segunda hija, María Francisca, al fallecer su esposa, también en Alguazas, el 24 de noviembre del mismo año.

Destinado el 14 de febrero de 1750 al departamento de Cartagena, es nombrado vocal de la recién creada Junta de Asistencia del Departamento. Al año siguiente embarca, el 10 de junio, como 2.<sup>o</sup> comandante del navío *Reina* y el 23 de noviembre en el *San Felipe*, pasando con este a Ferrol y tomando el mando del navío *Tigre* el 13 de enero de 1752, el cual desempeña hasta el 18 de abril, en que lo asumió su titular, quedando de segundo y continuando en acciones de corso hasta el 18 de abril. Tras efectuar varios servicios de

convoy, se reintegra a su puesto de 2.º comandante el 12 de agosto en el navío *Septentrión*, regresa a Cádiz y por real orden de 29 de julio de 1753 se le destinará al navío *Septentrión*, con el que llevará a cabo acciones de corso y transporte, ascendiendo a capitán de navío el 20 de marzo de 1754.

Nombrado el 1 de diciembre comandante del navío *Septentrión*, lo condujo a Cartagena para su desarme, arribando a este puerto el 21 de abril de 1755. Desembarcó el 1 de mayo, embarcando de nuevo por real orden de 20 de septiembre al mando del navío *Tridente*, de cuyo mando tomó posesión el 29 de noviembre, comenzando al mes siguiente a navegar prestando servicios de transporte y corso en el Mediterráneo, hasta el 6 de abril de 1757, que desembarcó.

En esta época cumplió las reglas exigidas por la orden de caballería de Santiago para alcanzar el título de hábito de caballero y después de «residir en mis Galeras seis meses cumplidos, navegando en ellas y de haberlo hecho tome testimonio de su capitán general de ellas y con él se vaya al convento de los Vélez, y esté en él el tiempo de su aprobación aprendiendo las reglas de la orden y las asperezas, ceremonial, y todas las otras cosas», por lo que en virtud de real cédula de 17 de enero de 1756 le fue despachado real título en 6 de julio del mismo año y el 20 del mismo mes y año en el Colegio de la Compañía de Jesús de Cartagena fue armado caballero de dicha orden<sup>2</sup>.

Nombrado comandante del navío *Vencedor* el 12 de febrero de 1758, toma posesión el 16 de mayo y forma división con los *Héctor* y *Soberano*. Al mes siguiente saldrá para Cádiz y el 9 de junio entablará combate en la ensenada de Tetuán con dos buques argelinos, el navío *Castillo Nuevo* y la fragata *Calavera*. Más de ocho horas necesitaron los buques españoles para abatir la resistencia enemiga, que a pesar de su lucha desesperada y tenaz resistencia hubo de arriar su bandera. Las bajas del enemigo, además del hundimiento del *Castillo Nuevo*, fueron más de 100 muertos y se recogieron 310 prisioneros, rescatándose 57 cristianos que llevaba cautivos. El *Vencedor* tan solo tuvo un muerto y 11 heridos, pudiendo continuar su viaje a Cádiz y Cartagena, llegando a esta última el 19 de octubre.

Ordenado el desarme del navío *Vencedor*, desembarcó el 1 de noviembre y se le confirió por real orden de 18 siguiente el mando del navío *Atlante*, comenzando a prestar servicio el día 27 destinado al corso en el Mediterráneo. Fueron numerosos los apresamientos efectuados: un pingue argelino con 92 moros el 19 de diciembre de 1758, otro con 72 moros el 13 de abril del año siguiente, y otro con 103 moros en 8 de mayo. Destinado al mando de su navío en la escuadra de don Pedro Stuart el 13 de agosto salió para Nápoles, desembarcando el 16 de noviembre, y el 7 de diciembre embarcó de nuevo de comandante en el navío *Triunfante*. Al mando del navío *Héctor* desde el 12 de enero del año siguiente, desembarcó el 20 de septiembre en uso de licencia por asuntos propios, pasando a Madrid por real orden de 27 de diciembre.

---

(2) Archivo Histórico Nacional (AHN), nº 358, pruebas del Excmo. Sr. Marqués de Casa Tilly.





Basilica de la Caridad de Cartagena. Lápida sepulcral

A su regreso a Cartagena, cumplida la licencia, el 2 de mayo de 1761 toma el mando del navío *Terrible* y es este el momento en que, «en atención a los dilatados meritos y servicios ejecutados en el espacio de treinta y cuatro años, y del cabal desempeño en los mandos que se le han confiado», el rey le concede por real despacho de 23 de abril de 1761 el marquesado de Casa Tilly, con el vizcondado previo de Everardo, para él y sus sucesores perpetuamente, libre de lanzas y medias annatas durante su vida. Serán sus armas, en campo de oro, un águila sable, coronada de lo mismo; bordura de plata, con ocho armiños de sable, y tomando en 1764 la encomienda de Usagre con una renta anual de 13.921 reales de vellón<sup>3</sup>.

No tardó en hacerse a la mar, así que el 23 de mayo ya se encontraba al mando de una división a la que se unieron el navío *Triunfante* y la fragata *Astrea*, efectuando servicio de corso hasta que, por haberse declarado la guerra a Inglaterra el 2 de enero de 1762, pasa a formar parte de la escuadra del Mediterráneo. Por entrar en el mes de mayo su buque en carena, dejó el mando de este el día 22 y se le asignó el 26 de junio el de la misma clase *Atlante*, en el que se mantuvo hasta el final de la guerra, cuando desembarcó en Cartagena por desarme de su buque.

(3) GUJÓN GRANADOS, Juan de A.: *La Casa de Borbón y las Órdenes Militares durante el siglo XVIII (1700-1809)*, Madrid, 2009.

El navío *Terrible* le será asignado de nuevo, a solicitud propia, tomando el mando el 1 de febrero de 1763 y comisionándosele para conducir caudales, tropas y material a Nápoles, pasando al finalizar dicha comisión con toda su tripulación al navío *Septentrión*, que conjuntamente con el navío *Glorioso*, la fragata *Astrea*, ocho jabeques y tres galeotas, formaron una división de fuerzas navales bajo su mando que se destinaba a Melilla en prevención de un ataque de las fuerzas marroquíes a dicha plaza, pero no tuvo efecto y el 3 de noviembre regresó a Cartagena, donde se ordenó el desarme del buque bajo su mando.

En la campaña de 1764 toma el mando del navío *Atlante*, con el que realizó varias comisiones a Civitavecchia transportando personalidades y tropas, hasta que se ordenó el transbordo con toda la tripulación al navío *Velasco*, construido en el arsenal de Cartagena y botado en ese mismo año, con el que debería efectuar su primer viaje de pruebas. Para ello salió de Cartagena el 6 de noviembre y regresó el 21, elevando a la superioridad un informe de gran valor, por sus apreciaciones técnicas y tácticas sobre el comportamiento marino del buque recién construido. De este informe destaca su opinión sobre la futura clasificación de los buques, que deberían agruparse en tres o cuatro clases, así como que se adoptasen reglas inalterables para la construcción de las popas, cuya forma más conveniente parecía ser la arqueada. Satisfecho el rey con el citado informe, se ordenó que en lo sucesivo todos los que se construyeran lo fueran con los planos y medidas del *Velasco*.

Finalizada la comisión desembarca del navío *Velasco* y el 15 de febrero pasa a mandar nuevamente el navío *Atlante*, con el que, tras realizar unas acciones en corso, pasa a formar parte de la escuadra del marqués de la Victoria, que ha recibido la orden de conducir de Cartagena a Génova a la infanta de España doña María Luisa, y a su regreso, conducir también a Cartagena, para su marcha a la Corte, a la futura princesa de Asturias, duquesa de Parma. El capitán de navío Tilly, al finalizar la citada comisión, continuará sus acciones de corso frente a las costas de Argel con satisfactorio resultado, ya que apresó un paquebote holandés que transportaba 50 cañones de hierro, enviándolos a Cartagena. Cuando el 6 de octubre entra en el puerto de Cartagena, la dureza soportada hasta entonces durante tantos años de vida en la mar le obliga a solicitar un permiso, abatido por la enfermedad, para recuperarse. Pero el 1 de noviembre ya se encuentra de nuevo al mando de su navío *Atlante*.

Los más de trece años prestando servicios, con una actividad constante, se verán recompensados el 19 de febrero de 1767, en que ascendió a jefe de escuadra, otorgándosele por real orden de 13 de mayo de 1768 el mando de una flota que debía salir de Cádiz rumbo a América<sup>4</sup>. Finalizada la comisión, se dispone por real orden de 14 de agosto de 1770 que cuando le parezca puede pasar a su casa en el departamento de Cartagena, continuando su destino en él. Pero no había transcurrido mucho tiempo cuando de nuevo, por real orden de 30 de octubre, se le nombra para el mando de una división compues-

---

(4) El 15 de febrero de 1768 contrajo nuevo matrimonio en Cartagena con doña Ana de Llamas y Mena.

ta por los navíos *Monarca* y *Vencedor*, con la misión de transporte de material y municiones, y arbolando su insignia en el primero de los nombrados parte de Cádiz el 10 de noviembre.

La división aumentó con los navíos *Serio* y *Triunfante* y la fragata *Santa Teresa*, continuando sus servicios por el Mediterráneo, dejando el mando en Cartagena el 26 de junio de 1771. Su precario estado de salud le obliga a solicitar cuatro meses de permiso para recuperarse, y por real orden de 19 de agosto de 1772 es nombrado presidente de la junta de oficiales del departamento de Cartagena, de acuerdo con lo reglamentado en las nuevas ordenanzas de arsenales<sup>5</sup>. Por otra real orden de 8 de marzo de 1773 es nombrado comandante general de los Batallones de Marina en propiedad, debiendo trasladarse a Cádiz, y el 20 de diciembre de 1774 asciende a teniente general.

Pero nuevamente será requerido para desempeñar un importante servicio a la Corona, al mando de una escuadra, para conducir al ejército del general Pedro Ceballos a la América meridional. La misión de este es recuperar la isla de Santa Catalina y Colonia de Sacramento, arrebatada por los portugueses, lo que se consigue a viva fuerza<sup>6</sup>. El 13 de noviembre de 1776 había zarpado de Cádiz y regresó a este mismo puerto el 17 de junio de 1778, arriando su insignia y encargándose de nuevo de la comandancia general de los Batallones de Marina.

Aunque no tardará en conocer una real orden de 4 de agosto por la que se determina que, a pesar de haber merecido la superior aprobación el diario de los acaecimientos y operaciones de toda su última campaña, «se examine su conducta en Consejo de guerra de resultas de otros partes que posteriores a aquellos se han dado a S. M.», y «aunque es de Ordenanza el arresto de cualquiera, cuya conducta se examine en Consejo de guerra y quiere el Rey dispensar de esta formalidad en ningún arresto, ni aun en su casa, con este general, mandando solo se mantenga en la Isla de León mientras se concluye este asunto». Fue un largo proceso cuya vista no se celebró hasta el 23 de noviembre de 1780, a bordo del navío *Santísima Trinidad*, y el 12 de junio del año siguiente, previa consulta al Consejo Supremo de Guerra, se declaró «absuelto el mencionado Marqués de Casatilly de los cargos, que se le han hecho»<sup>7</sup>.

«Desempeña diferentes comisiones y de 6 de mayo a 25 de julio de 1783 se encarga, por ausencia de su titular, del mando interino de la Dirección General de la Armada y Comandancia General del departamento, pero a partir de 1784 su salud se resiente gravemente y disfruta de prolongadas licencias en Cartagena para recuperarse, solicitando con insistencia su relevo en el mando de la Comandancia principal de los batallones de Marina, que no se le otorgará hasta una real orden de 20 de marzo de 1787, concediéndole destino en el departamento de Cartagena a

---

(5) Ordenanza de pertrechos e ingenieros de 1772.

(6) *Gaceta de Madrid*, 3 de junio de 1777.

(7) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, sec. Cuerpo General, leg. 620/242.

fin de procurar la reparación de su salud. Por decreto de 12 de noviembre de 1789 se le concede la gran cruz de la real y distinguida orden española de Carlos III y al año siguiente, a pesar de su avanzada edad, es nombrado por real orden de 11 de junio Capitán general del departamento marítimo de Cartagena del que toma posesión el día 17»<sup>8</sup>.

## La escuadra de evoluciones

La orgánica de las unidades navales, para el adiestramiento de la oficialidad y gente de mar en la navegación y maniobras, se basa en estos años principalmente en la formación de una escuadra de evoluciones y para el de 1790 se dispone por real orden de 2 de febrero su aprestamiento, integrándose en ella buques de los tres departamentos «para que compartidos entre ellos los gastos de su subsistencia, alcance proporcionalmente a todos el fruto de la experiencia y observación que se adquiere en estos viajes»<sup>9</sup>, como se venía haciendo en años anteriores<sup>10</sup>, así como el nombramiento del teniente general don Francisco de Borja y Borja del Poyo como su comandante general<sup>11</sup>, que el 3 de abril siguiente toma posesión, arbola su insignia en el navío *Europa* y zarpa con su escuadra del puerto de Cartagena para realizar pruebas comparativas entre buques del 20 al 24 de abril<sup>12</sup>.

La siguiente campaña de navegación, prevista para cuarenta y siete días de navegación, quedó interrumpida por una real resolución de 29 de mayo en la

---

(8) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1773-1790) (III)», *Revista de Historia Naval*, núm. 144, 2019.

(9) Archivo Naval de Cartagena (ANC), caja 2224.

(10) A comienzos de 1787, la escuadra se formó, al mando del teniente general Juan de Lángara, con divisiones en los tres departamentos: al mando de Borja, la de Cartagena; al de Aristizábal, la de Ferrol, y al del mismo Lángara, la de Cádiz. Pero fue disuelta en el mes de noviembre. Igualmente se hizo en 1788 al mando del jefe de escuadra don José de Córdoba y Ramos, pero operó tan solo de mayo a octubre; y en 1789, al mando del teniente general Félix Ignacio de Tejada, de abril a septiembre.

(11) En la misma real orden se nombran a sus órdenes los jefes de escuadra don Basco Morales y don Luis Muñoz y Guzmán; y eligiendo para mayor de ella al primer ayudante del mayor general de ese departamento al capitán de fragata don Juan José García Gómez para mayor general. También se dispone que en este arsenal se armen los navíos «*San Pablo*, al mando del brigadier D. Fidel de Eslava; la fragata *Perla*, al del capitán de navío D. Fulgencio Montemayor; y la balandra *Tártaro*, al del capitán de fragata D. Joaquín de Rivas; y que se habiliten con el mismo objeto, luego que concluyan su comisión de transporte de tropas, el navío *San Fulgencio* al mando del capitán de la propia clase D. Miguel Tacón, respecto a estar próximo a cumplir un año de campaña su actual comandante y oficialidad; y la fragata *Mahonesa* al del capitán del propio rango D. Antonio García del Postigo; queriendo S. M. que estos buques se doten con un oficial de cada clase sobre los señalados en el Reglamento».

(12) Forman la escuadra, además del buque insignia, *Europa*, que el 28 de marzo había arribado a este departamento procedente de Ferrol, los navíos *San Pablo* y *San Fulgencio*; las fragatas *Santa Bárbara*, *Santa Dorotea*, *Santa Teresa*, *Juno*, *Perla* y *Mahonesa*; los bergantines *Vivo* y *Ardilla*, y la balandra *Tártaro*.

que se ordena al general Borja que pase a las ordenes del marqués del Socorro y se traslade a Cádiz para arreglar instrucciones, señales y táctica, así como para la integración de los buques de la escuadra de su mando en la flota que se prepara en dicho departamento para intervenir en un posible conflicto bélico con Gran Bretaña a causa de los incidentes ocurridos en el puerto de San Lorenzo o de Nootka, en la costa occidental de la isla de Vancouver, y para la que además se había nombrado, entre otros, mayor general al que lo era del departamento de Cartagena, el capitán de navío Ignacio María de Álava<sup>13</sup>. Desde el 8 de junio, en que Borja quedó unido al marqués del Socorro, tuvo el mando de la escuadra de retaguardia, una de las tres divisiones navales en que se articuló la flota, y enarbolando su insignia en el navío *Mexicano* operó entre los cabos San Vicente y Santa María. Más tarde se le ordenaría que «hiciese toda diligencia para situarse en el paralelo del cabo de Finisterre y espiar los movimientos» de los buques ingleses, hasta que, restablecida la paz, por real orden de 18 de agosto se le ordenó al marqués del Socorro regresar a Cádiz con toda la escuadra, que quedó desarmada en diciembre. No regresará Borja a Cádiz hasta el 8 de septiembre, y allí permanecerá hasta que por real orden de 15 de marzo del año siguiente se le permite su restitución al departamento de Cartagena, lo que lleva a cabo el 22 siguiente, en que que desembarca del navío *San Hermenegildo*.



Blasón nobiliario. Museo Arqueológico de Cartagena

### El terremoto de Orán. Socorros y evacuación

Y en cuanto a operaciones navales, bajo el mando de Tilly estuvo el socorro a la plaza de Orán tras el devastador terremoto que sufrió, pasados algunos minutos de la una de la madrugada, el 9 de octubre de 1790, sus frecuentes réplicas posteriores y el ataque de los moros fronterizos, así como la evacuación de las plazas de Orán y Mazalquivir una vez restablecida la paz. Para

---

(13) REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Memorial Histórico Español. Colección de Documentos, Opúsculos y Antigüedades*, t. XXIX, 1893.

atender al socorro de aquellas plazas se habían adoptado inmediatas providencias económicas ya el día 13, ordenando

«á los Intendentes y Ministros de la Real Hacienda á cuyo cargo corren todos los puertos del Mediterráneo, previniéndoles estrechamente que valiéndose de cualesquier caudales [para lo que se les concedía especial facultad] no omitiesen diligencia alguna en enviar socorros á Orán, y que tuviesen igual cuidado en recibir y recoger todas las personas de ambos sexos que llegasen de aquella plaza, haciendo curar á los heridos y vestir á los que lo necesitasen, según sus circunstancias, suministrándoles además el alimento diario, y algún viático para transferirse á sus destinos, todo de cuenta del Erario»,

y al mismo tiempo encargando

«al Comisario de Guerra D. Sebastián García de Sta. María, que está de Ministro de Real Hacienda en Cartagena, que es á donde por lo común arriban los buques vinientes de Orán, que continúe suministrando los socorros que se le tienen encargados, para cuyo objeto mandó desde luego destinar el Rey 339,936 rs. y 2 mrs.vn. de su Erario»<sup>14</sup>.

En Cartagena se tuvo noticia del seísmo en el mismo momento de ocurrir, ya que sus ondas se percibieron en la población, y de ello se trató en cabildo municipal de esa misma mañana, y días después se supo que en Orán «se tiene noticia haberse desolado y reducido a ruinas la mayor parte de su población fortalezas y castillos y fallecido considerable número de sus vecinos»<sup>15</sup>, según parte recibido del brigadier conde de Cumbre Hermosa, que ha sobrevivido al comandante general y quien, ante la imposibilidad de atender debidamente a los heridos más graves, dispuso su evacuación a Cartagena, no tardando a su llegada en disponerse el socorro a la plaza enviando dos jabeques correo que el día 12 arribaron a Orán con parte del socorro, tiendas de campaña, víveres, medicamentos y la noticia de que de Cartagena salía un navío con suministros y tropas de refuerzo<sup>16</sup>. En los días siguientes, del 13 al 15 ya se pudieron despachar también con destino a Cartagena algunas embarcaciones con enfermos y heridos así como las primeras familias siniestradas<sup>17</sup>; y continuaron los socorros, pues los días 11 y 12 embarcaron tropas que en la tarde del 16 arribaron a Orán: un jabeque mercante desembarcó víveres y efectos, y el navío *San Vicente* con efectivos de los regimientos Córdoba y Mallorca<sup>18</sup>, bien pertrechados de víveres y municiones de artillería, así como 24.000 raciones

---

(14) *Gaceta de Madrid*, 26 de noviembre de 1790.

(15) Archivo Municipal de Cartagena, Libro de actas capitulares, año 1790, sesión 11/10.

(16) AHN, Estado 2040, exp. 46.

(17) *Ibidem*.

(18) El 16 de octubre arribaron a Orán 42 oficiales y 412 sargentos, cabos y soldados del regimiento de infantería Córdoba, cuando «los escombros de los edificios obstruían en casi todas partes el paso, y servían de sepulcro á muchos de los que habían perecido en la noche del nueve; la población estaba mutilada y sin aliento; eran escasas en número las fuerzas militares y sin jefe prin-



de armada; el 19 arribaron a Orán dos embarcaciones con efectos y víveres; el 20, el bergantín *San Luis Gonzaga* con dos oficiales y 50 artilleros<sup>19</sup>; en la mañana del 22 se recibieron por el correo varios auxilios y la noticia de que venía el navío *San Antonio* con ingenieros y maestranza<sup>20</sup>; el 24 llegó de Algeciras la fragata *Santa Brígida* con dos compañías de granaderos y tres de fusileros del regimiento de Milán y algunos víveres<sup>21</sup>; en la tarde del 27 arribó el navío *San Fulgencio* con el resto de tropas del mismo regimiento<sup>22</sup>; el 29, en la fragata *Santa Brígida*, embarcan rumbo al presidio de Cartagena 100 presidiarios<sup>23</sup>; y a las once de la mañana del día 31 «entró en el puerto el navío *Firme* que venía de Algeciras con 7 compañías del Regimiento de Milán, las que no pudieron desembarcar por razón de la marejada, sirviendo esta de óbice para que saliese el navío *San Vicente* que debía conducir presidiarios para Cartagena»<sup>24</sup>, lo que se llevó a cabo unos días después, y aunque se había ordenado que los 196 debían unirse a los 100 presidiarios que llegaron con anterioridad a Cartagena continúen la navegación al presidio de Ceuta, no pudo llevarse a cabo por no hallarse en buen estado el navío *San Fulgencio*<sup>25</sup>.



Blasón nobiliario. Everardo. Museo Arqueológico de Cartagena.

La catástrofe trastornó la situación en la zona, marcando el punto final de las conversaciones diplomáticas que se mantenían para establecer una política

---

cial, y tenían á su frente á un enemigo prepotente que contaba con una seguridad completa en su triunfo, porque el terremoto había abierto dilatadas brechas en la muralla ...»; y también del regimiento de infantería Mallorca embarcaron, para «reforzar la línea de Orán», 31 oficiales y 385 sargentos, cabos y soldados, en los momentos en que arreciaba el ataque de los moros. CLONARD, Conde de: *Historia Orgánica de las Armas de Infantería y Caballería Españolas*, Madrid, 1851.

(19) AHN, Estado 2040, exp. 46.

(20) *Ibidem*.

(21) *Ib.*

(22) «Día 27 (...) A las 7 entró en el puerto y ancló el navío *San Fulgencio* procedente de Algeciras, con el transporte de 6 compañías del regimiento de Milán ...» y «Día 28 (...) a cosa de las 9 desembarcaron las compañías del Regimiento de Milán ...». ANÓNIMO: *Diario Histórico-Trágico de lo acaecido en la plaza de Oran en el memorable y funesto día 9 de octubre de 1790 y siguientes*.

(23) *Ibidem*.

(24) *Ib.*

(25) ANC, caja 1830.





Casino de Cartagena. Pórtico de entrada. Blason nobiliario

de buena vecindad, pero aunque «no sabemos quién abrió fuego primero el 14 de octubre de 1790», sí sabemos que «a partir de aquel día se observan grandes preparativos por ambas partes, y el 21 del mismo», empezaron las operaciones frente a los ataques de las tropas del bey y la Regencia de Túnez, siendo muchas y muy variadas las situaciones heroicas que consiguieron mantener al enemigo a raya<sup>26</sup>.

Si bien hubo una tregua acordada el 31 de marzo del año siguiente, en mayo se reanudaron las hostilidades, y ante la amenaza de un nuevo sitio, se reforzó la guarnición con algunos regimientos y dos batallones de guardias, encontrándose entre los nuevos mandos el brigadier de Marina Federico Gravina, designado «para el mando de los buques de guerra y cañoneras destinadas de auxilio permanente»<sup>27</sup>, siendo citado este en el parte de las operaciones llevadas a cabo desde el 29 de junio al 2 de julio como «segundo Xefe de aquellas fuerzas navales, y Comandante de los Artilleros de Brigadas y tropa de Marina que desembarcaron en la Plaza el día 28 del pasado para ayudar al servicio de las baterías, asiste diariamente en estas durante el fuego con su conocido Zelo, espíritu y amor al Real servicio, dando ejemplo de su militar proceder»<sup>28</sup>; también en el de 24 a 27 de julio, pues en este último día

«salió a apostarse a las 5 de la mañana con 4 lanchas bombarderas y 5 obuseras que rompieron el fuego, dirigiendo el de las primeras a las baterías de cañón y morteros de la Celada de Gamez, y el de las obuseras a las 2 baterías de la derecha de la Rambla-honda, continuándolo hasta las 7 de la mañana, que se retiraron por haber refrescado el viento de la tierra, y alejado las lanchas de puntería»<sup>29</sup>;

---

(26) AHN, Estado 2040, exp. 44. Si bien advertimos una cierta discrepancia en el comienzo de las hostilidades, este documento nos revela que desde el amanecer del día 9 «se nos pusieron delante en las eminencias por todas partes excesivos en número, y espías que reconocían nuestra triste situación . . .», y que no será «hasta el día 21, que juntos ya en todo el campo como unos 10 ó 12.000 hombres emprendieron muy de mañana un ataque general».

(27) XIMÉNEZ DE SANDOVAL, C.: *Las inscripciones de Orán y Mazalquivir: Noticias históricas sobre ambas plazas desde la conquista hasta su abandono en 1782*, Madrid, 1867.

(28) *Gaceta de Madrid*, 19 de julio de 1791.

(29) *Ibidem*, 9 de agosto de 1791.

en el del 28 al 30 de julio, «D. Federico Gavina salió á apostarse con las lanchas bombarderas y obuceras, que hicieron fuego desde las 4 hasta las 7 de la mañana, teniendo la desgracia de haber sido mortalmente herido el Alférez de Navío D. Francisco Truxillo, que murió á pocas horas, y gravemente un cabo de Brigada»<sup>30</sup>.

La muerte el 12 de julio del bey de Argel, Sidi Mohamet, y su sustitución por Sidi Hassan en la Regencia de Orán aceleró los deseos de paz, amistad y comercio de ambos contendientes, firmándose el tratado dos días después. El bey de Mascara levantó el sitio de Orán y abandonó el campo con su gente y artillería<sup>31</sup>. La recompensa le llegó a Gavina por real orden de 5 de octubre, promoviéndole a jefe de escuadra a la cabeza de la extensa nómina de oficiales que se habían distinguido en la defensa de la plaza de Orán «asistiendo unos en las baterías de ella, otros en las lanchas de fuerza, y auxiliando otros con los buques de su mando»<sup>32</sup>. Decretada finalmente la evacuación y abandono de la plaza el 16 de diciembre de 1791, las últimas tropas salen de Orán al amanecer del 27 de febrero de 1792; son los regimientos Córdoba, Navarra, Murcia, Mallorca y Milán, con destino a Cartagena, que

«en perfecta formación militar en perfecta formación militar y a redoble de tambores, camino de Mazalquivir, adonde llegan a las nueve de la mañana, e inmediatamente embarcan en cuatro navíos, tres fragatas, una urca, dos javeques, un bergantín y un lugre, únicos buques que había en el puerto. Allí estuvieron a bordo hasta el miércoles 29, por la tarde, en que dieron a la vela. El viernes, 2 de marzo de aquel año 1792, bisiesto, pisaban en Cartagena el suelo español (...), con ellos venía el cadete José de San Martín y Matorras»<sup>33</sup>.

## Batallones y brigadas

En cuanto a las fuerzas de Marina de la guarnición del departamento, infantería y artillería, están articuladas con arreglo a los tratados VIII y IX, respectivamente, de la Ordenanza de 1748 y modificaciones posteriores. La Infantería de Marina se compone de un Estado Mayor y los batallones, 4.º, 5.º, 6.º y 7.º<sup>34</sup>; y el Real Cuerpo de Artillería, de un Estado Mayor<sup>35</sup> y las brigadas

(30) Ib., 12 de agosto de 1791.

(31) Ib., 23 y 26 de agosto de 1791.

(32) Ib., 7 de octubre de 1791.

(33) SÁNCHEZ DONCEL, Gregorio: *Presencia de España en Orán (1509-1792)*, Toledo, 1991.

(34) ANC, caja 1830. Un estado de 9 de febrero de 1791 refleja la siguiente situación: «Fuerza efectiva de los batallones 2.876; en destinos (Bandera y real licencia, enfermos en hospital y convalecientes, reclutas, rancheros, cuarteros, aguadores, presos, músicos y tambor mayor embarcados, comisionados), guardias diarias y fatigas 1866; quedan para el servicio 1.010; entran de guardia diariamente 328; sobran de dos cuartos 341».

(35) ANC, caja 52-1, comisario provincial, 1 capitán de navío; sargento mayor y ayudante general de artillería, 1 teniente de navío; 2.ºs comisarios ordinarios para ayudantes mayor de artillería y de tropa, 2 tenientes de fragata; capitanes de bombardas, 2 tenientes de navío; capitán de brulote, 1 teniente de fragata; y varios tenientes de bombardas y de brulote.

6.<sup>a</sup>, 7.<sup>a</sup>, 15.<sup>a</sup> y 16.<sup>a</sup>, de las que se destinó el personal que tan destacada actuación tuvo en los combates que se desarrollaron en la defensa de las plazas de Orán y Mazalquivir, tras el terremoto de 1790, pues allí fueron enviadas en mayo de 1791, y de su comportamiento son fiel reflejo las recompensas alcanzadas por real orden de 5 de octubre, que para la Armada encabeza el brigadier Federico Gavina, como ya citamos anteriormente, ascendiendo a capitán de fragata el teniente de navío Vicente Perler, jefe de la 7.<sup>a</sup> brigada; a teniente de bombardas, el de brulote Carlos Reina; a teniente de bombardas graduado, el de brulote graduado Francisco Maldonado; a teniente de brulote, los condestables primeros Andrés Asensio, Rafael Fiol y Mateo Celdrán.

Este comportamiento del Cuerpo de Artillería de Marina, que tan útil servicio ha prestado en las defensas de las plazas de Orán y Ceuta, también se pone de manifiesto en la real orden de 1 de mayo de 1792, que supone la formación en el departamento de Cartagena de las brigadas 17.<sup>a</sup> y 18.<sup>a</sup> al disponer «que se aumenten cuatro brigadas a las diez y seis actuales y sobre el mismo pie y fuerzas de estas», así como «que se destinen dos de las de aumento a Cartagena y una a cada uno de los otros departamentos» y en cuanto al Estado mayor de Artillería se aumente en «un comisario provincial supernumerario, dos capitanes de bombardas, dos ídem de brulot, cuatro tenientes de bombardas, y cuatro de brulot»<sup>36</sup>.

### La construcción naval y las obras logísticas

En estos años la actividad relacionada con la construcción naval en el departamento de Cartagena no fue muy intensa, pues tan solo se llevó a cabo la rápida construcción de un navío de 74 cañones nombrado *Conquistador*, ya que, puesta la quilla el 1 de febrero de 1789, tuvo lugar su botadura el 9 de diciembre de 1791<sup>37</sup> bajo la advocación de «San Lucas», y nombrado por real orden del día 20 su comandante, el capitán de navío Aníbal Casoni, realizó su primer servicio transportando tropas evacuadas de Orán en febrero de 1792. Si bien en esa misma fecha se ordenó que en su reemplazo se pusiera en quilla una fragata de 34 cañones igual a la *Nuestra Señora de la Soledad*, que deberá nombrarse *La Fama*, alias «Santa Victoria», su construcción se demoró, aunque sí hubo una actividad muy intensa en cuanto al armamento de buques desarmados, además de las ya señaladas como consecuencia de la formación de la escuadra de evoluciones, pues con la mayor prontitud se debía llevar a efecto la de los navíos *San Francisco de Asís*, *San Ildefonso*, *Glorioso*, *Atlante*, *Ángel de la Guarda*, *Firme* y la fragata *Santa Florentina*, todos abastecidos con tres meses de víveres y cuatro de aguada<sup>38</sup>. Y más adelante, por real orden

---

(36) ANC, caja 2226.

(37) Museo Naval de Madrid (MNM), Colección documental Vargas Ponce, t. XXXIX, doc. 196, f. 208.

(38) ANC, caja 2224.

de 15 de junio, para transportar a Cádiz a los regimientos de infantería de Aragón y Soria, se dispuso igualmente la de los navíos *San Genaro* y *San Lorenzo* y la de la fragata *Santa Casilda*; por real orden de 21 de mayo, la del navío *Guerrero*; y por real orden de 27 de agosto, el aprestamiento de las galeras *Purísima Concepción* y *San Luis*.

Además se continuó atendiendo con medios y personal de la maestranza de este arsenal el que era necesario emplear en el servicio de embarcaciones destinadas al recreo de S.M. en las jornadas de Aranjuez, que no obstante su entidad experimentarían disminuciones al disponerse por real orden de 13 de septiembre de 1791 un nuevo arreglo en este departamento y el astillero de Mahón, en las clases de carpinteros de ribera, de lo blanco, calafates y peonaje de este arsenal y del astillero de Mahón, «encargándose muy particularmente la mayor equidad y justicia en el despido que ha de verificarse»<sup>39</sup>.

En cuanto al mantenimiento de los astilleros, hubo que atender a la reparación de una importante avería experimentada en el dique grande, para lo que fue comisionado el ingeniero 2.º Juan Smit, destinado en el departamento de Cádiz, lo que motivó la construcción de nuevas puertas<sup>40</sup> y mantener a su disposición

«las cuatro bombas de fuego, con la gente de su servicio: que se le auxilie por ahora por el Sr. Intendente, con arreglo a lo mandado en real orden de 7 del corriente, con 210 reos de los que existen a su disposición en la Caja de rematados, a quienes se pagará de quince a quince días, la gratificación que venzan en este trabajo: que se cale el cilindro del dique chico, cuando lo pida D. Juan Smit, si no perjudicase a la conclusión del forro del *Triunfante*; y que si no bastasen los presidiarios para las sesenta bombas que después cree necesario establecer, admita todos los peones que se presenten a este trabajo, pues si sobrasen de aquellos, se emplearán en otros»<sup>41</sup>;

al accidente sufrido el 10 de octubre de 1790 por el navío *Brillante*, al incendiarse en las gradas cuando se estaba carenando; solucionar el problema de filtraciones de agua en los diques como consecuencia de los manantiales que avenaban en ellos, y atender los primeros intentos para dotar a las instalaciones del arsenal de una red general para el abastecimiento de agua potable, entre los que se encuentran el ideado por el capitán de navío Bartolomé Rivera<sup>42</sup> y el del también capitán de navío Isidoro García del Postigo<sup>43</sup>, ambos con

---

(39) ANC, Libro de acuerdos de la Junta del Departamento (LAJD), sesión de 21 de septiembre de 1791, anexo 1.

(40) Según el proyecto de 6 de junio de 1789, cuando lo gastado ascendía a 598.561 reales y 28 ½ maravedíes de vellón, todavía para concluir quedaba reforzar el malecón con otra fila de estacas, lo que no estaba incluido en el citado proyecto e incluso hubieron de diseñarse nuevas puertas. No se tardó por tanto en presupuestar otros 250.000 reales. ANC, LAJD, sesiones de 12 y 30/7, 7/10 y 16/12/1790.

(41) ANC, caja 2224.

(42) ANC, LAJD, sesión de 6/7/1791.

(43) *Ibidem*, sesión de 23/05/1792.

ocasión de encontrarse destinados como comandantes del arsenal. Durante todo este tiempo los astilleros contaron con la presencia y dirección del ingeniero general, que se encontraba en Cartagena desde el mes de septiembre del año anterior, y se dio comienzo a la construcción de la fragata *Fama*<sup>44</sup>.

Respecto al costo de las construcciones, cuando el intendente presenta a la junta el de «la construcción en rosca del navío *Conquistador*, su arboladura y embarcaciones menores», que asciende «la primera a 3.764.456 reales y 15 maravedís de vellón, y la segunda a 935.778 reales y 30 maravedís de la misma especie, siendo el importe de los jornales empleados en el casco del navío 929.987 reales», se graduaron por los asistentes como enormes y conferenciándose largamente sobre las causas que los hacen tan excesivos y siendo los pareceres de los vocales muy distintos, el teniente general don Francisco de Borja manifestó

«que se extendiese el suyo reducido a que el excesivo costo de los jornales causados en la construcción del navío, considera provienen del tiempo que pierden los operarios y de las equivocaciones que ocasiona el actual método de los Arsenales, el cual convendría se tratase de corregirlo por los medios más convenientes, cuales son los que tiene vistos en uno de los proyectos del oficial del ministerio D. José Ortega, en el que con la mayor claridad se asegura el costo verdadero de cualquier buque»<sup>45</sup>.

Pero aún preocupa más «la continuación de carena y recorridas en buques de la Armada recién construidos y las frecuentes averías que han padecido y padecen con cualquiera tiempos y mares», por lo que una real orden de 23 de diciembre de 1791 requirió a este departamento para que expusiera sobre los motivos que la causan según sugiera su celo e inteligencia, por lo que después de oír a los oficiales y facultativos que le pareció conveniente, deduce, y así lo expone en su informe,

«que la disminución de gruesos en las maderas de obras muertas, baos y curvas de la moderna construcción, no es dudable produzca los indicados perjuicios que se han tocado en este departamento en el navío *San Francisco de Paula*, según resulta del informe de su comandante D. Ignacio María de Álava, presentado a la Junta por el Ingeniero Director vocal, y que serán consiguientemente mayores por la misma razón en fuertes temporales y combates, cuando no cabe aligerar el peso de las baterías que sufren las cubiertas.

Corrobora este pensamiento la noticia dada a esta Junta por el teniente general D. Francisco de Borja que con este motivo manifestó que el navío *Europa*, de igual construcción y ventajas que el *San Ildefonso* tiene aumento en sus obras muertas, persuadiéndose que proporcionadamente lo tendrá en sus baos y curvas, y que en el tiempo que estuvo embarcado en el que fue de prueba con gruesas mares, y vientos duros, no experimentó la menor avería.

Por todo lo cual opina la Junta que el modo de evitar los expresados daños es que se aumenten proporcionadamente los gruesos de baos y curvas, atendida la enorme diferencia que resulta, comparados los del actual construcción con las

---

(44) Ib., sesión de 25/1/1792.

(45) Ib., sesión de 6/6/1792.

antiguas, y la inferior resistencia del pino con que se ha sustituido el roble de que antes se usaba, pues está visto por ejemplar citado del navío Europa que por el aumento de gruesos en las citadas piezas ha adquirido mayor fortaleza, sin perder su ligereza, bien que siempre es de absoluta necesidad que las maderas que se emplean en la construcción, sean sanas y de las cualidades convenientes»<sup>46</sup>.

No tardará una real orden de 24 de julio en disponer que «para que se consiga dar la debida fortaleza a los navíos de la moderna construcción sin que tengan más grueso sus maderas, y de que entre otras cosas quiere el rey subsistan dos años en la grada para dar lugar a que sus miembros se ventilen y enjuguen, llevando su manufactura con lentitud»<sup>47</sup>.

Por otro lado, en cumplimiento de una real orden de 16 de marzo de 1792 disponiendo que, concurriendo a la Junta del departamento como vocales todos los generales que estén en el departamento, «examine con la mayor atención e informe a S.M. si será conveniente a su real servicio, el uso de algunas carronadas en los buques de guerra»<sup>48</sup>, y en su consecuencia expone la Junta su dictamen en la forma siguiente:

«Aunque son indudables los principios y razonamientos que expone Mr. Crascoyne<sup>49</sup> en su sabia Memoria de 1º de marzo de 1785 al Contralor de la Armada inglesa, y con que demuestra teóricamente la utilidad de las carronadas de gruesos calibres en la Marina, no contradicha por las notas del hábil traductor D. Tomas de Morla, y corroborada por las juiciosas reflexiones del Comisario General de Artillería D. Francisco Robira, desea la Junta para asegurar su dictamen en un punto tan importante y delicado como artillar de nuevo los buques del Rey, en que interesa el real erario, el honor de las armas, y el bien del Estado, conciliar con la evidencia especulativa la experimental<sup>50</sup>.

Sólo por incidencia cita D. Francisco Rovira la prueba hecha con una carronada en el navío *Santa Ana*, sin tenerse aquí noticia de sus circunstancias y resultado de que prescinde la Junta para proponer a S. M. que un asunto de esta entidad, necesita acreditarse por reiteradas (expresiones) experiencias de todos los modos imaginables, con el fin de no aventurar tan crítica decisión.

En cada departamento de podrían embarcar en una de las fragatas que hay armadas, dos carronadas de a 48, una por banda, y a las ordenes de un comandante notoriamente hábil, celoso imparcial, y observador, salir una o más veces a la mar y probar estas piezas haciendo fuego vivo con ellas, y algunos cañones hasta 60 ó 70 tiros cada uno (con la precaución de refrescarlos oportunamente) en todas posiciones, y con todos tiempos a fin de acreditar evidentemente y comparar las ventajas o desventajas marineras y militares de estas nuevas piezas de artillería,

---

(46) Ib., sesión de 22/2/1792.

(47) Ib., sesión de 1/8/1792.

(48) Ib., sesión de 21/3/1792.

(49) Así figura en el original que transcribimos y que creemos se refiere a Charles Gascoigne, por entonces director de la Carron Iron Founding and Shipping Company, de la que recibe su nombre.

(50) Sobre las «carronadas» aporta una interesante información HERRERO FERNÁNDEZ QUESADA, M.<sup>a</sup> Dolores: *Ciencia y Milicia en el siglo XVIII: Tomás de Morla, artillero ilustrado*, Segovia, 1992.





AMC, CH 342-1

de que ha de informarse individualmente a S. M.

Si como es de esperar resultase convencida claramente su conveniencia que también habrá de comprobarse en tierra y a bordo al ancla a presencia de los generales, de los vocales de la Junta, Hábiles oficiales de los departamentos, podrán extenderse las miras a que se artille todas de carronadas una fragata, y se hagan nuevas pruebas con otra artillada por el método actual.

Acordes con las esperanzas los informes de estas pruebas, nada se arriesgaría, en adoptar las carronadas de calibres proporcionados para los buques de una batería y dotar los de dos y tres con algunas de aquellas piezas en cada una, según supone D. Francisco Rovira.

En el caso de que familiarizado el uso de las carronadas en nuestros buques se demostrase más y más su preferencia en todos sentidos, se podría proponer mas fundadamente el aumento o rebaja de los calibres y del número de estas piezas en los navíos.

Para la primera experiencia opina la Junta que una carronada se monte en la

cureña que describe Mr. Gascoigne, y la otra con las variaciones que expresa D. Francisco Rovira para que se abra ¿el camino al acierto en esta parte?.

En cuanto al grueso que deba tener el braguero y a la resistencia de sus cáncamos a el costado, considera la Junta que ha de atenderse al mayor empuje de la carronada en su retroceso, y es del mismo parecer que D. Francisco Rivera acerca de las miras para puntería.

Por lo que toca a disparar con llave las carronadas como cualquiera otra artillería a bordo, se ofrece a la Junta el reparo de que el roce del braguero, de un palanquín, o un golpe impensado con un asta de atacador, podrá desconcertarlas fácilmente; ignorando para formar juicio mas fundado, la práctica actual de otras naciones, sin embargo de la prueba ejecutada en el Arsenal de Brest el año de 1779 a presencia de toda la escuadra combinada, de disparar artillería con llaves puestas en la parte lateral, y en la superior, pero con llave y sin ella, juzga el uso de los estopines con alma, preferible siempre al de los cebos»<sup>51</sup>.

De gran relevancia es el apoyo prestado a la dirección y funcionamiento de los astilleros de Mahón, especialmente para llevar a cabo la construcción de la serie de fragatas que se denominaron «Mahonesas», según plano y relaciones

(51) ANC, LAJD, sesión de 9/5/1792.

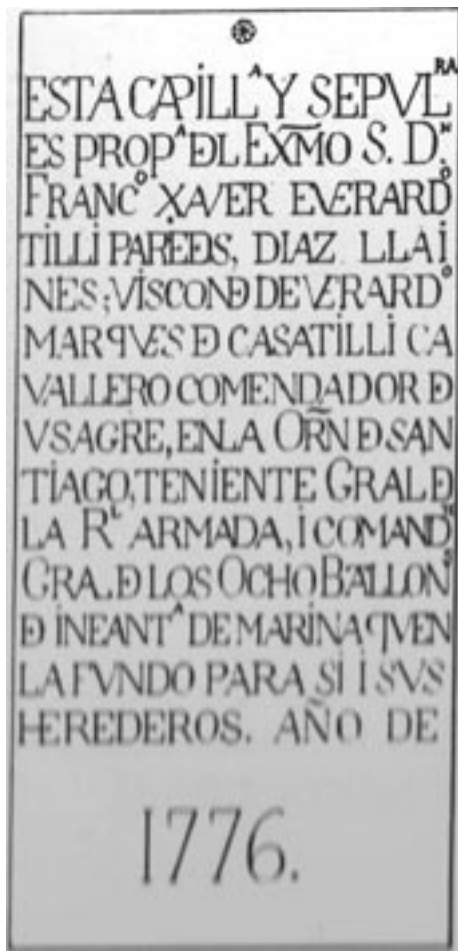




Tilly, anónimo. MNM

que se incluyen en la real orden de 24 de septiembre de 1790, disponiendo que, «concluida en Mahón la fragata *Esmeralda*, se construya otra proyectada por el capitán de navío D. Julián de Retamosa»<sup>52</sup>. En dicho astillero la fragata *Esmeralda*, bajo la advocación de «Santa Petronila», fue botada al agua el 30 de

(52) *Ibidem*, 30/9/1790.



Lápida sepulcral. Basílica de la Caridad de Cartagena.

mayo del año siguiente, y ese mismo día se puso en quilla la que tendrá por nombre *Diana*, que bajo la advocación de «Santa Ana» será también botada el 13 de marzo de 1792<sup>53</sup>.

En el verano de 1792 tuvieron lugar las pruebas de comparación de las fragatas *Nuestra Señora de la Soledad* y *Diana*, de porte de 34 cañones, construidas respectivamente según planos del ingeniero Romero Landa y el capitán de navío Julián de Retamosa, forradas ambas de cobre con el fin de asegurarse de las ventajas que prometía el nuevo sistema de la segunda. El 29 de agosto fondearon en el puerto de Cartagena después de varios días de navegación en el Mediterráneo y el océano sometidas a diferentes pruebas, al mando respectivo del capitán de fragata José Agustín de Olózaga y del de navío Baltasar Hidalgo de Cisneros, conviniendo ambos

«en la decidida preferencia de la *Diana*, así en su mayor andar, como en su superior aguante y gobierno, sin embargo de ser tan ventajosa en estas calidades su compañera, que siendo la mejor fragata de la Marina Real, y cuyo plano se ha seguido hasta ahora en todas, acaso habrá pocas que la excedan en las demás Marinas de Europa; pero esto confirma el adelantamiento que va adquiriendo en tan importante ramo la Marina Española, no contentándose con lo bueno por llegar a lo mejor»<sup>54</sup>.

Respecto a las obras de carácter logístico, ya a cargo de los ingenieros de Marina, por real orden de 5 de junio de 1792 se aprueba el aumento de un segundo piso en la contaduría a propuesta del inspector general, cuyo plano y presupuesto se remitió el 29 de agosto de 1789 y se reiteró el 15 de mayo de 1792, y una vez concluida se traslade el archivo de dicha Contaduría<sup>55</sup>; a fina-

(53) *Gaceta de Madrid*, 1 de julio de 1791 y 6 de abril de 1792.

(54) *Ibidem*, 18 de septiembre de 1792.

(55) MNM, Colección Vargas Ponce, t. XXXIX, doc. 227, f. 241.

les de 1792 finaliza la construcción de unos tinglados en la playa del Batel (Santa Lucía), que había sido ordenada por real orden de 8 de febrero del año anterior, para mantener a cubierto las 55 lanchas de fuerza, cañoneras, obuseras y bombarderas, una vez desarmadas<sup>56</sup>; se redactó un proyecto para construir un muelle en las proximidades del hospital, en vista de las dificultades que se han observado en el desembarque de los heridos que procedentes de Orán transportaban las fragatas *Santa Dorotea* y *Santa Brígida*<sup>57</sup>; se realizaron las obras necesarias para restaurar las zonas que amenazaban ruina y para dotar de un nuevo piso al cuartel de batallones<sup>58</sup>, atendiendo también a las continuas reparaciones del cuartel de brigadas, ya que era utilizado para celebrar los certámenes de los individuos del Cuerpo de Artillería que siguen el estudio de matemáticas<sup>59</sup>, y los edificios destinados a alojamiento y academia de la Compañía de Guardias Marinas, pues aunque seguían su marcha la obras del nuevo cuartel lo hacían muy lentamente, incluso sufriendo desde octubre de 1790 un atraso por falta de caudales<sup>60</sup>.

### Los últimos años

El 24 de diciembre de 1792 cesa Tilly en el mando del departamento marítimo de Cartagena, y el 14 de enero del año siguiente embarca en el navío *Gallardo* con destino a Cádiz para ocupar más alto destino: la Dirección General de la Armada y el mando del departamento marítimo de Cádiz, que le era anejo y que le habían sido conferidos por real orden de 18 del mes anterior «por su dilatado y recomendable mérito»<sup>61</sup>. El 1 de febrero de 1794 alcanza la más elevada dignidad en la Armada al ascender a capitán general, pero sus padecimientos físicos le obligan a solicitar el relevo, y por real orden el 13 de marzo de 1795 se le concede «su residencia en este Departamento continuando en su dignidad y empleo con todos los honores y goces que le corresponden», trasladándose posteriormente a Cartagena, donde fallece en la mañana del 11 de diciembre, siendo enterrado al día siguiente en la sepultura de su propiedad existente en la capilla de la iglesia del convento de San Francisco, instituida en 1776, y al derribarse este convento años después, sus restos pasaron a la sacristía de la iglesia del Hospital de la Caridad, donde permanecen.

---

(56) ANC, LAJD, sesión de 13/12/1792. Con anterioridad acordó la junta que, según plano y presupuesto de 571.961 reales de vellón que acompaña a dicha real orden, se encargue de dicha obra el subinspector del arsenal capitán de navío Félix Melilupi.

(57) ANC, LAJD, sesión de 21/3/1791.

(58) ANC, caja 1830. Estuvo ocupado por los regimientos de infantería de Córdoba, *El Sacrificado*, y Mallorca, *El Invencible*. Este último, con ancestrales orígenes marineros, se encontraba en Cartagena por real orden de 24 de mayo de 1790, destinando una parte de su fuerza a custodia de los buques de guerra y arsenal.

(59) *Ibidem*. El denominado «cuartel del duque» estuvo ocupado por el regimiento de suizos de Bestchar, de guarnición en la plaza.

(60) ANC, caja 226.

(61) *Gaceta de Madrid*, 18 de diciembre de 1792.

Su memoria permanece también en lugares tan alejados como la Patagonia, en la provincia de Chubut (Argentina), en uno de los reservorios marinos más importantes que constituye el golfo de San Jorge, en el que, como miembro de la expedición cartográfica Malaspina-Bustamante en 1794, el teniente de navío Juan Gutiérrez de la Concha escribe en su diario que bautizó con el nombre de «Rada Tilly» a la villa allí existente y «del marqués» la punta ubicada al sur, recordando tal vez su primer embarque como guardiamarina en el navío *San José* de la escuadra de Tilly, que en 1776 transportó al ejército del general Ceballos a la América meridional y en el que también tuvo una destacada actuación como jefe de la artillería otro Tilly, su hermano Rudesindo.

### Bibliografía general

- ARMENGOL Y DE PEREIRA, Alejandro: *Heráldica*, Barcelona, 1933.
- ATIENZA, Julio de: *Nobiliario Español*, Madrid, 1954.
- BARREDO DE VALENZUELA, Adolfo: *Heráldica de Guardias Marinas, 1717 a 1867. Real Compañía y Colegio Naval*, Madrid, 1971.
- CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *La trayectoria Hospitalaria de la Armada Española*, Madrid, 1944.
- COS-GAYON, Fernando: *Viaje de Isabel II a Cartagena, Murcia y Orihuela*, Colección Almarjal, 1969.
- GONZÁLEZ DE CANALES, Fernando: *Catálogo de Pinturas del Museo Naval*, t. II, Madrid, 2000.
- GONZÁLEZ DORIA Fernando: *Diccionario Heráldico y Nobiliario de los Reinos de España*, Madrid.
- MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y Fechos de Cartagena*, Ediciones El Mediterráneo, Cartagena, 1892.
- MEDIAVILLA, José: *Don Baltasar Hidalgo de Cisneros. Último Virrey de las provincias del Río de la Plata*, Cartagena, 1930.
- MORENO ALONSO, Manuel: *La Revolución «Santa» de Sevilla. La revuelta popular de 1808*, Sevilla, 1997.
- MORENO DE GUERRA Y ALONSO, Juan: *Relación de Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias Marinas*, Madrid, 1913.
- MORENO MORENO, Francisco: *Extranjeros en las Academias de la Real Armada; entre la formación y el prestigio internacional, 1714-1824* (tesis doctoral), Universidad de Murcia, 2017.
- PANDO VILLARROYA, José Luis de: *Títulos Nobiliarios en la Armada Española*, Madrid, 1982.
- PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los Generales de Marina*, 1873.
- PELAYO, Miguel: *Cartagena en la Guerra de la Independencia (1808-1814)*, Folletón de *El Porvenir*, año 1924.
- PÉREZ ROJAS, F.J.: «Breve aproximación al estudio de los casinos», en ÍDEM: *Casinos de la región murciana*, Valencia, 1980.
- PIFERRER, Francisco: *Tratado de Heráldica y Blason*, Madrid, 1855.
- : *Nobiliaria de los Reinos y Señoríos de España*, Madrid, 1857.
- PIÑAR LÓPEZ, Juan José: *Cartagena en los inicios de la Guerra de la Independencia. 1808. I Concurso de Historia de Cartagena «Federico Casal»*, 1986.
- RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina Española*, Editora Naval, Madrid, 1970.
- RUBIO PAREDES, José M.<sup>a</sup>, y PIÑERA Y RIVAS, Álvaro de la: *Los ingenieros militares en la construcción de la Base naval de Cartagena (siglo XVIII)*, Madrid, 1988.
- SÁNCHEZ PASTOR, Antonio: *Crónica de las Promociones de Oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina*, Editora Naval, Madrid, 1991.
- SERVICIO HISTÓRICO MILITAR: *Blasones militares*, Madrid, 1987.

*EL CAPITÁN GENERAL DE LA ARMADA FRANCISCO JAVIER EVERARDO DE TILLY...*

TERKI-HASSAINE, Ismet: *Problemática cuestión de las posesiones españolas en la Argelia del siglo XVIII: caso de Orán y Mazalquivir*, Universidad de Orán (Argelia).

VÁLGOMA, Dalmiro de la, y FINESTRAT, Barón de: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de Pruebas de Caballeros Aspirantes*, 6 t., Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943.

VV.AA.: *Gran Enciclopedia de la Región de Murcia*, Murcia, 1995.

**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 2020)**

**REVISTA DE HISTORIA NAVAL** (CUATRO NÚMEROS AÑO 2020)  
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 25 EUROS

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS** (DOS NÚMEROS AÑO 2020)  
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 RHN@mde.es, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena N° 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.*

# DE LOS BUQUES PORTATORPEDEROS

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA  
Ingeniero Industrial

Recibido 13/11/2019 Aceptado 21/01/2020

## Resumen

Cuando comenzaron a utilizarse los primeros torpedos, inicialmente de botalón y posteriormente autopropulsados, las unidades que los portaban, fundamentalmente los torpederos, solían ser embarcaciones y buques de pequeño tamaño limitadas a su utilización cerca de las bases navales. El interés de poder operar con torpedos en otras áreas marítimas hizo que se idearan diversas formas de empleo, como su implementación en acorazados, cruceros, etc., o la que aquí nos ocupa: la utilización de buques con capacidad para transportar torpederos a largas distancias.

Palabras clave: torpederos, buques portatorpederos, torpedos, pinazas a vapor, *picket boats*.

## Abstract

When the first torpedoes, initially spar and later self-propelled ones, began to be applied, the units carrying them, mainly torpedo boats, were often small ships limited to near naval bases. The interest of operating torpedoes in other maritime areas led to the idea of various forms of use such as their implementation in battleships, protected cruisers, etc., or the one here presented: the use of vessels capable of transporting torpedoes to long distances.

Key Words: Torpedo boats, torpedoes, steam pinnace.



## Introducción

**P**ARA la utilización ofensiva en aguas alejadas de las costas y de las bocanas de las bases navales, los torpederos de 2.<sup>a</sup> clase, caracterizados por su pequeño tamaño, solían emplearse desde otras unidades navales que los transportaban hasta la zona donde se preveía que debían actuar. Para ello se aprovecharon tanto acorazados y cruceros como algunos tipos de unidades diseñadas específicamente para ello.

La idea táctica en todas estos buques era la misma:

- Acercar los torpederos a la zona de combate en alta mar.
- Una vez divisado el enemigo, ponerlos en el agua mediante la utilización de grúas.
- Desplegar los torpederos para atacar la línea de acorazados enemigos, a la vez que eran sometidos al fuego artillero de las unidades blindadas propias. Se trataba de romper la línea de combate, reminiscencia de la época de la vela, que se consideraba que permitía obtener una importante ventaja en la batalla naval.
- Terminado el combate, recoger los torpederos, izándolos y estibándolos en los buques.

Desaparecieron por la dificultad de las maniobras para poner en el agua y recoger los torpederos, difíciles normalmente y casi imposibles con mala mar. Además, la operación obligaba a que el buque maniobrara para ponerse proa a la mar, lo que implicaba romper la línea en unidades de batalla. Si a ello añadimos las circunstancias de realizar esto bajo fuego enemigo, las razones de que dejaran de usarse este tipo de torpederos son obvias.

## De las pinazas, lanchas y *picket boats*

El segundo elemento de la defensa antitorpedera eran las embarcaciones de vigilancia. Las bases navales permanentes contaban con pequeñas unidades para esa función. Cuando los buques estaban fondeados en bahías o radas, ponían en el mar embarcaciones auxiliares que realizaban tareas de vigilancia del fondeadero. Esto era muy importante para una detección temprana de posibles torpederos atacantes, evitar que pudieran llegar a las zonas en que se encontraban fondeados los acorazados y cruceros acorazados, objetivo principal de los torpederos, y aumentar por la noche el área que podía ser controlada con los proyectores de los buques.

En inglés se denominaban *picket boats* o *pinnaces*, y en español, pinazas, falúas o lanchas. Contaban con propulsión a vapor o de motores de bencina. Su tamaño variaba entre los 10 y los 18 metros de eslora, y su velocidad máxima era de 12 a 15 nudos.



Un *picket boat* o *pinnace*, en este caso perteneciente al acorazado HMS *Triumph*, de la clase Swiftsure, botado en 1903 y hundido por un submarino en 1915. Tenía unos diecisiete metros de eslora. (Foto Archivo MdR Almirante de Castilla)

Su disposición solía contar con alguna pieza de artillería situada en proa, la máquina ocupando la parte central de la eslora y la timonera en popa. Respecto al armamento, solía consistir en una pieza de tiro rápido de pequeño calibre, 37 o 47 mm. Otra posibilidad era que portasen ametralladoras de 25,4 mm o de calibres menores. Hay que pensar que una escuadra de cinco acorazados podía poner en el agua una pequeña flotilla compuesta por 10 lanchas de vigilancia.

Es interesante ver cuál era el conjunto de las embarcaciones auxiliares que llevaba un acorazado. Como ejemplo, los de la clase Majestic, de la Marina Real británica, disponían de un total de trece, de ellas cuatro con propulsión a vapor:

- Tres pinazas a vapor (*picket boats*). Con esloras respectivas de 17,07, 12,19 y 10,97 m.
- Una lancha a vapor de 12,8 metros de eslora.
- Nueve embarcaciones movidas a remo y vela. Dos lanchas (10,36 m), dos balleneras (8,23 m), tres botes (9,75 m, 9,14 m y 7,32 m) y dos chinchorros (4,88 m y 4,11 m).

Estas embarcaciones no solo tenían esa función de defensa contra los torpederos; además, asumían otras como: transporte de pequeños trozos de



Dos pinazas con motor de bencina construidas por Thornycroft para los cruceros de la clase Princesa de Asturias de la Armada. (Foto: Biblioteca Central de la Armada)



La *Steam Pinnace* 199 cuando estaba en servicio en la Marina Real, antes de su restauración. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

desembarco, remolque de otras embarcaciones sin propulsión mecánica en acciones anfibas, protección de los flancos de la zona de desembarco, transporte de oficiales como embarcación de representación, exploración de ense-nadas y otras zonas costeras, etc.

En un momento dado, alguien pensó que estas embarcaciones, a pesar de no tener una velocidad muy elevada, presentaban la capacidad de ser armadas con uno o más torpedos y podían ser utilizadas para atacar a los buques enemigos fondeados o cuando se refugiaban en aguas con poco fondo.

Dado que se consideraban como una parte del conjunto de embarcacio-nes auxiliares de cada buque, no se suele hacer referencia explícita a estas



La *Steam Pinnace* 199 preservada en el National Museum of the Royal Navy. Puede verse un cañón de tipo rápido Hotchkiss de 47 mm. (Foto: National Museum of the Royal Navy)

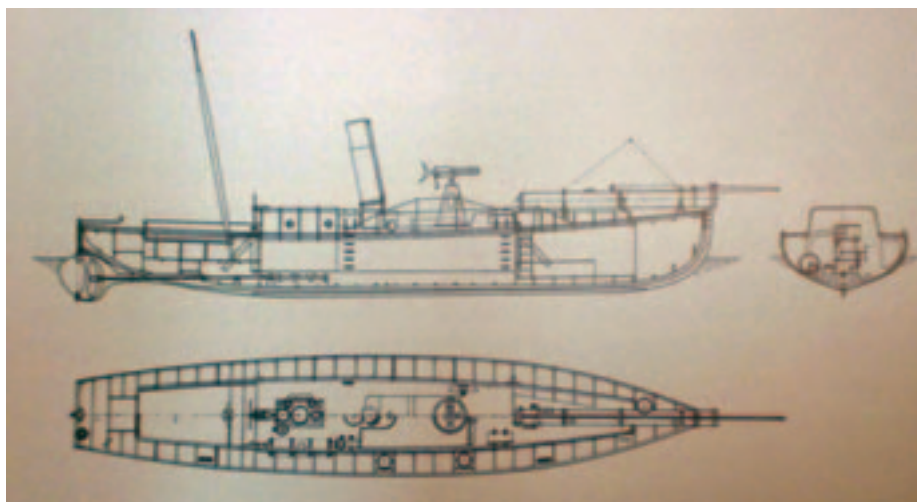
y tampoco constan en los anuarios navales de la época. Pese a todo ello, consideramos que son el antecedente directo de los buques portatorpederos.

A mediados del siglo XIX era habitual la utilización de pequeñas embarcaciones a vapor, en muchas ocasiones sin cubierta, armadas con un torpedo de botalón o autopropulsado. Fueron antecesores directos de los torpederos. Se puede citar como ejemplo que, en la noche del 27 al 28 de octubre de 1864, William B. Cushing, de la Marina estadounidense, con una lancha a vapor armada con un torpedo de botalón, hundió al acorazado confederado *CSS Albermale*, que se encontraba fondeado en la bahía de Norfolk.

Otro ejemplo interesante tuvo lugar el 26 de mayo de 1877 en la costa de Perú, tras el combate de Pacocha, mantenido entre el monitor peruano *Huáscar* y dos unidades de la escuadra del Pacífico de la Marina Real: la fragata con casco de hierro *HMS Shah*, buque insignia del escuadrón, y la corbeta con casco de madera *HMS Amethyst*. Tras un infructuoso enfrentamiento artillero, el *Huáscar* consiguió escabullirse entrando en una zona costera de aguas con poco fondo. Los buques ingleses utilizaron dos *picket boats* armados con torpedos para continuar la persecución, aunque sin éxito.



El crucero alemán SMS *Irene* en una foto tomada hacia el año 1890 (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Dibujo del *picket boat* que utilizaron los cruceros protegidos de la clase SMS Irene. (Foto: Harald Fock)

En Alemania se puede hablar de los cruceros protegidos SMS *Irene* (*ex-Ersatz Elisabeth*) y SMS *Prinzess Wilhelm* (*ex-Ersatz Ariadne*), que formaban la clase Irene. Fueron construidos entre 1868 y 1869. Se comenzaron como corbetas blindadas y posteriormente se clasificaron como cruceros protegidos. Su armamento principal lo componían 14 cañones de 150 mm, ocho de 105 y tres tubos lanzatorpedos de 355,6 mm. Alcanzaban una velocidad de 18 nudos y su dotación era de más de quinientas personas. Ambos cruceros fueron desguazados en 1922, tras servir durante la primera guerra mundial como auxiliares.



Pinaza que portaban los cruceros alemanes de la clase SMS Irene. Armada con una ametralladora y un tubo lanzatorpedos. (Foto: Harald Fock)



Vista por la banda de babor de la *Steam Pinnace 199* (Foto: National Museum of the Royal Navy)

Consta que cada uno de los dos cruceros disponía de una embarcación, propulsada a vapor, armada con una ametralladora y un tubo lanzatorpedos. Cada buque contaba con ocho embarcaciones auxiliares, entre las que hay que destacar dos *picket boats* y una pinaza, que posiblemente fuera la que aquí se referencia. Ambas unidades nunca estuvieron incluidas en las listas de la Marina Imperial alemana, lo que obliga a pensar que estaban consideradas como una de las embarcaciones auxiliares que llevaban los buques de esta clase. Presentaban un desplazamiento a plena carga de 16 toneladas, 16 metros de eslora, 3,12 de manga y 1,52 de calado. Disponían de una caldera de vapor alimentada con carbón y una máquina alternativa, siendo su velocidad máxima de 12 nudos.



## De los buques de combate armados con torpederos

Algunos países pensaron que los torpederos de 2.<sup>a</sup> clase, los de menor tamaño, podían operar desde los acorazados multicalibre de la época, que debían ponerlos en el agua antes de empezar el combate. Como ejemplos de este tipo de unidades se pueden citar las de la clase *Caio Duilio* (Italia), las de la clase *Cheng Yuen* (China) y el danés *Tordenskjöld*. También la Marina Real británica previó la utilización de torpederos desde alguno de sus acorazados.

El *Caio Duilio* disponía de un dique en popa, con unas dimensiones de 25 metros de largo por 4,4 metros de ancho y 4 metros de alto, que permitía la operación de entrada y salida de un torpedero. Además, en cubierta se estibaban otras dos unidades. Este buque fue botado en el arsenal de La Spezia en 1876 y causó baja en 1909, aunque su casco siguió utilizándose varios años más como depósito de carbón.

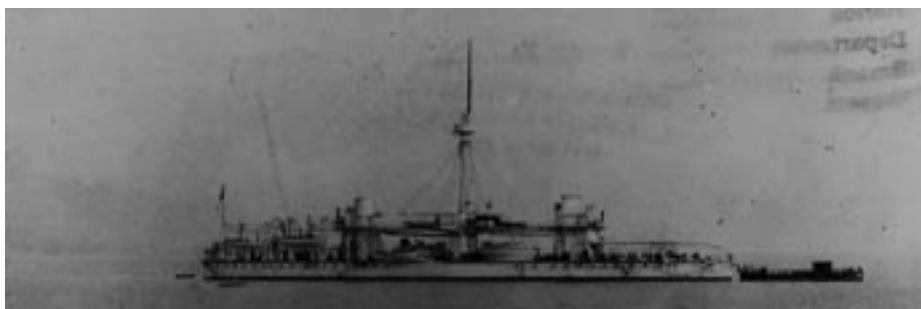


Dibujo del acorazado *Caio Duilio*. Se puede ver el dique que albergaba al torpedero *Clio*. (Foto Lazer-one)

El *Enrico Dandolo*, casi gemelo del anterior, no disponía de dique y solo podía portar dos torpederos estibados en cubierta. Fue construido en el Regio Cantiere di Castellammare di Stabia, en la bahía de Nápoles, siendo botado en 1878. Durante la primera guerra mundial se utilizó como batería flotante para la protección del puerto de Brindisi, en el mar Adriático, siendo baja en la Marina italiana en 1920.

La propulsión de estos buques la componían ocho calderas que alimentaban dos máquinas alternativas con dos ejes y hélices. El *Caio Duilio* alcanzaba los 15 nudos y el *Enrico Dandolo* se quedaba en trece. El armamento estaba formado por dos torres dobles de 449,58 mm y tres tubos lanzatorpedos de 355,6 mm. Es de resaltar que las piezas artilleras eran de avancarga, con un complicado sistema abierto en la cubierta para ello. Aunque la utilización de la retrocarga era la norma en todas las piezas navales de la época,

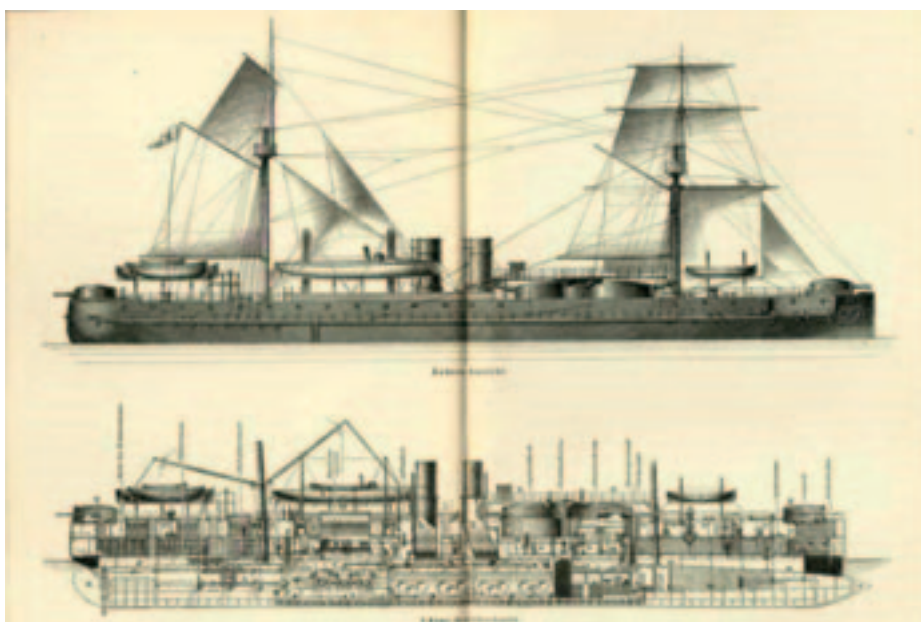




El acorazado *Enrico Dandolo* visto por la banda de estribor. Los torpederos se estibaban sobre la superestructura de popa. (Foto Archivo MdR Almirante de Castilla)

se consideró que la carga de impulsión exigida para este calibre de cañón la hacía inviable, por el peligro de que saltara el cierre. La dotación era de 420 hombres.

Los dos acorazados multicalibre *Cheng Yuen* y *Ting Yuen* de la Marina china podían llevar dos o tres torpederos sobre la segunda mitad de la cubierta, tras las chimeneas. Fueron construidos por AG Vulcan Stettin, Alemania, en 1882 y tenían un desplazamiento de 7.400 toneladas, 93,9 metros de eslora



Reproducción de unas páginas de un libro alemán mostrando cómo eran los acorazados *Cheng Yuen* y *Ting Yuen*. Se pueden ver los dos torpederos a popa de las chimeneas. (Foto Archivo MdR Almirante de Castilla)

y 28,3 metros de manga. La propulsión estaba formada por ocho calderas, dos máquinas de vapor y dos líneas de ejes con las correspondientes hélices. Su armamento principal lo constituían dos torres dobles de 305 mm con piezas Krupp, dos torres sencillas, en proa y popa, con cañones de 150 mm también Krupp, seis cañones de tiro rápido de 37 mm y tres tubos de 355,6 mm para torpedos Schwartzkopff.

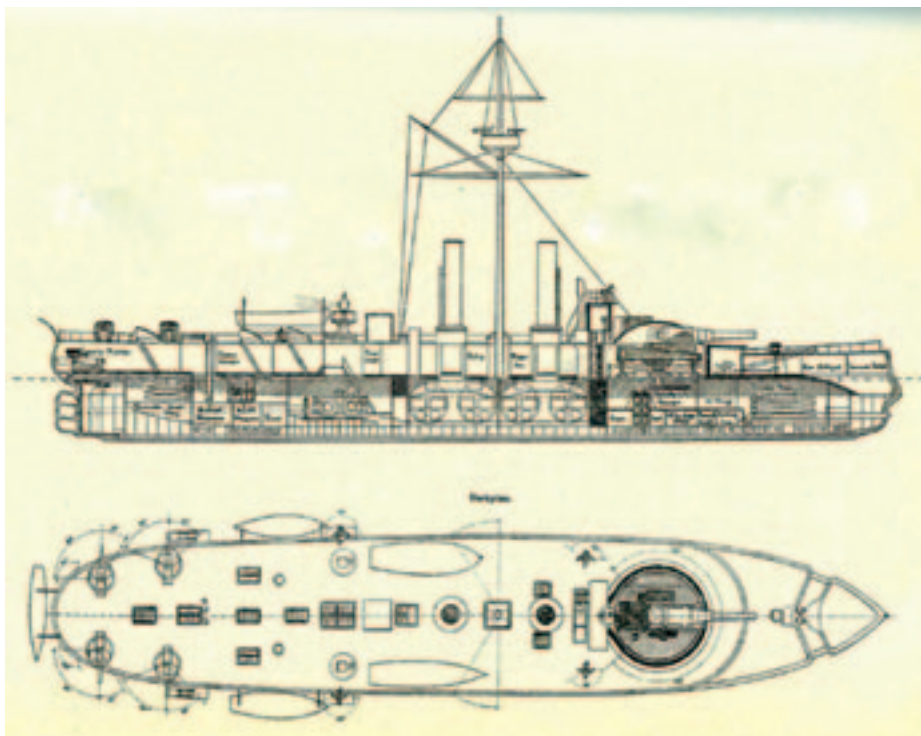
El *Ting Yuen* se hundió en 1895, durante la primera guerra chino-japonesa, tras un ataque de torpederos nipones. El *Cheng Yuen* tomó parte en el citado conflicto, siendo capturado por los nipones tras la batalla de Weihaiwei. Ya bajo bandera japonesa, en 1904, intervino en el ataque a Port Arthur, durante la guerra contra Rusia, y fue desguazado en 1914.



El acorazado japonés *Chin Yen* fue inicialmente el chino *Cheng Yuen*. (Foto Archivo MDR Almirante de Castilla)

El más pequeño de los buques que se revisan en este capítulo es el acorazado costero *Tordenskjöld*, que perteneció a la Marina de Dinamarca. Esta unidad fue obra del arsenal de Copenhague, donde fue botada en 1887. Era un buque diseñado para actuar en las aguas costeras de los estrechos que separan el Mar del Norte del Báltico. Presentaba un desplazamiento de 2.534 toneladas, con una eslora de 67,79 metros y 13,23 metros de manga. La propulsión estaba basada en ocho calderas que movían dos máquinas de vapor con los correspondientes ejes y hélices. Su armamento lo formaban un cañón de 350 mm montado en una torre en proa, cuatro cañones de 120 mm, otros cuatro de 37 mm, un tubo lanzatorpedos en proa de 381 mm y otros tres en los costados de 455,6 mm. La dotación era de 220 personas. Causó baja en 1908. En su cubierta podía estibar dos pequeños torpederos.

Además, entre 1873 y 1887 bastantes acorazados multicalibre ingleses portaban, entre el conjunto de embarcaciones menores, un torpedero de unos 19,2 metros de eslora (63 pies). Consta que estuvieron dotados de esta arma cuando menos los:



Vistas lateral y en planta del acorazado costero danés *Tordenskjöld*, en las que se puede observar la posición en que se estibaban los dos torpederos. (Foto Archivo Mdr Almirante de Castilla)

HMS *Superb*\* (1880)\*\*.  
HMS *Dreadnought* (1879).  
HMS *Inflexible* (1876).  
HMS *Conqueror* (1886).  
HMS *Colossus* (1886).

HMS *Edinburgh* (1887).  
HMS *Collingwood* (1887).  
HMS *Rodney* (1888).  
HMS *Howe* (1889).

(\*) Construido para la Marina otomana como *Hamidiye*.

(\*\*) Las cifras indicadas tras los nombres de los acorazados se corresponden con el año de su entrega a la Marina Real.

Es conveniente aclarar que los torpederos se portaban en acorazados destinados en flotas alejadas de aguas metropolitanas o que operaban en zonas donde la Marina Real no disponía de bases.



El acorazado HMS *Howe* fondeado con una pinza abarloada en su costado. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Tabla 1. BUQUES DE COMBATE PORTATORPEDEROS

Unidad	País	Tipo	Año*	Desplazamiento	Torpederos
<i>Irene y Prinzess Wilhelm</i>	Alemania	Crucero protegido	1886-1889	5.027 tpc	1 pinza
<i>Caio Duilio</i>	Italia	Acorazado	1876	10.962 t	3 (1 en dique y 2 en cubierta)
<i>Enrico Dandolo</i>	Italia	Acorazado	1878	11.025 t	2 en cubierta
<i>Cheng Tuen y Ting Yuen</i>	China	Acorazados	1881-1882	7.220 t	3-2 en cubierta
<i>Tordenskjöld</i>	Dinamarca	Acorazado costero	1881-1882	2.534 t	2 en cubierta
HMS <i>Inflexible</i>	Reino Unido	Acorazado	1876	10.300 t	2 en cubierta

\* El año indicado es el de la botadura.

Se consideraba que los torpederos, a pesar de su pequeño tamaño, eran demasiado grandes para ser llevados en los acorazados y muy pesados para ser operados con los sistemas de carga de los buques. Por otra parte, también se pensaba que era más interesante que los buques dispusieran de una pinza



Vista por popa del HMS *Inflexible*. Se preveía que los torpederos se estibarán sobre la estructura de popa. (Foto Archivo MdR Almirante de Castilla)

armada, para realizar tareas de vigilancia cuando la escuadra estaba fondeada fuera de sus bases. En consecuencia, a partir de 1887 los torpederos fueron sustituidos por pinazas con una eslora aproximada a los 17,1 metros (56 pies). La Marina Real británica estimó más interesante disponer de unidades especí-

ficas destinadas al transporte de torpederos de 2.<sup>a</sup> clase, que se tratan más adelante.

Como ejemplo de estas unidades se puede citar al acorazado multicalibre HMS *Inflexible*. Este buque fue diseñado para actuar en el Mediterráneo, intentando compensar la ventaja que habían obtenido los italianos con la clase Caio Duilio. El *Inflexible* fue construido en el arsenal de Portsmouth (Reino Unido), donde fue botado en 1876. Sus características más relevantes eran un desplazamiento de 10.300 toneladas, con una eslora de 104,85 metros y una manga de 22,86. La propulsión estaba formada por ocho calderas, que alimentaban a dos máquinas alternativas con los correspondientes ejes y hélices, pudiendo alcanzar una velocidad de 14,75 nudos. El armamento lo componían dos torres dobles con cañones de 406,4 mm, en este caso de carga por la culata, seis piezas de 95,2 mm y cuatro tubos de 355,6 mm para torpedos Whitehead. Su dotación alcanzaba un total de 440 hombres. Fue dado de baja en la Marina Real en 1903.

El último caso que consta de utilización de este tipo de unidades tuvo lugar durante la segunda guerra mundial, cuando la Marina militar alemana empleó pequeñas lanchas rápidas, embarcadas en algunos de sus cruceros auxiliares, que actuaban en la guerra contra el tráfico mercante de los Aliados. Hubo un total de cuatro cruceros auxiliares, que portaron cada uno una lancha rápida. Fueron los HSK 6 *Stier*, HSK 7 *Komet*, HSK 8 *Kormoran* y HSK 9 *Michel*. Parte de las embarcaciones estaban armadas con minas y otras con torpedos.

## De los transportes de torpederos

También existieron unidades diseñadas con la función principal de transportar torpederos en cubierta. Es el caso de los HMS *Hecla* y HMS *Vulcan* (Reino Unido) y del *Foudre* (Francia).

El HMS *Hecla* fue otra unidad utilizada por la Marina Real británica para el transporte de torpederos. Era un buque mercante, el *British Crown*, adquirido durante la construcción y modificado para las nuevas tareas. Fue botado en 1878 por el astillero Harland & Wolff, ubicado en Belfast, Irlanda del Norte. A lo largo de su vida operativa fue modernizado en varias ocasiones, permaneciendo activo hasta su venta en 1926.

Presentaba un desplazamiento de 6.400 toneladas, tenía una eslora de 119,33 metros y una manga de 11,82 metros. Su propulsión estaba compuesta por calderas y dos máquinas de vapor que movían sendas hélices, pudiendo alcanzar una velocidad de 13 nudos. Portaba seis torpederos en cubierta, teniendo además capacidad para dar soporte a otras unidades. El armamento inicial estaba constituido por cinco cañones de 160 mm y uno de 120,6 mm. Tuvo diversos cambios en su artillado para adecuarlo a las necesidades de cada momento.

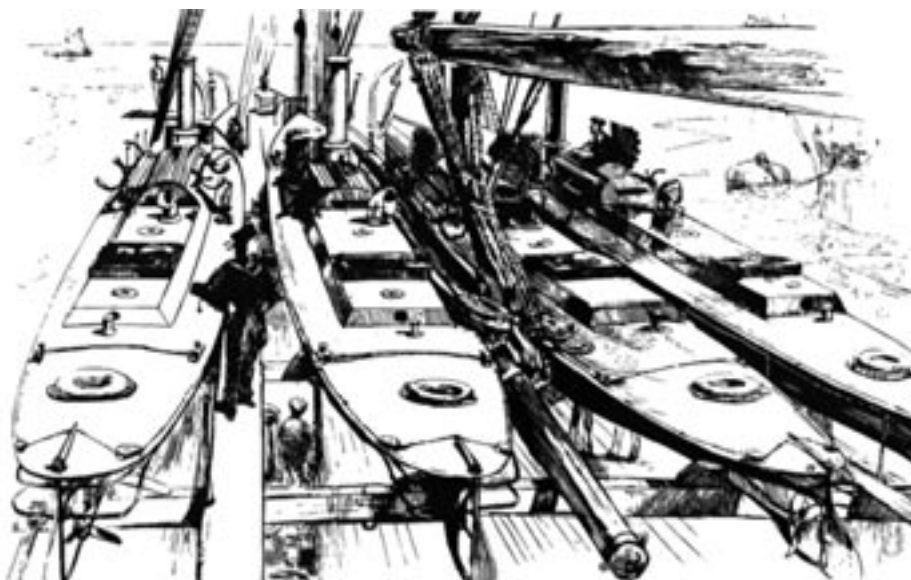
Durante la primera guerra mundial, entre 1914 y 1916, estuvo en la base de Scapa Flow, como buque de apoyo de la 4.<sup>a</sup> flotilla de destructores y, entre



1917 y 1918, en Belfast como buque de apoyo de la 2.<sup>a</sup> flotilla de destructores. En 1914 portaba el numeral 7A, que en enero de 1918 se cambió por C7.

El HMS *Vulcan* fue construido específicamente para transportar seis u ocho torpederos y dar apoyo a otras unidades. Fue botado por el arsenal de Portsmouth en 1889. Por sus características podría ser considerado como un crucero de los de aquel momento. Tenía un desplazamiento de 6.600 toneladas, una eslora de 113,69 metros y una manga de 17,68 metros. Su aparato motor lo componían un conjunto de calderas que alimentaban dos turbinas engranadas con sendos ejes y hélices, pudiendo alcanzar los 20 nudos de velocidad. Disponía de una cubierta con blindaje y como armamento contaba con ocho cañones de 120 mm y doce de 47 mm. Su dotación era de 432 personas. En 1908-1909 fue convertido en unidad de apoyo a submarinos, y así operó en las dos guerras mundiales. Tras muchos años de utilización como pontón, fue enviado al desguace en 1955.

Los HMS *Hecla* y *Vulcan* estuvieron destinados en la escuadra inglesa del Mediterráneo, donde la escasez de bases hacía necesaria, para la operación de torpederos por la Marina Real, la presencia de los dos buques citados. Cuando los torpederos aumentaron de tamaño, ambas unidades fueron dedicadas al apoyo de torpederos y posteriormente de destructores y de submarinos en otras zonas geográficas.



Dibujo mostrando varios torpederos estibados en la cubierta del HMS *Hecla*. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)





El HMS *Hecla* cuando ya era utilizado como buque de apoyo de destructores. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)



El HMS *Vulcan* en 1899 con varios torpederos estibados en su cubierta detrás de las chimeneas. (Foto Archivo MdR Almirante de Castilla)



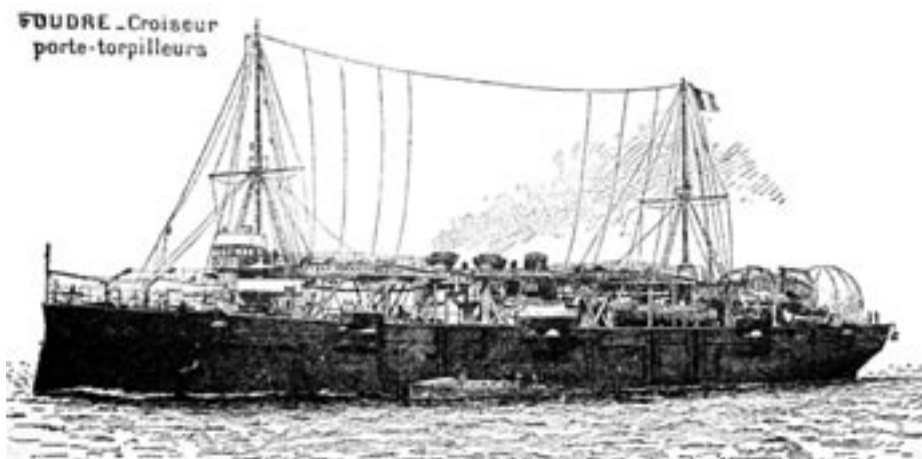
Postal que muestra al crucero portatorpederos *Foudre* preparándose para un desplazamiento hasta un puerto chino para transportar torpederos y submarinos. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

En el entorno de 1877 la Marina francesa estuvo estudiando la posibilidad de utilizar torpederos desde sus acorazados y cruceros, pero pronto consideró que no era una idea práctica. En 1881 modificó un buque mercante, de nombre *Japón*, como transporte de torpederos, pudiendo transportar cuatro o seis unidades. Se realizaron numerosas pruebas con él, pudiendo calificarlo como un claro antecedente del *Foudre*.

Con un concepto similar al del HMS *Vulcan*, la Marina francesa construyó también una unidad diseñada específicamente para el transporte de torpederos. Fue clasificada como *croiseur porte-torpilleurs*, «crucero portatorpederos», recibió el nombre de *Foudre* y portaba ocho o diez pequeños torpederos sobre su cubierta. Era un buque híbrido entre un crucero –incluso contaba con algún blindaje– y una unidad de transporte y apoyo de torpederos. Fue construido por la Société de la Gironde, en Burdeos, y botado en 1895.

Su desplazamiento era de 5.994 toneladas, con una eslora de 116 metros y una manga de 15,6 metros. El aparato motor estaba compuesto por 24 calderas, dos turbinas de vapor y dos hélices, pudiendo alcanzar los 19 nudos de velocidad. En sus carboneras tenía capacidad para 1.260 toneladas de combustible. El armamento comprendía ocho cañones de 100 mm, cuatro de 65 y otros cuatro de 37. La dotación estaba formada por 410 hombres.

Cuando se entendió que el concepto no era operativo, esta unidad quedó reducida a tareas de transporte y posteriormente fue modificada como buque taller (1907), minador (1910) y por último como transporte de hidroaviones (1911). Causó baja el año 1921.



Dibujo del crucero portatorpederos *Foudre*, de la Marina francesa. Se puede apreciar el sistema de estiba, arriado y elevación de los torpederos. (Foto Archivo M&R Almirante de Castilla)

Tabla 2. BUQUES PORTATORPEDEROS

Unidad	País	Tipo	Año*	Desplazamiento	Torpederos
HMS <i>Hecla</i>	Reino Unido	Buque apoyo	1878	6.400 t	6 en cubierta
HMS <i>Vulcan</i>	Reino Unido	Buque apoyo	1889	6.600 t	6-8 en cubierta
HMS <i>Vulcan</i>	Francia	Crucero	1895	5.994 t	6-10 en cubierta

\* El año indicado es el de la botadura.

Las unidades para el transporte de torpederos acabaron desapareciendo, pero cual Ave Fénix de vez en cuando resurgen de sus cenizas. Así, en 1933 en Alemania se diseñó un submarino de la clase III (modificado), derivado del tipo IA, que incluía, en cubierta y a popa de la torreta, un hangar estanco para alojar dos lanchas torpederas de pequeño tamaño (unas 10 toneladas de desplazamiento). Los datos relativos a este proyecto indican que debía tener una eslora máxima de 78 metros, con un desplazamiento en superficie de 1.500 toneladas que se elevaban hasta las 2.000 en inmersión. Con dos motores diésel y otros dos eléctricos, las velocidades previstas eran de 15 nudos en superficie y siete bajo el agua. La idea táctica era utilizar el submarino como medio de aproximación hasta la zona costera donde pudieran aprovechar todo su potencial las unidades rápidas sutiles. Tras el ataque, las lanchas debían ser abandonadas, para garantizar la seguridad del submarino. No superó la etapa de diseño y, en consecuencia, no se construyó ninguna unidad.



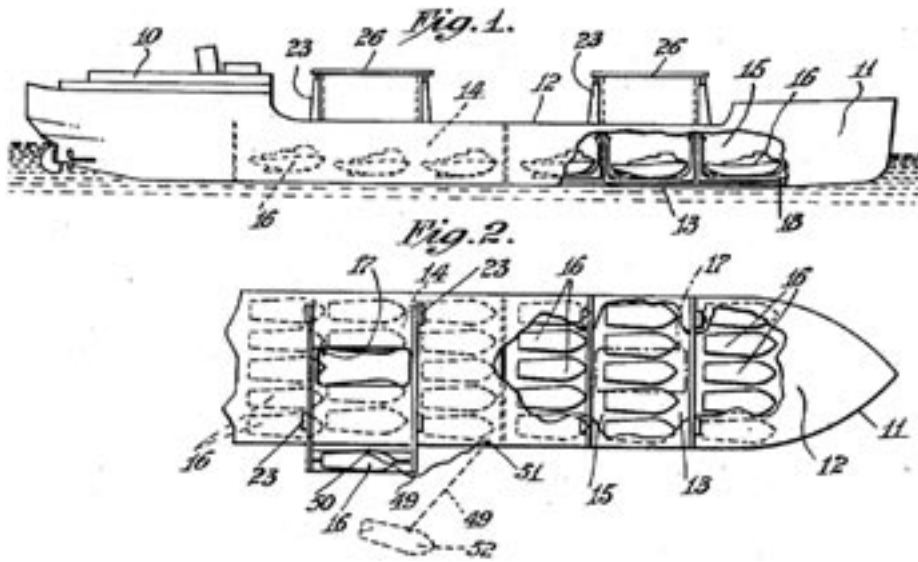
Dibujos seccionados del diseño del U-Boattype III (mod.), mostrando el hangar estanco para el transporte de dos pequeñas lanchas torpederas. (Foto: Harald Fock)

Otro diseño interesante data de abril de 1941, cuando un inventor norteamericano, Carl T. Forsberg, planteó y posteriormente patentó (mayo de 1943) un buque de transporte de lanchas torpederas, con una detallada descripción de los sistemas de estiba, manejo y puesta en el mar de las unidades.

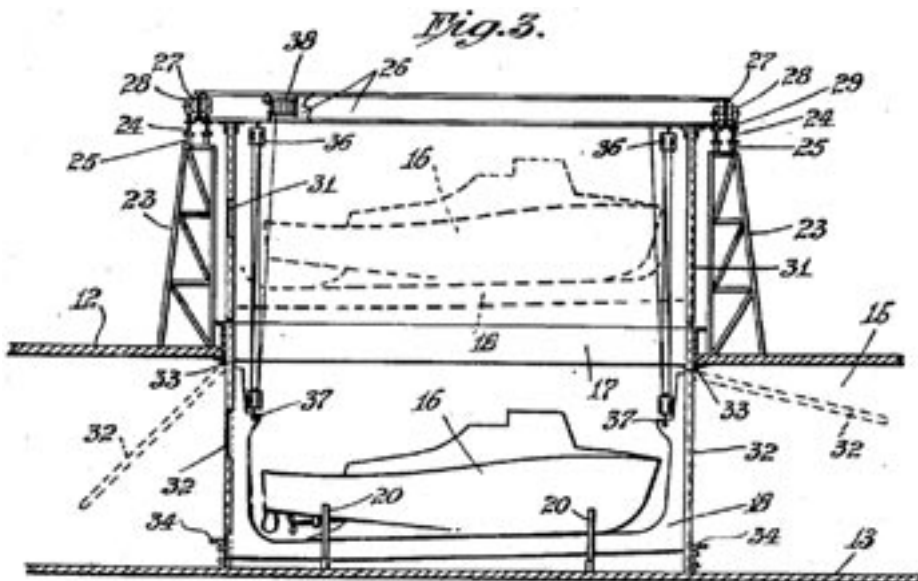
Sobre alguno de los dibujos de la patente se puede hacer una somera descripción:

- Superestructuras concentradas en popa y con castillo de proa de buen tamaño.
- Dos bodegas, cada una con una boca en el eje del buque, que podían estibar quince torpederas en tres líneas de cinco.
- Las lanchas estaban montadas en carrillos de almacenamiento y transporte que se podían desplazar en sentido longitudinal y transversal dentro de la bodega. Se utilizaban para la elevación, lanzamiento y recogida de las embarcaciones.
- Dos pórticos en cubierta, uno sobre la boca de cada bodega, para el izado y manejo de las lanchas torpederas y con capacidad de deslizamiento lateral hacia ambas bandas.
- Capacidad para transportar treinta lanchas torpederas entre ambas bodegas.

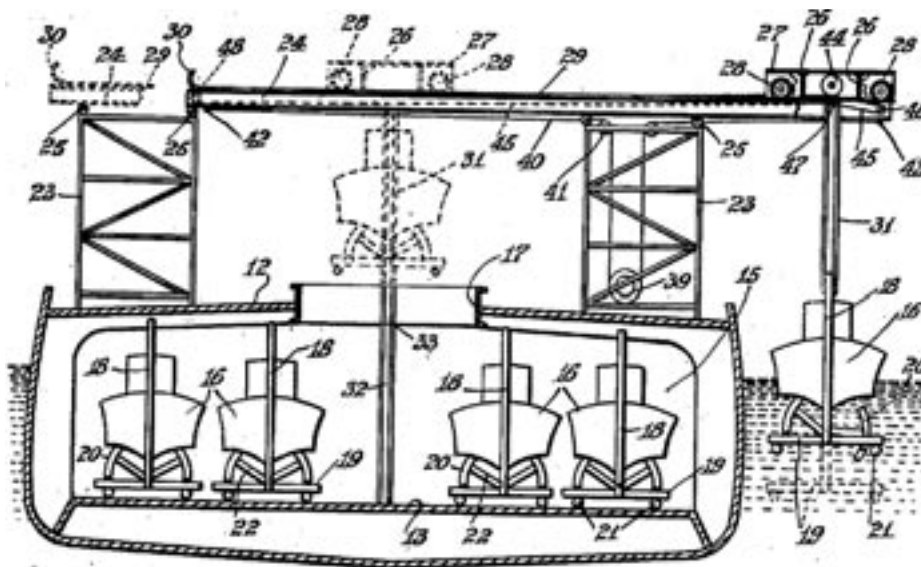
El conjunto del tipo de buque, la forma de estiba de las lanchas, los pórticos-grúas para su manejo recuerdan los de los primeros portacontenedores, cuando en los puertos no existían infraestructuras para el manejo de estas cargas.



Vistas lateral y en planta del buque para transporte de lanchas torpederas diseñado por Forsberg. (Foto Archivo MdR Almirante de Castilla)



Detalle del sistema de elevación de uno de los pórticos del diseño de Forsberg. (Foto Archivo MdR Almirante de Castilla)



Vista transversal de la bodega, de uno de los pórticos y del sistema de estiba y movimiento de las lanchas torpederas. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

## De los torpederos embarcados

Para completar la información de este capítulo consideramos necesario repasar las características de los torpederos de 2.<sup>a</sup> clase que se embarcaban en los buques estudiados anteriormente. Como comentario general hay que expresar que, como es lógico por la necesidad de maniobra con las grúas de a bordo los buques, eran las unidades de menor tamaño. En las tablas 3 y 4 se incluyen los datos más relevantes de los torpederos utilizados desde buques:

- El torpedero que se estibaba en el dique del *Caio Duilio* era el *Clio*, construido por Orlando en Livorno. Consta que los que se embarcaban sobre la cubierta fueron los *Locusta* y *Cicala*, de la segunda serie de la clase Euterpe, que fueron obras de Thornycroft en la factoría de Chiswick. Todo parece indicar que sobre el *Enrico Dandolo* se embarcaron buques del mismo tipo.
- Los torpederos que portaban los dos acorazados chinos de la clase Cheng Yuen fueron construidos también por AG Vulcan Stettin, el mismo astillero que botó los acorazados. Recibieron los nombres de *Cheng 1* y *Cheng 2* los destinados al *Cheng Yuen*, y de *Ting 1* y *Ting 2* los del *Ting Yuen*.
- A los torpederos que llevaba el acorazado costero danés *Tordenskjöld* se les denominó núm. 4 y núm. 5. Fueron obra del astillero inglés Thornycroft.



- El *Foudre*, de la Marina francesa, portaba el torpedero C, construido por Yarrow con casco de aluminio, y las unidades de la clase A botadas por el astillero francés Schneider.
- Los torpederos de las clases TB-51, TB-64, TB-76 y TB-39, que se utilizaron a bordo de los acorazados multicalibre de la Marina Real, así como desde el *Hecla* y el *Vulcan*, fueron obra de Thornycroft & Co.

Respecto a las lanchas rápidas embarcadas en los cruceros auxiliares alemanes, clase LS, las letras significan *Leichte Schnellboote*, que en español se puede traducir como «lanchas rápidas ligeras». Eran embarcaciones de casco metálico construidas por Dornier, conocido fabricante de aviones. Presentaban un desplazamiento próximo a las 13 toneladas, su eslora era de 12,5 metros, con 3,46 metros de manga y un calado de 0,92 metros. Su propulsión estaba asegurada por dos motores diésel Junkers, de una potencia conjunta de 1.500 CV, con los que podían alcanzar una velocidad algo superior a los 40 nudos. Su dotación era de siete hombres.

En general los torpederos de la época que aquí estamos estudiando eran unidades de pequeño tamaño, en las que la máquina y el combustible (carbón) ocupaban la mayor parte del interior del buque. Había poco espacio para repuestos, vituallas, agua potable y para la habitabilidad. Ello hacía necesario que dispusieran de instalaciones en tierra para el apoyo de los buques y para acoger a las dotaciones.

Cuando actuaban desplazados de sus bases o desde fondeaderos sin posibilidad de instalaciones fijas, la solución consistía en la utilización de buques de apoyo, *depot ships* en inglés, que contaban con alojamientos para las dotaciones de los torpederos, enfermería, pañoles, talleres, etc., de tal manera que se asegurara la operatividad de las unidades.

Tabla 3. CARACTERÍSTICAS DE LOS TORPEDEROS EMBARCADOS (1/2)

Torpedero	<i>Clio</i>	Clase Euterpe	Clase Vulcan	Nº 4 y Nº 5
País	Italia	Italia	China	Dinamarca
Buque	<i>Caio Duilio</i>	<i>Caio Duilio</i> y <i>Enrico Dandolo</i>	<i>Cheng Yuen</i> y <i>Ting Yuen</i>	Tordenskjöld
Año	1882	1883	1883-1884	1882
Astillero	Orlando	Thornycroft	AG Vulcan Sttein	Thornycroft
Número	1	4	4	2
Desplazamiento	30,5 t	13,5 t	15,7 t	15 t
Eslora	23,35 m	19,20 m	19,74 m	18,80 m
Manga	3 m	2,29 m	2,59 m	-
Calado	1,53 m	1,14 m	1,07 m	-
Velocidad	18 nudos	17,3 nudos	15 nudos	13 nudos

DE LOS BUQUES PORTATORPEDEROS

TLT	2x355,6 mm	2x355,6 mm	1x355,6 mm	2x355,6 mm
Armamento	-	1x25 mm ametr.	1x37 mm	1x37 mm
Dotación	10	10	-	-

Tabla 4. CARACTERÍSTICAS DE LOS TORPEDEROS EMBARCADOS (2/2)

Torpedero	Clase A	C	Clase TB-64	Clase TB-76	Clase TB-39
Buque	<i>Foudre</i>	<i>Foudre</i>	acorazdos multicalibre	Acorazados y <i>Hecla</i>	<i>Vulcan</i>
Año	1894	1894	1880	1880	1889
Astillero	Creusot- Schneider	Yarrow	Thornycroft	Thornycroft	Yarrow
Número	9	1	10	20	10
Desplazamiento	14 tp	10 t	13 t	12,5 t	16,5 t
Eslora	18,50 m	18,29 m	19,2 m	19,2 m	18,29 m
Manga	3 m	2,85 m	2,36 m	2,29 m	2,82 m
Calado	1,43 m	1,45 m	1,02 m	1,07 m	-
Velocidad	17 nudos	20,5 nudos	16,5 nudos	16,5 nudos	16,5 nudos
TLP	1x355,6 mm	1x355,6 mm	2x355,6 mm	2x355,6 mm	2x355,6 mm
Armamento	-	-	1 ametr.	1 ametr.	1 ametr.
Dotación	-	-	7	7	-

Tabla 5. LANCHAS RÁPIDAS EMBARCADAS EN LOS CRUCEROS AUXILIARES ALEMANES

Crucero	Lancha	Nombre	Armamento
HSK 6 <i>Stier</i>	-	-	-
HSK 7 <i>Komet</i>	LS 2	<i>Meteorit</i>	1 o 2 ametralladoras de 20 mm y 3 minas TMB
HSK 8 <i>Kormoran</i>	LS 3	-	1 o 2 ametralladoras de 20 mm y 4 minas TMB
HSK 9 <i>Michel</i>	LS 4	<i>Esau</i>	1 o 2 ametralladoras de 20 mm y 2 tubos LT de 450 mm en popa

**Bibliografía**

- ALBARRÁN, Ramón: *Los Torpederos en la Guerra Marítima*, Litografía de Artillería de la Armada, San Fernando (Cádiz), 1875.  
 —: *Manual de Torpedos*, 2 t., el primero con el texto y el segundo con las láminas, Imprenta de Pedro Abienzo, Madrid, 1879.

- ARMSTRONG: *Torpedoes and Torpedo Vessels. Royal Navy Handbooks*, George Bell and Sons, Londres, 1901.
- BALINCOURT, Commandant du: *Les Flottes de Combat*, Librairie Maritime et Coloniale, París, diversas ediciones.
- BRASSEY, Thomas: *The British Navy: Its Strength, Resources, and Administration*, Cambridge University Press, Cambridge (Reino Unido), 2010, reproducción facsímil de un libro editado en 1882.
- BURGOIS, Vice-amiral: *Les Torpilleurs, la Guerre Navale et la Defense des Côtes*, Librairie de la Nouvelle Revue, París, 1880.
- BURT, R.A.: *British Battleships, 1889-1904*, Arms and Armour Press, Londres, 1988.
- CHACÓN Y PERY, José María: *El Torpedo Whitehead Schwartzkopff*, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1897.
- FOCK, Harald: *Fighting Boats 1870-1945. Their Design, Construction and Use*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland (Estados Unidos), 1978.
- GARDINER, Robert (ed.): *Conway's all the World's Fighting Ships, 1860-1905*, Conway Maritime Press, Londres, 1979.
- GARCÍA DE ANGULO, Enrique: *Los Torpederos*, Imprenta de Infantería de Marina, Madrid, 1885.
- GARDINER, Robert, y LAMBERT, Andrew (eds.): *Steam, Steel and Shellfire. The Steam Warship, 1815-1905. Conway's History of the Ship*, Conway Maritime Press, Londres, 1992.
- GRÖNER, Erich: *German Warships 1812-1945. Vol. I: Major Surface Vessels*, Conway Maritime Press, Londres, 1990.
- : *German Warships 1812-1945. Vol. II: U-Boats and Mine Warfare Vessels*, Conway Maritime Press, Londres, 1991.
- JANE, Fred T.: *Jane's All the World's Fighting Ships*. Little, Brown and Company, Londres, diversas ediciones.
- JENTSCHURA, Hansgeorg; JUNG, Dieter, y MICKEL, Peter: *Warships of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945*, Arms & Armour Press, Londres, 1977.
- KING, J.W.: *European Ships of War and their Armament, Naval Administration and Economy, Marine Constructions, Torpedo-Warfare, Dockyards, Etc., Etc.*, Government Printing Office, Washington (Estados Unidos), 1878.
- KONSTAN, August: *Confederate Submarines and Torpedo Boats 1861-65*, Osprey Publishing Ltd., Oxford (Reino Unido), 2004.
- NORBURY-WILLIAMS, Lawrence: «Ships with Steel Skirts», *Warships 1989*, Conway Maritime Press, Londres, 1989.
- ROBERTSON, Frederick Leslie: *The Evolution of Naval Armament*, Constable & Company Ltd., Londres, 1922.
- SARREPONT, H de: *Art Militaire Sous Aqueatique. Les Torpilles*, Librairie Militaire de J. Dumaine, París, 1880.
- SCHEINA, Robert L.: *Iberoamérica. Una Historia Naval, 1810-1987*, Editorial San Martín, Madrid, 1991.
- SLEEMAN, Charles William: *Torpedoes and Torpedo Warfare*, Griffin & Co., Portsmouth (Reino Unido), 1880.
- STAPLETON, N.B.J.: *Steam Picket Boats and other Small Steam Craft of the Royal Navy*, Terence Dalton Ltd., Lavenham, Suffolk (Reino Unido), 1980.
- STILLE, Mark. *The Imperial Japanese Navy of the Russo-Japanese War*, Osprey Publishing, Oxford (Reino Unido), 2016.
- VV.AA.: *Conway's All the World's Fighting Ships. 1860-1905*, Conway Maritime Press, Londres, 1979.
- WATTS, Anthony J.: *The Imperial Russian Navy*, Arms and Armour Press, Londres, 1990.
- WRIGHT, Richard N.J.: *The Chinese Steam Navy, 1862-1945*, Chatham Publishing, Londres, 2000.
- : *Torpedo Boats, Destroyers, Gunboats & Motor Boats*, John I Thornycroft & Company Ltd., Chiswick (Reino Unido), aprox. 1908.

# LA FRAGATA BLINDADA *VITORIA*, EXVOTO MARINO EN EL SANTUARIO DE NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE EN FUENTERRABÍA

Fernando RODRÍGUEZ INSAUSTI  
Coronel de Infantería  
Especialista universitario en Historia Militar  
Recibido 30/05/2019 Aceptado 25/11/2019

## Resumen

Fragata blindada o *ironclad* de propulsión mixta de vela y vapor, construida en los astilleros Thames Iron Works, Blackwall (Inglaterra), por encargo del Gobierno español de 14 de julio de 1862. Se inició su construcción el 15 de enero de 1863, y se dio de alta en la Marina de Guerra española el 15 de noviembre de 1867. Estuvo en servicio activo hasta 1907. Existe una confusión sobre su nombre oficial, *Victoria* o *Vitoria*.

Participó en las distintas acciones navales de la Armada española de la segunda mitad del siglo XIX, interviniendo en los distintos conflictos civiles y en el control de la soberanía en el Caribe. La *Vitoria* no llegó a intervenir en la guerra de 1898 contra los norteamericanos por no haber terminado a tiempo sus reformas.

Finalmente, una maqueta de la fragata cuelga como exvoto en una pequeña capilla de Hondarribia (Guipúzcoa), junto al río Bidasoa.

Palabras clave: fragata blindada-*ironclad*; *Victoria*, *Vitoria*, Guerras Carlistas, Guerra Hispano-americana, exvoto, Cantábrico, río Bidasoa.

## Abstract

The armored frigate was a mixed sail and steam propulsion ship. It was built at the Thames Iron Works shipyard, Blackwall (England) by order of the Spanish government on July 14, 1862.

Its construction began on January 15, 1863. It was registered in the Spanish Navy on November 15, 1867, and it was on active duty until 1907. There is confusion about its official name, *Victoria* or *Vitoria*.

The *Vitoria* participated in the different naval actions of the Spanish Navy in the second half of the 19th century. It took part in the different civil conflicts and in the control of sovereignty in the Caribbean. It didn't participate in the war of 1898 against the Americans for not having completed their remodeling in time.

Finally, a model of the frigate is displayed as a votive offering (*exvoto*) in a small chapel in Hondarribia (Guipúzcoa), next to the Bidasoa river.

Key Words: Armored frigates-Ironclad, *Victoria*, *Vitoria*, Spanish-American War, *exvoto*; Cantabrian Sea, Bidasoa river.

EL santuario de la Virgen de Guadalupe en Fuenterrabía/Hondarribia recoge la vocación de muchos bidasotarras, que en numerosas ocasiones celebran en él sus actos religiosos más trascendentes. Tiene además este templo la peculiaridad cada vez menos frecuente de estar abierto al público todos los días, de manera que las numerosas personas que pasean por el cercano monte Jaizkibel y se detienen en el mirador cercano, para disfrutar de las fabulosas vistas sobre la desembocadura del río Bidasoa, tienen la oportunidad de visitar el santuario en la intimidad.

Este fue el caso del autor, que con la curiosidad ya despierta por anteriores ocasiones, pudo contemplar en detalle una de las dos maquetas de buques que penden del techo en calidad de *exvotos*. El barco en cuestión era una hermosa fragata blindada –mixta de vela y vapor– y en su popa se leía claramente «*Victoria*», así que, identificado el buque, parecía sencillo localizar documentalmente el motivo del *exvoto* y el donante del mismo.

## Exvotos marineros

Conozcamos primero en qué consiste un *exvoto*:

«*Exvoto* procede de la expresión latina *exvoto suscepto*, lo que significa “como consecuencia de un voto”. Se trata de un elemento con una fuerte carga simbólica, ya que  *sintetiza la prueba física de un contrato suscrito entre el ser humano y la divinidad*. Existen varios tipos de *exvotos* (...) En todos los casos, la mentalidad popular atribuye a la intervención o intercesión divina el resultado feliz que ha



Santuario de Guadalupe, Hondarribia

motivado el exvoto. Sin esta premisa religiosa, el exvoto, como ofrenda, carece de sentido»<sup>1</sup>.

En el trabajo de Xabier Armendariz «Exvotos y ofrendas marineras en el País Vasco: estado del estudio e inventariado de materiales votivos marítimos», se definen los tipos de exvoto.

Los exvotos *gratulatorios* serían aquellos que se entregan en un santuario, iglesia o ermita con posterioridad a haber sido pretendidamente salvado o auxiliado en la mar, por intercesión de algún santo o virgen, y en cumplimiento de la promesa realizada por el individuo en el preciso instante del suceso peligroso. Por el contrario, el exvoto *propiciatorio* es ofrecido a la divinidad intercesora antes de un viaje o travesía que se prevé problemático y arriesgado, en una clara invocación de protección. Una tercera clase de exvotos la integran los *supererogativos*, con los cuales el donante ofrenda el objeto como acto de gratitud por algo que cree haber recibido. Sirva de ejemplo, toda una vida de marino a salvo de peligros.

---

(1) [https://www.nationalgeographic.com.es/historia/actualidad/exvotos-de-bizkaia-creencias-de-mar-una-curiosa-exposicion-en-bilbao\\_10367/8](https://www.nationalgeographic.com.es/historia/actualidad/exvotos-de-bizkaia-creencias-de-mar-una-curiosa-exposicion-en-bilbao_10367/8) (RODRÍGUEZ, 2016).





Ermita de Guadalupe, Hondarribia

Siguiendo con la exploración en internet, esta vez en búsqueda de exvotos, nos encontramos con la página de Julián Lovelli dedicada a los exvotos de Guipúzcoa, pero los datos que aporta sobre la *Victoria* son prácticamente nulos:

«En el Santuario de Nuestra Señora de Guadalupe (Hondarribia), en la zona del transepto cuelgan dos barcos exvotos frente al altar, regalado uno el pasado siglo por el sacerdote Francisco Beamont, y el otro por un almirante de la Armada»<sup>2</sup>.

Continuando con la búsqueda de datos sobre los exvotos marineros en el País Vasco, al consultar la obra *Arquitectura naval vasca* (2010, p. 177), en el capítulo referido a los exvotos marineros de Guipúzcoa encontramos los de Guadalupe en Hondarribia:

«— Exvoto 1:

- Modelo: Fragata de guerra de mediados del siglo XIX: tres mástiles.
- Armamento: 22 cañones.
- Pintura: casco negro y carena en azul oscuro, portas negras con bocas rojas
- Emplazamiento: Crucero en el lado del Evangelio, pendiente del techo.

---

(2) [http://www.euskonews.com/artisautza/0253zkb/zinopari\\_es.html](http://www.euskonews.com/artisautza/0253zkb/zinopari_es.html)

— Exvoto 2:

- Modelo: Fragata de guerra mixta vela vapor de finales del siglo XIX, tres mástiles.
- Armamento: Cañones y espolón.
- Pintura: Casco negro y rojo oscuro la carena-línea de flotación blanca.
- Emplazamiento: Crucero al lado de la Epístola, pendiente del techo.

Observaciones: Modelo bien construido, por su forma parece la fragata *Numancia*».

Bien, aquí surge una confusión que se repetirá en bastantes ocasiones en referencia al nombre de la fragata, el exvoto 2 es claramente sobre el que estamos realizando este estudio, pero en esta reseña se asegura que podría ser la *Numancia*, la confusión es posible, ya que la *Numancia* y la *Victoria/Vitoria* son de la misma época, aunque construidas la primera en Francia y la segunda en Inglaterra, pero lo que hace la confusión inexplicable es que en el exvoto 2, actualmente (2018), se ve claramente su nombre *Victoria* en el espejo de popa.

No obstante, en la bibliografía sobre los exvotos se destaca que en muchas ocasiones el mantenimiento y las restauraciones han sido, cuando menos, poco ortodoxos, así que es posible que en la fecha del estudio de *Arquitectura naval vasca* el exvoto estuviese en mal estado y no se apreciase su nombre. De cualquier manera nuestra maqueta exvoto dispone de dos chimeneas y la *Numancia* solo disponía de una, por tanto, y a pesar de lo publicado, queda claro que nos estamos refiriendo a la *Victoria/Vitoria*.

## Archivos

Después de esta introducción solo cabía dirigirse a la búsqueda de fuentes primarias para conocer el motivo y el donante del exvoto y se abrían varias posibilidades: los archivos del propio santuario, los de la iglesia parroquial, los del ayuntamiento y los de la Armada. En el primer caso el páter Luggio, que atiende el santuario, me comentó la inexistencia de archivos históricos en Guadalupe; en el archivo municipal de Hondarribia existen tres expedientes sobre Guadalupe que no hacían ninguna referencia al objeto de este artículo, y por último, al querer consultar el de la parroquia de Hondarribia, me indicaron la conveniencia de consultar el archivo histórico diocesano de San Sebastián, donde se centralizan los documentos de antigüedad superior a treinta y cinco años de las parroquias guipuzcoanas. En este archivo existen diversos expedientes, el de inventario no hacía referencia a los exvotos, pero sí uno de ellos cuyo título es «Álbum de nuestra señora de Guadalupe noticias históricas datado en 1878»<sup>3</sup>, donde su autor, el vicario don José Joaquín

---

(3) Carpetas 3429/023-01-3406/008-01



Del autor

Ollo, refiere varias noticias de los avatares del santuario durante la última guerra carlista (1872-1876). Se puede percibir, entre líneas, que sus simpatías no parecen estar precisamente con las tropas liberales, que habían usado el santuario y la casa parroquial-hostelería aneja como fuerte desde el 11 de noviembre de 1874, provocando daños en las instalaciones y mobiliario, hasta el 14 de octubre de 1876, cuando se bendijo de nuevo la iglesia subiendo la Virgen en procesión el día 15, ya que al inicio de la contienda, en agosto de 1873, se había bajado a la parroquia de Nuestra Señora de la Asunción y del Manzano.

Esta operación de retirada de la Virgen desde el santuario a la parroquia de Fuenterrabía, llevada a cabo por el Ejército, no fue del agrado de las autoridades eclesiásticas, que consideraron que la figura había sido transportada sin el debido decoro. Así que cuando se refiere a los exvotos escribe: «El vaporcito que cuelga delante de la Virgen de uno de San Sebastián y la fragata que está en el camarín la dio D. Francisco Guilbeau». Entendemos que la fragata se refiere al denominado exvoto 1, y el vaporcito, o es la *Victoria*, tratada de forma despectiva (había servido, como más adelante se verá, con gran eficacia contra la causa carlista), o es un exvoto desaparecido con el tiempo. Sigue el buen vicario Ollo relatando: «... finalmente el 6 de mayo de 1880 recibí un pequeño cañonero y una tarjeta que dice Antonio Hernández Celis ayudante de máquina del cañonero *Tajo* dedica este cañonero a la Virgen de Guadalupe en prueba de la más constante devoción que le profesó».

De manera que el primer dato preciso del que disponemos es el del cañonero *Tajo*, cuya maqueta no está actualmente en el santuario, pero cuyo pecio

real yace en el fondo de la bocana del puerto de Pasajes, donde se hundió un 29 de mayo del año 1895 tras más de veinte años de servicio en la Armada (*Revista General de Marina*, 2012), por la fecha de la ofrenda de la maqueta (1880), no puede tener vinculación con la salvación de toda la dotación al hundirse el buque en 1895, pero es cierto que el cañonero, al igual que la fragata *Vitoria*, operó en la tercera guerra carlista (1872-1876) en aguas del Cantábrico y en la desembocadura del Bidasoa.

Agotadas las fuentes primarias más evidentes, solo quedaba explorar otras fuentes históricas de la Armada (Instituto de Historia y Cultura Naval) y de la prensa de la época que pudieran darnos referencias de acontecimientos extraordinarios en que hubiese participado la fragata y su dotación y que justificasen la ofrenda del exvoto.

## La fragata

Una rápida búsqueda en internet en la página web de la Armada española<sup>4</sup> nos permite conocer que su heredera actual es la fragata F-82 *Victoria*, de la clase Santa María, construidas en España en los años 80-90 del siglo XX, modernizadas y a la espera de su relevo por la nueva clase de fragatas F-110.

Si usamos Wikipedia, encontramos un detallado artículo de la fragata *Vitoria* (Colaboradores Wikipedia, 2018)<sup>5</sup>:

«Fragata blindada o *Iron clad* de propulsión mixta de vela y vapor, construida en los astilleros Thames Iron Works, Blackwall (Inglaterra) por encargo del Gobierno español de 14 de julio de 1862, se inició su construcción el 15 de enero de 1863 y fue botada el 4 de noviembre de 1865, siendo dada de alta en la Marina de Guerra española el 15 de noviembre de 1867 y estuvo en servicio activo hasta 1907, en 1908 pasó a situación de desarme y fue dada de baja en la lista de buques de la Armada en 1912».

Curiosamente, ya desde el primer momento surge la confusión en su nombre: en alguna ocasión se la denomina *Victoria* y en otras *Vitoria*. El nombre de *Victoria* se justifica de maneras distintas, según las fuentes consultadas. En unas, en el inicio de su vida por ser el nombre de su majestad la reina *Victoria* de Inglaterra (24 de mayo de 1819, reinó de 1837 a 1901); otras aseveran que se la denominó así por ser este el nombre de la esposa del rey Amadeo I de Saboya, María Victoria dal Pozzo, reina consorte de España entre 1870 y 1873, y por último, en la página web de la Armada encontramos esta sencilla explicación sobre el nombre de *Victoria* asignado en distintas épocas a los buques de la Marina de Guerra en recuerdo de la nao *Victoria*:

---

(4) <http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/iniciohome/prefLang-es>

(5) [https://es.wikipedia.org/wiki/Vitoria\\_\(1867\)#mw-head](https://es.wikipedia.org/wiki/Vitoria_(1867)#mw-head)



[https://es.wikipedia.org/wiki/Vitoria\\_\(1867\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Vitoria_(1867))

«Esta nao única de las cinco naves que, partiendo del puerto de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519, participó en el descubrimiento del Estrecho de Magallanes e Islas Filipinas y completó, al mando de Juan Sebastián de Elcano, la primera vuelta al Mundo, regresando a Sanlúcar de Barrameda el sábado 8 de septiembre de 1522, tras navegar 46.270 millas. Su nombre proviene de la iglesia de “Santa María de la Victoria”, del barrio sevillano de Triana, donde Magallanes juró servir al (País Vasco)».

Tras esta nao, siete serían los buques que a lo largo de la historia de la Armada tomarán este histórico nombre:

- fragata *Victoria* (1719). Procedente de presa hundida en la acción de Mesina;
- navío *Victoria* (1730-1738). Construido en Guarnizo, de 50 cañones. Formó parte de la escuadra de Marín y Cornejo. A pique en la isla Anegada (Veracruz);
- fragata *Victoria* (1755-1762). Construida en La Carraca, de 26 cañones. Perdida en la isla de Farallón;
- fragata *Victoria*, comenzada a construir en 1806, pero nunca fue terminada;
- fragata *Victoria* (1865-1904). Construida en Gran Bretaña, de 30 cañones.

Para terminar con este enojoso asunto del nombre, según el Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada española, el nombre original fue *Victoria* mientras estuvo en los astilleros ingleses, entrando en servicio en la Marina de Guerra como *Vitoria*, sin que se haya localizado disposición legal alguna sobre este cambio de nombre.

Llegados a este punto, nos parece oportuno resaltar que en aquellos años, en la década de los cincuenta del siglo XIX, durante el reinado de Isabel II, se inician una serie de reformas de modernización y expansión de la Marina de Guerra, para superar el estado lastimoso de la misma después del descalabro que supuso la derrota de Trafalgar (1806) y la posterior Guerra de la Independencia (1808-1814). Se incorporan modernos buques de guerra, eso sí, en una época de rápida incorporación de avances tecnológicos, entre ellos el vapor, la hélice, la pólvora sin humo y los cañones de retrocarga, que hicieron que algunas iniciativas de construcción naval estuviesen obsoletas antes de su botadura, pero que en su conjunto permitieron alcanzar un nivel de prestigio de la Marina que finalmente se perdió en la guerra hispano-americana de 1898.

España llega a poseer por fin buques modernos y ocupa un dignísimo lugar entre las potencias navales detrás de Gran Bretaña, Francia e Italia, por delante de Rusia y Estados Unidos, que, aunque tienen en este momento más buques blindados, son sobre todo costeros o fluviales, lo que permite una política de prestigio ultramarino, que hace abortar las intenciones estadounidenses respecto a Cuba al amparo de nuestras seis fragatas blindadas, de las que la *Numancia* y la *Vitoria* seguirán en las listas de la Armada y se seguirá contando con ellas (con grandes modificaciones, especialmente artilleras) treinta y cinco años después de su botadura, en vísperas de la guerra hispano-americana.

Así, los primeros buques blindados de la Armada fueron, además de los *Tetuán* y *Sagunto*, las fragatas blindadas, construidas en Francia e Inglaterra respectivamente, *Numancia* y *Vitoria*. Además de estos buques blindados, ya desde su proyecto, fueron reconvertidas las fragatas de madera *Zaragoza* y *Sagunto* –en construcción– y la *Resolución*, ya en servicio. La fragata *Arapiles*, igualmente de casco de madera, fue reconvertida en el astillero inglés de Blackwall.

Respecto a su denominación, las fragatas blindadas de esta época toman, excepto la ex-*Resolución*, nombres vinculados a gloriosos hechos de armas de nuestra historia. Obsérvese en el cuadro siguiente que las fragatas construidas en Inglaterra son denominadas, creemos que como un guiño de complicidad a Gran Bretaña, una como *Vitoria*, sin duda por la victoria conseguida por Arthur Wellesley (1769-1852, desde 1814 duque de Wellington), a la vista de *Vitoria*, en la llanura alavesa el 21 de junio de 1813, y la *Arapiles*, por la primera victoria aplastante del mismo Wellington en las inmediaciones de Salamanca el 22 de julio de 1812. En ambos casos Wellington ostentaba el mando del ejército aliado anglo-hispano-portugués contra los imperiales franceses.

Demos así por concluido el anecdótico del bautismo de la *Victoria/Vitoria*, y debido a sus años de servicio como *Vitoria* mantendremos este nombre en perjuicio del de *Victoria*.



FRAGATAS BLINDADAS DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL SIGLO XIX<sup>6</sup>

NOMBRE	FUERZA DE MÁQUINA	AÑO	PROCEDENCIA
<i>Numancia</i>	1.000	1863	Francia
<i>Vitoria</i>	1.000	1865	Inglaterra
<i>Tetuán</i>	1.000	1864	Ferrol
<i>Arapiles</i>	800	1868	Inglaterra
<i>Zaragoza</i>	800	1867	Cartagena
<i>Sagunto</i>	1.000	1869	Ferrol
<i>Méndez Núñez, ex-N.ª S.ª del Patrocinio, ex-Resolución</i>	500	1870	Ferrol

### La fragata *Vitoria*

Nuestra fragata, que junto a la *Numancia* se convirtió en la representante de la imagen que España debía dar al mundo, era un magnífico buque de guerra. Detalleemos algunos datos técnicos del buque<sup>7</sup>. Esta fragata, cuyo casco era completamente de hierro, tenía unas dimensiones de 96,8 metros de eslora, 17,3 metros de manga, 8,9 de puntal y 7,7 de calado. Su desplazamiento era de 7.250 toneladas.

Con una máquina Penn de 1.000 caballos nominales, ocho calderas y una hélice, podía alcanzar de 11 a 13 nudos de velocidad. Entre el palo trinquete y el mayor llevaba sus dos chimeneas. Podía llevar 875 toneladas de carbón (1.409 toneladas según otras fuentes), que le daban una autonomía de 2.477 millas.

Poseía una coraza desde la cubierta alta hasta dos metros por debajo de la línea de flotación, con 16 cm de espesor en la flotación y 14 en el costado, adelgazándose en proa y popa<sup>8</sup>. Asimismo contaba con tres mástiles y aparejo de fragata. No se artilló hasta su llegada a España, quedando con cuatro cañones rayados de avancarga Armstrong de 250 libras y 14 cañones lisos Rivera de 20 cm en la batería. Otros tres cañones Armstrong de 180 libras se montaron en cubierta, dos en reducto blindado y otro en colisa<sup>9</sup> a proa. Llevaba otros seis cañones para las embarcaciones menores: los habituales dos obuses lisos de 15 cm, dos rayados de 12 cm y otros dos de 8 cm.

- Armstrong, 250 libras: de acero, con sunchos de hierro forjado, 9" o 23 cm. Calibre, 228,6 mm; long. total, 3.773 mm; peso, 12.700 kg.
- La granada pesaba 125 kg, utilizaba una carga de 25 kg de pólvora para un tiro, que le daba una velocidad inicial de 433 m/s, pudiendo perforar un blindaje de 29 cm. Su alcance máximo era de 4 km.

(6) [http://www.revistanaval.com/www-lojados/armada/buques\\_marinablindada/index.htm](http://www.revistanaval.com/www-lojados/armada/buques_marinablindada/index.htm)

(7) [https://www.todoavante.es/index.php?title=Vitoria\\_\(1868\)](https://www.todoavante.es/index.php?title=Vitoria_(1868))

(8) <https://bitacoradelgrumete.wordpress.com/2016/03/06/los-buques-blindados-de-la-armada-espanola-i/>

(9) Plataforma giratoria sobre la que se instala el cañón de un buque.



Del libro *Buques de Vapor de la Armada Española. Del Vapor de Ruedas a la Fragata Acorazada, 1834-1885*

- Armstrong, 180 libras: de acero, con sunchos de hierro forjado, 8" o 20 cm. Calibre, 203,2 mm; long. total, 3.454 mm; peso, 9.144 kg.
- Disparaba proyectiles cuyo peso era de 90 kg, con carga de servicio de 15 kg, velocidad inicial de 465 m/s y podía perforar blindajes de 19 cm a distancia muy cercana.
- Rivera de 20 cm: hierro simple, fundido en sólido, llamado cañón Rivera núm. 2. Tenía un calibre de 20,3 cm, una longitud de 3.190 mm, un peso de 3.704 kg, un peso bala de 28 kg, y una velocidad 453 m/s.

Aun para los profanos en materia de artillería naval, es fácil comprender, únicamente fijándose en los pesos de los proyectiles de cada tipo de cañón, que estamos hablando de una mortífera arma de guerra capaz de disparar en una andanada por uno de sus costados casi una tonelada de proyectiles. Una fragata clásica de vela podía llevar por cada banda una veintena de cañones, pero con la salvedad de que los proyectiles eran macizos, con lo que su poder destructivo se basaba en su peso y velocidad, y no como los modernos de la *Vitoria*, que están cargados de explosivos, es decir que al alcanzar el objetivo penetran y explotan; además de ello, el alcance de los mismos era muy superior a los de principio de siglo, cuando los buques combatían prácticamente «penol a penol»<sup>10</sup>.

---

(10) Combate naval entre varios buques de vela a distancia del tiro de una pistola, donde los penoles-perchas de los mástiles de los buques se tocan dada la escasa distancia de combate.

La dotación del buque era de 550 a 600 hombres. Su distribución sería muy parecida a la dotación de la *Numancia*, que era: 12 oficiales, 10 guardiamarinas, 8 oficiales de mar, 4 condestables, 14 maquinistas y unos 70 hombres entre fogoneros y paleadores, 70 infantes de marina y 400 efectivos más entre operarios de maestranza, cabos de cañón, cabos de mar, marineros preferentes, ordinarios y grumetes (Cervera Pery)<sup>11</sup>.

## Reformas

Debido a la continua evolución de la técnica en estos años de revolución industrial, sufrió la fragata numerosas reformas, especialmente en su armamento, en 1870, 1874 y en 1880. De los detalles de estas no daré más información, para no aburrir al lector. Finalmente en 1896 es enviada a Tolón para ser sometida a una gran reforma general y convertirla en acorazado guardacostas. La arboladura fue sustituida por dos mástiles provistos de cofas y se volvió a modernizar su artillería. Finalizada la contienda con Estados Unidos, el armamento quedó formado por 4 cañones Hontoria de 20 cm, otros 4 Hontoria de 16 cm, 12 Skoda de tiro rápido de 15 cm (ocho a partir de 1903), 8 Nordenfelt de 57 mm, 4 Skoda de 47 mm, 4 Maxim de 37 mm, y llevaba otros 2 cañones de 75 mm y 2 ametralladoras Hotchkins para desembarcos.

## La *Vitoria* en el mar

Recorramos rápidamente su cuaderno de bitácora basándonos en casi todas las ocasiones en noticias de la prensa de la época<sup>12</sup>.

Tomemos la primera noticia destacable sobre nuestro buque publicado en el periódico *La Época*:

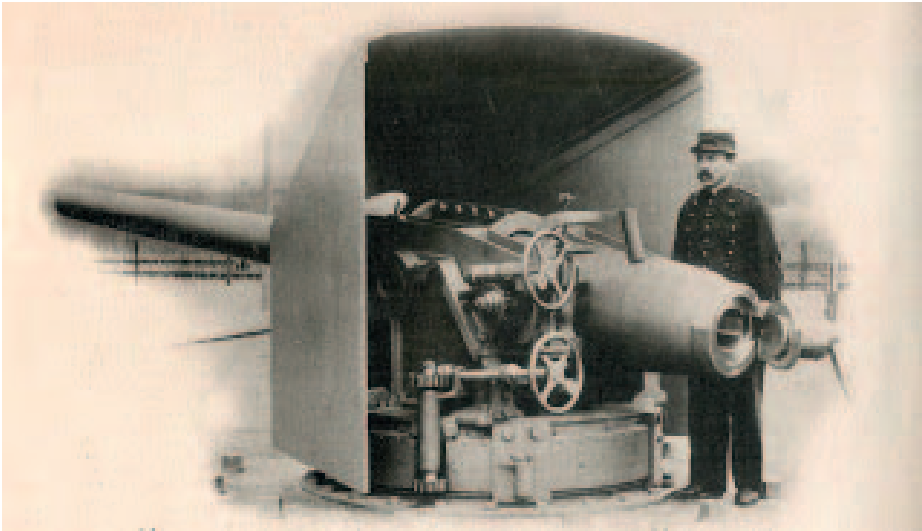
«SS.AA.RR. los duques de Montpensier<sup>13</sup>, que solo aguardan para salir de Inglaterra el vapor que debe conducirlos a Andalucía, asistieron el día 5 del actual al solemne acto de ser botada al agua la fragata blindada *Victoria*, que ha construido por cuenta de España una compañía inglesa. Convidados SS.AA. por esta compañía, no quisieron faltar, según dicen de Londres, a una solemnidad que sus circunstancias hacían casi nacional. Acompañados SS.AA. de sus dos hijas mayores, las infantas María Amalia y María Cristina, llegaron allí a la una de la tarde á Blackwall, que era el punto señalado, situado a dos leguas de Londres, a orillas del río Bow Creek, uno de los afluentes del Támesis. Allí había gran número de

---

(11) <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/07cuaderno/05cap.pdf>.

(12) (España, 2018) <http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/>

(13) Antonio de Orleans, duque de Montpensier (Neuilly-sur-Seine, 1824-Sanlúcar de Barrameda, 1890), fue un príncipe francés, miembro de la familia real francesa y de la española por matrimonio con la infanta Luisa Fernanda de Borbón, hija de Fernando VII y hermana de Isabel II. Es considerado el principal instigador del asesinato del general Prim.



Revista *El Mundo Naval Ilustrado*, año 1898

convidados españoles e ingleses, y en la comisión de marina de España se veía en primer lugar al señor marqués de Molias, ministro de S. M. Católica en Londres y a su simpática señora. Después de bendecida la fragata por un sacerdote español, dio la señal de botarse al agua, según la costumbre inglesa, la señora infanta duquesa de Montpensier, y mientras una magnífica banda de música tocó la marcha real española y el *God save the Queen*, descendió majestuosamente la fragata llevando izada la bandera española y en medio de las aclamaciones y vivas de toda la concurrencia entusiasmada ...»<sup>14</sup>.

La fragata quedó terminada en enero de 1867 y los constructores la entregaron a la Armada en noviembre de ese año tras realizar los pagos pendientes a los británicos. Costó 8.168.120,17 pesetas. Otra cuestión era su llegada a España, que se encontraba en guerra con Chile y Perú; por este motivo, Gran Bretaña decretó un embargo a causa de su neutralidad. Finalmente, tras labores diplomáticas a varias bandas, la fragata blindada zarpó de Londres el 16 de agosto de 1868 y llegó a Ferrol dos días después (*Todo-avante*, 2019).

«Anteayer salió de Cádiz la fragata *Zaragoza* con rumbo al Ferrol, de donde saldrá probablemente para las aguas de Lequeitio. La fragata *Vitoria* ha salido ya de Inglaterra para España en breve arribará al Ferrol»<sup>15</sup>. Comienza así una azarosa hoja de servicios en nuestra Marina de Guerra acorde con los acontecimientos que sufrió España en la segunda mitad del siglo XIX.

(14) *La Época* (Madrid, 1849), 11 de noviembre de 1865, núm. 5442, p. 4.

(15) *El Pabellón Nacional* (Madrid), 13 de agosto de 1868, p. 2.

En 1868 se une a la causa del general Prim, apresando al vapor *Colón*, en el que viajaba el almirante Pavía, capitán general del departamento de Ferrol. Participa así en la revolución llamada Gloriosa o Revolución de Septiembre, una sublevación militar con elementos civiles que tuvo lugar en septiembre de 1868 y supuso el destronamiento y exilio de la reina Isabel II y el inicio del periodo denominado Sexenio Democrático.

Es destacada posteriormente a las aguas del golfo de México y Cuba, para mantener nuestro predominio naval en esa área frente a las continuas injerencias norteamericanas.

«Ayer se recibió en Madrid el siguiente telegrama: = “HABANA, 27 .— Acaba de llegar la fragata *Vitoria* cuya tardanza nos tenía alarmados. Ha estado detenida en San Thomas<sup>16</sup> vigilando a dos monitores peruanos y ha ido detrás de estos hasta que los ha dejado cerca de las Bermudas, y por consiguiente alejados de Cuba. Se ha hecho a la *Vitoria* un gran recibimiento. El pabellón español es hoy el más importante por estos mares”»<sup>17</sup>.

El 24 de noviembre de 1870 forma parte de la escuadra donde una representación de las Cortes y otra del Almirantazgo parte a La Spezia para ofrecer la Corona de España a Amadeo de Saboya. La fragata *Villa de Madrid*, que era el buque insignia del contralmirante don José Ignacio Rodríguez de Arias, comandante de la escuadra, zarpó el 26 de noviembre de 1870 con las fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria*. El nuevo rey Amadeo I embarcó en la *Numancia* y las tres regresaron a Cartagena el 30 de diciembre de 1870.

Según algunas fuentes, a nuestra fragata se le cambió el nombre por el de *Victoria* en honor de la nueva reina; sin embargo, este cambio no consta en los documentos oficiales de la época, en particular el Estado General de la Armada (EGA)<sup>18</sup> de los años 1870 a 1873, que incluye un listado de todos los buques de la Armada y que evidencia que durante dicho periodo el buque continuó llamándose *Vitoria*.

En los siguientes años está encuadrada en la Escuadra del Mediterráneo. Cuando estalló la revolución cantonal, a mediados del mes de julio de 1873, se encontraba en Cartagena, uniéndose a los buques sublevados, que son declarados piratas el 20 de julio por el gobierno de la I República española.

Enviada, junto con la *Almansa*, a Almería para recaudar fondos para los sublevados, al negarse la ciudad a pagar fue bombardeada por estas. De vuelta a Cartagena fueron apresadas por las fragatas acorazadas *Swiftsure* y *Friedrich Karl*, inglesa y alemana respectivamente, en virtud del decreto gubernamental que las declaraba piratas.

---

(16) Saint Thomas (en español, Santo Tomás) es una isla ubicada en el mar Caribe. Es la isla principal de las islas Vírgenes, territorio entonces de soberanía danesa que en 1917 pasaría a manos de los Estados Unidos de Norteamérica.

(17) *El Pensamiento Español* (Madrid, 1860), 29 de mayo de 1869.

(18) Según el Instituto de Historia y Cultura Naval.

«Ayer dimos algunos pormenores sobre la captura de la fragata *Vitoria* por otra prusiana, y *La Correspondencia* hablando de lo mismo decía: “En la madrugada de ayer se hallaba la fragata *Vitoria* en el puerto de Alicante, teniendo en sus topes tres banderas; la española, la tricolor y la roja. Llegó en esto la fragata prusiana *Federico Carlos*, y aunque su comandante ignoraba el decreto publicado por el gobierno español, viendo las tres banderas de la *Vitoria*, parece que dirigió una consulta al representante de su nación en Madrid, preguntando si podría considerar como pirata a la fragata española. En tanto caló masteleros y abrió zafarrancho de combate para atacarla”...»<sup>19</sup>.

Tras su captura fueron internadas en Gibraltar, y después de laboriosas gestiones los dos buques fueron devueltos al gobierno legítimo, incorporándose a la escuadra del almirante Lobo, de la que la *Vitoria* fue insignia durante el combate naval de Portmán<sup>20</sup>, con resultados positivos para el Gobierno.

Finalizada la sublevación cantonal, pasa en 1875 a reforzar la Escuadra del Cantábrico, para bombardear las posiciones carlistas de la costa vizcaína y guipuzcoana y evitar el contrabando de armas desde Francia e Inglaterra a los facciosos. Pero, antes de ello, en mayo participa en una demostración de iluminación eléctrica de Barcelona mediante dos dinamos Gramme, una en Montjuic y otra instalada en la fragata, anclada a tres kilómetros de Barcelona y accionada por medio de la máquina de vapor de la misma, logrando iluminar las Ramblas, la Boquería, el castillo de Montjuic y parte de los altos de Gracia.

En esta última guerra carlista (1872-1876), la Marina liberal se hallaba en mejores condiciones que en 1833, pero tenía que distribuir sus efectivos en diversos escenarios bélicos: en el Norte y Mediterráneo, contra los carlistas; frente a Cartagena, contra los cantonales, y en las Antillas, contra los insurrectos cubanos. Las misiones encomendadas fueron similares a las asumidas en la primera guerra: el bloqueo de la costa carlista para impedir la llegada de armas y obstaculizar la pesca, y el apoyo al Ejército en operaciones costeras<sup>21</sup>.

En 1873, los carlistas tienen el control de casi toda la costa de Vizcaya y Guipúzcoa, salvo los puertos de Portugalete, Bilbao, Guetaria, San Sebastián, Pasajes y Fuenterrabía. A comienzos de 1874, finalizada la rebelión cantonal, los liberales pudieron destinar nuevos elementos al Cantábrico y dar una organización definitiva a su escuadrilla. El 18 de enero se crearon así las Fuerzas Navales del Norte, para cuyo mando se nombró al capitán de navío Victoriano Sánchez Barcáiztegui.

Barcáiztegui dirigió las operaciones de la Marina liberal en el Cantábrico entre enero de 1874 y mayo de 1875, muy activa especialmente durante las operaciones para levantar el sitio de Bilbao y para sostener a las guarniciones

---

(19) *La Época*, 24 de julio de 1873, núm. 7598, p. 2.

(20) El combate naval de Portmán fue un enfrentamiento que mantuvieron frente al cabo de Palos las fuerzas navales del Cantón de Cartagena contra la escuadra gubernamental española, bajo el mando del contralmirante Miguel Lobo y Malagamba, el 11 de octubre de 1873.

(21) PARDO SAN GIL, 2006.



de San Sebastián, Guetaria e Irún, cuyo suministro se hacía principalmente por mar.

Una vez finalizado el sitio de Bilbao, las operaciones de la escuadra liberal tuvieron por escenario la costa guipuzcoana. Cuando los carlistas sitiaron y bombardearon Irún (4 de noviembre de 1874), entre sus defensas figuraban una lancha cañonera, dos trincaduras de vela y dos escampavías, incorporándose poco después otra lancha. La escuadra se encargó de trasladar, desde Santander a San Sebastián, tropas que acudieron en socorro de Irún y obligaron a los carlistas a levantar el sitio (11 de noviembre de 1874).

Por el contrario, no tuvo demasiado éxito en el bloqueo de la costa para evitar la llegada de pertrechos militares a los carlistas. Barcáiztegui falleció en 1875 ante Motrico cuando a bordo del vapor *Colón*, su buque insignia, fue alcanzado por una granada carlista. El buque, acompañado por la corbeta *África* y el vapor *Ferrolano*, estaba reconociendo una batería costera carlista, que abrió fuego contra ellos. Una de las granadas impactó directamente en el pecho del capitán Sánchez Barcáiztegui, que resultó destrozado. Fue ascendido a título póstumo a contralmirante.

«Real decreto nombrando comandante general de las fuerzas navales del Cantábrico al contraalmirante D. José Polo de Bernabé-Mordella, en reemplazo de D. Victoriano Sánchez y Barcáiztegui, muerto al frente del enemigo. En breve será reforzada la escuadra del Cantábrico con la fragata *Vitoria*, que hace ocho días recibió orden de dirigirse al litoral del Norte para batir las baterías carlistas artilladas con los cañones de posición que hubieron de retirar del Carrascal»<sup>22</sup>.

«En breve la fragata Numancia ayudará a la *Vitoria* y demás buques de la escuadra que manda el general Polo, al bombardeo de los puertos carlistas del Cantábrico. Estos han sido en gran parte abandonados por sus moradores, y han desaparecido de ellos los marineros, muchos de los cuales, con barcas y familias, han buscado refugio en Santander y otros puntos menos peligrosos y menos carlistas que los suyos. Las pocas barcas pescadoras que han quedado en Motrico, Bermeo y demás poblaciones marítimas castigadas por nuestra escuadra, han sido retiradas a tierra. De todo ello resulta, entre otras contrariedades vencidas, que los carlistas se ven privados de los alijos de armas y efectos de diferentes géneros que recibían por mar, falta que ha de empeorar su situación»<sup>23</sup>.

El nuevo comandante de las Fuerzas Navales del Norte, contralmirante Polo y Bernabé, arboló su insignia en la fragata *Vitoria*, participando con ella en numerosos bombardeos sobre las baterías y posiciones costeras carlistas.

El 25 de junio de 1875, la *Vitoria* tiene su bautismo de fuego en esta contienda bombardeando Motrico; y, encajando diversos impactos de la artillería carlista que no le causan daño por su grueso blindaje, continúa el 26 bombardeando Bermeo y Mundaca.

---

(22) *El Globo* (Madrid, 1875), 30 de mayo de 1875, núm. 60, p. 3.

(23) *Ibidem*, 13 de agosto de 1875, núm. 135, p. 3.

Durante los meses de julio y agosto, opera sobre las posiciones carlistas en al menos dieciocho ocasiones, sobre Mundaca, Elanchove, Lequeitio, Ondárroa, Motrico, Deva y Zarauz, recibiendo en varias de ellas fuego enemigo que le produce ligeras averías y tres heridos. En septiembre participa en nueve bombardeos sobre Ondárroa, Motrico y Zarauz, recibiendo una vez más fuego enemigo que le causa dos heridos.

El diario *La Época*, en su número de 30 de julio de 1875, inserta en primera página el parte que eleva el contralmirante Polo al Ministro de Marina sobre los bombardeos de la *Vitoria* durante ese mes:



Hemeroteca Nacional de España

«El 23 se presentó con las más bellas circunstancias de tiempo que he tenido desde el 25 de junio que di

comienzo a las operaciones; y para utilizarle cumplidamente, poco después del medio día rompí el fuego sobre Deva, continuando luego á Motrico y Ondárroa, sufriendo sucesivamente a mi vez el de tres piezas situadas en Zumaya, y el de las siete ya conocidas de los puntos citados, y emplazadas en parajes difíciles de batir con resultado, los unos por su elevación, y los otros por hallarse casi ocultos y favorecidos por los pliegues del terreno tan accidentado de esta costa.

Uno de los proyectiles enemigos al reventar en la cubierta hirió a los marineros Francisco Rabasa y José Ramental, produciendo una contusión al tercer contramaestre Juan Franco.

Cumplido mi objeto, me dirigí a Lequeitio, y después á Elanchové, en cuyos puntos descargué la batería de estribor al paso ...».

Durante esta campaña, la *Vitoria* en repetidas ocasiones fue alcanzada por los disparos de las baterías carlistas, pero solo le causaron ligeros daños debido a su blindaje. Lanzó un total de 1.700 granadas, sufriendo únicamente una decena de heridos.

Finalizada la guerra, se incorporó a la Escuadra de Instrucción en 1877, inició varias travesías con el rey Alfonso XII a bordo, visitando los puertos de Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Rosas, Mahón, Palma de Mallorca, Santa Pola, Almería y Málaga<sup>24</sup>.

En 1886 forma parte de la escuadra que fondeó en Mahón el 18 de marzo, compuesta por las fragatas acorazadas *Vitoria* y *Numancia*, las fragatas de

(24) *Todoavante*, 2019.



Colección de don José Lledó Calabuig

hélice *Gerona* y *Carmen*, el cañonero *Paz* y los torpederos *Rigel* y *Cástor*. Además de la incorporación de la fragata *Almansa*, se unieron el crucero *Navarra*, la fragata *Lealtad* y otras unidades, preparadas para defender las islas Baleares en previsión de una guerra con Alemania por la cuestión del archipiélago de las Carolinas<sup>25</sup>.

En 1887 quedó en situación de reserva. Activada de nuevo en 1890, en 1892 participó en Huelva en los actos de conmemoración del cuarto centenario del descubrimiento de América, visitando posteriormente el puerto de Génova.

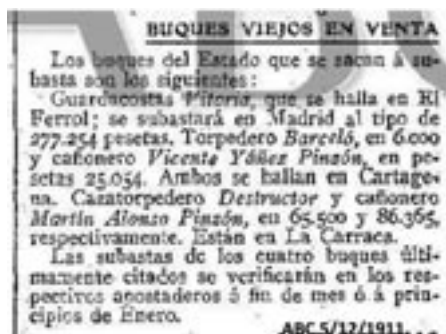
Gracias al Plan Naval de 1887, propuesto por el ministro Rodríguez Arias, se finalizaron las obras del acorazado *Pelayo* y se aprobó la construcción de un buen número de embarcaciones, cruceros y torpederos, adquiriéndose hasta siete cruceros. Estos fueron: *Infanta María Teresa*, *Almirante Oquendo* y *Vizcaya*, todos ellos hundidos en el combate de Santiago de Cuba (3 de julio de 1898). Posteriormente entró en servicio el *Emperador Carlos V* y, finalizada la guerra hispano-americana, se recibirían el *Cardenal Cisneros*, el *Cataluña* y el *Princesa de Asturias*. La velocidad máxima de estos buques, de 20 nudos, hacía que la *Vitoria* quedase desfasada por su pobre velocidad de 12 nudos. Para alargar su vida operativa se inició su transformación en guardacostas acorazado.

«La *Numancia* y la *Vitoria*. Si la Justicia se hubiera tomado la molestia de examinar los Presupuestos generales del Estado, habría visto que no hay en ellos

---

(25) La llamada «crisis de las Carolinas» fue un conflicto que enfrentó en 1885 a España con Alemania por la posesión del archipiélago de las islas Carolinas, en el océano Pacífico.

como supone al dirigir varias preguntas al ministro de Marina, ningún crédito legislativo para reformar y mejorar las condiciones marineras de las fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria*. Por no existir semejante crédito no ha podido agotarse cantidad alguna destinada al efecto. En el ánimo del general Berenguer, como en el del ilustre jefe del Gobierno, a quienes la opinión tributa sus aplausos por el interés con que atienden al desarrollo del poderío naval de España, está el propósito de hacer en aquellos buques las reparaciones y modificaciones necesarias para convertirlos en dos acorazados de segunda clase (...) La *Numancia* y la *Vitoria*, que están admirablemente construidas, y cuyos materiales son inmejorables, pueden recibir blindaje resistente, artillería de grueso calibre y máquinas de sistemas modernos que dupliquen su velocidad y las permitan figurar dignamente al lado de las nuevas y poderosas naves *Pelayo*, *Oquendo*, *Vizcaya*, *Infanta María Teresa*, etc.»<sup>26</sup>.



Hemeroteca de Abc

En 1896, la *Vitoria* fue enviada a los astilleros de La Seyne, en Tolón, para ser transformada en acorazado guardacostas, perdiendo su arboladura en favor de dos pequeños mástiles provistos de cofas militares y cambiando la artillería.

La *Vitoria* no pudo intervenir en la guerra de 1898 contra los americanos. Terminadas sus reformas antes que su coetánea *Numancia*, ni siquiera una improvisada instalación de armamento le permitió entrar en la guerra, ya que la escuadra del contralmirante Cámara, de la que formaba parte, regreso desde Suez a la metrópoli cuando supo de la consumación de la catástrofe en Filipinas.

A finales del siglo XIX se incorporó a la Escuadra de Instrucción. Todavía en junio de 1901 realizó una travesía a las islas Azores para cumplimentar al rey portugués Carlos I, que se encontraba en las islas, regresando a Cádiz en el mes de julio. En 1902 estuvo alistada para intervenir en Marruecos, pasó después a albergar la Escuela de Artilleros, quedando en situación de reserva en Ferrol. Desde mediados de 1903 ya no volvió a navegar. Siguió en servicio activo hasta 1907. En 1908 pasó a situación de desarme y fue dada de baja en 1912. No obstante, todavía en 1911 surgían opiniones sobre la conveniencia de su continuidad como escuela naval flotante:

«LA ESCUELA NAVAL EN BILBAO = Hace pocos días publicó *El Correo Gallego* y reprodujo LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA un artículo del comandante general del Ferrol, contraalmirante de la Armada D. José Morgado y Pita da

(26) *La Época*, 27 de noviembre de 1895, n.º 16.345, p. 3.

Veiga, abogando por que la Escuela Naval próxima á abrirse debía instalarse en Bilbao, aprovechando para ello el casco de nuestra antigua fragata *Vitoria* ...»<sup>27</sup>.

### De vuelta al exvoto

Una vez repasadas las vicisitudes más importantes de la fragata, llegamos a lo que debiese ser el colofón de este trabajo: quién, y por qué causa, ofreció el exvoto.

Desgraciadamente, hemos consultado los archivos de la diócesis de San Sebastián, no solo en lo referido al santuario de Guadalupe, sino también los de la parroquia de Nuestra Señora de la Asunción y del Manzano, y también nos hemos dirigido al Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada, pero la búsqueda de referencias al exvoto ha fracasado.

Se abrió otra vía de investigación a través de los artesanos y modelistas navales que pudieran haber restaurado el exvoto de la fragata, pero no: dos de ellos fallecieron hace años y sus familiares no disponen de documentación al respecto. Queda abierta una posibilidad apuntada por uno de los modelistas: «quizás en el interior de la maqueta pueda encontrarse algún documento que ilumine este asunto»

Por tanto, solo nos queda especular distintas hipótesis centrándonos en los siguientes aspectos: el diseño de la maqueta, que luce la arboladura original hasta 1896, cuando fue sustituida por dos palos con cofa militar, y el nombre en su espejo de popa *Victoria* utilizado únicamente en sus primeros tiempos, de 1865 a mediados de 1868, periodo en que estuvo en los astilleros ingleses.

Debo confesar que mi primera hipótesis, dada la situación del santuario de Guadalupe, es que el exvoto fuese una ofrenda de agradecimiento con motivo de los peligros sufridos por la fragata durante sus operaciones en el Cantábrico en la tercera guerra carlista, en concreto cuando recibió diversos impactos de las baterías carlistas, en el verano de 1875, pero no dispongo de ningún dato preciso que me permita mantener esta tesis.

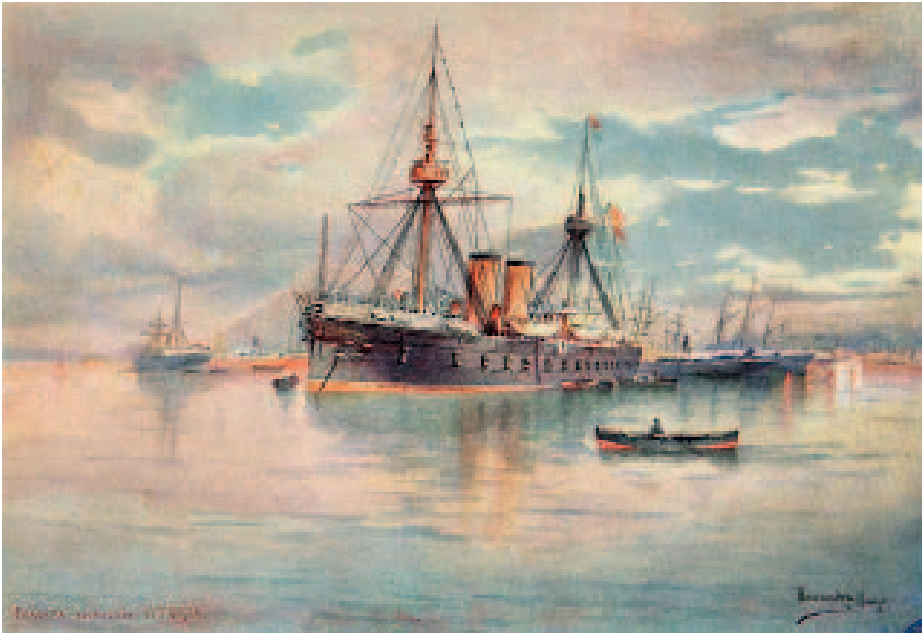
Otro motivo, no vinculado a sus operaciones en la costa cantábrica, sería que algún miembro de la dotación del buque fuese de Fuenterrabía y hubiese ofrecido el exvoto ante una situación de peligro personal o del conjunto del buque, no solo por motivos bélicos, sino por los numerosos peligros que acechan a un buque en la mar y que sin duda padeció la fragata a lo largo de su dilatada vida navegando, pero este extremo tampoco ha podido ser demostrado. «Tú que dispones de viento y mar, haces la calma, la tempestad. Ten de nosotros Señor, piedad, piedad, Señor, Señor, piedad»<sup>28</sup>.

A pesar del fracaso de esta investigación, espero que este trabajo despierte en el lector la curiosidad por conocer aquellos años en que nuestra fragata

---

(27) *La Correspondencia de España*, 2 de junio de 1911, núm. 19.469, p. 6.

(28) *Oración al Ocaso*, plegaria de la Armada española, recitada en todos sus buques al anochecer.



Acuarela de la *Vitoria*, ya modificada, de Hernández Monjo. Del libro *La Armada Española*, editado en 1898

*Vitoria*, con su dotación de 600 almas, se enfrentó a numerosos retos y peligros, participando activamente en la apasionante historia de España. Sirva este humilde estudio como reconocimiento a aquellos marinos, sin duda valientes y abnegados.

### Bibliografía

- ARMENDARIZ, Xabier: «Exvotos y ofrendas marineras en el País Vasco: estado del estudio e inventariado de materiales votivos marítimos», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6, Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2009, 381-402.
- CERVERA PERY, J.: «Antequera en la *Numancia*. (Algo más que un viaje.)», s.f., <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/07cuaderno/05cap.pdf>.
- Colaboradores Wikipedia. (27 de marzo de 2018). (W. l. libre, Ed.) Recuperado el Diciembre de 2018, de [https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Vitoria\\_\(1867\)&oldid=106525528](https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Vitoria_(1867)&oldid=106525528)
- España, B. N. (1 de enero de 2018). *Biblioteca Nacional de España-Catálogo-Hemeroteca Digital*. Recuperado el 1 de noviembre de 2018, de <http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/>
- <http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/iniciohome/prefLang-es/>. (s.f.). Recuperado el 24 de enero de 2019, de <http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/buquessuperficie/prefLang-es/04Fragatas-F100-F80—02fragata-clase-santa-maria-f-80—02fragata-victoria-f-82>
- [http://www.revistanaval.com/www-alojados/armada/buques\\_marinablindada/index.htm](http://www.revistanaval.com/www-alojados/armada/buques_marinablindada/index.htm). (s.f.). [http://www.revistanaval.com/www-alojados/armada/buques\\_marinablindada/index.htm](http://www.revistanaval.com/www-alojados/armada/buques_marinablindada/index.htm).



- <https://bitacoradelgrumete.wordpress.com/2016/03/06/los-buques-blindados-de-la-armada-espanola-i/>. (s.f.). <https://bitacoradelgrumete.wordpress.com/2016/03/06/los-buques-blindados-de-la-armada-espanola-i/>. Recuperado el marzo de 2019, de <https://bitacoradelgrumete.wordpress.com/2016/03/06/los-buques-blindados-de-la-armada-espanola-i/>
- LABURU, Miguel; AZKARRAGA IBAZETA, Juan; ASTUI ZARRAGA, Aingeru, y SUSTETA, José Manuel: *Arquitectura naval vasca*, Etor Ostoa, Lasarte (Guipúzcoa) 2010.
- Revista General de Marina* (diciembre de 2012), <http://foro.todoavante.es>.
- PARDO SAN GIL, Juan: «Las operaciones navales en las Guerras Carlistas», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5, Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2006, 433-466.
- RODRÍGUEZ, H. (2016): [https://www.nationalgeographic.com.es/historia/actualidad/exvotos-de-bizkaia-creencias-de-mar-una-curiosa-exposicion-en-bilbao\\_10367/8](https://www.nationalgeographic.com.es/historia/actualidad/exvotos-de-bizkaia-creencias-de-mar-una-curiosa-exposicion-en-bilbao_10367/8). (N. Geographic, Editor) Recuperado el 2018, de [https://www.nationalgeographic.com.es/historia/actualidad/exvotos-de-bizkaia-creencias-de-mar-una-curiosa-exposicion-en-bilbao\\_10367/8](https://www.nationalgeographic.com.es/historia/actualidad/exvotos-de-bizkaia-creencias-de-mar-una-curiosa-exposicion-en-bilbao_10367/8)
- SANAHUJA ALBIÑANA, V.L. (s.f.) *vida maritima.com*. Recuperado el diciembre de 2018, de <https://vidamaritima.com/2009/01/la-reconstruccion-de-la-vitoria/>
- Todoavante. (marzo de 2019). [https://www.todoavante.es/index.php?title=Vitoria\\_\(1868\)](https://www.todoavante.es/index.php?title=Vitoria_(1868)). Recuperado el marzo de 2019, de [https://www.todoavante.es/index.php?title=P%C3%A1gina\\_Principal](https://www.todoavante.es/index.php?title=P%C3%A1gina_Principal)

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO  
Coronel de Máquinas (retirado)

## LA HISTORIA VIVIDA

### **Vicisitudes navales en tiempos del almirante José María Beránger**

En el periodo de tiempo que va desde 1870 a 1897, el almirante José María Beránger y Ruiz de Apodaca desempeñó el destino de ministro de Marina en seis ocasiones, especialmente en los mandatos de Cánovas del Castillo como jefe del Gobierno en sus alternancias con Mateo Sagasta. A lo largo de este periodo ocurrieron cierto número de accidentes navales, algunos de los cuales revistieron caracteres de verdaderas tragedias que afectaron sobre todo a su prestigio como ministro.

No es nuestra intención recoger aquí, en esta sección de La Historia vivida, un estudio detallado y completo de estos accidentes dado el poco espacio de que disponemos para ello. Solo citaremos algunos y destacaremos uno de los que nos parecen más significativos para la historia naval. Estos son los elegidos:

Durante el bombardeo de Alicante, el 27 de septiembre de 1873, la fragata cantonal *Tetuán* sufrió una vía de agua y tuvo que ser remolcada por el vapor *Fernando el Católico* –que también participaba en el bombardeo–, que la condujo hasta el dique seco del arsenal de Cartagena.

El 19 de octubre de 1873, el vapor *Fernando el Católico*, que había salido de Cartagena con la flota cantonal con destino a Levante y Cataluña, se quedó a la deriva por fallo del timón a la altura del cabo Huertas. La fragata *Numan-*

*cia*, al maniobrar para tomarlo a remolque, lo atravesó con su espolón hundiéndolo. Hubo 12 muertos y 17 desaparecidos.

El 30 de diciembre de 1873, estando la fragata *Tetuán* fondeada en el puerto de Cartagena, se produjo un gran incendio que alcanzó el pañol de municiones, volando la fragata y hundiéndose, probablemente debido a un sabotaje interno.

En agosto de 1878 se produjo el hundimiento del cañonero *Turia* por el pailebote portugués *Julia*, al faltarle a este la cadena cuando se encontraban ambos fondeados en el puerto de Vigo. El fuerte temporal existente derivó al portugués hacia el cañonero, abriéndole una gran vía de agua que le provocó el hundimiento.

Un mes más tarde, el 11 de septiembre, corrió igual suerte el vapor *Pizarro*, yéndose a pique en el Atlántico como resultado de una vía de agua en el casco, que se encontraba en muy mal estado. Se salvó parte de la dotación gracias al capitán Carlo Frugonis, de la marina mercante italiana.

Durante los días 19 y 20 de noviembre de 1879 un ciclón tropical de enormes proporciones asoló el archipiélago filipino, originando el hundimiento de 37 embarcaciones. Entre ellas el cañonero *Mariveles* y la goleta de hélice *Caridad*, que se encontraban en Puerto Galera de paso para Cebú.

Siendo comandante general del apostadero de La Habana y de su escuadra, ya iniciada la llamada «Guerra Chiquita», el contralmirante Beránger sufrió la pérdida del cañonero *Cuba Española*, el 14 de junio de 1880, al atracar al muelle de Schuma, en el que iba a desembarcar las fuerzas del Ejército que transportaba. La explosión de la caldera de babor produjo la muerte de 80 soldados, siete marineros y seis heridos graves.

Ya en el primer ministerio de Beránger se perdió el vapor *Victoria de las Tunas* en los bajos de Maribel, en las Antillas, que se había comprado recientemente en Estados Unidos. Era la primera vez que salía a la mar.

El 8 de julio de 1884, mientras Beránger ejercía en Cuba sus funciones de comandante general, tuvo lugar el naufragio del crucero de 2.<sup>a</sup> clase *Gravina*, al mando del capitán de corbeta José García de Quesada y Vázquez de Castro. Cuando navegaba de Manila a Shanghai se encontró con un tifón, un «bagío», como se le llama en las Filipinas, cerca de la isla de Fuga, en el canal de Formosa, y hubo de buscar refugio, entre otras calas, al abrigo de Musa, cerca del puerto de San Vicente, y luego más lejos, al este de la isla Bari. Una ola gigantesca lo arrojó contra la costa, donde embarrancó, partiéndose en dos con grandes llamaradas. De los 170 hombres de la dotación se salvaron 131.

En 1884 la goleta de hélice *La Ligera*, estando en el apostadero de La Habana, sufrió una explosión en sus calderas, lo que causó su baja en 1886.

En 1885 se entregó a la Marina el torpedero *Orión*, uno de los cuatro que se construyeron en Kiel (Alemania). Su travesía a Ferrol (España) fue muy accidentada, pues a causa de numerosas averías tuvo que arribar a puertos holandeses, alemanes y franceses para llegar a aquel puerto en marzo de 1886.

El 10 de marzo de 1895 ocurrió la inexplicada desaparición del crucero *Reina Regente* cuando se dirigía de Tánger a Cádiz en viaje de vuelta después de dejar allí a la embajada del sultán de Marruecos presidida por Abd-el Bricha que regresaba a Marruecos. Terminada la misión, y no siendo seguro el fondeadero, el comandante del buque, capitán de navío Francisco Sanz de Andino y Martí, decidió regresar a Cádiz, como tenía ordenado. Y salió a la mar a las diez de la mañana en demanda de cabo Trafalgar, en la costa española. A unas tres millas de doblar el Muelle Viejo ya no se le volvió a ver, por lo que seguramente se fue por ojo debido al fuerte temporal del sudoeste. Perecieron los 412 hombres de la dotación, entre ellos 15 oficiales y cinco guardiamarinas, y no fue recuperado ningún cadáver. Se encontraron trozos de banderas, restos de botes, salvavidas, pedazos de atacadores de cañón y otros objetos en Tarifa, Conil, Algeciras, Estepona, isla de Alborán, Alhucemas y hasta en playas agelinas, de Mostaganem, Arcés y Sidi-Ferruch.

El *Reina Regente* era tenido por un buen barco. Beránger, que en ese momento no era ministro pero lo sería diecisiete días después, fue el presidente de la comisión encargada de investigar el naufragio.

El 18 de septiembre de 1895 se produce la colisión del buque de guerra *Sánchez Barcáiztegui* con el buque mercante *Conde de la Mortera*, de la Compañía Herrera (del naviero Ramón Herrera Gutiérrez, tercer conde de la Mortera), en la boca del Morro de La Habana, cuando el *Sánchez* salía del apostadero y el *Mortera* entraba en el puerto. El ministro se sintió particularmente afectado porque, además de este desastre, había visto «nacer» a este buque. Luego ampliaremos este accidente, en el que murió el general Manuel Delgado Parejo, comandante general del apostadero de La Habana.

Diez días después de esta tragedia, encallaba el crucero *Colón* en los bajos de Colorados, cerca del cabo Buenavista (Pinar del Río, Cuba), esta vez, afortunadamente, sin víctimas.

También en este mismo año se perdió el cañonero *Tajo* en la boca de Pasajes, Guipúzcoa.

El 6 de agosto de 1895 el crucero *Infanta María Teresa*, cuando salía de Ferrol para hacer pruebas de artillería, tropezó con una piedra que no estaba en las cartas de navegación al rebasar el castillo de San Felipe, y tuvo que regresar a puerto.

El 17 de enero de 1897 el cañonero *Relámpago* (antiguo *Shrewsbury*) se fue a pique en Mangos (Cuba) por la explosión de una mina cuando estaba remontando el río con el *Centinela* para llegar al fuerte Guamo. El *Centinela*, herido su comandante, Gonzalo de la Puerta, con todos los miembros de ambas dotaciones, tuvo que regresar a Manzanillo, el puerto de salida.

Dejamos aquí este rastreo de incidencias navales en el periodo en que el «superministro» José María Beránger tuvo el mando de la Armada en seis ocasiones. A continuación recogemos la versión ampliada del naufragio del *Sánchez Barcáiztegui* que nos da Francisco Pi y Margall (obra póstuma) y Francisco Pi y Arsuaga en la *Historia de España en el siglo XIX*, tomo VII y

último, páginas 49-50. Editada en siete tomos en Barcelona por Miguel Seguí en 1902.

«Un telegrama de la Habana del 19 de septiembre produjo justificada emoción.

El crucero *Sánchez Barcáiztegui* salió a las doce del apostadero de la Habana a girar una visita al canal. Minutos después de las doce llegaba el *Barcáiztegui* a la boca el Morro.

En el momento en que el *Barcáiztegui* salía por la boca del Morro, se vio venir al vapor mercante de la Compañía Herrera *Conde de la Mortera*, que entraba en el puerto.

El general Parejo y sus ayudantes iban en el puente, y comprendieron desde luego que era inminente el choque. Se ordenó dar una pitada con la sirena de vapor. Esta señal indicaba que el barco iba a virar a estribor. Pero parece que en el *Conde de la Mortera* entendieron mal la señal y creyeron que el *Barcáiztegui* iba a virar a babor.

Los dos barcos hicieron la maniobra en el mismo sentido y momentos después chocaban violentamente.

Antes de que el choque ocurriese, los comandantes de los dos barcos comprendieron el error que se había cometido y quisieron repararlo maniobrando instantáneamente en dirección contraria a la que lo habían hecho. Ya era tarde. La misma arrancada les hizo tropezar, produciéndose una confusión espantosa.

Una enorme vía de agua se había abierto en el *Barcáiztegui* y los tripulantes de éste vieron que el barco se iba a pique con gran rapidez.

Un incidente contribuyó no poco a que fuera mayor la catástrofe y que se hiciera casi imposible el salvamento. En el instante mismo en el que el choque se producía, una correa de transmisión de la máquina productora de luz eléctrica del crucero cogió un brazo de un marinero e interrumpió la corriente, haciendo que el barco quedase completamente a oscuras, instantáneamente comenzó a hundirse en las aguas el *Barcáiztegui*.

La dotación del barco estaba toda en su puesto, y lo mismo el general Parejo que el comandante daban las órdenes oportunas para que fueran echados al agua los botes.

Con la rapidez posible, dadas las circunstancias, fueron armados los botes, y, apenas se los había echado al agua, el *Barcáiztegui* desapareció completamente.

Muchos tripulantes, unos nadando, en los botes otros, lograron llegar a tierra o subir al *Conde de la Mortera*. Este barco, aunque había sufrido grandes averías, pudo permanecer en condiciones de prestar auxilio a los náufragos.

Precieron en la catástrofe, además del general Parejo, el comandante del buque, señor Jiménez, el contador, señor Pueyo, el médico señor Martín, el alférez de navío señor Sostoa y 36 tripulantes».

El 4 de octubre de 1897 Beránger cesó para siempre como ministro de Marina al volver Sagasta al poder.

## NOTICIAS GENERALES

### **Ciclo de conferencias «1519, un año que cambió el mundo». Madrid (España)**

Organizado por la Real Academia de la Historia (RAH), con el patrocinio de la Fundación UNICAJA y la colaboración de sus protectores y benefactores, durante los días 21, 23 y 28 de enero de 2020 se desarrolló la segunda parte del ciclo de conferencias que, con el mismo título «1519, un año que cambió el mundo», publicamos en la REVISTA DE HISTORIA NAVAL anterior, número 147.

En la primera parte se examinaron los acontecimientos que se produjeron en esos años. En esta segunda parte se presentaron algunas de las consecuencias de este crucial momento de nuestra historia.

El ciclo fue coordinado por Enriqueta Vila Vilar, académica de número de la RAH.

#### PARTE II. Las consecuencias.

##### *Martes 21 de enero de 2020*

«La primera globalización: metales preciosos, animales y plantas», por Francisco Javier Puerto Sarmiento, académico de número de la RAH.

##### *Jueves 23 de enero de 2020*

«La conquista de los océanos. Logros técnicos y dificultades humanas», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, académico de número de la RAH.

##### *Martes 28 de enero de 2020*

«La expansión del español en América», por Santiago Muñoz Machado.

Los lectores interesados en ampliar esta información pueden dirigirse a

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

### **Curso de Historia y Cultura Naval. Madrid (España)**

Organizado por la Cátedra Juan Sebastián Elcano de la Universidad CEU San Pablo, en su 25.º aniversario, con la colaboración, del Departamento de Estudios e Investigación (DEI) del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), durante los días 29, 30 y 31 de enero de 2020 se celebró un curso con el título «Curso de Historia y Cultura Naval» con el siguiente programa:



*JOSÉ ANTONIO OCAMPO*

*Día 29 de enero de 2020.* Las sesiones se desarrollaron en el CEU.

Después de la presentación del curso por la doctora María Saavedra Inaraja, directora de los Grados de Historia e Historia del Arte, la conferencia inaugural:

«El legado de Elcano», por Juan Rodríguez Garat, almirante director del IHCN.

«La primera circunnavegación», por Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, jefe del Departamento de Historia del IHCN-DEI.

*Día 30 de enero de 2020.* Las sesiones se desarrollaron en el CEU.

«La Armada hoy», por Juan Rodríguez Garat, almirante director del IHCN.

«La lucha contra la piratería: del Caribe al Índico», por José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, jefe del Departamento de Cultura Naval del HCN.

«La Armada en combate a través de la historia», por José Ramón Vallespín.

*Día 31 de enero de 2020.* Cuartel General de la Armada. Salón de actos.

«La Cartografía en el siglo XVI», por José María Moreno Martín, jefe de la Sección de Cartografía del Museo Naval. Madrid.

«El adelantado Álvaro de Mendaña», por Berta Gasca Giménez, del Área de Conservación Preventiva del Museo Naval, Madrid.

«Fuimos los primeros», por Susana García Ramírez, del Área de Investigación de Uniformidad y Simbología del Museo Naval, Madrid.

Se giró una visita al Museo Naval con los alumnos para recorrer la exposición «Fuimos los primeros: Magallanes, Elcano y la vuelta al mundo».

Para más información pueden dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval-DEI

Juan de Mena, 1. 28014 Madrid

Tlf.: 91 379 50 50

c.e.: ihcn-dei@mde.es

## **I Congreso Historia de la Alimentación. Madrid (España)**

Organizado por la Facultad de Medicina de la Universidad Complutense de Madrid, el día 13 de febrero de 2020, acogido en el contexto de las XXIV Jornadas de Nutrición Práctica y las jornadas anuales de la Sociedad Española de Dietética y Ciencias de la Alimentación (SEDCA), tuvo lugar, en

Madrid, la apertura del I Congreso Historia de la Alimentación: 600 quintales: el peso histórico de un viaje alrededor del mundo, que en su primera edición estuvo dedicado principalmente a «Especias, navegantes y civilización», centrándose su temática alrededor del V centenario de la primera vuelta al mundo, puesto que el proyecto comprende otras acciones a lo largo del año 2020.

La presentación del congreso corrió a cargo del profesor Jesús Román Martínez, de la Facultad de Medicina de UCM y presidente de la Fundación «Alimentación Saludable»; las sesiones se desarrollaron según se muestra a continuación.

*Sesión de mañana.* Fundación Pablo VI.

«Mesa y gastronomía en la corte navarra bajomedieval: Carlos III, Blanca I y Carlos de Viana (1387-1481)», por el profesor Fernando Serrano. Universidad de Alcalá.

«La representación de los alimentos que vinieron de América entre los siglos XVI y XVII», por la profesora Vanessa Quintanar. Universidad Complutense de Madrid (UCM).

«El chocolate en Europa y el monasterio de Piedra», por el profesor Herbert González. UCM.

«La comida durante el “Felicísimo viaje del príncipe Felipe” (1548-1552)».

«El comercio de especias entre Asia y Europa», por el profesor Sergio Román Aliste. Universidad Rey Juan Carlos de Madrid.

«La alimentación en el Egipto faraónico: entre lo humano y lo sagrado», por la doctora Esther Pons. Museo Arqueológico Nacional (MAN).

*Sesión de tarde.* Museo Arqueológico Nacional.

«La alimentación en los barcos y expediciones españolas desde el siglo XVI», por la doctora Beatriz Sanz Alonso. Universidad de Valladolid. Capitán de navío Eduardo Bernal González-Villegas. Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN).

«Las zoonosis en la Sevilla de siglo XVI», por el profesor Víctor Briones. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), Madrid.

«La alimentación de los judíos y de judeoconversos en el tránsito de la Edad Media a la Moderna», por el profesor Enrique Cantera. UNED.

«¿Por qué eran tan importantes las especias?», por el doctor Pablo Vargas. Real Jardín Botánico-CSIC.

«La vida cotidiana en los Tercios de Flandes», por Javier Santamarta. Escritor y politólogo.

«España; una encrucijada de culturas culinarias», por la profesora M.<sup>a</sup> Ángeles Pérez Samper. Universidad de Barcelona.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

A continuación hubo un coloquio en el que intervinieron ponentes y asistentes.

Para más información dirigirse a

Profesor doctor D. Jesús Román Martínez  
Universidad Complutense de Madrid (UCM)  
Facultad de Medicina  
C/e: jrmartin@med.ucm.es  
Tlf.: 91 3942182

### **Ciclo de conferencias de la Real Liga Naval Española. Madrid (España)**

La Junta de Gobierno de la Real Liga Naval Española (RLNE), con objeto de hacer más llevadero el periodo de confinamiento debido al estado de alarma que originó la aparición de la Covid-19, ha programado un ciclo de conferencias *online* para los meses de abril y mayo, que fueron publicadas en internet, siguiendo el calendario que se detalla a continuación:

*Martes 14 de abril de 2020*

«Antonio Pigafetta, cronista de la primera vuelta al mundo», por Marcelino González Fernández, capitán de navío en situación de retirado, subdirector de la RLNE y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN).

*Martes 21 de abril de 2020*

«Derrotas de Juan Sebastián Elcano y de Gonzalo Gómez Espinosa», por José María Blanco Núñez, capitán de navío en situación de retirado, consejero colaborador del IHCN.

*Jueves 23 de abril de 2020*

«El escribano del *San Martín*. Crónica del descubrimiento del océano Pacífico», por Manuel Maestro López, periodista y escritor, presidente del Círculo de Libros del Mar.

*Martes 28 de abril de 2020*

«El hundimiento de la fragata noruega *Helge Instad*», por José María Treviño Ruiz, almirante.

*Martes 12 de mayo de 2020*

«Alejandro Malaspina, un italiano al servicio de la Corona de España», por José Luis Asúnsolo García.

*Martes 19 de mayo de 2020*

«*Franklin, Erebus y Terror*, una increíble aventura (para nada creas lo te han contado)», por Ignacio Pinedo del Campo.

Los interesados pudieron asistir sin problemas de aforo.  
El acceso a las conferencias fue facilitado desde

- la web de la RLNE, en la zona de actualidad de la página principal, desde las 11.00 del día señalado para cada conferencia;
- las redes sociales: Facebook, Twitter y LinkedIn.

La presentación corrió a cargo del presidente de la RLNE, Juan Díaz Cano.

### **Jornada de historia de la Armada. Madrid (España)**

Organizada por el Instituto de Historia y Cultura Naval-Departamento de Estudios e Investigación (DEI), el 5 de mayo de 2020 se celebró una jornada de historia de la Armada, jornada que se espera celebrar todos los años alrededor del 3 de mayo como recordatorio del nacimiento de la Armada española. Bajo el título «Bonifaz y la Marina de Castilla», el capitán de navío José Ramón Vallespín Gómez, jefe del DEI, desarrolló el tema a través del canal YouTube de la Armada.

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

El Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), dentro de sus actividades culturales, ha organizado las LXI Jornadas de Historia Marítima con el título general «Historia de la Infantería de Marina». Las sesiones tendrán lugar los días 30 de junio y 1 y 2 de julio de 2020 en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, Juan de Mena 7, 28014 Madrid.

Por tener de aforo limitado, es necesario reservar asiento por correo electrónico a [ihcn-dei@mde.es](mailto:ihcni-dei@mde.es). Es obligatorio el uso de mascarilla.

A estas conferencias también se podrá asistir e intervenir en directo a través del canal YouTube de la Armada:

<https://www.youtube.com/user/ArmadaMDE/videos?app=desktop>.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

El desarrollo del programa se hará como se indica a continuación:

*Martes 30 de junio de 2020*

#### APERTURA

- «Miguel de Cervantes en las galeras del Rey de España», por D. Alfredo Alvar Ezquerro. Profesor de investigación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas;
- «Los Tercios del Mar en los siglos XVI y XVII», por D.<sup>a</sup> Magdalena de Pazzis Pi Corrales. Catedrática de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid.

*Miércoles 1 de julio*

- «Valores tradicionales: patronos y banderas», por D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada. Académico de la Real Academia de la Historia;
- «Siglo XVIII. El cuerpo de Batallones de Marina», por D. José María Blanco Núñez. Capitán de navío (retirado). IHCN.

*Jueves 2 de julio*

- «La Infantería de Marina desde el siglo XIX hasta nuestros días», por D. Jesús Campelo Gainza. Capitán de Infantería de Marina. Tercio de Armada;
- «Sedes, cuarteles e instalaciones de Infantería de Marina», por D. Mariano Juan y Ferragut. Capitán de navío (retirado). IHCN.

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

El 2 de marzo de 2020, la Real Academia de la Historia inició el ciclo de conferencias «Aragón en la historia de España», ciclo que terminará con la conferencia del 26 de noviembre de 2020.

*Lunes 2 de marzo*

«El nacimiento del Reino de Aragón. La construcción de Aragón, desde el condado del siglo IX al reino del siglo XI», por D. Domingo Buesa Conde. Presidente de la Real Academia de Bellas Artes de San Luis. Académico correspondiente por Huesca de la Real Academia de la Historia.

*Martes 21 de abril*

«Fernando el Católico. Corona de Aragón y Corona de España», por D. Ángel Sesma Muñoz. Académico de la Real Academia de la Historia. Catedrático de Historia Medieval de la Universidad de Zaragoza.

*Lunes 18 de mayo*

«Moral civil y literatura en la Ilustración aragonesa: Ignacio de Luzán», por D.<sup>a</sup> Dolores Albiac Blanco. Profesora emérita de la Universidad de Zaragoza. Académica de la Real Academia de Bellas Artes de San Luis.

*Martes 16 de junio*

«El conde de Aranda y la independencia de América», por D. José Antonio Escudero López. Académico de la Real Academia de la Historia. Expresidente de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación.

*Lunes 26 de octubre*

«La nación liberal y el pasado del Reino de Aragón (1808-1868)», por D. Carlos Forcadell Álvarez. Catedrático emérito de Historia Contemporánea de la Universidad de Zaragoza. Director de la Institución «Fernando el Católico».

*Martes 24 de noviembre*

«Aragón en España», por D. Javier Lambán Montañés. Presidente del Gobierno de Aragón.

### **Otras conferencias. Cantabria (España)**

Organizada por la Federación Cántabra de Vela, con la colaboración de «MilVelas», el Real Club de Regatas de Santander, la Casa de Cantabria y la Real Liga Naval Española, el miércoles 22 de abril de 2020 tuvo lugar la conferencia «La vida a bordo de un galeón», a cargo de Benjamín García Pastor, jefe de máquinas de la marina mercante, doctor en Ciencias del Mar, regatista y conferenciante habitual, quien utilizó la vía Zoom usID9760743 734 clave 0179911 para desarrollarla.

### **Libros**

El lunes 27 de enero de 2020 tuvo lugar, en la Real Academia de la Historia, la presentación del libro *La Armada en la prensa del XIX. ¿Cuestión nacio-*



*JOSÉ ANTONIO OCAMPO*

*nal?*, cuya autora es la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Guadalupe Chocano Higuera, investigadora de la Escuela de Guerra Naval.

En el acto de presentación participaron, además de la autora, por orden de intervención, la Sra. D.<sup>a</sup> Carmen Iglesias, como directora de la Real Academia de la Historia (RAH); el Excmo. Sr. D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, académico de número de la RAH; el contralmirante José Luis Enrech Acedo, director de la Escuela de Guerra Naval; el Excmo. Sr. D. Eduardo Serra Rexach, y el Excmo. Sr. Almirante General Teodoro López Calderón, almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada.

## DOCUMENTO

La importancia concedida por la Armada a los puertos da lugar al establecimiento de las capitanías a lo largo del siglo XVIII. Si bien en las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 se hacen varias referencias a los cometidos de los capitanes de puerto, en las de 1793 queda patente su papel, dedicándoles el Título VII del Tratado 5.º: «Policía general de los puertos y otro cualquier fondeadero a cargo de los capitanes de puerto, y de las demás obligaciones de éstos». Para llevar a cabo sus funciones, el capitán necesitaba un lugar en el que establecer su oficina.

En 1795, a raíz de una petición del capitán de puerto de Cádiz, Francisco Carrizosa Adorno, la Junta del Departamento Marítimo gaditano acordó que el capitán del puerto tuviera «su despacho y almacén en el muelle para desempeñar con la puntualidad debida y conveniente las obligaciones de su empleo, que piden su asistencia continua, o de la mayor parte del día en aquel paraje o playa». Por ello, determinó que se consultara al rey sobre la construcción de una casilla para aquel objeto, ya fuera por Marina o por el ramo de Real Hacienda, «tanto en el Puerto de Santa María, como en los demás de la comprensión del Departamento Marítimo de Cádiz».

De acuerdo con la real orden de 23 de noviembre de 1798, se tenían que construir las casillas por cuenta de la Real Hacienda en aquellos sitios donde no las hubiese, así como mantenerlas en buen estado.

En el caso concreto de la Capitanía de Puerto de Sevilla, se encomendó el cumplimiento de la soberana disposición a la Junta Provincial de la plaza. Pero, como el Ayuntamiento de la capital propuso que se colocara en la Torre del Oro, hubo que dar cuenta a la Secretaría de Estado, bajo cuya jurisdicción estaba la citada torre, para que cursara la orden oportuna al teniente de los Reales Alcázares, Francisco de Bruna.

Tras tener conocimiento de la situación, Francisco de Bruna expuso a Antonio Cabrera, intendente interino de Sevilla, los graves perjuicios que se originarían a la Torre del Oro si alojaba la pretendida oficina. Este documento y un croquis, que constituyen un testimonio excepcional de la Torre del Oro a principios del siglo XIX, forman parte de un expediente custodia-

do en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (sección Puertos, leg. 5553).

Por real orden de 5 de julio de 1803 se resolvió que no se hiciera la obra proyectada en el mencionado edificio, para evitar los graves perjuicios que se ocasionarían a «aquel resto de antigüedad». Y finalmente se dispuso que se construyera una casilla, sin escuchar más representación del Ayuntamiento de Sevilla.

Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, sec. Puertos, leg 5553

En satisfacción del oficio de O.S. de 26 del  
pasado, que recibí oíer, puedo decirle, que  
esta es la primera vez, que oigo hablar de la  
pretención del Capitan del Fuerto sobre la Fo-  
rte del oro de este Alcazar, para colocar  
su despacho, que no caeia, se devia pedir, ni  
se podría conceder.

No he tenido orden alguna, ni se me ha  
pedido informe hasta ahora, en cuió caso hu-  
biera manifestado, que esta Torre estaba en  
uno de los angulos de la muralla, q. corres-  
ponde al Palacio del Alcazar, cerrada con  
una puerta de fierro, cuya llave está sye  
en poder de su Alcaide, y su entrada en él  
mismo andito de la muralla, que sale del  
propio quarto del Rey, cruzada sus Jardi-  
nes y Huertas, y llega al Rio, por donde  
S. M. va á embarcarse, como todo lo vió  
por sí mismo, quando últimamente hon-  
ró esta Ciudad.

Fue la Refeída Torre es uno de los  
monumentos mas preciosos, y mas conserva-  
dos desde la conquista; aviendo tenido el  
ciudadano de N. pararla, y encadenarla, como  
sí lo está: Fue es muy gloriosa su me-  
moría, por que cubria las cadenas, que  
tenian puesta los moros desde allí  
á Triana, que hasta que la rompió el

Almirante Ramon de Bonifaz, y se tomó  
el Puente, cortando la comunicacion con  
el Aljarafe, no se vino la ciudad: Fue  
aun en tiempo de los moros era de sin-  
gular aprecio, llamada la Torre de Ve-  
nus; y que desde alli hacian la navega-  
cion a las alquerias que tenian en las  
margenes del Rio hasta San Lucas; co-  
mo lo refiere el Arabe conocido por  
el Nubienso en su geografia que vió  
en España corrió toda esta Provincia  
y murió el año de 1153; y esto lo com-  
prové tambien en un manuscrito Arabe  
del tiempo que ocupavan esta ciudad que  
traia el primer Embaxador de Marhu-  
cos quando pasó por ella para la corte,  
y lo acompañó a ver la Torre del oro.

Me ha parecido lo mas conveniente  
formar ese bosquejo, para que se compre-  
nda mejor lo inhiesta, y reparada, que  
está la Torre, y su inproporcion, para  
el destino que se ha pensado, sobre todo  
lo expuesto.

Estoy bien persuadido, que el capi-  
tan del Puerto D.<sup>n</sup> Diego Escalera, que  
es hombre de buen juicio no tendrá  
noticia de estos reparos; y del Zent-  
no de la referida Torre, para



establecer allí la oficina de su despacho; en que sería preciso abrir su muralla para formar la entrada, sobre los Temay destroros de su interior, aviendo en la Carolina à las orillas del Rio tantas casas de particulares y sitio, en que acomodarla sin tropiezo; antes que cayese la casa del Rey con tan graves inconvenientes y reparos: que es quanto puedo decir à VV. en contestacion de su oficio.

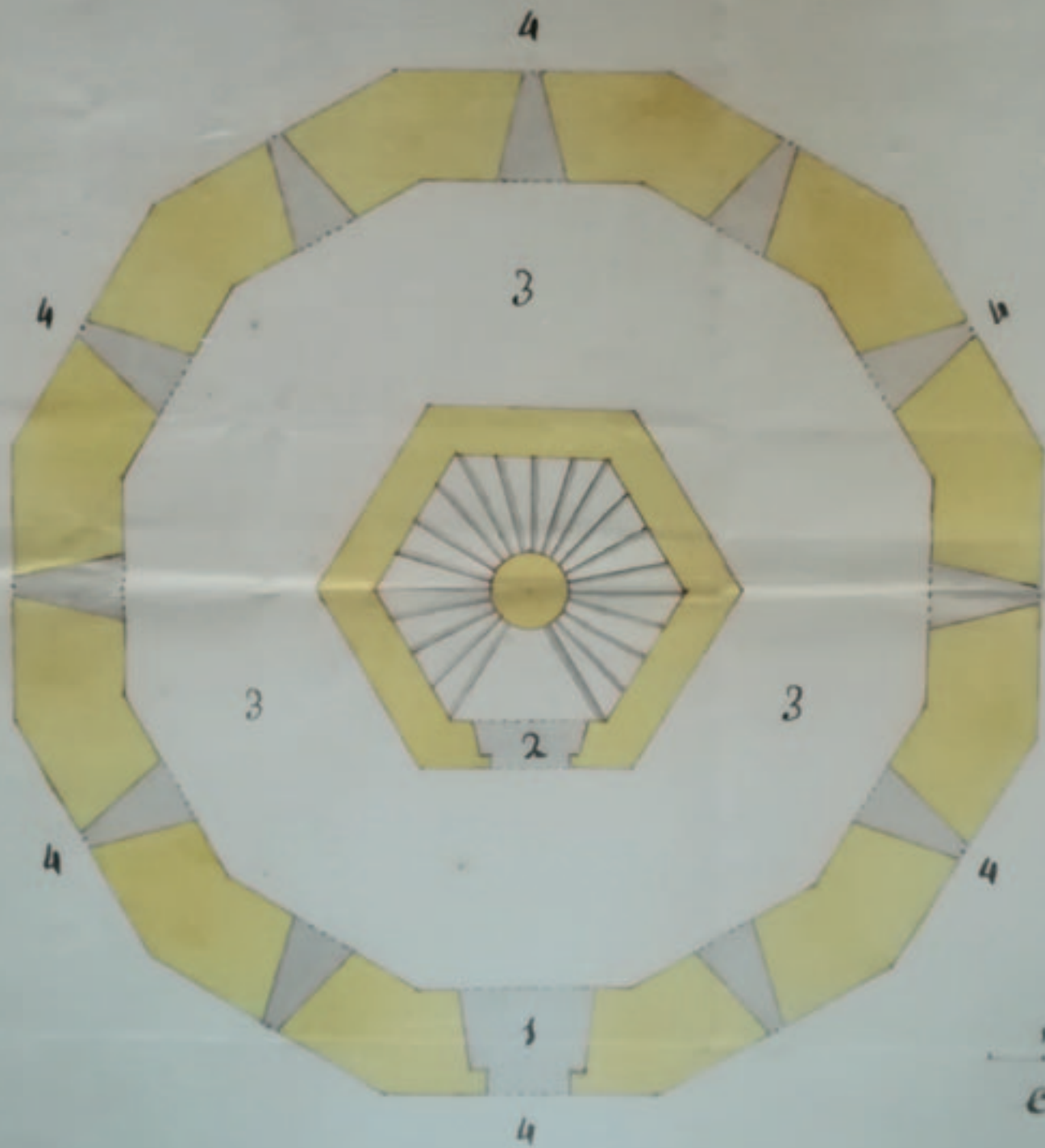
Dios Dñe à VV. m. a. Sevilla y Junio 1.º de 1803.

D.º Juan.º de Haro

5.º D.º Antonio Cabrera.







N.º 1. puerta prinip.<sup>l</sup> a la  
torre q. se entra p.<sup>a</sup> la Muralla

N.º 2. puerta del Caracol p.<sup>a</sup>  
Subir. a los Cuerpos de la Torre

N.º 3. Ambito. q. hai entre  
los Muros exteriores y los del  
Caracol

Todos los Colores pasivos son  
queros de Muros, y los Negros  
huecos de troneras y las dos  
puertas

Tiene el diametro la torre el  
fuerza a fuerza 48. 6. y  $\frac{2}{3}$  y  
el Ambito N.º 3. tiene 48.

el Cuerpo Segundo tiene las  
mismas dimensiones q. el prim.  
a. ~~adopcion~~ el tenex-6 balcones  
en los N.º 1-4-

Al pie de la torre esta mas Alto  
q. el de el paso del Arrenal. 11  
6. y otra Muralla.

1 2 3 4 5 6  
Escala de 6. B.



## Transcripción

(Cruz)

En satisfacción del oficio de V. S. del 26 del pasado, que recibí aier, puedo decirle, que esta es la primera vez, que oigo hablar de la pretensión del Capitán del Puerto sobre la Torre del Oro de este Alcázar, para colocar su despacho, que no creía, se debía pedir, ni se podía conceder.

No he tenido orden alguna, ni se me ha pedido informe hasta ahora, en cuio caso hu-biera manifestado, que esta Torre estaba en uno de los ángulos de la muralla, *que* corresponde al Palacio del Alcázar, cerrada con una puerta de fierro, cuya llave está *siempre* en poder de su Alcayde, y su entrada en el mismo ándito de la muralla, que sale del propio cuarto del Rey, cruza sus jardines y huertas, y llega al Rio por donde S. M. va a embarcarse, como todo lo vio por sí mismo, quando últimamente honró esta ciudad.

Que la referida torre es uno de los monumentos más preciosos, y más conservados desde la conquista; [h]abiendo tenido el cuidado de repararla, y encadenarla como [h]oy lo está. Que es muy gloriosa su memoria, porque cubría la cadena, que tenían puesta los moros desde allí a Triana, que hasta que la rompió el Almirante Ramón de Bonifaz y se tomó el Puente, cortando la comunicación con el Aljarafe, no se rindió la ciudad. Que aún en tiempo de los moros era de singular aprecio, llamada Torre de Venus; y que desde allí hacían la navegación a las alquerías que tenían en las márgenes del Río hasta San Lúcar, como lo refiere el árave conocido por el Nubiense en su geografía que viajó a España, corrió toda esta provincia y murió el año de 1151; y esto lo comprobé también en un manuscrito árave del tiempo que ocupaban esta ciudad que traía el primer Embajador de Marruecos cuando pasó por ella para la Corte y lo acompañé a ver la Torre del Oro.

Me ha parecido lo más conveniente formar ese bosquejo para que se comprenda mejor lo inhiesta, y reparada que está la torre y su inproporción para el destino que se ha pensado, sobre todo lo expuesto.

Estoy bien persuadido que el capitán del Puerto Don Diego Escalera, que es hombre de buen juicio no tendrá noticias de estos reparos; y del terreno de la referida Torre, para establecer allí la oficina de su despacho; en que sería preciso abrir su muralla para formarle la entrada, sobre los demás destrozos de su interior, [h]abiendo en la resolana a las orillas del Río tantas casas de particulares y sitio en que acomodarla sin tropiezo, antes que ocupar la casa del Rey, con tan graves inconvenientes y reparos. Que es quanto puedo decir a V.S. en contestación de su oficio.

Dios Guarde a V.S. *muchos años*. Sevilla y Junio 1º de 1803.

Oidor Francisco de Bruna (*rúbrica*)  
Señor Don Antonio Cabrera

*DOCUMENTO*

Croquis

Nº 1 puerta principal de la torre *que se entra por la Muralla*

Nº 2 puerta del caracol para subir a los Cuerpos de la torre

Nº 3 Anbito *que hai entre los Muros exteriores y los del Caracol*

Todos los colores pajizos son gruesos de muros, y los negros huecos de troneras y las dos puertas

Tiene de diámetro la torre de fuera para fuera 18 *Baras* y  $\frac{2}{3}$  y el Anbito Nº 3 tiene 4 *baras*

el Cuerpo Segundo tiene las mismas dimensiones *que el primero* a excepcion de tener 6 balcones en los Nº 4

El piso de la Torre esta mas Alto que el del paseo del Arenal 4 *baras* y esta Macizo

1 2 3 4 5 6

Escala de 6 *Baras*

Transcripción: Silvia A. López Wehrli

## RECENSIONES

LORENZO DE MEMBIELA, Juan B.: *Estudios sobre Trafalgar: Tempestad, Marineros e Imperio*. Punto Rojo (ISBN: 978-84-17907-61-7), Sevilla, 2019, 230 páginas.

Interesante y detallada obra que analiza y estudia desde todos los puntos de vista el combate de Trafalgar, ocurrido el 21 de octubre de 1805 entre una escuadra británica mandada por Nelson y otra escuadra combinada franco-española mandada por el francés Villeneuve, llevando como mando de la fuerza española a Federico Gravina.

El autor comienza con una justificación del estudio del combate, con un ligero análisis de la economía, la construcción náutica de la época y los esbozos de un marino de Trafalgar, en el que dentro de la amplitud del tema, en muchas ocasiones lo particulariza al estudio del navío *San Agustín*, su combatividad, su comandante el brigadier Felipe Jado de Cagigal, el temporal que siguió al combate, y sus efectos sobre todo en los navíos españoles *Monarca*, *San Francisco de Asís*, *Rayo* y *Neptuno*.

A continuación, Lorenzo de Membiela entra de lleno en el estudio del combate, realizado en tres partes y un conjunto de anexos. La primera parte habla de «Trafalgar y su tempestad», en la que estudia el contexto del combate, sus preliminares, las tácticas desarrolladas por la flota británica y la flota combinada franco-española, y los movimientos de los barcos previos al enfrentamiento. Continúa con el desarrollo del combate, la capitulación, y unas amplias referencias al navío *San Agustín*, a su comandante Cagigal y a su dotación. Continúa con la tempestad que siguió al combate, los navíos naufragados, los efectos de la tempestad en otros barcos españoles, y el salvamento del *Neptuno* y su gente.

La segunda parte habla de «Comercio y náutica: navíos de Trafalgar», con referencias a las Marinas de países como Holanda, Francia e Inglaterra, el comercio español hasta el siglo XVIII, la náutica española de los Austrias hasta el siglo XVIII y la de los Borbones hasta el siglo XIX, con citas de diferentes ordenanzas y sistemas de construcción naval (Gaztañeta, Jorge Juan, Gautier, Landa, Retamosa, etc.)

En la tercera parte, titulada «Testimonios de un marino de Trafalgar», el autor hace referencia sobre todo a su antepasado y combatiente en Trafalgar, Santos de Membiela Rico (Madrid, 1763-Vivero, 1852). Habla de la Batalla de Brión de agosto de 1800, en la que los ingleses fueron derrotados tras desembarcar en Doniños para intentar apoderarse de Ferrol. Y continúa con la capitulación de Ferrol en 1809, en la Guerra de la Independencia contra los franceses.

Cierran el libro varios anexos sobre correspondencia, uniformes, anclas, planchas de los navíos, escalas de vientos y mares, y otros asuntos.

Es una obra muy completa, que de forma a veces muy resumida, proporciona una gran información sobre el fatídico combate de Trafalgar, su entorno, sus barcos, sus gentes, su desarrollo y sus consecuencias

MEIGE AMÉZAGA, José Luis: *Los soldados ignorados. Expediciones militares a Indias, 1810-1824*. Foro para el Estudio de la Historia Militar de España (ISBN: 978-84-948605-6-0), Madrid, 2019, 346 páginas.

Los movimientos de emancipación de los territorios españoles en América, y sus guerras por conseguir la independencia durante los primeros años del siglo XIX, han dado lugar a una serie de expediciones por mar de España a aquellas tierras para el transporte de tropas, que son bastante desconocidas, y que Meige Amézaga analiza y describe con detalle en esta obra.

El autor comienza con un estudio inicial de la situación, analiza el momento político y militar de entonces, y hace una referencia a los barcos existentes, en una época en la que la Armada estaba pasando por uno de los peores momentos de su historia, tanto en el estado de sus unidades como en el de su personal. Cita el elemento humano: oficiales y soldados, con grandes problemas al principio y una cierta mejora a partir de 1815. Y continúa con el análisis del elemento material: el armamento y la uniformidad, con descripción de los uniformes, los problemas para vestir a la gente, los quebraderos de cabeza para pagar los sueldos, y las dificultades para proporcionar el correspondiente armamento, compuesto por fusil, machete, cartucheras y corraje.

A continuación entra de lleno en las expediciones, con referencia a las primeras de los años 1810 y 1811. Sigue con las 4 expediciones de 1811, 8 de 1812, 5 de 1813, 1 de 1814, 4 de 1815, 3 de 1816, 4 de 1817, 1 de 1818, 3 de 1819, 1 de 1820, 1 de 1821 y 1 de 1824. Habla de otras expediciones y cita la última de julio de 1829. Todas estas expediciones son tratadas de manera individual, una a una, con información detallada de buques, fechas, gentes, material embarcado, municiones, vicisitudes, etc., y con una extensión más o menos amplia, en relación con su importancia, número de barcos, efectivos a transportar y otros detalles.

Cierra con varios anexos que hablan de listados de buques mercantes, de guerra, de transporte, etc.; distribución de oficiales y tropa en buques de guerra y mercantes; expedición de Pablo Morillo; unidades enviadas a Améri-

ca; número de tropas expedicionarias; instrucciones reservadas; unidades enviadas a los diferentes Virreinos (Nueva España, Río de la Plata, Nueva Granada y Perú) y Capitanías Generales (Venezuela, Cuba y Puerto Rico), entre los años 1810 y 1829, con un total de 48.189 hombres que salieron de España, de los que llegaron a sus destinos 47.277 ; desglose de tropas según armas y fechas; tropas enviadas durante la Guerra de la Independencia española; y otros documentos.

Se trata de una detallada obra en la que el autor ha realizado una gran investigación y un profundo acopio de datos, para dar a conocer aquellas expediciones que llegaron a afectar a casi 50.000 soldados españoles, que se tuvieron que desplazar a América, y allí defender los intereses de España hasta donde les fue posible, con un final que se tradujo en la total independencia de aquellas tierras, para convertirse en estados soberanos.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *Marinos intrépidos. El infierno de Leyte*. Camelot (ISBN: 978-84-120827-4-6), 2019, 187 páginas.

Novela de tipo histórico, en la que el capitán de navío retirado José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán cierra la trilogía de *Marinos Intrépidos* y la vida del marino Rafael Díaz MacPherson, a quien habíamos visto en el primer libro involucrado en la Guerra Civil española, donde perdió a su padre, a su hermano y su carrera como Oficial de la Armada española. En el segundo libro lo hemos visto primero como capitán de la Marina Mercante, y más tarde como oficial de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, metido de lleno en la terrible y cruenta Batalla del Atlántico. Y en el presente tercer libro, lo vemos al mando de un destructor de escolta, combatiendo en la Batalla del Golfo de Leyte o Segunda Batalla del Mar de Filipinas, que tuvo lugar en octubre de 1944 y fue el mayor encuentro aeronaval de todos los tiempos, donde los japoneses se emplearon a fondo con todos sus efectivos contra las poderosas fuerzas norteamericanas. Fue una batalla en la que tomaron parte unos 282 buques y varios centenares de aviones.

La novela narra cómo el protagonista, capitán de corbeta MacPherson, comandante del destructor norteamericano *Shark*, es designado nuevo comandante del destructor *Kelly*, con el que sale a la mar rumbo al Pacífico. Acciones antisubmarinas y protecciones de convoyes dan lugar a una serie de acciones trepidantes, en las que se ve involucrado MacPherson y su nuevo barco, hasta que llega al punto culminante de la acción, con el desarrollo de la Batalla del Golfo de Leyte, magníficamente relatada por el autor, con todos los pros y contras de su desenlace. Una batalla narrada con todo detalle, con personajes ficticios en medio de la acción real, sin que por ello se resienta el relato, a la vez entretenido e histórico, de la memorable batalla.

Como dice Gutiérrez de la Cámara, fue una victoria aplastante de los Estados Unidos, en la que perdió un portaaviones ligero, dos portaaviones de escolta, dos destructores de escuadra y un destructor de escolta. En tanto



que los japoneses perdieron tres acorazados, un portaaviones de escuadra, tres portaaviones ligeros, seis cruceros pesados, cuatro cruceros ligeros y nueve destructores. Fue una gran batalla en la que tomaron parte gran cantidad de efectivos por ambas partes, y en la que destacaron los marinos y pilotos norteamericanos de la Taffy-3; una fuerza de segunda línea y por ello modesta, que, como dice el autor: «... con su sacrificio evitó una gran catástrofe».

Combates en superficie, encuentros en el aire, ataques de aviones, desembarcos anfibios, cañonazos, luchas antisubmarinas, lanzamientos de cargas de profundidad y muchas otras acciones se desarrollan en las páginas de esta novela, contadas con gran realismo y rigor, incluyendo los primeros ataques de los «kamikazes» japoneses –término que significa «viento divino»–, en los que los japoneses ocasionaron graves daños a los norteamericanos. Y mientras tanto MacPherson se emplea a fondo, y hace todo lo que puede con su barco el *Kelly*, metido de lleno en un terrible enfrentamiento a vida o muerte alrededor de la isla de Leyte.

GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique: *Buques menores y fuerzas sutiles españolas 1700-1850*. Fondo Editorial de Ingeniería Naval (ISBN: 978-84-939303-7-0), Madrid, 2019, 727 páginas.

Profundo, detallado y exhaustivo estudio de las características de los barcos menores que han servido en la Armada desde 1700 hasta 1850, que, con diferencia y salvo rarísimas excepciones, son los barcos menos conocidos de la historia naval de España. En este libro, el abogado e historiador Enrique García-Torrallba efectúa una primera «Explicación de conceptos», en la que habla de las características generales de dichos barcos, con definiciones y descripciones de: dimensiones, unidades de medida y arqueo, aparejos, arboladura, velocidades, vientos, artillería, etc. A continuación pasa a desarrollar el libro en cuatro partes, cada una de ellas dedicada a un determinado, y a veces muy amplio, grupo de embarcaciones, con nombres, características e historias más o menos extensas.

La primera parte está dedicada a «Los buques de aparejo redondo», en los que engloba a las embarcaciones con aparejo redondo o en cruz, con vergas transversales y velas cuadradas: corbetas, bergantines, bergantines-goletas, paquebotes, bombardas, polacras, zumacas, urcas y brulotes. Solo algunos de estos barcos suelen ser conocidos, como es el caso de las corbetas *Atrevida* y *Descubierta* de la expedición de Alejandro Malaspina de 1789 a 1794, o el bergantín *Palomo*, hundido por una galerna en Vivero en 1810, tras la fallida Expedición Cántabra, por citar unos ejemplos.

La segunda parte habla de «El mundo mediterráneo y los buques de aparejo latino», que engloba a buques de velas latinas o triangulares de muy diferentes tipos. Entre ellos están las galeras, grandes embarcaciones largas y estrechas, movidas a remos y vela, conocidas de la gente por algunas grandes

gestas como la batalla de Lepanto del 7 de octubre de 1571. Le siguen galeotes y jabeques, que además de su aparejo latino también contaban con remos. A continuación habla de pingues y saetías, en parte parecidos a los anteriores. Y termina esta parte con embarcaciones de menor porte, como místicos, barcas, faluchos, escampavías y tartanas.

La tercera parte está dedicada a «Los buques de vela cangreja, al tercio y guaira», en la que, tras una pequeña introducción sobre la evolución de las velas, cita una amplia tipología de barcos menores agrupados de acuerdo con sus aparejos, entre los que están: goletas, pailebotes, balandras, lugres, trinca-duras, falúas y muchos otros.

Y la cuarta parte está dedicada a «Lanchas artilladas y otras fuerzas sutiles», en la que el autor habla de embarcaciones armadas de muy pequeño porte, que en muchos casos han dado un gran rendimiento en acciones de combate. Cita sus características, armamento, usos, tácticas de empleo, experimentos, y combates en los que tomaron parte.

Completan el libro unos índices de tablas e ilustraciones y un amplio listado de bibliografía. Y cierra con unos muy interesantes listados de buques, que van de la página 680 a la página 727, en la que aparecen por tipos, ordenados de forma cronológica atendiendo a las fechas de su botadura o de su entrada en servicio.

Se trata de un libro muy completo, en el que García-Torralba ha llevado a cabo una exhaustiva labor de investigación y recopilación de datos, que hacen a esta obra imprescindible para los historiadores o simples curiosos, que deseen tener conocimientos de unos barcos, en ocasiones muy modestos y casi siempre desconocidos, pero que con frecuencia han jugado muy importantes papeles en el devenir de la historia naval de España.

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.

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. 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 RHN@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

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

Archivo, biblioteca o institución.

Sección o fondo.

Signatura.

Tipología documental.

Lugar y fecha.

