

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIX

2021

Núm. 151

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XXXIX

2021

Núm. 151

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

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

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

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Vocales:

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist.^a
D. Carlos Martínez Shaw, UNED
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia
D. David García Hernán, U. Carlos III
D. Enrique Martínez Ruiz, U. Complutense
D. José M.^a Blanco Núñez, cap. de navío
D.^a Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense
D.^a Marta García Garralón, UNED

D. Juan Escrigas Rodríguez, cap. de navío
D.^a M.^a Carmen Terés Navarro, Archivos Navales
D.^a M.^a Carmen López Calderón, Museo Naval
D. José Antonio Ocampo Aneiros, coronel
D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel
D. Eduardo Bernal González-Villegas, cap. de navío
D. Adolfo Morales Trueba, tte. coronel

Secretario de Redacción: D. Ignacio María Pita da Veiga Sanz, teniente coronel.

Redacción, Difusión y

Distribución:

D.^a Ana Berenguer Berenguer; D.^a Delia Colazo Rodríguez

Administración:

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

Publicación trimestral: primer trimestre de 2021.

Precio unitario revista 5 euros.

SUSCRIPCIÓN ANUAL:

Precio suscripción España 16 euros.
Precio suscripción Europa 25 euros.
Precio suscripción resto del mundo 30 euros.

Dirección postal, t/fno. y c/e:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena 1, 1.^a planta.
28014 Madrid (España).
Teléfono: 913 12 44 27.
c/e: RHN@mde.es

NIPO 083-15-091-7 (edición impresa)

ISSN 0212-467X (edición impresa)

NIPO 083-15-092-2 (edición en línea)

ISSN 2530-0873 (edición en línea)

Depósito legal M 16854-1983

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 de Publicaciones
de la Administración General del Estado
<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>Alfil contra caballo. En defensa de Luis de Córdoba</i> , por Juan Rodríguez Garat	9
<i>Fernando Poo, el empeño español en lo inhóspito</i> , por Carmen García Pérez	49
<i>Descubriendo el Mediterráneo: expediciones de la Marina española en el último tercio del siglo XVIII</i> , por Luisa Martín-Merás Verdejo	71
<i>La Royal Navy y el rescate de las tropas españolas en Dinamarca</i> , por Margarita Cifuentes Cuencas	91
<i>Eduardo de Arana Fernández y la creación de las bandas de música de Infantería de Marina</i> , por Francisco Javier Miranda Freire	113
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	133
La historia vivida: <i>Los «Primeros»</i> Noticias generales	
Documento: <i>Los aventureros en la Armada</i>	143
Recensiones:	147

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Juan Rodríguez Garat ingresó en la Armada en 1974. Desde entonces, permaneció veinticuatro años en destinos a flote, de entre los que recuerda especialmente sus ocho mandos de mar, dos de ellos a cargo de agrupaciones internacionales: la primera fuerza marítima permanentemente de la OTAN y la fuerza de la Unión Europea en la Operación Atalanta, contra la piratería en el océano Índico. En tierra, el almirante Rodríguez fue profesor en la Escuela de Guerra Naval y jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor de la Armada. Hizo el curso de Estado Mayor en el Reino Unido y tiene un máster en Estudios de Defensa por la Universidad de Londres. Ascendido a almirante en 2015, ha sido jefe de personal de la Armada, almirante de la Flota y, ya en la reserva, es en la actualidad director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Carmen García Pérez es doctora en Historia, licenciada en Ciencias de la Información, y máster en Información y Documentación y en Humanidades. Ha impartido docencia en la Universidad Francisco de Vitoria y en ESIC Business & Marketing School. Es socia fundadora de la Asociación Española de Historia Militar. En el ámbito *social media* puso en marcha las redes sociales gestionadas por la Fundación Museo Naval, así como su página web. Es teniente de navío (reservista voluntaria) y ha estado destinada en la sección de comunicación estratégica del gabinete del JEMAD y en los archivos navales del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Luisa Martín-Merás Verdejo ha sido directora del Museo Naval de Madrid y del Grupo de Trabajo de Cartotecas Públicas Hispano-Lusas (Ibercarto). Bibliotecaria del Cuerpo de Archivos, Bibliotecas y Museos, y especialista en historia de la cartografía marítima y en cultura cartográfica, es autora de numerosas obras, entre las que destacan: *Cuatro siglos de cartografía en América* (1992), *Cartografía marítima hispana: la imagen de América* (1993), *La Dirección de Trabajos Hidrográficos (1797-1908): historia de la cartografía náutica en la España del siglo XIX* (2003), y «El viaje que cambió la imagen del mundo», en *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura de lo imposible, 1519-1522* (2018).

Margarita Cifuentes Cuencas es doctora en Ciencias Históricas por la Universidad Rey Juan Carlos (2016), grado que obtuvo con la tesis «El Regimiento Imperial Alejandro», que fue calificada con sobresaliente *cum laude*, así como máster oficial en Ciencias Históricas: Investigación, Documentación y Nuevas Tecnologías por la misma universidad. Premio Defensa 2017, en la modalidad investigación histórica (categoría tesis doctorales), ha sido profesora visitante de Historia en la Rey Juan Carlos (2016-2018), y becada del centro de investigación histórica Fondation Napoléon, con sede en París (2011-2016), para la realización del trabajo «Les Espagnols dans l'armée de Napoléon I^{er}». Margarita Cifuentes es asimismo funcionaria de carrera de la Universidad Rey Juan Carlos (Cuerpo de Gestión Universitaria).

Francisco Javier Miranda Freire es coronel de Infantería de Marina en situación de reserva. Durante su carrera militar desempeñó distintos destinos de mando, estado mayor, enseñanza y doctrina. De teniente coronel mandó el Grupo de Armas Especiales de la Brigada de Infantería de Marina y fue subdirector y jefe de estudios de la Escuela de Infantería de Marina General Albacete y Fuster. En el empleo de coronel mandó el Tercio de Levante y fue jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Protección. En situación de reserva ejerció como subdirector del Museo Naval de Madrid. Ha escrito numerosos artículos acerca de asuntos profesionales, y en especial de la historia de la Infantería de Marina española, tema sobre el que ha dado varias conferencias. Es autor del libro *El Tercio de Levante, 75 años de historia*. Durante su mando en el Tercio de Levante impulsó la creación de la sala histórica de la unidad. Ha

ejercido como asesor en temas históricos de la Comandancia General de la Infantería de Marina y colaborado en la puesta en marcha de la nueva sala dedicada a dicho cuerpo en el Museo Naval de Cartagena.

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

Estimados lectores:

Navegamos contra las corrientes de la situación sanitaria, pero con el viento del creciente interés por la historia naval de un público cada vez mayor, bien por la popa, de modo que el andar de esta revista nos parece, cuando menos, satisfactorio.

En cuanto al año que hemos inaugurado, debemos señalar que es el del 450.º aniversario de Lepanto, «la más alta ocasión que vieron los siglos», la batalla que representa mejor que ninguna hasta dónde puede alcanzar la capacidad naval de España cuando las cosas se hacen bien. Como no podía ser de otra manera, a tan alta ocasión dedicará la Armada la Jornada Histórica del presente año, que se celebrará, como ya es regla, el día 3 de mayo, en conmemoración permanente de la rotura del puente de barcas de Sevilla por las naves de Ramón Bonifaz en 1248. Además, está previsto que el 7 de octubre, efeméride de la batalla de la Santa Liga contra los turcos, se presente el modelo de la galera real de don Juan de Austria que se está haciendo, tras un exhaustivo esfuerzo de investigación, en los talleres del Museo Naval de Madrid. Con estas conmemoraciones, más las distintas actividades culturales en las que participa el Instituto de Historia y Cultura Naval y las de otros de sus elementos, ayuda la Armada al mejor conocimiento de nuestra historia.

Del contenido del presente número, que esperamos sea de su agrado, debemos destacar el primero de sus artículos, dedicado a la figura del capitán general Luis de Córdova y Córdova, que ha escrito nuestro actual presidente, quien en el próximo mes de mayo finalizará su larga carrera naval. Agradecemos al almirante Rodríguez Garat que se despida con esta contribución a la REVISTA, como le agradecemos la dedicación con que ha ejercido sus funciones de director del Instituto; y le deseamos un venturoso retiro, que esperamos dedique, en parte, a la historia naval, pues sus futuras contribuciones seguirán siendo valiosas para nosotros. Y a ustedes les llamamos la atención hacia el mensaje que nos transmite el artículo en cuestión, a saber: que la historiografía es resultado no solo de la inteligencia y el esfuerzo de los cronistas e historiadores que son y han sido, sino de sus percepciones y creencias, influidas siempre por el ambiente en que han vivido; y que el conjunto es siempre revisable para mejorar el resultado, especialmente en el caso de la historiografía naval española, demasiado influida por autores extranjeros.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

Por otro lado, recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* están también a la venta en el Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada (C/ Montalbán 2, 28014 Madrid), así como en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 4 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
C/ Juan de MENA 1, 1.ª PLANTA
28014 MADRID (ESPAÑA)
TELÉFONO: 913 12 44 27
C/E: RHN@mde.es

ALFIL CONTRA CABALLO

En defensa de Luis de Córdova

Juan RODRÍGUEZ GARAT
Almirante (reserva)

Recibido: 04/03/2021 Aceptado: 09/03/2021

Resumen

El teniente general Luis de Córdova, un veterano de setenta y dos años, tomó el mando de la escuadra de Cádiz un año antes de la entrada de España en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. Su actuación al mando del grueso de la Real Armada ha sido duramente criticada por algunos historiadores extranjeros. Entre ellos destaca el influyente norteamericano Alfred Thayer Mahan, hijo de su época y, por ello, siempre contrario a las posturas españolas.

Tales críticas, objetivamente injustificadas, han contribuido a relegar al olvido al marino sevillano, a pesar –o quizás por culpa– de su indiscutible contribución a la derrota británica.

Palabras clave: Luis de Córdova, Guerra de Independencia de Estados Unidos.

Abstract

Lieutenant General Luis de Córdova, a seventy two years old veteran, was given the Command of the Naval Squadron based at Cadiz one year before Spain entered the American Revolutionary War. His performance while in command of the bulk of the Spanish Fleet has been severely criticized by

some foreign naval historians. Among them stands out the very influential Alfred Thayer Mahan, an American, son on his time and, for that reason, strongly opposed to the Spanish positions.

Such criticism, generally unsupported by facts, has contributed to relegate the Sevillian Naval Officer to oblivion, despite –or perhaps because of– his indisputable contribution to the British final defeat.

Key Words: Luis de Córdova, American Revolutionary War.

Introducción

A lo largo de la dilatada historia de la Armada, hemos tenido almirantes¹ brillantes, como Roger de Lauria o Álvaro de Bazán; y otros –a quienes, como compañero de oficio que me siento de ellos, prefiero no apuntar con el dedo– que defraudaron las esperanzas depositadas en su liderazgo. Hemos tenido almirantes afortunados, que incluso en sus errores alcanzaron la gloria, como fue el caso de Cristóbal Colón; y otros, como Diego Brochero, a quienes solo el azar, tan decisivo en los tiempos en los que el hombre se enfrentaba a la mar en barcos de madera y cáñamo, privó de éxitos muy merecidos. Hemos tenido almirantes como Sánchez de Tovar o Fadrique de Toledo, olvidados a pesar de sus victorias; y otros, como Gravinga o Cervera, recordados por sus épicas derrotas. Hemos tenido, por último, almirantes de enorme prestigio en sus respectivas épocas, como Oquendo o Barceló; y otros menos valorados por sus contemporáneos e, incluso, por buena parte de los historiadores, como hasta hace bien poco fue el caso de Blas de Lezo.

Este artículo trata de hacer justicia a uno de estos últimos, el capitán general que llegó a ser de la Real Armada don Luis de Córdova y Córdova.

Don Luis de Córdova y Córdova

Una primera pincelada de la vida de Córdova nos lo muestra en la mar «a la tierna edad de once años, al lado de su padre, en el navío *Guadalupe* que mandaba este, de almirante de la flota de Nueva España, del cargo del jefe de escuadra don Antonio Serrano»². Algo debió de despertar en él esa primera experiencia porque, sin dejarse arredrar por la muerte de su padre en un

(1) Disculpe el lector que, en esta sola ocasión, emplee el término «almirante» –que ha tenido significados muy diferentes a lo largo de la historia– en la segunda acepción que hoy nos da de él la Real Academia: persona al mando de una armada, escuadra o flota.

(2) Los datos biográficos en que se basa este artículo proceden de los *Apuntes para la biografía del capitán general de la Real Armada don Luis de Córdova y Córdova, recopilados por don Emilio Cróquer y Cabeza, teniente de navío de primera clase*, editados en 1909.

nafragio³, embarcó a los catorce años como aventurero para hacer el corso contra los argelinos. Sabía, pues, lo que le esperaba cuando solo un año después, en 1721, sentó plaza en la Real Compañía de Guardias Marinas.

Como marino, sirvió Córdoba en una época difícil, de continuos enfrentamientos con Gran Bretaña, un mal enemigo cuyos intereses marítimos se oponían a los de España y que, bien entrado el siglo XVIII, nos superaba en los tres factores de los que dependía –y todavía depende– la capacidad de una marina de guerra: la conciencia marítima de las élites de la nación⁴, el éxito de su economía y el desarrollo de su ciencia. Las escuadras británicas ya entonces dominaban los mares y, aunque es probable que al joven Córdoba solo le preocupara lo que había de ocurrir en el siguiente fin de semana⁵, a poco que reflexionara sobre su futuro en la Armada resultaría obvio que su condición de oficial le iba a llevar, inevitablemente, a enfrentarse una y otra vez con buques británicos. Era, además, previsible que tuviera que hacerlo en situaciones de grave desventaja. Córdoba no podía ignorar que, solo tres años antes de su ingreso en la Armada, la escuadra de Gaztañeta había sido destruida en cabo Passaro.

La hoja de servicios de Córdoba, extensa como ninguna otra, da fe de la presencia del marino sevillano en muchas de las campañas que marcaron el siglo, navegando y luchando bajo las órdenes de algunos de nuestros mejores generales. Todavía guardiamarina, prestó servicio en Cartagena de Indias, en la represión del corso y del contrabando en aguas americanas. Ya como oficial, a bordo del navío *Conquistador* y bajo el mando del jefe de escuadra Blas de Lezo, participó en la campaña de Génova. Estuvo en el desembarco de Orán, formando parte de la escuadra de Francisco Cornejo, en 1732. De nuevo a las órdenes de Blas de Lezo, demostró su valor en el ataque a un navío argelino, siguiendo tácticas aventuradas que hoy consideraríamos más propias de las fuerzas de operaciones especiales⁶. Durante la Guerra de Sucesión de Polonia formó parte de la

(3) Previendo malos tiempos, el capitán de navío Juan de Córdoba había tenido la sabia precaución de desembarcar a sus hijos, que se quedaron a salvo en Veracruz.

(4) Aunque no venga muy a cuento en este artículo, no puedo resistirme a recordar que esas élites, de cuya conciencia marítima depende la capacidad de la Armada y, con ella, tantos otros aspectos de la estrategia marítima nacional, hoy se identifican con el propio pueblo español. Es a nuestros conciudadanos a quienes marinos e historiadores tenemos que convencer de que la mar importa.

(5) Bien sé que esta hipótesis, basada exclusivamente en los recuerdos de mi propia juventud, es anacrónica. El concepto de «fin de semana» es muy posterior a Luis de Córdoba. Pero lo que importa reseñar, la inconsciencia propia de la juventud, no sería muy diferente hace solo tres siglos.

(6) El teniente de navío Cróquer relata así la acción: «Al dar vuelta para España avistó en la mar un navío argelino, al que dio caza y batió, viéndose obligado a refugiarse en la rada de Mostagán: allí le dio Lezo un ataque a la media noche, teniendo que sufrir el fuego de los argelinos, que en número de cuatro mil hombres habían acudido a la playa y a sus alturas a proteger su buque. En tan temeraria operación tomó parte el teniente de fragata D. Luis de Córdoba, mandando una de las lanchas que, al abordaje, atacaron al navío argelino que estaba varado en la playa, no sin experimentar algunas bajas de muertos y heridos; pero al fin consiguieron apoderarse del contrario, y por no poderlo sacar a flote le dieron fuego».

escuadra que, al mando del conde de Clavijo, apoyó la conquista de Nápoles; y de la que, al mando de Miguel Reggio, participó en la conquista de Sicilia.

Ascendido a teniente de navío en 1735, volvió a la Carrera de Indias y a prestar servicio en aguas americanas. Durante un temporal cerca de Veracruz, naufragó en la fragata *Santa Rosa*⁷, añadiendo esta desagradable experiencia a las muchas que atesoró en su larga carrera. No parece que a él, sin embargo, el susto le quitara el sueño: continuaría navegando casi cincuenta años más.

En 1739, mientras Córdova seguía destinado en el Caribe, se declaró la Guerra del Asiento. A bordo del navío *Europa*, estuvo en Cartagena de Indias en 1740, durante el primero de los tres ataques fracasados de Vernon. Los servicios allí prestados, de nuevo a las órdenes de Blas de Lezo, le valieron el ascenso a capitán de fragata y la vuelta a España, al mando del paquebote *Neptuno*. No tuvo, pues, Córdova ocasión de participar en la decisiva victoria de Eslava y Lezo sobre los británicos en 1741.

En 1743, mientras navegaba de Cádiz a Veracruz al mando de la corbeta *San Joaquín*, se encontró con un navío británico y, en palabras del teniente de navío Cróquer, «aunque hizo una bizarra defensa tuvo que rendirse ante la superioridad del enemigo, y fue conducido a Inglaterra como prisionero de guerra»⁸. Otra experiencia desagradable, que tampoco pareció arredrarle demasiado: puesto en libertad en 1744, tomó el mando de la fragata *Paloma*, dedicada al servicio de guardacostas desde el apostadero de Cartagena de Indias, donde permaneció defendiendo los intereses marítimos españoles hasta el fin de la guerra.

De capitán de navío, Córdova recibió el mando del *América*, un navío de 64 cañones con el que llevó a cabo con bastante éxito algunas de las misiones que ocupaban a la Real Armada de la época en los periodos de paz con Inglaterra: el corso contra los argelinos y la protección de la Carrera de Indias. La trayectoria profesional de nuestro protagonista recibió un importante impulso en diciembre de 1751, cuando al mando de su buque, y a las órdenes del también capitán de navío Pedro Stuart, comandante del *Dragón*, «sostuvo sobre el saco de Cádiz un porfiado combate con los navíos argelinos *Dansik* y *Castillo Nuevo*, de que resultó el apresamiento del primero y la persecución del segundo, que se guareció debajo de las baterías de Argel»⁹.

(7) Juan Marchena Fernández considera este buque como navío. Tenía 54 cañones. ÍDEM: *Vientos de guerra II. Los buques de la Real Armada*.

(8) Aunque Cróquer denomina fragata al *San Joaquín*, no hay ninguna con este nombre en la relación de buques de esa clase que incluye Marchena en la obra antes citada. En el libro *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, el *San Joaquín* figura como una corbeta de 14 cañones, que nada podría hacer frente a un navío de línea. Como el pequeño buque era, a su vez, procedente de presa, solo cabía emular a Job y reconocer que «el Señor nos lo dio, el Señor nos lo quitó».

(9) Así resume la acción, que se prolongó durante dos días, el vicealmirante don Francisco de Paula Pavía (*Galería biográfica de los generales de Marina*).

Con cierto prestigio a raíz de estos hechos, volvió Córdova a Cartagena de Indias, ahora como comandante de la escuadra de guardacostas de Tierra Firme. Durante la breve y desdichada participación de España en la Guerra de los Siete Años, Córdova, ascendido a jefe de escuadra, desempeñó el mando de las fuerzas navales de Tierra Firme, maniatado en su apostadero con los navíos *Dichoso* y *Serio*¹⁰ por la desastrosa conducción de la guerra, que culminó con la humillante pérdida de La Habana¹¹.

La paz que siguió dejó a Córdova en el departamento de Cádiz, donde ascendió a teniente general en 1774. No era, como vemos, un novato cuando en 1778, un año antes de la entrada de España en la Guerra de Independencia, le llegó el nombramiento de su vida: el mando de la escuadra surta en la bahía de Cádiz¹².

¿Era Córdova el mejor candidato para el puesto de mayor responsabilidad en la guerra que ya se veía próxima contra los británicos? Tenía entonces el teniente general setenta y dos años y sumaba cincuenta y siete de servicio en la Armada. Conocía la mar y resulta bastante obvio que no la temía. Había demostrado valor personal exponiéndose al fuego enemigo; y también liderazgo en el combate —que no es la misma cosa— cuando tuvo oportunidad. Había tenido hasta entonces la suerte que Napoleón exigía a sus generales, que le permitió obtener éxitos quizá menores pero apreciables en una época en la que, recordémoslo, los británicos dominaban la mar. La caprichosa mano de la fortuna le libró además de estar presente en las dos ocasiones en las que, verdaderamente, las armas españolas de su tiempo no estuvieron a la altura: La Habana en 1762 y Argel en 1775. Se había ganado Córdova sus ascensos paso a paso, sin atajos, a pesar de no pertenecer a la alta nobleza¹³ ni a la élite económica¹⁴. Su nombramiento, a instancias del mismo Floridablanca, no parecía una apuesta arriesgada. Sin embargo, encontró cierta oposición entre los aliados franceses.

Aventajados en la Ilustración —después de todo, invento suyo—, muchos franceses de la segunda mitad del XVIII miraban por encima del hombro a los

(10) Marchena añade además el navío *Firme* y dos fragatas, *Flecha* y *Águila*. *Vientos de guerra II. Los buques de la Real Armada*.

(11) Uno de los más graves errores de la campaña, obvio a posteriori, fue encerrar a los navíos de Hevia en La Habana. Tomada esa decisión, la pequeña escuadra de Córdova no tenía opción alguna de alterar la situación en el Caribe.

(12) La carta en la que el secretario del Despacho de Marina, teniente general González de Castejón, comunica la decisión del rey contiene instrucciones detalladas, que ponen sobre los hombros de Córdova responsabilidades con las que ningún almirante de la Flota moderno, sometido a la tiranía de las comunicaciones por satélite, puede soñar: «Y como la situación local y distancias de esa bahía perturba notablemente la prontitud, que tanto importa en las providencias, *quiere Su Majestad que este general disponga sin otra intervención*, cuando conduzca a la escuadra ...». AGMAB, 620-285. (Cursiva, nuestra.)

(13) Es cierto que tampoco era un cualquiera. No habría sido admitido en la Real Compañía de Guardias Marinas de principios del siglo XVIII sin haber probado su nobleza.

(14) A principios del siglo XVIII, estos atajos no eran infrecuentes. Manuel Fernández Pintado, que en 1732 llegaría a ser teniente general, ingresó en la Armada directamente con el empleo de capitán de navío por sus éxitos como cargador a Indias.

españoles de la época, y los marinos no eran una excepción. Córdova, que podría haber sido candidato a mandar la escuadra combinada en 1779, no podía menos de encontrar el rechazo de nuestros aliados. Un rechazo comprensible –las naciones siempre buscan encontrar ventajas en las alianzas– y que habrían de justificar por las dos razones que en aquel momento encontraron más a mano. La primera, individual y objetiva: su edad; la segunda, que desde la perspectiva de nuestros aliados afectaba por igual a todos los marinos españoles, por más que entre aliados solo podía manifestarse veladamente: su presunto atraso profesional¹⁵. ¿Merecía Córdova esas críticas? ¿Cuál fue su actuación en la guerra –una guerra, no lo olvidemos, marítima y victoriosa– que Francia y España libraron contra el Reino Unido entre 1779 y 1783? Vayamos por partes.

El juego de la guerra

La guerra, un enfrentamiento entre dos voluntades con reglas definidas y con un escenario geográfico que sirve de tablero, puede en algún sentido compararse con el ajedrez. No voy a negar que hay diferencias sustanciales que contribuyen a hacer de la guerra un juego mucho más difícil. En los conflictos bélicos, las piezas tienen prejuicios, sentimientos y vida propia; tienen valor *per se* y a veces, por orgullo o miedo, por ignorancia o sueños de gloria, no pueden o no quieren moverse como conviene a las necesidades de la campaña. Pero ambos artes, el del ajedrez y el de la guerra, exigen perspectiva estratégica y habilidad táctica, y en ambos se puede distinguir la mano del maestro de la del simple aficionado.

Habiendo escrito ya Clausewitz suficientes páginas sobre el conjunto de factores que hacen la diferencia entre la guerra y los juegos de mesa –factores que él tuvo el acierto de aglutinar bajo un nombre que se ha hecho popular, aunque sea tan poco atractivo como el de «fricción de la guerra»¹⁶–, poco resta por añadir. Clausewitz, según dicen los que le han leído, ni ahorra en folios ni dejaba las cosas a medias.

Sin embargo, por si alguno de los lectores no estuviera familiarizado con Clausewitz, yo quisiera hacer hincapié en uno de esos factores, que no me parece que se haya valorado lo suficiente. En el ajedrez, un juego puramente intelectual y de reglas fijas, hay muchos grandes maestros que merecen ese

(15) Generoso a medias, el embajador de Francia decía de Córdova: «Antaño fue un excelente oficial de mar, pero tiene ochenta años y sabemos que la edad y el cansancio han debilitado su entendimiento». Nótese que, para dar fuerza a su argumento, no se avergonzaba de añadir casi diez años a la edad del marino. Por su parte, el agregado militar francés, conde de Bourgoing, se atrevía a ir más lejos que el embajador: «Se resiente del debilitamiento de su cabeza y su firmeza no es más que terquedad». Ambas citas sobre Córdova las recoge Pedro Voltes Bou, en su artículo «El intento hispano-francés de desembarco en Inglaterra de 1779», *Hispania*, 1967.

(16) Quizá en alemán suene mejor.

título; en la guerra, actividad menos frecuente y más compleja, apenas es posible identificar alguno. Sirva esta advertencia para que el lector no sea demasiado duro con quienes, en la Guerra de Independencia de Estados Unidos, cometieron errores estratégicos de aficionado que, si es cierto lo que pudimos ver en la exitosa serie titulada *Gambito de dama*, jamás podríamos ver en los campeonatos serios de ajedrez.

Los jugadores

En la partida que vamos a comentar había más de dos jugadores pero, como eso no es posible en el ajedrez, los agruparemos en dos bandos. Con las blancas –color elegido porque es el de las piezas a las que corresponde la iniciativa– jugaron, cada uno con sus propios objetivos¹⁷, los rebeldes de las Trece Colonias, Francia y España. Holanda, que entró en la guerra forzada por Gran Bretaña a finales de 1780, apenas tuvo peso en la partida. Con las negras –y no vea el cándido lector alusión alguna a cuestiones éticas o étnicas en la arbitraria elección de los colores– jugaba el Reino Unido, obligado por sus errores políticos y militares¹⁸ a una estrategia defensiva desde los primeros momentos de la guerra.

El objetivo de las blancas en esta guerra nunca fue la muerte del rey enemigo –léase la aniquilación de Gran Bretaña como gran potencia–, algo que nadie deseaba porque habría roto el siempre delicado equilibrio europeo. Las Trece Colonias se contentaban con asegurar su independencia. Francia, además de una revancha tras su derrota en la Guerra de los Siete Años, apostaba por debilitar a su gran enemigo del siglo XVIII –en siglos anteriores lo había sido España– y confiaba en obtener mejores condiciones para su comercio marítimo y concesiones pesqueras en Terranova. España, aunque había salido mejor parada que Francia en el tratado de París, que puso fin a la Guerra de los Siete Años, también aspiraba al desquite de las derrotas de hacía una déca-

(17) Aunque los dos países borbónicos querían una guerra ofensiva, la visión que tenía España era muy distinta de la francesa. Resume así la diferencia Voltes Bou en el artículo antes citado: «Por lo pronto, el canciller francés Vergennes temía las consecuencias que surtiría en el equilibrio europeo un posible aniquilamiento de Inglaterra, y en segundo lugar, prefería abatirla mediante el aislamiento económico y diplomático antes que por la fuerza de las armas. España, en cambio, confiaba solo a estas la suerte de la guerra y estimaba más quedarse en paz con Inglaterra que entrar en una contienda ambigua y tortuosa. A diferencia del aliado francés, solo peligros y daños podían resultarle de ella, ya que la navegación ultramarina y las colonias quedarían expuestas a las hostilidades británicas. Importaba, pues, mucho a España que la lucha fuese intensa, resolutiva y breve».

(18) O al menos eso es lo que defendió Alfred Thayer Mahan en su ensayo *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Creía Mahan que, renunciando a defender algunos objetivos y centrándose en los más importantes, la derrota británica habría sido menos dolorosa. Con sus propias palabras: «The fault of the English policy was in attempting to hold so many other points of land, while neglecting, by rapidity of concentration, to fall upon any of the detachments of the allied fleets».

da, consideradas humillantes. Además, la corte madrileña esperaba aprovechar la oportunidad que ofrecían las dificultades que sufrían los británicos¹⁹ para conseguir la recuperación de las plazas de Gibraltar y Menorca, cedidas al Reino Unido por el tratado de Utrecht; la devolución de la Florida, entregada en la guerra anterior a cambio de La Habana y Manila; y la expulsión de los británicos de Honduras y Campeche.

Para España, siempre en apuros económicos, habría sido preferible alcanzar sus objetivos políticos por medios diplomáticos²⁰. No le convenía además el precedente que, para los propios virreinos americanos, se establecería con la independencia de Estados Unidos. Tampoco le convenía una larga guerra marítima teniendo tantos intereses estratégicos al otro lado del Atlántico. Bajo estas premisas, la postura de intentar la mediación y limitarse, al menos en los primeros años, a apoyar económicamente a los rebeldes no carecía de sentido.

Fracasadas las negociaciones, España entró en la guerra en el verano de 1779. Pero, antes de empezar a dar cuenta de sus movimientos sobre el tablero, tratemos de visualizar el escenario de la contienda.

El tablero de juego

Para ubicar un tablero como este, de proporciones globales y fuerte orientación marítima, nada mejor que ser fieles a las convenciones más arraigadas, tanto en el ajedrez como en la geografía. Coloquemos, pues, el norte arriba y las blancas abajo.

En el flanco de dama –a la izquierda del observador, para quien no haya visto ningún episodio de *Gambito de dama*– se encontraban los territorios americanos. El Caribe, por una parte, con las islas de Barlovento como campo de batalla principal; y, más al norte, la costa atlántica de las Trece Colonias, teatro donde las piezas negras, reclutadas y apoyadas desde el otro lado del océano, tenían absoluta necesidad de dominar el mar si querían tener alguna oportunidad de derrotar a los rebeldes. Todas las grandes batallas navales de la contienda se libraron en estas dos casillas concretas, en las que España –más centrada en sus propios objetivos en el continente americano y, una vez logrados estos sin excepción, en un hipotético ataque a la isla de Jamaica que no llegó a producirse– no tuvo ni ocasión ni deseo de comprometer sus valiosas piezas.

(19) El Reino Unido entró en el conflicto muy mal preparado. Escribe Juan Alsina Torrente: «Inglaterra, que resultó vencedora en la paz de París, adormecida en parte por el triunfo y sometida a una fuerte crisis económica resultado de la propia guerra, pasó unos años de duras luchas políticas y de restricciones económicas que se reflejaron en una grave dejación de inversiones navales, con el decaimiento correspondiente de la otrora impresionante Marina Real». *Una guerra romántica, 1778-1783*.

(20) Entiéndase aquí por «diplomacia» la amenaza creíble de entrar en guerra al lado de Francia, inclinando la balanza del poder marítimo, hasta entonces equilibrada, en contra del Reino Unido.

En el flanco de rey de nuestro tablero quedaría el escenario europeo y, en particular, los accesos al Atlántico, vital línea de comunicaciones entre las diferentes metrópolis y los territorios del Nuevo Mundo en los que se combatía²¹. Fue este un teatro en gran medida secundario, pero los españoles no podemos olvidar que Menorca y Gibraltar se encontraban en este flanco. Aunque no fueran decisivas para la suerte de la guerra –los británicos, presionados en tantos lugares, habían tenido que renunciar al Mediterráneo, lo que obligó a ambas plazas a limitarse a resistir los ataques de las piezas blancas–, había un verdadero interés, político y sentimental, por recuperarlas para la Corona, después de haber estado en manos británicas desde la Guerra de Sucesión²².

En el centro del tablero, donde suele estar el riesgo de mate –y este es, quizá, el aspecto más novedoso de la partida–, el propio Reino Unido se mostraba, por primera vez desde la Gran Armada de 1588, vulnerable. Pero, antes de entrar a considerar las posibilidades estratégicas de las blancas, es necesario que recordemos cuáles eran las principales reglas del juego.

Algunas reglas del juego: principios tácticos y estratégicos

No estoy muy familiarizado con los principios del ajedrez, juego que abandoné tan pronto como comprendí –lo que no necesariamente significa que fuera pronto– que mi mujer jugaba mejor que yo²³. Algo, en cambio, sí he estudiado acerca de lo que los estrategas pomposamente denominan «principios de la guerra». Por eso, me ceñiré a este terreno a la hora de proponer al lector unas breves reflexiones, que ya anuncio útiles solo para el no iniciado.

La Guerra de Independencia de Estados Unidos, al menos desde la perspectiva global del conflicto, fue una contienda esencialmente marítima. Una guerra, por tanto, de movimientos, donde el terreno no se posee y, con pocas excepciones, tenía poco o ningún valor²⁴. Una guerra donde muchos de los peones veían limitados sus desplazamientos por la cambiante dirección del viento y por el estado de la mar. Pero la especificidad de las campañas maríti-

(21) No se debe olvidar que, como ocurre en el ajedrez, ambos flancos están íntimamente relacionados. Las piezas son móviles y pueden trasladarse de uno a otro lado del tablero. Pero el esfuerzo en uno de los teatros va siempre en detrimento de lo que pueda conseguirse en el otro.

(22) En beneficio de la claridad, permita el lector que pasemos por alto la lucha en el océano Índico, ya que no afectó a España ni alteró de forma notable la situación en el Pacífico, todavía entonces un lago español.

(23) Una mirada introspectiva honesta suele sacar a la luz, en casi todos nosotros, pequeñas muestras de la vileza que caracteriza a un hombre verdaderamente paradigmático: Homer Simpson.

(24) Marchena, en el excelente estudio sobre la marina dieciochesca repetidamente citada, comparó a los buques de guerra con «enormes fortalezas en lejanas mareas». Bonita analogía pero engañosa: las fortalezas no se mueven.

mas no altera la naturaleza del fenómeno bélico, muchas de cuyas reglas son independientes del ámbito. Así, aunque la forma de combatir sobre la mar fuera muy diferente, los principios que inspiraban las decisiones de D'Orvilliers, Hardy o Córdova no tenían por qué apartarse demasiado de la ortodoxia militar de la época.

Si ha de mantenerse viva la esperanza de que algún lector llegue al final de este artículo, no parece prudente extenderse en el análisis teórico de todos los principios de la guerra. Entre otras cosas porque, quizá por el afán de emular a las Sagradas Escrituras, suelen definirse de forma forzada para que sumen diez y así sea posible anunciarlos como un decálogo... aun cuando, en mi opinión personal, no haya para tanto. Restringiré, pues, el análisis teórico a los dos principios que, bautizados de distinta forma a lo largo de la historia, más pueden ayudarnos a explicar las campañas marítimas de ayer y de hoy: iniciativa y superioridad en el enfrentamiento²⁵.

Empecemos por la iniciativa. En la guerra, como en la naturaleza y en el ajedrez, siempre tiene ventaja quien lleva la iniciativa, tanto en el nivel estratégico en el que se escogen los objetivos militares –entenderá el lector profano que casi nunca es posible defenderlos todos– como en el nivel táctico, en el que resulta obvio que los comandantes sobre el terreno gozan de una enorme ventaja si pueden mantener su libertad de acción y, con ella, decidir cuándo iniciar y cuándo poner fin a los combates. Muchos leopardos, por poner un ejemplo, aun sin comprender claramente la diferencia entre estrategia y táctica –defecto que comparten, por cierto, con la mayoría de los periodistas deportivos–, aplican este principio de forma natural a la caza de la gacela y no parece que les haya ido mal.

Cuando se carece de iniciativa, la única forma posible de compensar tan grave desventaja es garantizar la superioridad en el enfrentamiento, sea cual sea el objetivo elegido por el enemigo, sea cual sea la batalla que el contrario quiera plantear. Eso es, por ejemplo, lo que hace el elefante para lidiar con la amenaza de los leopardos. Pero una superioridad así no es fácil de garantizar en las relaciones entre los pueblos. Por eso, rara vez es posible ganar una guerra marítima sin mantener la iniciativa estratégica. Sí es más posible, en cambio, ganar una batalla defensiva a pesar de haber cedido la iniciativa táctica; pero, ante un enemigo inteligente, rara vez esa batalla tendrá carácter decisivo. Recordemos que, en realidad, tampoco a los leopardos les preocupa mucho el elefante.

Aplicando estos dos sencillos principios a la Guerra de Independencia de Estados Unidos, y poniendo la lupa en las campañas en las que participaron fuerzas españolas, podemos esbozar un primer diagnóstico de la contienda: la iniciativa estratégica casi siempre estuvo de parte de las piezas blancas. Por eso ganaron la guerra. La iniciativa táctica, por el contrario, estuvo a menudo

(25) Otros principios clásicos (sorpresa, ofensiva, masa, maniobra...) pueden interpretarse sin error como herramientas para poder obtener la iniciativa y la superioridad en el enfrentamiento.

en las manos de los británicos²⁶. Fue eso –y no necesariamente una mayor competencia de sus marinos, como les gusta afirmar a los historiadores anglosajones– lo que salvó del desastre a su Marina Real.

Enfocado así el análisis, y olvidándonos por un momento tanto de los leopardos como de los elefantes, ¿cuáles eran las opciones marítimas de los aliados para aprovechar la iniciativa estratégica de las piezas blancas? La primera y más obvia era el desembarco en Gran Bretaña, no para conquistar militarmente la isla, sino para lograr posiciones que permitieran imponer condiciones más favorables para la negociación de la paz²⁷. La amenaza directa al territorio británico podría, además, provocar que el enemigo aceptara una batalla naval decisiva con la escuadra francoespañola que quizá, al menos en los primeros momentos de la guerra, habría conseguido poner de rodillas a la entonces mal preparada Marina británica.

La segunda opción era el bloqueo marítimo, insostenible de forma permanente en tiempos de la vela como reconocen los autores de la época²⁸, pero que, combinado con el corso, también podía hacer grave daño a un enemigo que, después de todo, vivía fundamentalmente de la mar y combatía a través de ella²⁹.

La tercera, complementaria o alternativa de las anteriores, era el ataque con fuerzas de tierra, transportadas y apoyadas desde la mar, a cualquiera de los muchos puntos vulnerables del despliegue británico a lo largo del globo. Algo que, durante siglos, había hecho el propio Reino Unido con la América española. Es interesante insistir en que, por una única vez en este siglo, se había dado la vuelta a la tortilla.

(26) Las razones, sobre las que nos extenderemos más adelante, fueron tanto técnicas –la superior velocidad de sus buques– como derivadas de la naturaleza de sus misiones. Cuando se trata de forzar un bloqueo, como hicieron los británicos repetidas veces en Gibraltar, quien debe atravesar las líneas puede escoger el momento y las circunstancias que le parezcan más oportunos, mientras que el bloqueador necesita asegurar una respuesta eficaz *todos los días del año y cualquiera que sea la dirección del viento*.

(27) La idea del conde de Aranda de atravesar el Canal para «conquistar dentro de Inglaterra a Menorca y Gibraltar *con los cañones de las plumas*» tenía innegable atractivo. FERNÁNDEZ DURO: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

(28) Dogmatiza Mahan en su conocido ensayo, no sin cierta razón: «No blockade could be relied on certainly to check the exit of an enemy's fleet». Justifica su poca confianza en el bloqueo con reflexiones obvias, con las que sin duda Córdoba habría estado de acuerdo: «The only serious objection to doing this, in Europe, was the *violence of the weather off the coasts of France and Spain*, especially during the long nights of winter. This brought with it not only risk of immediate disaster, which strong, well-managed ships would rarely undergo, but a *continual strain which no skill could prevent*, and which therefore called for a large reserve of ships to relieve those sent in for repairs, or to refresh the crews». (Cursiva, nuestra.)

(29) Autorizado el corso, se registró una elevada demanda de patentes. Fernández Duro menciona «el ejemplo dado por las damas de Cádiz, que solicitaron autorización para instituir sociedad y armar a su costa un navío corsario de gran porte». *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

Las piezas al servicio de la estrategia marítima: los navíos de línea

Un factor condicionante de cualquier estrategia marítima es la cantidad y calidad de los buques de guerra que han de servirla. En la segunda mitad del siglo XVIII, el caballo de batalla era el navío de línea. ¿Quién tenía más? ¿Cuáles eran mejores? De la cantidad da cumplida razón Alsina Torrente³⁰. Los británicos tenían al comenzar la guerra un total de 122 navíos de diversas clases, aunque una gran parte estaban desarmados. Francia disponía de 63 buques de línea, también desarmados en su mayoría. Era una diferencia importante en favor de los británicos pero, comenzada la guerra, Gran Bretaña, con serios problemas económicos y de dotaciones, se contentó con ir alistando los buques necesarios para igualar en número a los franceses, confiando en una hipotética superioridad cualitativa de sus unidades. La entrada de España en la guerra en verano de 1779, aportando 65 navíos adicionales, muchos de ellos listos para navegar, rompió el equilibrio. Aunque no se pueda pasar por alto que la monarquía española tenía muchos intereses que defender con sus propios buques en aguas lejanas, lo cierto es que, sumando los navíos franceses a los españoles, la Armada de la época se encontraba por primera vez en un siglo con cierta ventaja numérica sobre el enemigo.

Pero ¿qué podemos decir de la calidad? ¿Cómo eran los buques de Córdova, Solano o Ulloa comparados con los británicos? No es fácil la comparación por los muchos factores que entran en juego cuando se valora el que, en opinión de muchos, era el producto más sofisticado del Siglo de las Luces: el navío de línea³¹. A la bondad de las plataformas, ya de por sí compleja de evaluar por los muchos compromisos que implica el diseño de los buques³² – que cuanto más veleros, suelen ser menos estables, y cuanto más robustos, más lentos–, hay que añadir el análisis de la artillería³³, las tácticas de combate, el adiestramiento y la moral de las dotaciones y, no menos importante, la preparación logística.

Si se juzga por los resultados, la superioridad naval británica, que fue indiscutible en la Guerra del Asiento –por más que no fuera suficiente para

(30) ALSINA TORRENTE, Juan: *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en la mar*.

(31) Cita Marchena una rotunda frase del matemático Benito Bails: «El navío es la máquina más portentosa que han inventado la industria y la codicia de los hombres».

(32) De que no había soluciones perfectas da fe lo que escribe el capitán de navío Blanco Núñez: «En general, podemos afirmar que las tres principales potencias marítimas del XVIII se estuvieron vigilando, “copiando” y adoptando en sus sistemas lo que de bueno veían en las otras, información que venía vía “presas” tomadas en la mar». «Táctica y acciones navales», en *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*.

(33) En su reciente artículo «El patrimonio científico industrial de la Armada de la Ilustración: de Poseidón a Palas Atenea», escribe el vicealmirante ingeniero Sanjurjo Jul: «Desde finales del XVII, poder naval será sinónimo de poder científico, industrial y tecnológico y para nuestra Armada esto no será una excepción. Si se me permite el símil mitológico, Poseidón ya no es el único que rige los mares; a partir de ahora, Palas Atenea será la que dicte quién controla los océanos».

que Vernon conquistara Cartagena de Indias–, parece haber estado fundada en el número de sus navíos, más que en su diseño, armamento o dotación. En los escasos enfrentamientos en la mar –entonces casi siempre era la Real Armada la que los rehuía–, el navío *Princesa* combatió tan bien que, capturado después de resistir durante horas el ataque simultáneo de tres navíos enemigos, inspiró cambios significativos en el diseño de los buques británicos de las siguientes décadas. Aún mejor lo hizo el *Glorioso*, que solo se rindió después de hundir al británico *Darmouth*, agotada su munición en el curso de cinco enfrentamientos consecutivos, victoriosos los cuatro primeros. Ambos buques arriaron sus banderas abrumados por el número de enemigos, no por su calidad³⁴. De que no fueron casos aislados da fe la batalla de cabo Sicié, en la cual los navíos del marqués de la Victoria, la mitad de ellos mercantes transformados, ampliamente sobrepasados en número –y seguramente también en la habilidad en la maniobra³⁵– por los británicos del almirante Matthews, resistieron tan bien el enfrentamiento que dieron tiempo a que los navíos franceses viraran para darles apoyo y obligaran a los británicos a retirarse del combate, rompiendo efectivamente el bloqueo a que estaban sometidos en Tolón³⁶.

En contraste con lo ocurrido en la década de los cuarenta, sabemos que, cinco décadas más tarde, los enfrentamientos en la mar, a partir de que la Revolución francesa descabezara –a menudo literalmente– a la Marina francesa, y de que la Guerra de la Convención terminara de arruinar a la España de Carlos IV, dejaron claro que, incluso a igualdad de número, los británicos ya eran muy superiores. Si, a juicio de los marinos de la época, esta superioridad no se debía a diferencias notables en las características de los buques, sí

(34) No se deben sobrevalorar estos hechos. Nada cabe reprochar a ninguno de los buques, pero el heroísmo de sus dotaciones no puede hacernos olvidar que esa abrumadora superioridad británica se materializaba en las propias costas españolas sin que la Real Armada pudiera hacer nada por impedirlo.

(35) Escribe Fernández Duro en la obra antes citada: «Tenía, pues, la armada inglesa cuatro navíos más que la combinada, y mientras esta contaba solamente con dos de tres puentes, la otra 13, con diferencia de 474 cañones». A esta ventaja numérica añade: «... siendo más de apreciar su superioridad en práctica de mar y de evolución de escuadra». No podía ser de otra manera cuando, mientras unos estaban en la mar, los otros llevaban dos años bloqueados en puerto.

(36) Éxito este extrañamente discutido por muchos historiadores, incluso algunos de los que consideran que Trafalgar fue «una victoria moral de los españoles». Es verdad que la escuadra de Navarro –que, como jabalí acorralado por una jauría, salió adelante por su feroz resistencia, y no por su elegante brillantez– sufrió graves daños. Pero negarle el reconocimiento por su hazaña equivale a cuestionar a los defensores del Alcázar de Toledo –haciendo abstracción de cuál fuera la causa que defendían– por el desastroso estado en que quedaron sus muros. Un espectador neutral podría llegar a creer que, si Navarro hubiera rendido el *Real Felipe* después de su heroica defensa, habría sido un héroe vencido más, elogiado por los británicos y, por eso mismo, más valorado por los españoles. Como nuestros enemigos de entonces prefirieron quitar importancia a un episodio que les avergonzaba –y eso es algo que tienen en común los éxitos de Lezo, Navarro y Córdova–, en la propia Armada también lo hemos hecho. Para constatarlo basta repasar la relación de nombres de nuestros buques, donde el vencido Lángara ha sido preferido a Córdova o Navarro. Surge así una incómoda pregunta: ¿nos estamos dejando arrebatar nuestra historia?

se había perdido todo equilibrio en al menos cuatro elementos clave que daban a los británicos ventaja decisiva en el combate: artillería, táctica, logística y adiestramiento.

Entre ambas fechas extremas y, en particular, en la que ahora nos interesa, ese año 1779 en el que España entró en la Guerra de Independencia de Estados Unidos, ¿en qué estado se encontraba la comparación? Es difícil decirlo con absoluta certeza. No hubo en toda la contienda, como se ha dicho, enfrentamientos equilibrados entre buques españoles y británicos –no lo fue la aniquilación de la pequeña escuadra de Lángara en el cabo Santa María, ni la estéril persecución a Howe en cabo Espartel–, pero sí los hubo entre británicos y franceses, y los resultados de los combates, casi siempre indecisos como puede apreciarse en la tabla que se inserta al final del artículo, sugieren al menos una relativa igualdad. Una igualdad que permitió brillar al francés Suffren en el océano Índico y que solo se rompió en la batalla de Los Santos, ya hacia el final de la contienda. Fue entonces cuando el británico Rodney, apoyado en una ligera superioridad numérica, sorprendió al francés De Grasse con la primera innovación táctica en varias décadas: la rotura deliberada de la línea para dejar aislada a una parte de la escuadra enemiga, como dos décadas después haría Nelson en Trafalgar³⁷.

¿Son extrapolables los resultados obtenidos por los marinos franceses a los que podrían haber alcanzado los españoles en situaciones equivalentes? Seguramente sí. Si se comparan los buques de Francia y España, las diferencias eran pequeñas³⁸. Menos diferencia aún había en la artillería de los contendientes hasta la aparición de las carronadas, decisivas una década después, pero que apenas se usaron en esta contienda³⁹. Algunos historiadores han puesto el énfasis en el atraso científico e industrial de la España ilustrada⁴⁰, pero no parece que ese retraso influyera decisivamente en el armamento naval de la época.

(37) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «La táctica», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*.

(38) Escribe Hugo O'Donnell: «La alianza hispano-francesa parecía imponer un criterio parejo en la tipología y características generales de las flotas aliadas que eliminase factores de heterogeneidad. Por ello, pareció oportuno acabar trayendo de Francia, con grandes atribuciones y en el último lustro de la década de los sesenta, al constructor Francisco Gautier». «La construcción naval dieciochesca», en *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*.

(39) Enrique García-Torralla Pérez compara la efectividad de las piezas de artillería inglesas, francesas y españolas de la época en su libro *La artillería naval española en el siglo XVIII*, y llega a la conclusión de que el rendimiento «resultaba muy semejante» y que «la ventajosa disminución de longitudes y pesos respecto de sus coetáneos ingleses y franceses no se traducía en una menor efectividad de las piezas, sino al contrario».

(40) Antonio Domínguez Ortiz, comparando las fechas de introducción de las entonces llamadas «matemáticas sublimes», que Jorge Juan incluyó en la formación de los guardiamarinas, con la edición de los primeros libros británicos sobre el tema, cifra el retraso de la enseñanza científica en España en más de medio siglo. *España, tres milenios de historia*, Marcial Pons Historia, Madrid.

En cuanto a las tácticas de combate, la época que estamos considerando no parece particularmente brillante⁴¹. Las líneas de fila habían crecido mucho y se habían vuelto muy difíciles de manejar. Los combates entre escuadras de parecida potencia resultaban casi siempre poco concluyentes, y su resultado más habitual, en términos de destrucción o apresamiento de los buques de línea enemigos, solía ser el de empate a cero⁴². Así, aunque la doctrina española y la francesa tenían parecidos fundamentos, criticados a posteriori por ser excesivamente teóricos y limitadores de la iniciativa individual, no era muy diferente lo que ocurría en la Marina británica⁴³.

Igualados, pues –en el periodo concreto de esta contienda, que no una década después–, los buques, la artillería y la táctica, solo el adiestramiento y, en cierta medida, la logística podían hacer la diferencia en el combate. Pero no es mi intención menospreciar estos dos factores. Al contrario. Es obvio que una dotación adiestrada responde mejor a la maniobra y dispara sus cañones más certeramente y con mayor ritmo de fuego, ventajas que pueden ser decisivas en los enfrentamientos. Igualmente obvio es que, sin alimentos o municiones, o bajo el castigo del escorbuto, no es posible continuar las operaciones. Sin embargo, al contrario que la superficie vélica de los buques o el calibre de los cañones, adiestramiento y logística no son objetos físicos que, una vez que se poseen, pueden darse por garantizados.

Cualquier comandante de buque es consciente de la dificultad con que se adiestra a las dotaciones y la facilidad con que se pierde el nivel alcanzado. Los comandantes de agrupación saben, además, que el saber estar y combatir en la mar no se extiende automáticamente de un buque a otro. No es creíble, por poner un ejemplo, que los navíos que trabajosamente iba alistando Gran

(41) Las tácticas navales de la época recuerdan, por su inflexibilidad y su ineficacia, a las desprestigiadas tácticas de trincheras de la primera guerra mundial. La serie británica *Blackadder* ridiculiza así a estas últimas en uno de sus mejores episodios: el general llama al capitán Blackadder y le dice: «He tenido una idea para romper las líneas enemigas». «¿Cuál?», pregunta el capitán. «Al toque de silbato, saldremos de la trinchera todos a la vez y asaltaremos sus posiciones». «¡Pero si ya hemos hecho esto trece veces y siempre hemos fracasado!», objeta Blackadder. «Por eso mismo: no esperarán que lo volvamos a hacer». Quizá la traducción naval de todo esto habría sido un ingenuo «he tenido una idea. Hagamos una línea de fila».

(42) Escribe Alsina sobre el combate en línea de fila: «... normalmente, *no conducía a ningún resultado práctico*, salvo que alguna de las líneas cometiera un error de maniobra, se rompiera o se separara, permitiendo al enemigo concentrarse sobre una fracción reducida de buques y abrumarlos». La necesidad de evitar esto, continúa Alsina, «condujo a que la táctica de la línea rígida se impusiese con tal dureza que *todo aquel almirante que osase, aun basado en una gran superioridad, iniciar un combate sin tener la línea perfectamente formada, se exponía a un consejo de guerra*, como les ocurrió a los almirantes ingleses Byng, Mathews o Keppel, el primero de los cuales fue incluso ejecutado». (Cursiva, nuestra.)

(43) Los británicos, que todavía confiaban ciegamente en la línea de fila como rígida formación de combate, demostraron carencias parecidas. Lestock, juzgado en Inglaterra por su pasividad en la batalla de cabo Sicié, se excusó alegando que no tenía autoridad para romper la línea. Aún no había llegado el momento en que, como recuerda González-Aller en la obra antes mencionada, llegara a decir Nelson: «Si dos escuadras desean la batalla, pocas maniobras se requieren».

Bretaña para igualar las cifras de los aliados se incorporaran a las escuadras impecablemente adiestrados. Sí es cierto, por otra parte, que en general las dotaciones españolas se cubrían con mayores dificultades –un problema que no pudo resolverse en todo el siglo–, y eso iba en detrimento de su número y de su calidad⁴⁴. También es cierto que, en general, el balance del adiestramiento da ventaja a la escuadra que está en la mar sobre la que está en puerto, y eso históricamente favorece a los británicos, aunque mucho menos en esta guerra concreta, en la que a menudo fueron ellos los bloqueados y nunca los bloqueadores.

A la logística le ocurre justo lo contrario que al adiestramiento: repuestos, munición y vituallas se van consumiendo a medida que transcurren las operaciones. Pero eso no quiere decir que la situación de partida de los buques británicos no fuera mejor que la de los españoles. Sobre las carencias de la Real Armada de la época, como de los ejércitos o las armadas de cualquier periodo histórico, se pueden escribir volúmenes. Generalmente, los mismos historiadores que, desde una perspectiva nacional, ensalzan las hazañas en combate de sus marinas de guerra, son muy críticos al valorar ambos extremos. Fernández Duro no es una excepción, y por eso nos recuerda en su magna obra muchas pequeñas y grandes miserias de la Real Armada de la época que bien podrían quedar resumidas en los apuros que refiere Churruca en algunas cartas a sus familiares⁴⁵.

¿Era entonces la Real Armada un gigante con pies de barro? Considerando el personal y la logística, pudiéramos pensar que sí. Pero esta es una afirmación que conviene matizar porque, si juzgamos los ejércitos actuales con criterios tan severos como los que los historiadores suelen aplicar después de una guerra –incluso después de una guerra ganada–, es fácil que lleguemos a conclusiones parecidas. Es fácil que olvidemos que el coste de mantener engrasada la maquinaria militar, al menos desde la revolución tecnológica del siglo XVIII, es tan alto que nunca se consigue plenamente en tiempo de paz, y que cuando empiezan los conflictos todas las naciones comparten graves carencias de preparación⁴⁶. Es fácil, sobre todo, que pasemos por alto que, si algo nos enseña la historia a los militares, es que en la guerra –una actividad que no es, por desgracia, contra natura, pero sí brutal y excepcional por innu-

(44) El libro *Historia de la Armada*, del Instituto de Historia y Cultura Naval, señala el verdadero talón de Aquiles de la Armada de Carlos III: «Nunca fue posible encontrar dotaciones cualificadas para una Armada tan numerosa y que había crecido tan rápidamente».

(45) «Seis meses hace que el Rey no me da un cuarto (ni piensa en darme)», escribe Churruca.

(46) De que en todas partes cuecen habas da fe el extracto de este artículo del *Saint James Chronicle*, de noviembre de 1979, citado por Voltes Bou: «Piensen lo que quieran las gentes de los ministros, *los ministros piensan, desde luego, que el público es tonto*. Nos han metido en una guerra costosa con América, España y Francia; *han derrochado millones en disponer navíos y ejércitos inadecuados*, y aunque nos han arrancado la ropa de las espaldas, para proveer a nuevos desaciertos y tropiezos, se nos acaba de decir el jueves pasado que hemos de derramar hasta la última gota de nuestra sangre y dar nuestro último chelín para resistir a la ambición de la Casa de Borbón». (Cursiva, nuestra.)



El *Santísima Trinidad*, el mayor navío de su época, era la excepción y no la regla. Los británicos contaron siempre con una mayor proporción de buques de tres puentes que los españoles. Museo Naval (Madrid)

merables motivos— nunca gana el mejor, sino el menos malo⁴⁷. El menos malo de los gigantes con pies de barro.

¿Cuál era entonces la diferencia real entre británicos y españoles en 1779? Pequeña en el material y la doctrina, como hemos visto, y seguramente menor que en otras contiendas de este siglo en el personal. Pero, como dice el refrán, «quien tuvo, retuvo». Todavía quedaban a los británicos, olvidados

(47) Me viene a la memoria el debate sobre la guerra de las Malvinas en el que, como alumno del Royal Naval Staff College, participé en 1993, pocos años después de la victoria del Reino Unido. Para muchos de los expertos británicos, la campaña había sido muy poco lucida. Se apoyaban en argumentos válidos, entre los que destacaban las graves deficiencias logísticas del despliegue, las interferencias políticas en el terreno táctico y los errores cometidos en las décadas anteriores centrando sus programas de armamento en las necesidades de la OTAN. Pocos, sin embargo, se habían parado a comparar sus problemas, ciertamente serios, con los de su enemigo, verdaderamente devastadores.

aquí y allá, unos pocos ases en la manga: una mayor proporción de buques de tres puentes; una historia de éxitos, que siempre contribuye a inspirar confianza y fortalecer la moral de las dotaciones; y dos innovaciones tecnológicas que aparecieron en los años anteriores a la contienda. La primera, la carronada, se fue extendiendo poco a poco y no llegó a tiempo para influir demasiado en la guerra. Mucho más importante fue la segunda, el forrado de cobre de los cascos, que daba acusada ventaja en velocidad y que merece un párrafo aparte.

Según Alsina, los británicos forraron con cobre los cascos de muchos de sus buques en 1777, y en 1783 ya estaban forrados la práctica totalidad⁴⁸. España, por desgracia, no comenzó a forrar los primeros de sus navíos hasta casi el final de la guerra. El forrado de la obra viva de los buques reducía las incrustaciones y disminuía la resistencia al avance de los cascos de madera, dándoles mayor andar. Como es lógico, la diferencia se apreciaba más cuando los buques llevaban algún tiempo sin limpiar fondos.

¿Por qué era tan importante la desventaja en velocidad de nuestros buques? Porque los otros factores de ventaja que les quedaban a los británicos –sus buques de tres puentes, su confianza o su hipotéticamente más elevado nivel de adiestramiento– podían compensarse con una razonable superioridad numérica⁴⁹. Pero, en la guerra en la mar –guerra, insisto, de movimientos, donde no cuenta la posesión del terreno, siempre momentánea–, la velocidad no solo es un elemento imprescindible de la maniobra táctica, útil para buscar posiciones ventajosas frente al enemigo, como lo sería en el combate en tierra⁵⁰; es, además, el elemento crítico que da la iniciativa táctica a uno u otro bando, porque permite a los comandantes de las escuadras más veloces decidir cuándo y en qué condiciones entrar en combate. De ahí la desesperanzadora afirmación de Mazarredo en 1782: «Hoy se puede sentar como axioma que navío no forrado en cobre no vale nada sino para ir de un puerto a otro cuando sea más fuerte que su enemigo»⁵¹.

Para demostrar hasta qué punto fue decisiva la diferencia de velocidad en los aspectos tácticos de la campaña marítima pudiera bastar una reflexión. Es sabido que, durante esta contienda, la Real Armada se enfrentó solo dos veces a la Marina Real británica, en las batallas de cabo Santa María y cabo Espar-

(48) ALSINA TORRENTE: *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en la mar*.

(49) Córdova evaluaba esa ventaja en «diez contra ocho o doce contra nueve». Prueba de que no se equivocaba es que su valoración parece coincidir con la de los británicos, que en esta guerra siempre evitaron el combate contra fuerzas aliadas superiores en esa proporción numérica.

(50) Como escribe Fernández Duro: «Nunca se repetirá bastante: en eso consisten la ciencia y habilidad del general: en saber hacerse superior batiendo por partes a su contrario». *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

(51) Archivo del Museo Naval, «Dictamen del Brigadier de la Real Armada Don Josef de Mazarredo Salazar acerca de las reflexiones de un papel para establecimiento de un constante y perfecto sistema de construcción que S.M. manda examinar en su Real Orden del 19 de noviembre último; y de navíos buenos o malos para la Marina Real Militar».

tel. En la primera de ellas, si los barcos de Lángara hubieran sido más rápidos que los de Rodney, nuestro valeroso pero en esta ocasión poco acertado general habría entrado en Cádiz plenamente absuelto de todos los errores tácticos que cometió. En la segunda, si los barcos de Córdoba hubieran sido más veloces que los de Howe, este habría pagado muy cara su osadía de socorrer a los defensores de Gibraltar. Y aún podríamos ir un poco más lejos: sin esa ventaja de velocidad, es muy probable que Howe no lo hubiera siquiera intentado.

La partida

Establecido el tablero de juego, expuestos los principios estratégicos y conocidas las limitaciones de las piezas, veamos cuál fue el resultado de la partida.

Mientras los ejércitos y la Armada francesa apoyaban a los rebeldes americanos en el Atlántico norte y se enfrentaban con relativo éxito a los británicos en el océano Índico, las armas españolas concentraron todos sus esfuerzos en tres campañas, concebidas como se ha dicho, y por primera vez en muchas décadas, con una notable vocación ofensiva. La primera, la entrada de la escuadra combinada en el canal de la Mancha, paralizando el tráfico marítimo y amenazando a las propias islas británicas. La segunda, en el flanco de rey, la recuperación de Gibraltar y Menorca. La tercera, en el flanco de dama, la expulsión de los británicos de Florida y la América española.

De las tres campañas citadas, la primera, exclusivamente naval y protagonizada por parte española por la escuadra de Córdoba, fue desde luego útil y consiguió poner a los británicos a la defensiva, aunque en modo alguno fuera concluyente. La segunda, que arrojó como resultado más notable la conquista de Menorca, dio otros réditos enormemente relevantes: la captura por la escuadra de Córdoba de uno de los dos convoyes británicos que apresó en esta contienda, el de mayor importancia económica y bélica. La tercera, en la que el principal protagonista fue el Ejército –aunque con el imprescindible apoyo de la escuadra de Solano en Florida–, alcanzó todos sus objetivos.

Solo Gibraltar supuso un fracaso de las armas nacionales, lo que por desgracia parece haber sido suficiente para dejar un sabor amargo en una guerra que, objetivamente, debería haberse tratado mejor por nuestros historiadores⁵². Para contribuir a recuperar el verdadero sabor de este episodio histórico, el mejor de su siglo, bueno será que repasemos, siquiera brevemente, las más importantes de sus acciones.

(52) Baste para muestra del pesimismo patrio el botón que nos deja Fernández Duro cuando describe las cañoneras de Barceló, que combatieron a los británicos en Gibraltar: «Eran verdaderos barcos de coraza, dotados de velas latinas, de gran marcha al remo y de cuyo efecto se ha de juzgar, *no por nuestras relaciones, que difícilmente reconocían cosa que fuera buena; por el sentir de los enemigos, que las describen formidables*». *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. (Cursiva, nuestra.)

El mate del pastor: operaciones combinadas en el canal de la Mancha

Por razones que ignoro, la ya mencionada serie *Gambito de dama*, que ha hecho mucho por popularizar el ajedrez en los tiempos que corren, no se molestó en tratar la única jugada que puedo presumir de conocer: el mate del pastor. La idea, inocente y simplona, consiste en amenazar con dama y alfil, nada más comenzar el juego, el punto más débil alrededor del rey contrario: la única casilla que solo está protegida por el propio rey.

Nadie gana torneos con un mate tan ingenuo pero, si el contrario no sabe jugar, nada se pierde por intentarlo. Y algo parecido a eso es lo que España y Francia trataron de hacer con las operaciones combinadas que tuvieron lugar en 1779, justo cuando España entró en la guerra, moviendo a través del canal de la Mancha al poderoso ejército francés –que haría el papel de la reina blanca– bajo la protección del alfil, materializado en este caso por la escuadra combinada del francés D’Orvilliers, a la que se había incorporado Córdova con los 30 buques de su mando.

Es muy fácil defenderse de un mate tan previsible como el del pastor. Pero, en esta ocasión, no fue el acierto de las negras –que entraron en pánico– lo que neutralizó el ataque francoespañol. Fue la indecisión del mando francés, que no vio la oportunidad de trasladar la reina al otro lado del Canal, lo que hizo que se perdiera la jugada. Ambos jugadores, pues, cometieron errores graves, pero recuerden que les había advertido de que, a lo largo de la historia, apenas ha habido grandes maestros de la estrategia militar.

Un breve repaso de lo ocurrido sugiere que los objetivos de la jugada eran razonables⁵³. Sin embargo, los frutos de una campaña tan prometedora estuvieron muy lejos de satisfacer las esperanzas puestas en ella. Veamos las razones.

Para empezar, la concentración de las fuerzas españolas y francesas, mal coordinada, no ayudó a hacer las cosas más fáciles. D’Orvilliers salió de Brest demasiado pronto, y Córdova de Cádiz demasiado tarde. Hay quien ha culpado a Córdova del retraso del encuentro, pero cualquiera que haya navegado por las costas españolas en verano es consciente de que el mismo levante que Córdova necesitaba para salir de Cádiz se transforma en viento del norte en la costa portuguesa, contrario al avance de los navíos españoles. En el mes de julio, esta situación meteorológica, de la que solo cabe responsabilizar al anticiclón de las Azores, es tan estable que puede durar

(53) Voltes Bou describe así el concepto francés de la expedición: «No podía tratarse de invadir globalmente Inglaterra y tomar Londres para dictar allí la paz a los vencidos, empresa esta que requería un acopio de medios de los que no se disponía. La expedición, por el contrario, debería proponerse ocupar la isla de Wight, distraer la atención de los ingleses en beneficio de los colonos de Norteamérica, y aspirar, secundariamente, a algún logro marginal, como, por ejemplo, atacar Bristol y Liverpool e incendiar sus puertos. Vergennes consideraba que estas operaciones desbaratarían el comercio inglés, deprimirían a los círculos financieros y sembrarían la consternación en el público».

semanas⁵⁴. Como consecuencia de este retraso, en absoluto inusual⁵⁵, cuando a mediados de agosto llegó la escuadra combinada al canal de la Mancha, los navíos franceses llevaban más de dos meses en la mar. Algo menos llevaban los españoles, pero también ellos empezaron a sufrir la natural fatiga, las carencias logísticas y las enfermedades, particularmente el escorbuto.

A pesar de estos problemas, la gran escuadra combinada, que sumaba 66 navíos, se hizo dueña del Canal. Mientras, la escuadra británica de Hardy, de 36 buques de línea, conseguía refugiarse en puerto sin que, por cierto, nadie se lo reprochara a cuenta del orgullo herido. D'Orvilliers solo había capturado un navío británico, pero lo importante entonces era constatar que la Marina Real no presentaba batalla y no había oposición alguna para el desembarco, previsto inicialmente en la isla de Wight. Sin embargo, por razones no del todo justificadas y que costaron el puesto a D'Orvilliers, nunca se llegó a tomar la decisión⁵⁶. A finales de septiembre, franceses y españoles entraron en Brest con casi 15.000 bajas por el escorbuto⁵⁷.

La indecisión francesa, el acierto británico al no aceptar –¿por qué habría de hacerlo?– combatir en una clara situación de desventaja, y los errores tácticos de D'Orvilliers en el Canal⁵⁸ dieron al traste con la oportunidad de acortar la guerra y forzar unas condiciones para la paz que habrían sido aún mejores que las que se alcanzaron en 1783.

Fue esta, según Fernández Duro, una campaña con luces y con sombras⁵⁹. De estas últimas, sin embargo, Córdoba, mando subordinado y claro partidario de dar luz verde al proyectado desembarco, no fue en absoluto responsa-

(54) El diario de navegación de Córdoba reseña que recibió la orden de salida el 24 de mayo, y que quedaron los buques fondeados el día 31 esperando vientos que hicieran posible la salida, lo que no ocurrió hasta el 21 de junio, coincidiendo casi con la declaración de guerra del día 23. Luego, se entablaron los vientos del norte propios del verano, que retrasaron enormemente la navegación a lo largo de la costa atlántica de la Península. No fue hasta el 22 de julio cuando se reunieron las escuadras de Córdoba y D'Orvilliers.

(55) El francés D'Estaing, por poner un ejemplo, tardó en 1778 más de un mes desde que salió de Tolón hasta que pudo embocar el Estrecho.

(56) Marchena nos da una versión creíble: «Según indicaron la mayor parte de los testigos, D'Orvilliers, como marino que era, se mostró más interesado en batirse con los ingleses si salían de sus puertos que en desembarcar las tropas en Wight». *Vientos de guerra II. Los buques de la Real Armada*.

(57) *Ibidem*.

(58) Parece claro que, aunque errores hubo, no fueron decisivos. Por repetido, resulta obvio que la verdadera razón por la que Hardy consiguió eludir a D'Orvilliers es la misma que permitió a Hood escapar de De Grasse o a Howe huir de Córdoba: una mayor velocidad.

(59) Resume Fernández Duro: «Fue una campaña desgraciada y deslucida, pero no sin mérito ni utilidad, reportada por la detención de la armada inglesa en sus puertos». Según su análisis, gracias a esta campaña se aseguró la llegada de las flotas de Indias, se bloqueó en Portugal a los convoyes ingleses venidos del Mediterráneo, se capturó a siete corsarios enemigos y se impidió temporalmente el envío de fuerzas británicas a América. *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

ble⁶⁰. Así fue reconocido en su momento por franceses y españoles. Por eso, mientras que D'Orvilliers se sintió forzado a dimitir del mando y se retiró a un convento, Córdoba recibió la felicitación del monarca francés y un retrato con la cariñosa dedicatoria «Luis a Luis»⁶¹.

El flanco de dama: Solano en América

En la América hispana, teatro al que arbitrariamente hemos llamado «flanco de dama»⁶², el dominio de las piezas españolas sobre las casillas que les interesaban fue indiscutible. Los británicos, centrados en la guerra con los rebeldes de las Trece Colonias, no pudieron ofrecer seria resistencia en escenarios que para ellos eran secundarios, como Campeche y Honduras. Allí, en poco tiempo, perdieron todos los territorios y emplazamientos obtenidos tras la guerra anterior. Fracasaron, además, en el ataque a Nicaragua, único intento de Gran Bretaña de pasar a la ofensiva en este teatro, reviviendo su viejo y fracasado sueño de llegar hasta el Pacífico y partir en dos la América española. Las meritorias victorias de Gálvez en Florida, un territorio entonces importante para los británicos en la retaguardia de los rebeldes norteamericanos, completaron una campaña casi perfecta que dejó a Jamaica aislada, a la defensiva y vulnerable.

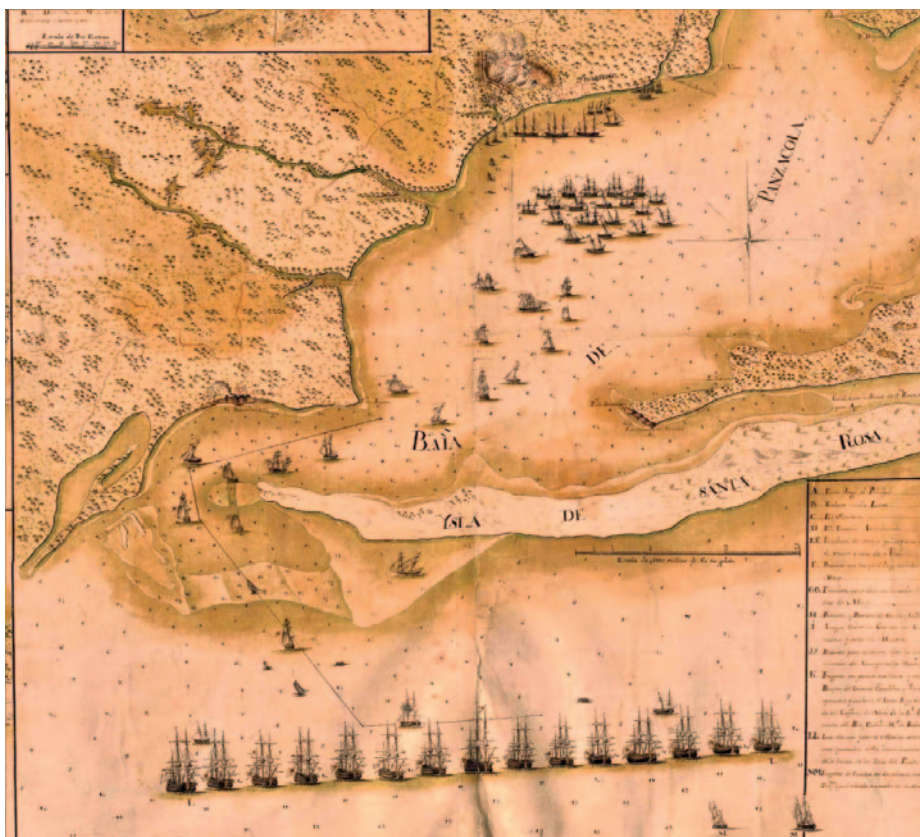
Aunque fueron las fuerzas del Ejército las que tuvieron mayor protagonismo en todos estos éxitos militares, lo cierto es que la guerra se libró en un escenario fundamentalmente marítimo y contra la mayor potencia naval del momento. No cabe, por ello, olvidar el papel de apoyo que correspondió a la escuadra de Solano.

Solano llegó al Caribe en junio de 1780, al mando de 12 navíos y dando escolta a un convoy que transportaba algo más de 12.000 soldados destinados a reforzar las guarniciones y continuar la ofensiva española. Después de burlar a Rodney, que le esperaba en la Martinica, el convoy entró en Cuba con las tropas y las dotaciones diezgadas por la peste, lo que obligó a posponer cualquier plan para atacar Jamaica, el objetivo más valioso de este teatro. Aun así,

(60) Según Alsina: «El día 17 la flota combinada está ante Portsmouth, produciéndose una seria divergencia estratégica entre los mandos sobre el mejor momento para el desembarco. D'Orvilliers entiende que antes se deberá derrotar a la escuadra inglesa, mientras que *Córdoba es partidario de ordenar el cruce* de los transportes protegidos por la flota mientras la escuadra inglesa está lejos, y esperarla después. Se impone el primer criterio al ser D'Orvilliers el jefe supremo». (Cursiva, nuestra.)

(61) El regalo iba acompañado de una elogiosa carta de Vergennes, ministro francés de Relaciones Extranjeras, que decía: «Queriendo el Rey manifestar cuán satisfecho se halla del celo que ha acreditado V.E. por los intereses de las dos coronas durante la última campaña, y de los recomendables ejemplos de conducta que tiene dados a ambas marinas, me ha mandado enviarle de su parte su retrato».

(62) Nada que ver con el debate de género, tan de moda. Es simplemente que, con el norte arriba y jugando con blancas, como hemos acordado, tanto el Caribe como la dama quedan a la izquierda.



Toma de Pensacola. Archivo del Museo Naval (Madrid)

en el mes de octubre, Solano ya estaba en condiciones de actuar en otro escenario: el de la Florida, donde Gálvez necesitaba apoyo naval para culminar el ataque a Pensacola. El primer intento se frustró debido a un huracán que, además de causar enormes daños en todo el Caribe, deterioró las relaciones entre Gálvez y Solano, cada uno competente en su medio pero, aparentemente, poco predispuestos a entender las dificultades del otro⁶³. Repetido el asalto en marzo de 1781, Gálvez rindió Pensacola, importante plaza con la que completó la conquista de la Florida. Mientras se combatía en tierra, Solano, con 11 navíos, apoyaba a las fuerzas del ejército y aislaba el teatro de operaciones de cualquier socorro británico procedente de Jamaica.

(63) Carlos M. Fernández-Shaw da una breve reseña de las discrepancias entre ambos militares en su artículo «Participación de la Armada española en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos», *Revista de Historia Naval*, 1985.

Finalizada la campaña en Florida, Gálvez y Solano quedaron a la espera de un futuro ataque a Jamaica, que no llegó a realizarse por la derrota del francés De Grasse en la ya mencionada batalla de Los Santos, en abril de 1782.

El flanco de rey: el canal de la Mancha, Mahón y Gibraltar

En el otro flanco, el europeo, secundario en esta guerra –no olvidemos que, de todo lo que estaba en juego en la contienda, lo más importante era la independencia de Estados Unidos–, el protagonismo se lo disputaron dos escenarios. El primero de ellos era el canal de la Mancha, donde todavía quedaba obligado el Reino Unido a mantener fuerzas navales y terrestres suficientes para asegurar la defensa de las islas británicas y de su comercio marítimo. El segundo, particularmente importante para España, era el peñón de Gibraltar.

Al mismo tiempo que Córdoba salía por primera vez hacia el canal de la Mancha comenzaba, una vez más en la todavía breve historia de la colonia, el bloqueo de Gibraltar. Por tierra, el teniente general Álvarez de Sotomayor estableció un doble cordón para sellar todo acceso a la ciudad sitiada. Por mar, las cosas nunca son tan sencillas. Tampoco lo fueron en esta ocasión, particularmente difícil dadas las condiciones de un escenario geográfico que Fernández Duro, como cualquiera que haya navegado por allí, juzga excepcional «por la violencia de los vientos y corrientes y el reparo en el litoral marroquí»⁶⁴.

El prestigioso jefe de escuadra Antonio Barceló se hizo cargo del bloqueo cercano con jabeques y fuerzas sutiles, apoyados por unos pocos navíos y fragatas basados en Algeciras y Ceuta. Este dispositivo bastaba para poner muy difícil el acceso a la colonia a los buques que se arriesgaran a burlar el bloqueo individualmente, aunque en absoluto pudiera considerarse impenetrable⁶⁵.

Con todo, la clave del éxito del bloqueo –y lo que demostró ser su verdadero talón de Aquiles– estaba en la hipotética capacidad de impedir la llegada al Estrecho de los convoyes que, bien protegidos por la Marina Real británica, pudieran enviarse desde el Reino Unido. Para bloquearlos se había diseñado un dispositivo en el que, teóricamente, debían participar las escuadras aliadas de Brest y Cádiz.

(64) Como marino no puedo menos de apoyar a Fernández Duro –que también lo era– con el recuerdo de una operación que se desarrolló en el Estrecho para tratar de controlar el tráfico mercante con ocasión de la primera Guerra del Golfo. En aquel invierno, los continuos temporales de poniente y de levante que a nosotros, con barcos del siglo XX, nos ponían las cosas tan difíciles, habrían ofrecido abundantes oportunidades para entrar en Gibraltar sin ser molestados a quienes, en el siglo XVIII, se atrevieran a correr el temporal a favor de viento y mar.

(65) Hugo O'Donnell valora con realismo la eficacia del dispositivo naval: «Resultaba imposible cerrar completamente la plaza, y en una noche oscura y borrascosa podía el enemigo introducir en la ciudad víveres para varios meses, burlando las torres de vigilancia costera y las divisiones navales». «Gibraltar. Un siglo de afanes», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*. (Cursiva, nuestra.)

El primero de estos convoyes británicos, al mando de Rodney, salió en diciembre de 1779 escoltado por 22 navíos. No estando todavía alistados los buques que se encontraban en Brest después de su largo despliegue en el Canal, Rodney se presentó en el golfo de Cádiz sin oposición alguna. Allí le había esperado en la mar durante los meses de noviembre y diciembre la escuadra de Córdoba⁶⁶, que ya había vuelto de Brest. Cuando Córdoba tuvo que entrar en puerto a reparar los daños causados por uno de los temporales propios de la época, le reemplazó Lángara, quien antes había tenido que refugiarse en Cartagena.

La meteorología invernal les había impedido reunirse para enfrentarse juntos a los británicos y, en esas condiciones de clara inferioridad, los errores tácticos de Lángara propiciaron el encuentro de su escuadra, en el cabo Santa María, con la de Rodney, que la doblaba en número y la superaba en velocidad. No puede reprocharse a Lángara que no aceptara el combate y tomara la decisión de retirarse a Cádiz. Pero el mayor andar de los buques ingleses –que él seguramente no esperaba, por ser muy reciente el forrado de cobre– hizo que solo cuatro de sus navíos pudieran escapar sin daños. Este primer contacto con tan importante innovación tecnológica⁶⁷ le costó a la Armada la pérdida de siete de los once buques de Lángara, seis de ellos capturados por el enemigo, aunque dos de los últimos, represados por la propia dotación en medio del temporal, todavía consiguieron regresar a Cádiz, reduciendo a cuatro el número de las presas británicas.

Poca culpa le cabe a Córdoba de lo ocurrido, aunque hubiera quien se lo reprochara⁶⁸. Más partido sacó el marino sevillano de sus fuerzas devolviendo golpe por golpe: en agosto de 1780, mientras su escuadra cruzaba por San

(66) Complacido, escribe Floridablanca al conde de Aranda el 17 de noviembre de 1779: «Llegó Córdoba a la vista de Cádiz el 19 de este mes, y se iba a apostar a la boca del Estrecho sin pedir víveres ni pertrechos, no obstante los recios temporales que había experimentado en su navegación». Cit. por FERNÁNDEZ DURO: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. (Cursiva, nuestra.)

(67) Así lo cuenta Fernández Duro: «Los navíos ingleses tenían los fondos forrados con planchas de cobre, innovación ventajosa no adoptada todavía en la Armada española, como tampoco en la francesa, con la que tenían gran superioridad de marcha» (*Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*). De la misma opinión es Mahan, quien escribe: «When the Spanish admiral, Don Juan de Lángara, recognized his mistake, he attempted to escape; but the English ships were copper-bottomed, and Rodney making the signal for a general chase overtook the enemy ...». (Cursiva, nuestra.)

(68) Escribe Alsina: «... también aquí se echa de menos por parte de Córdoba, que se encontraba en Cádiz, algún tipo de acción con los navíos que estuviesen en condiciones de navegar, para intentar represar alguno de los buques apresados, o capturar parte del convoy aprovechando el desorden debido al temporal y a la batalla. Por desgracia para España esta inmovilidad de Córdoba no es más que el comienzo de su incapacidad para actuar en tiempo y forma, la cual será una constante a lo largo de la guerra y posiblemente una de las causas principales de que España no lograra al fin recuperar Gibraltar». No puedo estar menos de acuerdo con el buen historiador. O sea que, mientras los buques de Lángara pasaban apuros para escapar de los más veloces buques ingleses entrando en Cádiz, debía salir Córdoba del mismo puerto con lo que pudiera reunir a... ¿qué exactamente?

Vicente, recibió informes sobre la presencia de un gran convoy enemigo que consiguió interceptar⁶⁹. Capturó Córdova 51 buques británicos, de los que seis eran fragatas armadas de la Compañía de la India que entrarían después en servicio en la Real Armada⁷⁰. Más importante que los buques fue la carga, que incluía tropas, fusiles y pertrechos imprescindibles para la continuación de la guerra en América, además de más de un millón de libras en oro para el pago de los ejércitos desplegados. Robert Beatson, historiador británico de la época, calificó el desastre como el mayor de los sufridos por el comercio británico en la historia⁷¹.

Un año después, en abril de 1781, pasaba otra vez el Peñón por serios apuros cuando un nuevo convoy, esta vez al mando del británico Darby y escoltado por 28 navíos de línea, consiguió llegar a la colonia sin oposición. ¿Qué había fallado en el dispositivo aliado en esta ocasión? La escuadra francesa de Brest, sirviendo a legítimos intereses de Francia⁷², había salido para las Indias; y la española de Cádiz permaneció en puerto sin siquiera estorbar el tránsito de los británicos hacia Gibraltar. ¿Debió Córdova intentar oponerse a Darby?

Vaya por delante que la respuesta a esta pregunta, hoy, después de que los historiadores hayan rebuscado en los archivos la información necesaria para despejar la «niebla de la guerra»⁷³, no hace justicia al problema que se presentaba a Córdova. Él tenía entonces a sus órdenes 32 navíos, en general más pequeños que los del enemigo y, recuérdese, más lentos. Conocía su estado mejor que nadie y, sin ninguna duda, habría reflexionado sobre la desafortunada experiencia de Lángara. Del enemigo, solo tendría estimaciones de dudosa fiabilidad.

La opinión de los expertos de la época, de la que también se hace eco Fernández Duro, es que no habría sido posible interceptar el convoy sin antes enfrentarse a Darby. A lo más que se hubiera llegado es a un combate dudoso

(69) Puesto a restarle méritos, Alsina escribe: «... tuvo la buena fortuna de avistarlos». Pavía, en cambio, en un artículo sobre el apresamiento publicado en la *Revista Militar* en 1851, atribuye el éxito a «la acertada y marinera disposición del general Córdova». A saber cuál de los dos tiene más razón pero, por si acaso, los marinos siempre nos deseamos suerte cuando tomamos el mando de cualquier buque. Por cierto, Pavía justifica que la pequeña escolta militar del convoy pudiera escapar sin daños con una explicación que suena hartamente conocida: «... no se les pudo dar alcance por su superior andar a causa de estar dichos buques forrados en cobre».

(70) ALSINA TORRENTE: *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en la mar*.

(71) Escribe Beatson: «When we consider this disaster, which was the greatest that the commerce of Britain ever experienced at sea, we are led to reflect upon its political consequences. First, it was the means of putting a final stop, then going forward at the Court of Madrid, for a separate Peace with Spain. Secondly, it deprived our fleets and troops abroad of the stores and provisions, which had been prepared for their maintenance and support; and lastly, it gave a severe blow to trade, by the capture of so many merchant ships richly laden. In all these views it excited a general alarm in the nation ...». (Cursiva, nuestra.)

(72) Esta es, después de todo, la debilidad inherente a toda coalición.

(73) Al contrario que la de «fricción de la guerra», esta expresión, también de Clausewitz, me parece una manera elegante para definir en castellano un concepto en el que pocos reparan a posteriori.

contra una escuadra quizá de parecida fuerza –Córdoba no podía saberlo con certeza– pero de buques más veloces. En un combate así, si las cosas hubieran ido bien, los británicos podrían retirarse sin pérdidas sensibles mientras que, en caso contrario, se perderían sin remedio algunos de los buques españoles, quizá poniendo en riesgo el resultado final de la guerra. Era pues preferible reservar la escuadra española «para cubrir sus mares y costas, proteger su comercio de Indias y practicar, a la retirada de los ingleses, algunos de los proyectos que por separado se proponían»⁷⁴. Como alternativa más inteligente se ofrecía la de combatir a la escuadra británica a su entrada en Gibraltar «con todo género de fuegos», como así se hizo con algún éxito y mucho menos riesgo⁷⁵.

Aunque desairada para Córdoba –como seguramente fue para el británico Hardy refugiarse en puerto en 1779 mientras sus enemigos se enseñoreaban del Canal–, la decisión tenía su lógica y tuvo su contrapartida cuando la escuadra española entonces preservada, a la que se añadieron 22 navíos franceses, volvió a devolver el golpe. Llegado el verano, y después de cubrir el tránsito del convoy que conquistaría Menorca⁷⁶, Córdoba entró por segunda vez en el canal de la Mancha en el mes de agosto de 1781. Le tocó entonces a Darby encerrarse en Torbay, mientras la presencia de la escuadra aliada garantizaba que los británicos no podrían oponerse a las operaciones en las islas Baleares. Todavía entraría Córdoba en el Canal una tercera vez, en junio de 1782, para capturar un nuevo convoy británico de 24 velas y permitir que, desde Brest, zarpara sin riesgo un enorme convoy francés de 128 mercantes destinados a América y a la India⁷⁷.

(74) Cita Fernández Duro una opinión autorizada que «aseguraba *no haber necesidad ni utilidad pública* de que nuestra escuadra atacase a la de Inglaterra, antes bien que habría positivo daño en hacerlo y muchas ventajas en excusar el combate, porque *no se podía impedir humanamente el socorro de la plaza bloqueada*, ni estorbar que mientras se combatía entrase el convoy escoltado de las muchas fragatas que le acompañaban». (Cursiva, nuestra.) Efectivamente, dada la mayor velocidad de los navíos británicos, no era mucho lo que podía hacerse sin separar la fuerza y correr graves riesgos.

(75) Robert Beatson, en la obra citada, escribe: «Although the Spaniards did not find their fleet sufficiently strong to prevent Admiral Darby from throwing succours into Gibraltar, they had devised a new, *exceedingly troublesome and dangerous method*, by which they hoped to be able to defeat the design of relieving that fortress. This was by burning or sinking such of the convoy as might presume to make the attempt. When they first began the siege, they had with much expense and trouble constructed at Algeciras, a small sea port on the opposite side of the Bay of Gibraltar, a number of gun-boats which, by coming from their retreat, and firing on the town and garrison, under the covert of the night, occasioned a good deal of trouble to both. They had now been long practiced in this sort of destructive war, which has afforded great scope for invention, and practical improvement».

(76) Sobre la defensa británica de Menorca, escribe Mahan: «The latter, however, may be left wholly out of account, being confined to a defensive part during the war, as *the British fleet was not able to spare any squadron to the Mediterranean*». (Cursiva, nuestra.)

(77) Incluso Mahan, muy poco inclinado a reconocer los méritos españoles en la campaña, escribió: «Their presence insured the safe arrival and departure of the homeward and outward bound merchantmen, and likewise threatened English commerce». Pero aún se queda corto el norteamericano, que olvida lo más importante: el tráfico militar, vital en una guerra librada en un escenario enorme y marítimo.

En cualquier caso, el fracaso de las operaciones de bloqueo⁷⁸ dio lugar a un cambio de política en Gibraltar, donde el cerco pasivo fue reemplazado por una actitud más agresiva que culminó en el ataque coordinado por mar y por tierra de septiembre de 1782, en el que habrían de jugar un papel desdichado las baterías flotantes inventadas por el francés D'Arçon.

Fracasado el asalto por la destrucción de las baterías, todavía quedaba la posibilidad de rendir la plaza por el hambre. Pero hasta esa esperanza desapareció cuando el británico Howe, con un nuevo convoy escoltado por 34 navíos, cruzó el Estrecho ayudado por un temporal de poniente. Perseguido por Córdoba hasta el Mediterráneo, no tuvo dificultad en esquivarle con su mayor andar y entrar con los socorros en Gibraltar. Tampoco le resultó difícil escapar de la escuadra combinada cuando esta, llegado el momento de volver a Inglaterra, le interceptó en cabo Espartel. Cita Fernández Duro un dicho de la época: «Entre Nortes y Sures, Lestes y Oestes, se escaparon los ingleses». Cruel, el pueblo español no dio importancia a una palabra, «escaparon», que tan pocas veces fue aplicable a los ingleses en sus enfrentamientos con los españoles en el siglo XVIII. Solía ocurrir al revés, y eso sugiere que la táctica conservadora de Córdoba, mal comprendida por muchos –y, en particular, por sus colegas del Ejército que, impotentes para tomar Gibraltar al asalto, veían frustradas sus expectativas de rendir al Peñón por el hambre–, bien podría haber sido la más acertada de las posibles.

¿Podría Córdoba haberlo hecho mejor? Es posible pero, a pesar de las críticas recibidas, no parece fácil resolver su problema táctico. Si en verdad había solución, tampoco Mazarredo, para muchos el más brillante de los marinos españoles del momento, y a la sazón mayor general de la escuadra combinada, supo encontrarla⁷⁹.

Se ha sugerido la posibilidad de esperar a los británicos en las proximidades de Gibraltar⁸⁰, olvidando que Córdoba solo podía enfrentarse con éxito a los británicos con su escuadra formada y al completo, y que no se manobra con facilidad una línea de cinco kilómetros de longitud, particularmente teniendo en cuenta la caprichosa meteorología de la boca del Estrecho. De haberlo hecho así, Howe solo habría tenido que esperar al siguiente temporal

(78) Un fracaso previsible. El bloqueo solo habría sido posible si los aliados se hubiesen asegurado en permanencia el dominio del mar, quizá tras una batalla decisiva en los primeros momentos de la guerra que los británicos supieron evitar. A partir de entonces, *el dominio del mar de cualquiera de los dos bandos fue solo parcial y temporal*.

(79) Escribe Mazarredo en diciembre 1782, cuando aún tenía muy presente las operaciones de los meses anteriores: «Es constante que no hemos podido batir a los enemigos en los encuentros oportunos de las campañas últimas por la superioridad de su vela. Esta es la que decide los sucesos entre dos escuadras: *la más velera ataca y huye cuando le acomoda; la más pesada no puede ni lo uno ni lo otro, y siendo inferior es perdida*». (Cursiva, nuestra.) Archivo del Museo Naval, «Dictamen del Brigadier de la Real Armada Don Josef de Mazarredo Salazar acerca de las reflexiones de un papel para establecimiento de un constante y perfecto sistema de construcción ...».

(80) Así lo hace Fernández Duro. *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

de levante –y, créanme, hay muchos temporales de levante en el Estrecho– para entrar en Gibraltar sin oposición. Lo mismo habría ocurrido si Córdoba se hubiese quedado fondeado en Algeciras.

Como es lógico, Córdoba no quiso ceder a la tentación de separar sus navíos –bien sabía él que, como les ocurrió a los de Lángara, no podrían escapar si se encontraran en apuros– ni quería por apresuramiento dejarse sorprender en una situación táctica desfavorable como la que años después, en San Vicente, llevó al desastre a la escuadra del desafortunado José de Córdoba. Pero no puede acusarse a la escuadra combinada de falta de agresividad⁸¹. En las instrucciones que promulgó para «el caso feliz de encontrar a la escuadra enemiga» –lo que juzgaba difícil por «la esencial calidad de ser tan inferiores en vela que no cabe lisonja de forzar al enemigo a una acción general»–, ordenaba Córdoba que, sin sujeción a puesto, se les diera caza al verlos, procurando llegar a los más atrasados, esperando que, por no desamparar a estos, acudirían los demás y se conseguiría combatirlos⁸². Nada en esta orden, que dio lugar al rehusado combate de cabo Espartel, sugiere complacencia. Y no debiera pasarse por alto que el *Santísima Trinidad* –el buque insignia de Córdoba, y uno de los pocos navíos españoles ya forrados de cobre– estuvo entre los escasos buques de la escuadra combinada que llegó a entrar en fuego.

Con las cartas que le toco jugar, tuvo Córdoba que resignarse a hacer el desairado papel del oso grande y algo torpe, incapaz de alcanzar al ágil lobo, pero avisado de que, si renuncia a ser oso, se convertirá en presa. Papel poco brillante, insisto, pero no inútil: casi siempre es el oso el que se queda con lo mejor de la caza⁸³. Y lo mejor, en este caso, era contribuir a ganar la guerra. Por eso, dejando con un punto de melancolía los bosques norteños donde osos y lobos dirimen sus desacuerdos, hemos de volver a las acogedoras costas andaluzas. Allí quedaba intacta la escuadra de Córdoba, a la espera de la oportunidad de devolver el golpe buscando las circunstancias más acordes con las características de sus propias fuerzas, como de hecho había ocurrido en las ocasiones anteriores.

No habría, sin embargo, tiempo para más. El 20 de enero de 1783 se paralizaron las operaciones. Para Córdoba, Solano y tantos otros había llegado la paz, y con ella el merecido descanso. Para los negociadores había llegado el

(81) Marchena, a veces crítico con Córdoba, enfoca en esta ocasión el problema donde verdaderamente estaba: «Era evidente que, con las mismas condiciones de viento y mar, los buques ingleses eran mucho más rápidos que los españoles de la escuadra combinada». *Vientos de guerra II. Los buques de la Real Armada*.

(82) Fernández Duro, a partir de la «Instrucción General de la forma en que se ha de maniobrar para atacar a la escuadra enemiga en el caso feliz de encontrarla con las fuerzas combinadas de mi mando», firmada por el propio Córdoba. Archivo del Museo Naval.

(83) No vea el lector ofensa alguna en que se trate de oso al teniente general. Recuerde que ya hemos comparado al marqués de la Victoria –un gran marino ilustrado, inteligente y culto, que como otros almirantes que he conocido podría haber vivido bien de su arte– con un jabalí.

momento de poner sobre la mesa de negociaciones, entre otras bazas, la escuadra de Córdova, lista para servir. Para nosotros ha llegado también la hora de afilar la pluma para valorar lo ocurrido y, sobre todo, la actuación del teniente general Córdova, objeto de este artículo.

El resultado: una victoria a los puntos

No existe en el ajedrez la victoria a los puntos. Cuando ninguno de los jugadores puede ganar, se acuerdan tablas. Tablas que, en la vida real, no equivalen a empate. Las condiciones que cada uno impone para poner fin a las hostilidades –en este caso, las establecidas por la paz de Versalles– suelen dejar claro cuál fue el bando ganador.

España y sus aliados –principalmente Francia y las Trece Colonias– consiguieron buena parte de sus objetivos políticos. Carlos III, objetivamente, podía estar satisfecho: conquistó la Florida, expulsó a los británicos de Centroamérica y recuperó Menorca para la Corona. Solo Gibraltar se nos resistió, y es verdad que la oportunidad perdida todavía duele. Pero quizá no sea justo culpabilizar a los militares –ya sean Álvarez de Sotomayor o el duque de Crillon; Barceló o Córdova– de ese fracaso: durante la campaña, se ofrecieron al gobierno español posibilidades de intercambiar Gibraltar por otros territorios lejos de la Península. Desde la perspectiva que dan los siglos transcurridos desde entonces, fue un error diplomático, y no militar, el no aceptarlas⁸⁴.

Más discutibles son los aspectos subjetivos de la campaña. Asistí en mi juventud a un partido de fútbol entre el Racing de Ferrol y el Athletic de Bilbao. Creo recordar que perdimos 3-1, pero no faltaron motivos de celebración: Garrido le metió un gol a Iríbar, mítico portero de la selección española. ¿Quién mereció ganar? Me gustaría dar una opinión fundamentada sobre esta cuestión, importante para mí. Pero no voy a hacerlo porque, queriendo ser este un artículo serio, prefiero concentrarme en la Real Armada y en Luis de Córdova.

¿Qué motivos de celebración tienen los británicos? Como se ha dicho, a pesar de haber perdido la iniciativa estratégica, sus marinos consiguieron con frecuencia mantener la iniciativa táctica en la mar, lo que en román paladino quiere decir que hicieron lo que pudieron sin dejarse atrapar en situación de desventaja. Por esa razón, y porque el empeño en provocar esa batalla decisiva de la que antes se ha hablado no formaba parte de la cultura naval del momento⁸⁵, nunca llegó a producirse una victoria clara de las marinas aliadas

(84) No puedo estar de acuerdo con Alsina cuando, buscando razones para explicar los objetivos no alcanzados, escribe: «... más por fallos militares de sus ejércitos que por fallos de su política».

(85) Entre otras razones, porque el enorme coste de los navíos disminuía el deseo de arriesgarlos en operaciones de atrición.

sobre la británica. El gol postrero a De Grasse en Los Santos –que hubiera sido más valioso si las condiciones del partido fueran las clásicas de «el que marque, gana»– y el éxito de los convoyes a Gibraltar tapó humillaciones, incapacidades y fracasos. Y bien está que cada uno se lama sus heridas, como sabemos por experiencia los sufridos seguidores del Racing de Ferrol.

Distinta es la perspectiva del Athletic de Bilbao. Desde su punto de vista, que cuando se traslada al ámbito de la táctica naval comparto, ni lo indeciso de los combates –como es lógico, ninguno de los dos bandos quiso aceptar batallas en situación de inferioridad–, ni el hecho de que las pérdidas de buques de línea españoles o franceses –por cierto, muy escasas y producidas solo en dos de los enfrentamientos de la contienda: cabo Santa María y Los Santos– excedieran a las británicas deberían disimular el resultado final de las hostilidades. Las guerras no se ganan por la cuenta de los peones perdidos, por más que este recuerdo sí haya servido para que muchos historiadores anglosajones encontraran argumentos útiles para curar las cicatrices que dejó la contienda, tanto en la hoja de servicios de su Marina como en la moral de sus conciudadanos⁸⁶. Un esfuerzo que aún hoy continúa⁸⁷, y que no es muy diferente del que realizó Vernon para salvar su prestigio tras su fracaso en Cartagena de Indias. Allí, técnicamente, su escuadra tampoco salió derrotada.

En lo que sí coinciden todos los historiadores es en que la guerra marítima terminó con las espadas todavía en alto. De hecho, el momento de dar la guerra por terminada no fue malo para las potencias aliadas porque, poco a poco, la Armada británica había ido creciendo hasta volver a superar a la suma de la francesa y la española⁸⁸. Con esa amenaza bien presente, continuar la guerra después de que el Reino Unido se hubiera retirado de las Trece Colonias habría sido un peligroso error para Francia y España, ya con mucho que perder y poco que ganar. Además, las dificultades económicas de ambos reinos empezaban a ser agobiantes. Recordemos que pronto habría de llegar la Revolución francesa.

Sin embargo, en España, ese final *interruptus* no satisfizo a todos. A pesar de las importantes concesiones británicas, un cierto sentimiento de frustra-

(86) Escribe Marchena sobre la Marina británica la final de la guerra: «... no solo había sobrevivido al enfrentamiento con las otras dos flotas de combate más poderosas del planeta, sino que *fulgía como triunfadora*, con una gran moral y espíritu de victoria, tanto en sus jefes y sus tripulaciones como extendido en el ambiente de la calle, habiendo recuperado y mantenido la iniciativa y el dominio de las aguas». Todo esto justo después de haber perdido una gran guerra marítima que obligó a los ingleses a *devolver todo lo ganado en la Guerra de los Siete Años, además de Menorca*, y de haber visto impotentes cómo, unos meses antes, la escuadra combinada al mando de Córdoba se adueñaba del canal de la Mancha. Es lo que tiene la propaganda: que llega a reescribir la historia.

(87) Todavía hoy, el artículo de la Wikipedia sobre la *American Revolutionary War* valora así los resultados: «Franco-American strategic victory. *British numerical victory*». Curioso concepto este. No imagino a los alemanes presumiendo de una «victoria numérica» en la segunda guerra mundial.

(88) Teniendo en cuenta solo las nuevas construcciones, Gran Bretaña puso en servicio 43 navíos durante la guerra; España, 11, y Francia, 29.

ción, justificado por la impotencia del Ejército y la Armada frente a Gibraltar⁸⁹ y, también, por el propio coste de la guerra, amargó un tanto a los españoles del momento el dulce sabor de la victoria. Y esa misma frustración se percibe en los análisis de algunos de los historiadores de épocas posteriores. No parecía bastarnos el haber jugado en primera división, quizá por última vez en nuestra historia. Queríamos haber ganado la liga.

Córdoba: el alfil de rey

¿Cuál fue el papel de Córdoba en esta victoria a los puntos? Quizá, con un pequeño esfuerzo de imaginación, pueda atribuírsele con justicia el del alfil de rey. Amenazando el mate desde su base de Cádiz, suficientemente próxima al centro del tablero enemigo, obligó a los británicos a retener en Gran Bretaña fuerzas que necesitaban en otros escenarios. Entrando en el canal de la Mancha en tres ocasiones, consiguió desbaratar el juego inglés poniendo a los británicos a la defensiva, bloqueando sus puertos, dañando su tráfico comercial y de guerra y, de forma indirecta, protegiendo la navegación aliada y aislando Menorca de posibles refuerzos⁹⁰. Con sus movimientos, prudentes y bien meditados, Córdoba no solo impidió que las piezas negras tomaran la iniciativa, sino que proporcionó oportunidades para un ventajoso cambio de piezas –quizá Gibraltar por Puerto Rico– que Florida-blanca, quizá demasiado optimista sobre los resultados de un ataque directo al Peñón, no quiso aceptar.

Para todo eso, además de para comerse algunas piezas enemigas –no debemos olvidar los dos convoyes capturados–, están los alfiles en el ajedrez... y no para perseguir a los caballos negros que, siendo más ágiles, los burlan con facilidad. Sin embargo, hay quien reprocha a Córdoba que no se esforzara por capturar a dos de las piezas enemigas –léase Darby y Howe–, cuyos saltos a través del Estrecho, sin cambiar el resultado de la guerra, hicieron daño al esfuerzo aliado en Gibraltar y, en su momento, aireados por historiadores anglosajones, también a la reputación de la Real Armada y del propio Córdoba. Veamos, pues, con algún detalle cuáles son las razones de quienes cuestionan el juego del alfil blanco y cuáles pueden esgrimirse en su defensa.

(89) Una impotencia, por otra parte, bastante real. Verdadera fortaleza natural, la plaza, bien defendida, era inexpugnable con las armas de la época. Baste recordar que San Juan de Ulúa, mucho menos formidable, resistió cuatro años de asedio antes de arriar su bandera.

(90) Escribe el capitán de navío Blanco Núñez: «En el contexto de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos de América se combinaron la escuadra francesa y la española para subir al Canal de la Mancha, destruir la escuadra inglesa y desembarcar tropas francesas en Inglaterra. No se consiguió ni lo uno ni lo otro, pero las tres subidas al canal de las combinadas franco-españolas (1779, 1781 y 1782) ayudaron mucho a tal independencia, por la descongestión del bloqueo que ejercía la Royal Navy sobre los puertos rebeldes». «Táctica y acciones navales», en *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*.



Captura de un convoy británico por Luis de Córdova. Composición de Pilar del Campo a partir de documentos del Archivo del Museo Naval (Madrid)

Criticando a los críticos

¿Qué dicen los críticos de Córdova? En primer lugar, los franceses –y algunos españoles a remolque de ellos– decían que era viejo. Y ahí tenían cierta razón. Viejo era, aunque no fuera culpa suya⁹¹. Con todo, no debe exagerarse este factor. D’Orvilliers era solo cuatro años más joven que él; y, una década después, el británico Hood, ya con setenta años, todavía conservaba energía suficiente para ganarse la admiración del propio Nelson. Además, nos asegura Fernández Duro que Córdova llevaba sus años «sin peso, desembarazadamente»⁹², y Floridablanca, en juicio privado, desmiente a los franceses con tanta elocuencia como desdén hacia sus críticos del otro lado de los Pirineos⁹³.

(91) «Como si hubiera sido en mi mano haber detenido el tiempo, que no pasase por mí ...». Así respondió Cervantes a críticas parecidas en el prólogo de la segunda parte de su obra maestra.

(92) FERNÁNDEZ DURO: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

(93) La carta de Floridablanca a Aranda antes citada continúa: «Me parece que el viejo es más alentado y sufrido que los señoritos de Brest. Aseguro a V.E. que, aunque no los culpo, no puedo menos de extrañar que no se haya visto una idea, un proyecto ni una letra de esos generales y subalternos que conspire a adelantar, mejorar, rectificar o sugerir los medios de agresión, de ataque, de hostilidad, de empresa, de salida, etcétera. Todo, por el contrario, se ha dirigido a

Otros autores, Alsina entre ellos, le acusan de pasividad o excesiva prudencia⁹⁴. Sin embargo, después de un intenso año 1779, Córdova tomó parte en cuatro campañas marítimas en 1780, tres en 1781 y dos más en 1782⁹⁵. Suman en total diez campañas, algunas de varios meses. En cada una de ellas, Córdova hizo sentir el poder naval de los aliados, dando seguridad al tráfico propio y creando dificultades al del enemigo, sin que las escuadras británicas osaran oponerse, ni siquiera en las tres ocasiones en que el español, ya fuera al mando de la escuadra combinada o subordinado a un marino francés, entró con sus buques en el canal de la Mancha.

En el capítulo de resultados tangibles, capturó Córdova dos grandes convoyes enemigos, lo cual puede parecer sencillo si no se medita sobre el hecho de que los británicos, en los dos siglos y medio que duró la Carrera de Indias, solo consiguieron interceptar una flota en la mar, de la que no lograron capturar más que una parte. Y no fue porque no lo intentaran una y otra vez.

Sí es verdad que Córdova nunca se enfrentó en una batalla decisiva a los británicos. Pero no cabe echarle a él toda la culpa, ya que oportunidades sí que ofreció para un encuentro en los términos que a él le convenían. Si este no se produjo es porque, como se ha dicho antes, cuando él fue superior, sus rivales no aceptaron el combate; y cuando no lo fue, sin dejarse arrastrar por el vano orgullo que tanto daño hace⁹⁶, también él rehusó enfrentarse al enemigo.

Con todo, es probable que las críticas que más peso hayan tenido a la hora de hacernos olvidar los méritos de Córdova sean las anglosajonas, ya que han sido los historiadores británicos y norteamericanos quienes han dominado el panorama historiográfico global. Como muestra tomaremos a Mahan⁹⁷ y su tan influyente ensayo sobre el poder naval, novedoso desde el punto de vista estratégico, pero cuya base histórica está muy polarizada por la necesidad que

ponderar los riesgos del canal, necesidad de retirarse, componerse, prepararse, pedir a diestro y siniestro, mostrar deseos de paz y pasar el tiempo en puerto».

(94) Escribe Alsina: «El principal almirante, Córdova, era excesivamente viejo para el puesto. Su desmesurada prudencia le hizo llegar tarde a la unión con D'Orvilliers, abandonar a Lángara en cabo Santa María al fallar en la unión, ser incapaz de contender con Rodney y no atreverse a enfrentarse a Darby, fallando después a detener a Howe». Seguramente hecha con buena intención, esta valoración parece muy desenfocada y hasta, en algunos puntos, contradictoria con su propio relato.

(95) Cróquer reseña brevemente todas las campañas de Córdova en sus apuntes ya citados.

(96) Hubo quien le reprochó no enfrentarse a Darby «para dejar a salvo el honor del Rey»..., pero no fue el rey quien se quejó. Parece que esta crítica, además de anticuada, no era igualmente aplicable a los buques de guerra británicos que huyeron abandonando a sus convoyes, ni a las escuadras de la Marina Real británica que se refugiaron en puerto cuando Córdova dominaba el Canal.

(97) Sorprendentemente, el propio Fernández Duro se hace eco de algunas de las críticas de este autor, lo que sugiere que es el ensayo de Mahan, y no el poder naval, lo que verdaderamente ha influido en la historia que conocemos.

el americano sentía de dar fuerza a sus tesis⁹⁸ y también —¿por qué negarlo a estas alturas?— por la sesgada perspectiva del autor⁹⁹.

Sin referirse directamente a Córdova —en su obra, que dedica seis de sus catorce capítulos a la Guerra de Independencia de Estados Unidos, Mahan le nombra una sola vez, y es en una cita textual de otro autor—, el marino norteamericano cuestiona la competencia, eficacia y profesionalidad de toda la Real Armada, a la que aplica criterios muy diferentes de los utilizados para juzgar a los británicos. Veamos algunos ejemplos, que no precisan explicación.

Mientras que, para Mahan, la llegada de los convoyes británicos a Gibraltar demostraba a las claras la superioridad de la Marina británica sobre la española, la incapacidad por parte de Rodney de interceptar los convoyes franceses a la Martinica lo único que le sugería era lo difícil que resultaba impedir la llegada de estos convoyes, «incluso cuando se conoce el punto de llegada»¹⁰⁰.

Cuando Rodney no logró interceptar a Solano ni pudo impedir la unión de españoles y franceses en la Martinica, o cuando Hood no consiguió bloquear Port Royal, Mahan encontró buenas justificaciones. En el primer caso, culpó... ¡a la desafortunada posición de las islas!¹⁰¹. En el segundo, al viento y a la corriente¹⁰². No hizo, en cambio, el menor esfuerzo por entender las razones de las decisiones de Córdova, a pesar de que impidieron a los británicos seguir el curso que el mismo Mahan recomendaba para ganar la guerra —recuérdese que el norteamericano aconsejaba haber combatido a los aliados por separado— y de que, al menos en parte, se sustentaban doctrinalmente en un concepto ya conocido, el de *Fleet in being*, a cuyos efectos prácticos sobre el esfuerzo de guerra británico Mahan alude¹⁰³, pero sin tener el coraje de atribuírselos a causa alguna.

(98) Los militares británicos suelen bromear sobre la diferencia entre *appreciate the situation* y *situate the appreciation*.

(99) Cuenta Mahan, entre los factores que favorecían a los rebeldes de las Trece Colonias en su guerra de independencia, «the character of the colonists —mainly of English and Dutch Stock—». Por un comentario supremacista como este, hoy sería inmediatamente descalificado. No puede reprocharse al autor esa expresión de racismo, habitual en la época, pero sí debe tenerse en cuenta al valorar sus críticas.

(100) Escribe Mahan: «... the two failures of Rodney to intercept the convoys to Martinique in 1780 and 1782, though informed that they were coming, *show the difficulty which attended lying-in-wait even when the point of arrival was known*». (Cursiva, nuestra.)

(101) Mahan alaba el fracasado esfuerzo del almirante británico: «Rodney in 1782 at S.^{ta} Lucia, watching the French contingent at Martinique to prevent its union with the Spaniards at Cap Français, is an instance of correct strategic position; and *had the islands been so placed as to put him between the French and their destination, instead of in their rear, nothing better could have been devised. As it was, he did the best thing possible under the circumstances*». (Cursiva, nuestra.)

(102) Mahan justifica a Hood con un amable «it may have been due to light winds and the lee current».

(103) Mahan escribe: «The British European fleet *being kept tied to the Channel, that is, to home defence*».

Menos desprecio sentía Mahan por los franceses. Por eso, cuando De Grasse no pudo alcanzar a Hood en la Martinica, la culpa fue de los forros de cobre de que carecía el marino francés¹⁰⁴. En contraste, cuando Córdova no consiguió batir a Howe en cabo Espartel, la culpa fue suya, que no puso interés en el combate... Y aún se permite Mahan alabar a Howe por rehusar el enfrentamiento¹⁰⁵, algo que, cuando es Córdova quien lo hace, interpreta como un tácito reconocimiento de la inferioridad de la Real Armada.

Un último ejemplo, para no cansar al lector: mientras que la conquista británica de Santa Lucía fue un brillante hecho de armas británico y una demostración de la singular incompetencia de los franceses¹⁰⁶, los éxitos de Gálvez en la Florida carecían de mérito y de valor militar¹⁰⁷. No hacen falta más evidencias para demostrar que, mientras que Mahan justifica a los británicos, a quienes en el fondo admira, critica duramente a los españoles, a quienes menosprecia.

No vamos a pretender que Córdova fuera un marino genial. De esos existen muy pocos, y menos en esta época oscura, de tácticas obsoletas, en la que no cabe destacar grandes ejemplos de liderazgo o combates dignos de figurar en los anales del arte de la guerra. Quizá el francés Suffren¹⁰⁸ haya sido la única excepción, y aun así no consiguió ninguna victoria decisiva sobre sus enemigos. Sí, en cambio, hemos querido dar fe de que nuestro teniente general jugó correctamente las cartas que tuvo en su mano, tomando siempre decisiones tácticas correctas, alineadas con los objetivos estratégicos que tuvo asignados y ajustadas a sus capacidades reales tanto como a las de sus enemigos.

Conclusiones

Hace más de dos milenios que escribió Sun Tzu: «El que sabe cuándo luchar y cuándo no luchar, saldrá victorioso». Si en un hipotético juicio final

(104) Según Mahan, «De Grasse could not overtake him, owing to the inferior speed of his fleet, many of the *ships not being coppered*».

(105) Escribe el norteamericano: «The allied fleet followed, and on the 20th an action took place at long range, the allies to windward, but not pressing their attack close», Y luego, condescendiente, añade: «Lord Howe was probably right in declining, so far as in him lay, a trial that the allies did not too eagerly court».

(106) En nota al pie, escribe Mahan: «The loss of S.^{ta} Lucia does not militate against this statement, being due to happy audacity and skill on the part of the English admiral, and the professional incapacity of the commander of the greatly superior French fleet».

(107) Así ve Mahan la brillante campaña de Gálvez: «Spain went her own way in the Floridas, and with an overwhelming force obtained successes of no military value».

(108) El historiador británico R.G. Grant, en el libro *Battle at Sea*, escrito con el asesoramiento del capitán de navío Christopher Page, director de la rama histórica del Estado Mayor de la Marina Real británica, dedica a Suffren estas palabras de elogio: «Taking command in the Indian Ocean in 1782, he resolved to redeem his navy's honour with a display of fighting spirit. Although he won no outright victories, he kept his ships committed to combat under most difficult circumstances, earning the praise of friend and foe alike».

reservado a los personajes históricos llamáramos a testificar al gran estratega de la antigua China, quizá le oiríamos declarar que, en el caso de Córdoba, lo había clavado.

El marino sevillano salió victorioso de la Guerra de Independencia de Estados Unidos sin necesidad de batirse en otra batalla que la inútil persecución de cabo Espartel. Fue este solo un conato de enfrentamiento, rehusado por los británicos, inferiores en número. Poco interesante desde el punto de vista táctico, sí es bueno recordar, para poner las cosas en su sitio, que el breve combate no fue mucho más estéril que la mayoría de los que tuvieron lugar en esta contienda, en general muy poco brillante.

Un análisis desapasionado de los hechos históricos en absoluto muestra indicios de que, como pregonaban sus críticos, a Córdoba le sobrara edad¹⁰⁹ o le faltaran ambición y conocimientos. De lo que sí dio pruebas el comandante de la escuadra de Cádiz es de que, como exigía Sun Tzu a sus generales, conocía a su enemigo y a sus propias fuerzas bastante mejor que muchos de los que le han juzgado¹¹⁰. Por eso, y porque sabía lo mucho que estaba en juego en cada una de las salidas a la mar de su escuadra, se aseguró de crear las condiciones imprescindibles para alcanzar el éxito, compensando la mayor velocidad de los buques ingleses de la única manera que estaba a su alcance: sumando en cada ocasión más navíos que su enemigo. Nadie en su sano juicio debería reprochárselo.

Obligado por las circunstancias a asemejarse más a Jellicoe que a Beatty, Córdoba rara vez disfrutó del fervor popular. Los pueblos, y no solo el español, son desagradecidos y suelen admirar a los héroes que dan espectáculo, incluso a costa de tropezones y fracasos, más que a aquellos que, como Córdoba, les sirven bien¹¹¹.

Criticado además, por diferentes razones, por sus aliados y sus enemigos –casi siempre, como se ha comentado, sin mucho fundamento–, gozó Córdoba en cambio de la confianza de quienes en realidad importaban. De sus subordinados¹¹², por una parte, quienes reconocían que su carácter paciente y afable había contribuido a suavizar las relaciones con los franceses, siempre difíciles por las inevitables discrepancias políticas, por los desencuentros

(109) En favor de la rapidez de reacción de Córdoba habla Beatson, aunque se refiera a una acción menor, por cierto no exenta de mérito en su ejecución: el salvamento de los naufragos de las baterías flotantes. Escribe el inglés: «Don Luis de Córdoba lost not an instant in sending launches, feluccas and the boats of the whole fleet to their assistance».

(110) La mera lectura del dictamen de Mazarredo sobre la construcción naval (ver bibliografía) basta para demostrar hasta qué punto los marinos españoles conocían perfectamente los puntos débiles y fuertes de sus buques.

(111) Cuatro barcos de la Armada han llevado el nombre de Gravina, a quien admiramos por su error al seguir a Villeneuve a la batalla de Trafalgar. Quizá se lo reprocharíamos de haber conseguido imponer su criterio.

(112) Era Córdoba, según Fernández Duro, «hombre de calma y bondad». Para demostrar esta condición, el historiador reseña este comentario, extraído de una carta de uno de sus subordinados: «... hasta ahora reina una gran armonía entre los generales y creo continúe, porque el nuestro es un santo». *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.

culturales y por los propios celos corporativos. Y, por la otra parte, también confiaron en él sus superiores, Carlos III y Floridablanca. Ambos se mostraron en todo momento convencidos de que la valiosa herramienta que entonces era la Real Armada estaba en las manos más adecuadas.

El tiempo transcurrido desde entonces parece darle la razón al viejo marino y a sus valedores. Es posible que, entre tantas voces discrepantes, fuera Luis de Córdova quien entendiera mejor su papel y el de su escuadra: lejos de encelarse en refriegas donde los británicos, con buques más rápidos y dotaciones quizá más adiestradas en la maniobra, tendrían cierta ventaja, era preferible centrarse en retener la iniciativa estratégica y devolver cada golpe recibido donde al Reino Unido más podía dolerle. Mahan, siempre parcial pero a menudo acertado en sus análisis, escribió que la única línea de acción que podía haber resuelto los problemas que causó la derrota británica habría sido batir a las escuadras de los aliados por separado. No dio Córdova a su enemigo ninguna oportunidad de hacerlo, y eso decidió la suerte, si no de Gibraltar, sí de la guerra, y con ella, de la isla de Menorca, cuya recuperación aún celebramos cada 6 de enero en la Pascua Militar.

Obviamente, no era de esperar que Mahan –un pensador estratégico influyente pero demasiado parcial para ser un buen historiador– reconociera los méritos de un marino español. Y aún menos que valorara los resultados, en esta ocasión claramente favorables, de la estrategia marítima de una nación con la que Estados Unidos habría de enfrentarse en guerra desigual pocos años después de que él escribiera su obra. Pero ni sus críticas ni las de otros historiadores que han seguido su estela pueden disimular la derrota británica en esta contienda, ni desviar el camino que lleva a quien este artículo suscribe a su inevitable conclusión final: la figura de Luis de Córdova y Córdova, una espina clavada en el costado del Reino Unido durante toda la Guerra de Independencia de Estados Unidos –la última, por cierto, que ganamos a los británicos en la mar–, bien merece que, por fin, una de las nuevas fragatas de la Armada lleve su nombre.

PRINCIPALES BATALLAS NAVALES ENTRE FRANCESES Y BRITÁNICOS ENTRE 1778 Y 1782									
Lugar	Fuerzas británicas		Fuerzas francesas		Año	Resultado táctico	Resultado estratégico	Navíos perdidos	
	Almirante	Navíos	Almirante	Navíos					
Ouessant	Keppel	30	D'Orvilliers	27	1778	Indeciso	Francia impide el bloqueo de Brest	Ninguno	
Granada	Byron	18	D'Estaing	25	1779	Victoria francesa	Dominio naval francés en las Antillas	Ninguno	
Dominica	Rodney	20	Guichen	22	1780	Indeciso	Irrelevante	1 (británico)	
Martinica	Hood	18	De Grasse	22	1781	Indeciso	Irrelevante	Ninguno	
Chesapeake	Graves	19	De Grasse	24	1781	Victoria francesa	Derrota británica en Norteamérica	Ninguno	
San Cristóbal	Hood	22	De Grasse	29	1782	Indeciso	Irrelevante	Ninguno	
Los Santos	Rodney	36	De Grasse	33	1782	Victoria inglesa	Fin de la amenaza sobre Jamaica	5 (franceses)	
Providien	Hughes	11	Suffren	12	1782	Indeciso	Irrelevante	Ninguno	
Trincomale	Hughes	12	Suffren	14	1782	Indeciso	Irrelevante	Ninguno	
Cuddalore	Hughes	18	Suffren	15	1782	Victoria francesa	Roto el bloqueo de Cuddalore	Ninguno	

Fuente: R.G. Grant (*Battle at Sea*); Alsina Torrente (*Una guerra romántica, 1778-1793*)

Bibliografía

- ALSINA TORRENTE, Juan: *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en la mar*, Ministerio de Defensa, 2006.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: «Táctica y acciones navales», en *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*, Ministerio de Defensa, 2014.
- CRÓQUER Y CABEZA, Emilio: *Apuntes para la biografía del capitán general de la Real Armada don Luis de Córdova y Córdova*, La Editora, 1909.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *España, tres milenios de historia*, Marcial Pons Historia, 2004.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Museo Naval de Madrid, 1973.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique: *La artillería naval española en el siglo XVIII. Su evolución técnica y su recíproca influencia con la arquitectura de buque*, Ministerio de Defensa, 2010.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «La táctica», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Marinvest, 1989.
- GRANT, R.G.: *Battle at Sea. 3,000 Years of Naval Warfare*, DK Limited, 2008.
- MAHAN, Alfred Thayer: *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan: *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823 II. Los buques de la Real Armada*, Doce Calles, 2018.
- MAZARREDO, José: «Dictamen del Brigadier de la Real Armada Don Josef de Mazarredo Salazar acerca de las reflexiones de un papel para establecimiento de un constante y perfecto sistema de construcción...», Archivo del Museo Naval.
- O'DONNELL, Hugo: «Gibraltar. Un siglo de afanes», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Marinvest, 1989.
- : «La construcción naval dieciochesca», en *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*, Ministerio de Defensa, 2014.
- PAULA PAVÍA, Francisco: «Descripción del apresamiento del gran convoy inglés en 1780 por la escuadra combinada de España y Francia al mando del general don Luis de Córdova», *Revista Militar*, 1851.
- : *Galería biográfica de los generales de Marina*, J. López, 1873.
- SANJURJO JUL, José Manuel: «El patrimonio científico industrial de la Armada de la Ilustración: de Poseidón a Palas Atenea», pág. web ADIPROPE, 2021.
- VOLTES BOU, Pedro: «El intento hispano-francés de desembarco en Inglaterra de 1779», *Hispania*, 1967.
- VV.AA.: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, Fundación Alvargonzález, 2014.
- VV.AA.: *Historia de la Armada. Páginas de la historia de España escritas en la mar*, Ministerio de Defensa, 2020.

FERNANDO POO, EL EMPEÑO ESPAÑOL EN LO INHÓSPITO

Carmen GARCÍA PÉREZ
Teniente de Navío (reservista voluntaria)
Doctora en Historia
Recibido: 30/11/2020 Aceptado: 01/03/2021

Resumen

El 1 de octubre de 1777 se firmó el tratado de San Ildefonso, y con ello comenzó para España un nuevo capítulo de su historia naval. En el acuerdo, Portugal cedió las islas de Fernando Poo, Annobón y ambos Elobeyes, así como el litoral entre las desembocaduras de los ríos Níger y Ogooué.

El interés geoestratégico de aquel enclave, que permitía un asentamiento en el sector oriental del Atlántico sur con un centro operativo en el virreinato del Río de la Plata, era indudable. Su aprovechamiento comercial y agrícola estaba por determinar.

La Armada española, avanzadilla exploradora de las posesiones de Ultramar, estuvo siempre presente, a veces cediendo el protagonismo en aras del servicio, pero engrandeciendo el nombre de España, que en ese momento jugaba una partida estratégica en el tablero de África.

Palabras clave: Fernando Poo, Guinea española, virreinato del Río de la Plata.

Abstract

On October 1, 1777, the Treaty of San Ildefonso was signed and with it a new chapter began in the Spanish naval history. In the agreement, Portugal ceded the islands of Fernando Poo, Annobón, and both Elobeyes, as well as the coastline between the mouths of the Niger and Ogooué rivers.

The geostrategic interest of that enclave, which allowed a settlement in the eastern sector of the South Atlantic with an operational center in the viceroyalty of Río de la Plata, was beyond any doubt. Its commercial and agricultural use was to be determined.

The Spanish Navy, an outpost explorer of overseas possessions, was always present, even though at times giving up the limelight for the sake of common good, but enhancing the name of Spain, which at that time was gaining prominence in Africa.

Key words: Fernando Poo, Spanish Guinea, the Viceroyalty of Río de la Plata.

CUANDO Portugal ocupó parte del estuario del Río de la Plata, donde fundó Colonia del Sacramento el 1 de enero de 1680, las relaciones con España se enturbiaron. Las rivalidades entre las potencias europeas se localizaron en América, y el enclave de la cuenca del Plata fue escenario de duras disputas entre España y Portugal. Para contener los avances lusitanos hacia el estuario y disuadir a otras potencias como Gran Bretaña, Carlos III dispuso, en agosto de 1776, la creación provisional del virreinato del Río de la Plata, junto con la fundación del apostadero naval de Montevideo, como apoyo estratégico a las tropas expedicionarias.

Al mismo tiempo que el virreinato de Buenos Aires se consolidaba y pasaba a ser definitivo, el conde de Floridablanca consiguió que se firmara, el 1 de octubre de 1777, el Tratado Preliminar de Límites en la América Meridional, el tratado de San Ildefonso, por el que Portugal renunciaba a Sacramento y territorios adyacentes a cambio de las provincias de Santa Catalina y Río Grande del Sur, en el límite meridional del Brasil.

Pero, además, Portugal cedió a España, en el distrito de Biafra, las islas de Fernando Poo, Annobón y ambos Elobeyes, así como el litoral comprendido entre las desembocaduras de los ríos Níger y Ogooué, es decir, entre los cabos Formoso y López.

Este acuerdo hispano-luso fue lo que dio comienzo a la aventura española en África ecuatorial. El tratado incluyó cláusulas secretas, como la cesión de las islas de Fernando Poo y Annobón, que no se haría pública hasta que las autoridades españolas hubiesen hecho una ocupación efectiva de ellas.

Para formar la primera escuadrilla expedicionaria, antes de acabar ese año pusieron rumbo a Montevideo las fragatas *Santa Catalina*, al mando del capitán de fragata José Varela Ulloa –desde Cádiz– y, desde Ferrol, *Nuestra Señora de la Soledad*, comandada por el capitán de fragata Ramón Topete, así como el paquebote *Nuestro Señor Santiago*, al mando del teniente de navío José de Grandallana.

La asignación de los nuevos territorios africanos al recién creado virreinato del Río de la Plata no fue fortuita. Los objetivos españoles eran conseguir

un punto de apoyo en sus navegaciones, especialmente como escala en las travesías hacia Asia, así como satisfacer una antigua aspiración hispánica: atender por sus propios medios la creciente demanda de mano de obra negra en las posesiones de Ultramar, sin necesidad de tener que usar de los hasta entonces indispensables intermediarios extranjeros mediante contratos de asiento¹.

Por estas razones era muy útil poner Fernando Poo y Annobón bajo la jurisdicción del virreinato platense². Los intentos previos de favorecer la importación de esclavos al Río de la Plata, mediante medidas como el incentivo de la exportación de cueros al extranjero para los barcos negreros, no surtieron el efecto deseado, puesto que no compensaban los riesgos y costes y, además, soliviantaron a los comerciantes monopolistas³.

El 11 de marzo de 1778 se firmó el Tratado de Amistad, Garantía y Comercio, o tratado de El Pardo, una ratificación del anterior tratado entre la España de Carlos III y el Portugal de doña María I, que impulsó la primera expedición hacia el golfo de Guinea. Los preparativos se habían encargado al virrey Pedro de Ceballos, quien precisamente había recuperado dos elementos de la negociación del primer tratado de paz, la isla de Santa Catalina y Colonia del Sacramento, en una exitosa campaña en 1777. En esta campaña también participó Felipe de los Santos Toro, conde de Argelejo, a quien el virrey nombró jefe de la expedición y que izó su insignia en la *Santa Catalina*, cuyo comandante era José Varela Ulloa⁴, que también lo era de la flota expedicionaria.

En el Archivo del Museo Naval se conserva la instrucción dada por José Varela y Ulloa, desde la fragata *Santa Catalina*, anclada en el apostadero de Montevideo, a los comandantes de los buques de su mando en la comisión para tomar posesión de las islas de Annobón y Fernando Poo⁵. En ella informa del alcance y contenido de la misión, destaca la importancia de mantener la

(1) VILAR, J.B.: «España en Guinea Ecuatorial (1778-1892)», *Anales de la Universidad de Murcia. Filosofía y Letras*, Universidad de Murcia, Secretariado de Publicaciones, 1970, p. 268.

(2) Buenos Aires, refundada en 1580, funcionó desde sus inicios como puerto de entrada de esclavos y de salida de plata potosina. Según consta en el Archivo General de la Nación de Argentina, procedentes de Guinea empezaron a llegar a Buenos Aires en 1703 los primeros esclavos negros, en barcos de la Real Compañía de Guinea francesa, y con posterioridad al tratado de Utrecht, en 1713, de la South Sea Company inglesa. ALONSO, G.F.: «Estudio del comercio de esclavos en el Río de la Plata. Archivo General de la Nación de Argentina», en *La Ruta del Esclavo en el Río de la Plata: su historia y sus consecuencias*, 2004, 43-54.

(3) Curiosamente, en el Río de la Plata nadie se opuso al tráfico de esclavos, pero sí a la exportación de cueros al pelo al extranjero. SCHLEZ, M.: «¿Esclavistas versus monopolistas? Las disputas en torno al tráfico de esclavos en el virreinato rioplatense (1780-1810)», *Boletín Americanista*, núm. 72, 2016, 133-154.

(4) Las demarcaciones de límites del tratado de San Ildefonso se desarrollaron en los años de 1777-1795. El comisario de la primera partida fue el marino José Varela y Ulloa, que comenzó precisamente cartografiando las posesiones africanas.

navegación en conserva, para no ser descubiertos antes de tiempo, y adjunta la derrota a seguir hasta la isla del Príncipe, adonde arribaron los expedicionarios el 29 de junio de 1778. Este insigne geógrafo, naturalista y cartógrafo fue el que levantó las primeras cartas marítimas de la zona.

El 21 de octubre llegaron a una ensenada de Fernando Poo, a la que se dio el nombre de San Carlos en honor del rey, y se dirigieron a la isla de Annobón. En esta travesía falleció el 14 de noviembre el brigadier Argelejo y le sustituyó el teniente coronel Joaquín Primo de Rivera.

El 7 de diciembre de 1779, la expedición llegó a la bahía que llamó de Concepción y fundó en Fernando Poo el primer fuerte español. Establecida allí durante algún tiempo, las adversidades, sufrimientos y enfermedades acabaron en un motín en el que cayó preso el propio Primo de Rivera, quien el día 16 de noviembre de 1780 llegó, cautivo de los amotinados, a la isla de Santo Tomé, donde fue puesto en libertad por los portugueses. Primo de Rivera, viendo fracasados sus intentos de colonización, regresó el 28 de febrero de 1783 a Montevideo, de donde había salido cinco años antes, con 22 hombres de los 150 que salieron⁶. Las penalidades sufridas por todos fueron tantas que el mismo Primo de Rivera pidió el indulto para los amotinados, encabezados por el sargento Jerónimo Martín⁷.

Portugal retrasó la ceremonia de cesión de las islas, si bien lo cierto es que los portugueses no podían hacer un trasvase efectivo de autoridad porque carecían de ella en aquellos territorios. Cuando José Varela Ulloa llegó a la isla de Annobón, esperaba encontrarse algún tipo de fortificación o testigo de la presencia portuguesa, pero solo se topó con la desconfianza y la resistencia de los naturales ante el hombre blanco.

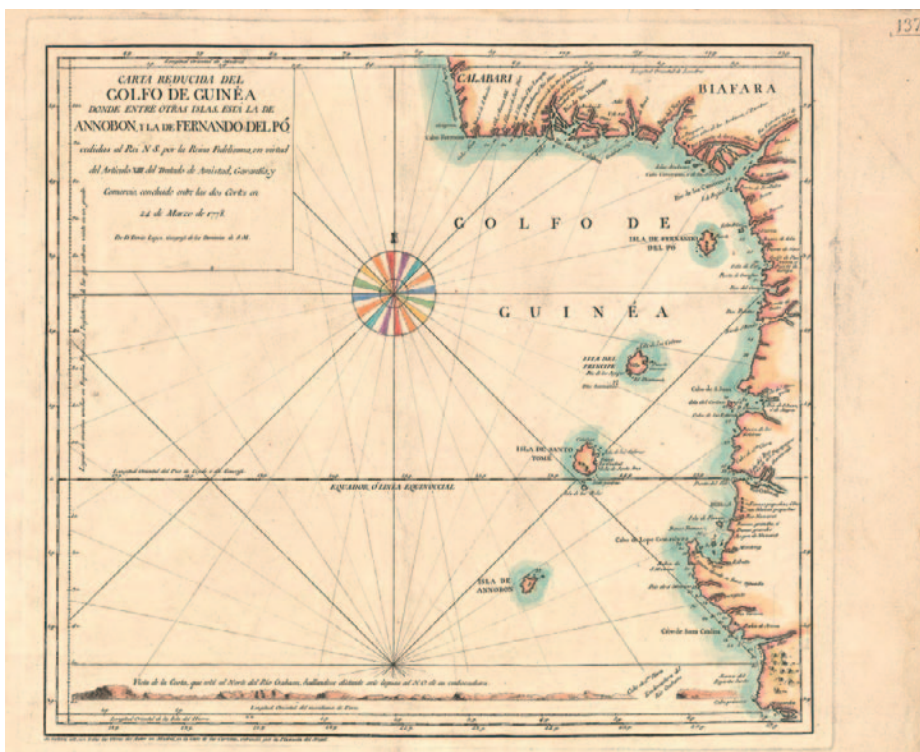
El primer objetivo de la expedición Argelejo era formalizar el acta de posesión de los territorios guineanos. El segundo propósito lo dejó documentado Varela Ulloa⁸: sopesar la posibilidad de fundar en aquel enclave un establecimiento para comerciar con las mercaderías habituales de la época: marfil, cera, palo de tinte y esclavos, aunque nunca se nombre a la isla como un lugar donde obtenerlos y hasta se advierte de que el comercio de cautivos, aun siendo el más lucrativo, no sería rentable, ya que «es imposible que las utilidades del tráfico puedan sufragar para los gastos precisos del Establecimiento». Hay que tener en cuenta que, como mínimo, la inversión implicaba dotar a los navíos, construir fuertes, abonar salarios, y ocuparse de la manutención e, incluso, de la sanidad.

(5) Archivo del Museo Naval 173, Ms. 0272, doc. 7.

(6) GONZÁLEZ FANJUL, G.: «El fracaso de España en la primera ocupación de los territorios del golfo de Guinea», *Aldaba. Revista del Centro Asociado de la UNED de Melilla*, núm. 31, 2001, 71-84.

(7) De los 547 integrantes de la expedición, en el breve plazo transcurrido entre las tomas de posesión habían muerto 370 hombres, y los restantes estaban enfermos y sin fuerzas para los rudos trabajos que requería su posición, según datos del Congreso Español y Mercantil de 1883.

(8) VARELA, J.: «Descripción de la Isla de Fernando Poo» (1780), Archivo General de Simancas, Estado, leg. 7411, doc. 26.



Carta reducida del golfo de Guinea donde, entre otras islas, están las de Annobón y «Fernando del Pó» (1778). AMN-104-16

Tras este episodio, España abandona la zona en 1784, y no solo no da continuidad a la toma de posesión de los territorios, sino que arraiga, en el pensamiento popular español, la creencia de que África era la tumba del hombre blanco. Este vacío de poder será aprovechado por Inglaterra, la cual, con la excusa de instalar allí el Tribunal de Represión de la Trata, funda a finales de 1827 la ciudad de Clarence.

El declive de los esclavos y la emergencia del aceite de palma

En aquel enclave africano se estaba gestando una situación tremendamente contradictoria. Inglaterra, que había ostentado la primacía en la trata de esclavos hasta ese momento, se convirtió de pronto en la nación abanderada de la lucha contra la esclavitud.

Sin embargo, España aún se orientaba a satisfacer las necesidades de mano de obra para la producción agraria de los territorios de Ultramar, sobre todo

para la oligarquía esclavista de Cuba. La sacarocracia cubana precisaba brazos para sus inmensos campos de caña de azúcar. Sin embargo, en Inglaterra, la Revolución industrial demandaba el comercio del aceite de palma, necesario para el funcionamiento de las máquinas y para la industria de jabones.

En verdad, el interés de los ingleses no era luchar filantrópicamente contra la esclavitud sino, al ser de vital interés para el progreso de la industria, hacerse con las reservas de aceite de palma. El problema estribaba en que los reyes negros, situados en las cabeceras de los ríos de Bonny, Calabar Nuevo, Calabar Viejo, Del Rey, Bimbia y Camerún, adquirirían mayores y más fáciles ganancias con la trata que organizando trabajadores que cultivaran la palma y extrajeran su aceite. Los traficantes africanos, muy acostumbrados a obtener mercancías europeas a cambio de esclavos, no estaban a favor del comercio legítimo del aceite; por esta razón, decapitando el tráfico esclavista, se promovía la Revolución industrial inglesa. De ahí la importancia que tuvo para Inglaterra la fundación de la ciudad de Clarence.

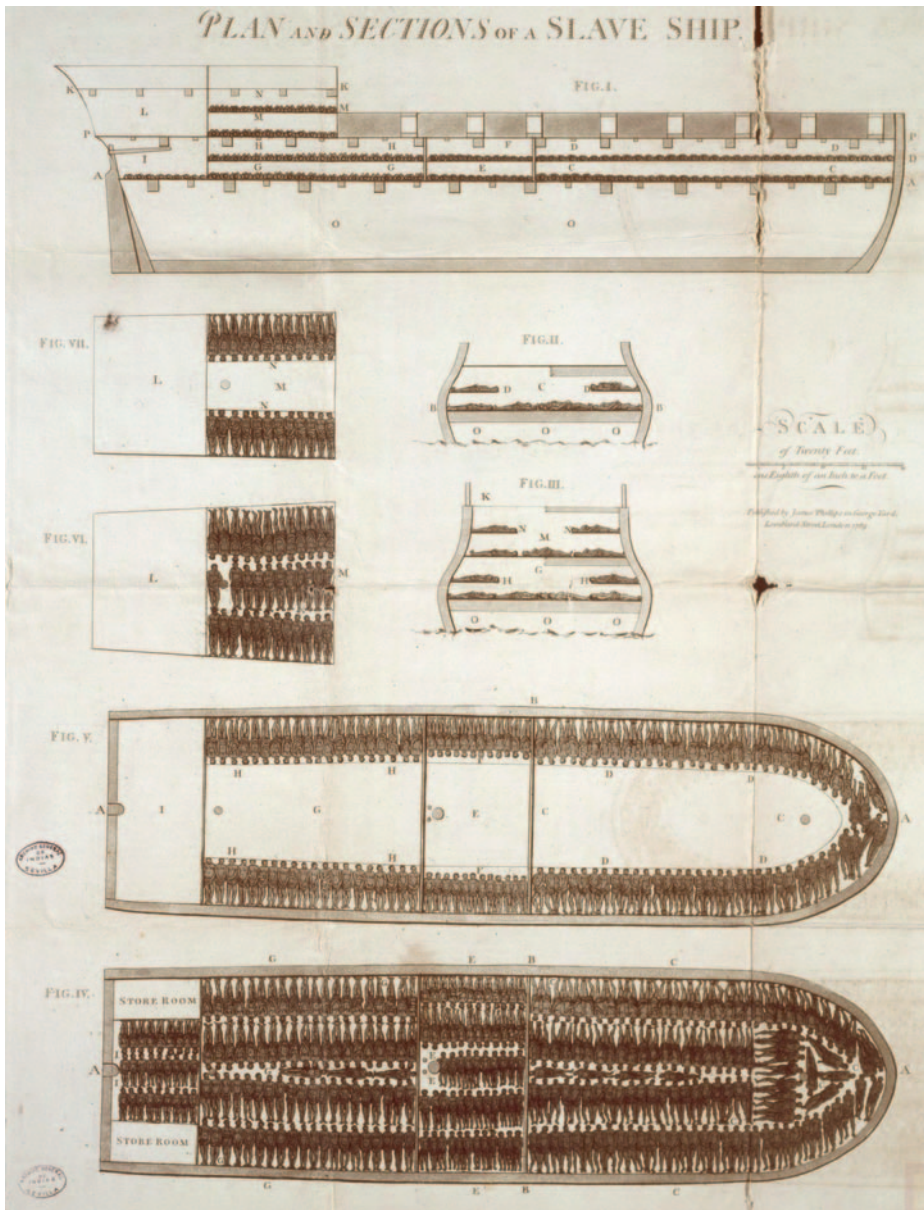
El 27 de octubre de 1827, el capitán William F. Owen, a bordo del *Eden*, llegó a la isla de Fernando Poo y obtuvo una fundación pacífica debido a la apetencia de los bubis por las piezas de hierro, pólvora o licor, usadas por los ingleses como obsequio y como intercambio de mercancías locales como el ñame, un tubérculo alimentario muy apreciado y cuya variedad en aquella isla era de una calidad extraordinaria. Al principio de la fundación de Clarence, la principal actividad fue interceptar barcos negreros, cuyo caso se juzgaba en el Tribunal de la Trata, que adjudicaba los esclavos liberados a un país. Sin embargo, muchos de ellos se quedaron en la propia isla y fueron formando la población fernandina⁹.

El 29 de agosto de 1832 se expidió la orden para que toda la colonia inglesa abandonara Fernando Poo y se dirigiera a Freetown, en Sierra Leona. La orden no llegó hasta el 21 de enero de 1833. En Clarence solo quedaron los bubis, originarios de la isla; los fernandinos, en su mayoría libertos, y los comerciantes ya establecidos en Fernando Poo, como el inglés Beecroft.

La ausencia de autoridad también permitió que en 1836 se adueñara de la isla una compañía inglesa para la explotación maderera, la West African Company, cuyas actividades no solo devastaron los bosques isleños sino que destruyeron del delicado equilibrio entre los pobladores de la isla, a los que sometió a todo tipo de abusos.

Para sacar la madera de los bosques, la West African trajo a la isla muchos negros crumanes, y como no consiguió explotar laboralmente a los fernandinos, les exigió alquileres por sus casas. Los autóctonos quedaron cada vez más reclusos en el interior de la isla, rompiendo el equilibrio de las actividades que, hasta ese momento, se habían repartido las diferentes familias de bubis. Los pescadores no cultivaban la tierra, y los labradores no pescaban; unos y otros intercambiaban los hidratos de carbono procedentes de la agricultura por las proteínas de la pesca, en una enriquecedora y armoniosa sinergia alimentaria y social que quedó desmantelada por los ingleses.

(9) MARTÍN DEL MOLINO, p. 48.



Plano y secciones de un barco negrero (1789). Archivo General de Indias, MP-Ingenios 66

En 1841 llegaron los primeros misioneros baptistas. Ese mismo año, el gobierno de España elaboró el proyecto de ley para vender Fernando Poo y Annobón a Inglaterra por 50.000 libras esterlinas, proyecto que se firmó el 9 de julio para presentarlo a las Cortes. La prensa nacional se opuso furibundamente, y la opinión pública, escandalizada, secundó la negativa a vender las islas, por lo que se canceló la venta.

Los ingleses, enseñoreados, con carta blanca antiesclavista, de la zona, destruyeron factorías propiedad de españoles en la zona de Gallinas y Corisco, lo cual levantó las airadas quejas de los terratenientes con posesiones en Ultramar. También acosaban toda navegación comercial declarando «mala presa» a los barcos con bandera de España. Las apetencias inglesas sobre las posesiones españolas en Guinea sirvieron de revulsivo para una nueva expedición naval.

El marino español que transformó Clarence en Santa Isabel

El 23 de febrero de 1843 llegó a Clarence el capitán de fragata Juan José de Lerena y Barry, a bordo del bergantín de guerra *Nervión*, para hacer efectivo el dominio de España sobre la isla, izando el pabellón español y bautizándola como Santa Isabel, en honor de la reina. También dictó disposiciones para organizar la ciudad y garantizar su estabilidad¹⁰.

Valorando el conocimiento de la zona y su afianzada posición, nombró gobernador a un buen conocedor de la isla: el colono británico John Beecroft, y como teniente gobernador al holandés William Lynslager. A Lerena se debe la salida de la isla de la West African Company, ya debilitada por sus pésimos resultados económicos, y la prohibición del corte y extracción maderera de sus bosques, todo ello en los apenas trece días que duró su estancia en Fernando Poo¹¹.

Además, visitó la isla de Corisco, donde, tras un recibimiento cordial y amistoso, los nativos le manifestaron su deseo de pertenecer a España puesto que odiaban a los ingleses, por lo que se procedió a su anexión voluntaria.

Los informes y buenos resultados del capitán de fragata alentaron a preparar la siguiente expedición, cuyo objetivo era comenzar la colonización¹². En

(10) Siendo teniente de navío, ya había destacado en las telecomunicaciones con innovaciones en telegrafía. Fue fundador y director de los Reales Telégrafos. *El Correo* (Madrid), 4 de mayo de 1831, núm. 440, p. 2.

(11) La cruz de distinción de Fernando Poo (13 de diciembre de 1843) se creó para premiar los servicios del jefe de la expedición, el ya capitán de navío Lerena, y de la dotación del *Nervión* en la toma de posesión de las islas de Fernando Poo y Annobón. Uno de los miembros de dicha dotación era un joven guardiamarina: Casto Méndez Núñez, cuya condecoración es el único ejemplar conocido que se conserva, expuesto en la sala dedicada al contralmirante Méndez Núñez en el Museo de Pontevedra.

(12) Lerena ya intuyó que, si se retrasaba su segunda expedición, acabaría por anularse, y lo publicó en el periódico *El Tiempo*, en un artículo recogido posteriormente por *El Heraldo* de 22 de junio de 1844, p. 2 «Que las antiguas expediciones enviadas allí, se malograron por su mala dirección y falta de auxilios. Que la última dispuesta conviene verificarla allí el próximo otoño, antes de que extrañas influencias hagan inútil o irresponsable la empresa».

abril de 1844, el Gobierno apoyó los preparativos del viaje de Lerena. Desafortunadamente, el 22 de abril, de forma sorprendente, el comandante era separado del mando. El 30 de mayo se suspendían todas las actividades relativas a la expedición a las islas africanas hasta nueva orden, basándose en acusaciones, a todas luces falsas, de corrupción. Después de una defensa del propio Lerena, la causa sería sobreeséida en 1847¹³.

El proceso de nombramiento de comendador de la Orden de Isabel la Católica a Juan José Lerena¹⁴, en atención a los servicios prestados, a petición del ministro de Marina refleja la complejidad del entramado en torno a esta expedición. Se inutilizó el decreto y se suspendió su curso debido a la causa que tenía abierta por haber dispuesto de los fondos de la expedición y usar las insignias de la orden sin haber obtenido la gracia¹⁵, y la de Carlos III sin haberse cruzado¹⁶. En 1844 otro ministro de Marina, José Filiberto Portillo, reiteró la solicitud, que finalmente se le concedió el 22 de abril de 1844.

España tenía que crear un modelo colonial propio para África. La conquista debía ser cuestión de años, no de siglos como antaño, pero las economías mal entendidas dilataron el proceso. El dilema era qué tipo de colonización implantar en el golfo de Guinea. Las tres vías posibles eran la militar, la religiosa y la comercial; no todas recibieron la misma apuesta, y de ahí los resultados finales.

La vía comercial tuvo varios intentos de formulación. En 1785 se creó la Real Compañía de Filipinas, para incrementar todo el comercio transoceánico que conectaba la metrópoli con las colonias, si bien oficialmente estaba dedicada al comercio entre España y las Filipinas. Aunque la Corona alentó que la compañía estableciera la soberanía española en las islas del golfo de Guinea, representantes españoles de la compañía nunca operaron directamente en África, sino a través de intermediarios¹⁷.

La monarquía española vislumbraba los beneficios de construir un sistema del Atlántico sur español que conectase las factorías esclavistas españolas del

(13) G.^a CANTÚS, D.: *Fernando Poo: una aventura colonial española en el África Occidental, 1778-1900* (tesis doctoral), Universitat de València, 2005, p. 266. También reflejó el oscurantismo sobre esta causa J.B.Vilar (ob. cit.), quien dice que Lerena fue destituido por causas mal conocidas.

(14) Archivo Histórico Nacional, Estado 6330, exp. 35.

(15) En el acta de incorporación de Corisco a la corona de España, de 16 de marzo de 1843, Juan José Lerena firma como comendador de la orden. Esta acta está reproducida en su totalidad en CERVERA PERY, J.: «Juan José de Lerena, un marino en la historia de Guinea», *Revista de Historia Naval*, vol. 20, núm. 79, 2002, 63-74.

(16) En cuanto a los fondos, en 1859 al menos dos periódicos recogen la sesión del Congreso en la que Juan José de Lerena, capitán de navío retirado y brigadier honorario de la Armada, pide que se le indemnice de los cuantiosos desembolsos que tuvo que hacer como jefe de la expedición que recuperó las islas de Fernando Poo y Annobón. *La Discusión*, núm. 976, 10 de abril de 1859, p. 3; *La España*, núm. 3884, m.f., p. 2.

(17) La documentación se encuentra en el Archivo General de Indias, según consta en BORUCKI, A.: «Notas sobre el tráfico de esclavos al Río de la Plata durante el siglo XVIII», *Revista Latino-Americana de Estudios Avanzados*, vol. 1, núm. 1, 2016, 7-28.

golfo de Guinea, los mercados consumidores de mano de obra esclavizada desde Buenos Aires hasta Lima, y el comercio de las Filipinas, pues Montevideo y Lima eran escalas frecuentes de las naves filipinas. Sin embargo, para España resultaba muy oneroso hacerse cargo de unas posesiones tan lejanas no habiendo intereses comerciales en la zona. Los barcos que transitaban el África occidental podían dedicarse a una única transacción, y se veían además acosados por la escuadra británica, con el pretexto de la lucha contra el tráfico de esclavos.

Las factorías del estuario del río Gallinas y de la isla de Corisco estaban establecidas por los llamados «mongos», es decir, comerciantes de esclavos. Pedro Blanco Fernández de Trava, el mongo de Gallinas, fue el mayor suministrador de esclavos de los negreros cubanos, y estableció redes y transacciones comerciales con Europa, África y América en plena abolición.

En el empeño de encauzar una vía comercial, se trató de hacer pasar por comerciante a quien era un esclavista, y hasta el ministro de Marina, Dionisio Capaz¹⁸, dictó un informe de 28 de abril de 1843 sobre las cualidades de Pedro Blanco para merecer la gracia de intendente de la Armada. El título le fue concedido para ser posteriormente anulado el 27 de febrero de 1844¹⁹. La opción comercial de la colonización era una vía muerta.

Colonización de la espada y la cruz

El 28 de julio de 1845 salió de Cádiz la corbeta *Venus*, comandada por el capitán de fragata Nicolás de Manterola, con una tripulación dispar: el cónsul Adolfo Guillemard de Aragón y los primeros misioneros católicos, el padre Usera y el padre Cerro.

Los desencuentros entre ellos fueron frecuentes. Guillemard de Aragón no cumplió la orden de expulsar a los misioneros baptistas en el término de dos meses; ni siquiera dotó a los misioneros católicos de una morada digna para casa y capilla, pudiendo exigir algún edificio de los que los baptistas poseían, puesto que en 1844 se compraron las propiedades que dejó la West African Company al abandonar la isla, estableciendo así varias escuelas y algunas capillas con sus correspondientes campanas²⁰.

(18) Dionisio Capaz llegó a capitán general de la Armada, pero fue un personaje muy controvertido. Tanto es así que sus restos no reposan en el Panteón de Marinos Ilustres. CERVERA PERY, J.: «Dionisio Capaz: del compromiso naval a la ambición política», *Revista General de Marina*, t. 265, 2013, 829-837.

(19) Archivo General de la Administración (AGA), África-Guinea, caja 797. exp. (reservado), «Ministerio de Marina. D.^o Pedro Blanco. Su Alteza el Regente del Reino le concede los honores de Intendente de Marina. Se comunica esta resolución a la Junta del Almirantazgo, Madrid, 28 de abril de 1843».

(20) El tema de las campanas de la «secta» baptista, como la llamaba el padre Usera, no fue baladí, puesto que con ellas se producía el llamamiento a la otra religión y se oían en toda la isla.

A su regreso a España, el cónsul escribió mucho sobre su estancia en el golfo de Guinea, y el capitán de navío Lerena sintió que desprestigiaba a su expedición, así como que Guillemard faltaba reiteradamente a la verdad al manifestar que había visitado países que ningún español había pisado antes, ninguneando las incursiones hacia el interior efectuadas en la zona por la Armada²¹.

Tanto el padre Usera como Guillemard, aunque por diferentes motivos, rechazaban la colonización militar, al igual que la penal. Cuando el primer capellán misionero regresó de Fernando Poo, escribió que las misiones eran el medio más fácil y menos costoso de llevar a cabo la colonización de Guinea²².

El segundo ensayo de colonización religiosa fue aún más fugaz. El 14 de mayo de 1856 llegó a Santa Isabel la expedición misionera del prefecto apostólico de las islas españolas del golfo de Guinea, Martínez y Sanz, que ante la llamada de Isabel II para evangelizar las islas de Bioco, Corisco y Annobón, se ofreció para la nueva aventura. Para ello reunió una comunidad de 40 personas de ambos sexos que viajaron en la goleta *Leonor*, comprada por ellos mismos y convertida en un convento marineramente con el prefecto como jefe de la expedición. Su estancia apenas duró seis meses, lo suficiente para tachar a los indígenas y «alienígenas» (*sic*) de haraganes que descargaban todo el trabajo en sus mujeres, usadas como bestias de carga. La poligamia facilitaba esta mano de obra esclava a los hombres, que obtenían todas las mujeres que pudieran permitirse comprar. Según este prefecto apostólico, la poliginia era precisamente el mayor obstáculo que los misioneros católicos encontraban en África para hacer prosélitos²³.

En la gobernación de la isla se apostó por una continuidad que garantizase la estabilidad hasta que pudieran efectuarse los cambios idóneos. El gobernador Becroft había muerto en junio de 1854, cuando estaba a punto de partir al mando de la expedición del Níger, y le sucedió en el gobierno, como representante de la corona española, el holandés William Lynslager.

(21) Lerena escribió en la prensa contra el cónsul varias veces, entre la indignación y la burla: «... el señor Guillemard, se dice, ha tenido la dicha de alternar con monarcas antropófagos, sin haber sido devorado; y esta habilidad diplomática seguramente no tiene precio». *El Eco del Comercio*, 23 de junio de 1846, p. 3.

(22) USERA, J.M.: *Observaciones al llamado «Opúsculo sobre la colonización de Fernando Poo»*, Imp. Fundación y Librería de don Eusebio Aguado, 1852.

(23) A su regreso a España, Martínez y Sanz escribió *Breves apuntes sobre la isla de Fernando Pó (sic) en el golfo de Guinea* (Imprenta de Higinio Reneses, 1859). Lo que no explicó en ellos fue la causa de su salida precipitada de la isla por ser requerido en Roma, ni por qué se le sometió a arresto. Para justificarse utilizó la prensa, y respecto a sus desavenencias con la ley adujo un problema con el pasaporte. *La Esperanza*, sección Variedades, «Comunicado a *El Español* del presbítero», 5 de junio de 1846. Para saber más sobre la acusación de conducta nefanda que apartó a Martínez Sanz de la misión, puede consultarse VILARÓ I GÜELL, Miquel: «La segunda expedición misionera al Golfo de Guinea a cargo del Reverendo Miguel Martínez Sanz, primer prefecto apostólico de Fernando Poo», *Hispania Nova. Revista de Historia Contemporánea*, núm. 10, 2012.

El 23 de mayo de 1858 volvió a confiarse una expedición a la Armada, y fondeó en Santa Isabel el vapor *Vasco Núñez de Balboa* con el que fue el primer gobernador español de la isla, el capitán de fragata Carlos Chacón y Michelena²⁴. En el mes de junio llegaron la goleta *Cartagenera*, el bergantín *Gravina* y la urca *Santa María*.

Ambos marinos, tanto Lerena como Chacón, tuvieron en común el buen juicio de percatarse de que las costumbres contraídas solo podían llegar a ser alteradas con el auxilio del tiempo y merced a una exquisita prudencia. Proceder de otra manera, tratando de cambiar lo existente de una manera radical y brusca, hubiera comprometido los avances que se habían producido sobre los dominios del golfo de Guinea.

Para conservar la salud de la dotación se procuró que, si el marinero español pisaba tierra, fuera únicamente con objeto de distraerse y nunca con el de efectuar algún trabajo. El teniente de navío Joaquín Navarro y Morgado, oficial de la expedición y secretario del gobierno de Fernando Poo, describió cómo el vapor tuvo que reponer carbón en Sierra Leona y cómo esta operación fue realizada por negros crumanes, para no exponer al clima a los europeos²⁵. Según el oficial, todos los barcos ingleses, concedores de la zona, llevaban a bordo crumanes para emplearlos en todas las operaciones fatigosas del buque, preservando de este modo a sus dotaciones de las enfermedades anejas al clima.

También para evitar estos riegos del clima y del terreno, el fondeo de pontones en el golfo de Guinea fue un recurso reiterado, con usos polivalentes de alojamiento, hospital, almacén o penal. El 12 de diciembre de 1859, la reina dispuso que la corbeta *Isabel II*, en ese momento escuela de artillería, se desarmara y pasase al puerto de Santa Isabel, en Fernando Poo, como pontón para depósito de víveres y pertrechos de los buques de aquella estación naval. La Armada tuvo la prevención de dotarla de una enfermería con 20 camas de hierro, por si había que usarla como hospital. Se dispuso que estuviera al mando de un capitán de fragata, y para ocupar el cargo se designó a Francisco de Paula Navarro, que sería comandante del pontón, de la estación naval y del puerto de Santa Isabel en dependencia directa del gobernador de la isla, quien en ese momento era el capitán de fragata Chacón Michelena.

La Dirección de Armamento del Ministerio de Marina, consciente de la dureza de la misión, limitó a un año la duración en el puesto de comandante del pontón, estación naval y puerto, así como la estancia de los buques españoles en aquellas aguas, «haciéndose así menos violento aquel destino, poco agradable por las circunstancias del clima y demás molestias que le son anexas»²⁶.

(24) Todos los gobernadores, desde 1858 hasta la independencia de 1968, fueron militares, salvo dos de los cuatro nombrados durante la Segunda República y otra excepción en 1905. Álvarez Chillida.

(25) NAVARRO, J.: *Apuntes sobre el estado de la costa occidental de África y principalmente de las posesiones españolas en el Golfo de Guinea*, Imprenta Nacional, Madrid, 1859.

(26) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Expediciones, Fernando Poo (1859), leg. 97.

En sus *Apuntes*, el oficial Navarro dejó constancia de que los buques ingleses perseguían a buques de comercio español *bona fide*, pero admitió también que por desgracia no faltaban los comerciantes españoles que se ocupaban del indigno tráfico de carne humana, y que había armadores en nuestro país que, aun cogidos in fraganti, querían persuadir al mundo de que se ocupaban de legítimas transacciones y formulaban amargas quejas contra los que destruían en un día sus fortunas.

El orden colonial seguía apoyándose en dos columnas, la militar y la religiosa. La experiencia había demostrado que no bastaban las voluntades individuales, sino que las misiones debían encomendarse a una congregación misionera que garantizase la continuidad. Toda misión cuyo centro directivo fuera una individualidad y no un instituto carecía de base y no tenía porvenir. Solo las corporaciones eran capaces de llevar a cabo empresas cuya condición indeclinable de éxito radicaba en la perseverancia²⁷.

Para los defensores de los misioneros, la ventaja del religioso frente al militar era que se consagraba a la misión de forma que, sin arraigo familiar ni patriotismo, podía enraizar mejor en aquellos territorios y permanecer en contacto con los naturales. El proceso de evangelización representaba una punta de lanza de la penetración de las potencias en los territorios cristianizados.

Con esta expedición del capitán de fragata Carlos Chacón llegaron los jesuitas. Por real decreto de 16 de junio de 1857 se encargó al colegio de Loyola el establecimiento de misiones religiosas en las islas españolas del golfo de Guinea.

El teniente de navío Navarro anticipó en 1858 el fracaso de la congregación de san Ignacio y ya advirtió de que la misión estaba compuesta de sacerdotes eminentes por su virtud e ilustración, pero débiles ante las enfermedades endémicas del país; y manifestó que era preferible comisionar misioneros ágiles y robustos, aunque no fueran capaces de sostener certámenes teológicos. Finalmente, la supresión de la orden de los jesuitas dictada por el gobierno provisional en octubre de 1868 puso fecha a la salida de la Compañía de Jesús del golfo de Guinea.

La expedición al mando de José de la Gándara llegó en agosto 1859 a Fernando Poo con 166 militares, la compañía de infantería creada exprofeso con destino a Fernando Poo. El brigadier, que llegó a bordo de la corbeta *Ferrolana* junto con la urca *Santa María*, sustituyó a Chacón en el cargo de gobernador, dando continuidad a la organización de la administración colonial que comenzó con el Estatuto de 1858²⁸.

(27) Así lo hizo constar el gobernador de Fernando Poo en la documentación que consta en el AGA según TRUJILLO, José Ramón: «Martínez y Sanz. Crónica de un viaje de ida y vuelta al golfo de Guinea», intr. a MARTÍNEZ Y SANZ, Miguel: *Breves apuntes sobre la isla de Fernando Poo en el golfo de Guinea*, Sial/Casa de África, Madrid, 2014, 9-82. También se exponen aquí los motivos poco honestos por los que el prefecto fue separado de la misión y reclamado a España con urgencia, dejando abandonada prácticamente al resto de la expedición.

(28) Los estatutos orgánicos eran la norma constitucional de carácter reglamentario de los territorios de Ultramar. Sobre la legislación y el papel de los gobernadores puede consultarse CARRASCO GONZÁLEZ, A.M.: «El gobernador de Fernando Poo en el cambio de régimen», *e-Legal History Review* 10, 2010.

El ensayo con 120 peninsulares resultó un fracaso total y el Gobierno se vio obligado a repatriar a todos los colonos vivos, que volvieron propagando alarmas sobre la insalubridad de Fernando Poo, aunque la culpa fue más de la imprevisión en su alojamiento, abastecimiento y sanidad que del clima local²⁹. A la vista de la situación, el 4 de septiembre de 1860, una real orden suspendía el envío de colonos al enclave.

También se contempló como apoyo colonizador la vía de los trabajos forzados penitenciarios. Por real orden de 20 de junio de 1861 se creó un presidio en Fernando Poo y se enviaron los primeros 33 deportados de Loja (Málaga) para ser empleados en los trabajos emprendidos en la isla que se considerasen útiles. Los enviados a este presidio estaban sentenciados por delitos comunes, pero sobre todo por motivos políticos. En la práctica, la deportación se convirtió en un castigo de confinamiento con altas probabilidades de defunción, una sentencia de muerte *sine die* que reforzó aún más la mala imagen de la isla.

En 1868, España vive uno de sus momentos más difíciles, y el gobierno provisional del general Serrano intenta reducir los gastos a lo imprescindible. En Fernando Poo, la única infraestructura militar que quedó fue la estación naval, retirados todos los efectivos de tierra y suprimida la Compañía de Infantería de Fernando Poo desde el 1 de julio de 1869, que fue sustituida por la Infantería de Marina, por lo que la colonia pasó a depender únicamente de la Armada. El gobernador de la isla debía ser un marino, a partir del empleo de capitán de fragata, que el Estatuto Orgánico de 1880 rebajaría al grado de teniente de navío de 1.ª clase.

Entre 1869 y 1904 se sucedieron 17 gobernadores, al margen de los interinos, de los que dos repitieron mandato. Todos ellos eran marinos con amplia experiencia en los archipiélagos de las Antillas y las Filipinas³⁰. Precisamente fue a los miembros de la Armada española a quienes correspondió mantener la vigilancia de aquellos territorios acechados por las ambiciones alemanas y francesas, sobre todo en la región del Muni, debiendo evitar el enfrentamiento directo con pocos medios y mucha diplomacia³¹.

La restauración de los Borbones en 1874 tuvo su impacto en la política exterior española, que frenó las empresas expansionistas de la etapa isabelina y, con ello, la posibilidad de forjar un segundo imperio ultramarino en África.

(29) El médico de la Armada Federico Montaldo y Perú contribuyó, a través de sus ensayos, a hacer hincapié en el papel fundamental de la salud y la higiene en los proyectos de Estado. MONTALDO Y PERÓ, F.: *Guía práctica higiénica y médica del europeo en los países tórridos*, Imp. de Ricardo Rojas, 1898.

(30) Todo el listado de gobernadores puede consultarse en Álvarez Chillida.

(31) VILARÓ I GÜELL, Miquel: «Las acciones del gobernador José de Barrasa en los litigios territoriales con Francia en Río Muni», *Documents d'anàlisi geogràfica*, vol. 58-2, 2012, 265-284.

Los congresos coloniales, una vitrina de Ultramar

El 26 de agosto de 1882 se creó por real decreto una comisión llamada «Central Española de la Exposición Colonial de Ámsterdam de 1883». Para procurar que España ocupase el lugar que le correspondía en dicho certamen, se nombró al personal que había de componerla y se explicitaba la conveniencia de que, además de Cuba y Puerto Rico, estuviera representada en la exposición la isla de Fernando Poo³².

En enero de 1883, el teniente de navío de 1.^a clase Antonio Cano Prieto expuso al presidente de la comisión española que, recién recibido el mando superior de esa colonia el 25 de diciembre, se había nombrado una subcomisión, presidida por su antecesor, el teniente de navío de 1.^a Montes de Oca, compuesta por el teniente de navío Francisco Romera y Barreda, el médico de la Armada Antonio Jurado y el contador de navío Francisco Roca, así como por comerciantes y agricultores de la isla.

Sin embargo, al dar comienzo las reuniones de trabajo solo concurrieron los tres miembros de Marina, por lo que no se había tomado ningún acuerdo. En vista de la falta de interés de comerciantes y agricultores y del corto plazo de que se disponía, el gobernador de Fernando Poo manifestó: «... decidí obrar por mí solo, secundado por los oficiales de la colonia (...) haciendo toda clase de esfuerzos para conseguir, no lo que la Comisión pretende, porque eso es imposible atendiendo a la carencia absoluta de recursos, falta de tiempo, ausencia de personal facultativo, pero sí lo que humanamente sea posible»³³.

Claramente, el Gobierno descargaba en la Armada una misión añadida a las ya encomendadas y a las sobrevenidas, pero sin dotarla de medios apropiados. Sin esquivarla, y usando lo disponible de una manera muy eficiente, se encargó al teniente de navío Francisco Romera que se adentrase en el interior de Fernando Poo, acompañado del único fotógrafo en la isla, el africano W.J. Sawyer, a fin de documentar fotográficamente la selva y sus moradores y recoger objetos de interés que exponer en Ámsterdam, usando para ello la lancha de vapor de la colonia.

Los gastos debían sufragarse con los recursos propios de los territorios que proporcionaba el Ministerio de Ultramar. El oficial Antonio Cano estimaba el presupuesto en 10.500 pesetas, incluyendo el transporte de los efectos que se recolectasen, pero avisaba de que no se disponía de cantidad alguna en la caja de la colonia y que debían remitirse con urgencia los fondos necesarios para satisfacer los compromisos adquiridos mediante crédito.

De la incursión del teniente de navío Romera, nombrado vocal de la subcomisión de Fernando Poo, ha quedado un valioso legado documental. Desde que en noviembre de 1880 fuera nombrado comandante del pontón *Trinidad* y capitán del puerto de Santa Isabel, había registrado los datos atmosféricos que

(32) Expediente general de la Exposición Internacional Colonial celebrada en Ámsterdam en 1883. Archivo Histórico Nacional 16, Ultramar 139, exp. 2.

(33) *Ibidem*, exp. 3.



Grabado de bubis plantando ñame. *La Ilustración Española y Americana*, 30 de agosto de 1883, dibujado de la fotografía realizada por el teniente de navío Romera

aparecen formulados en el catálogo de la exposición colonial en Ámsterdam, con la pretensión de desmentir la fama de insalubre del clima de la zona. En su expedición interior describió también la naturaleza, destacando el dominio de la flora sobre la fauna en la isla.

En el ámbito antropológico, los datos obtenidos son de mucho interés. Cuando la comitiva llegó a cierto poblado, pidió permiso al «botoco» (jefe-rey) para tomar unas vistas de cómo los lugareños cultivaban el preciado ñame. Las fotografías, presentadas en la exposición de Ámsterdam, fueron posteriormente reproducidas como grabados en *La Ilustración Española y Americana*, lo cual permitió retocar las imágenes y, en el caso de la toma en la finca del botoco Williams, donde aparecen los hombres labrando la tierra para plantar ñame, aplicar cierta censura y eliminar a un bubi que posaba sensualmente desnudo en primer plano –la tecnología del momento no permitía captar imágenes en movimiento con la cámara de fotos, por lo que había que posar–.

Aunque antropológicamente el legado documental es muy valioso, no deja de estar falseado, puesto que todos los testimonios anteriores afirmaban que quien cultivaba el ñame era la mujer. Eran las mujeres bubis las que realizaban la mayor parte de las tareas, porque los hombres eran refractarios al traba-

jo, pero a la hora de la puesta en escena para el posado fotográfico, no las retractaron trabajando el campo; solo posaron como parte del harén del rey³⁴.

Del 4 al 12 de noviembre de 1883 tuvo lugar en Madrid el primer Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil –en esta época, los certámenes coloniales tuvieron un carácter tanto internacional como nacional–, dirigido por Joaquín Costa, en el que se repasó la problemática de las posesiones españolas y se buscó concretar el modelo de colonización más adecuado³⁵.

En el congreso intervino el teniente de navío de 1.^a clase José Montes de Oca y Aceñero, que había sido gobernador de Fernando Poo y que volvería a serlo en 1885. El marino afirmaba que ya había buenos resultados en las plantaciones de cacao, quina, vainilla o café³⁶, y que era indispensable que el Gobierno mirase con mayor atención el desarrollo de la agricultura en la isla.

Desde su experiencia expuso que los anteriores intentos de colonización habían cometido los mismos dos errores: mala elección del personal y falta de previsión organizativa. Culpó a estas razones de la enfermedad de aquellas gentes, y no al clima. En cuanto a las misiones católicas, aconsejó que en sus estatutos figurara la enseñanza práctica de la agricultura, requisito que los jesuitas habían demostrado no tener.

Asimismo, la participación del vicealmirante Beránger destacó que la agricultura, el comercio y la industria se desarrollaban, abriéndose paso a través del océano en busca de mercados; y esto no podía realizarse sin que la Marina militar amparase a la mercante y garantizase esos capitales en lejanas tierras. En la misma línea, Joaquín Costa afirmó que las colonias constituían una de tantas condiciones favorables al progreso de la Marina, pero la Marina constituía una condición esencial para la existencia de las colonias.

Aun con estos certeros argumentos, la expansión católica seguía siendo el objetivo estratégico del gobierno de España para asegurar una presencia colonial efectiva en los territorios guineanos³⁷. Sin embargo, los once años que duraron las colonizaciones de los jesuitas ni de lejos dieron el resultado esperado. La explicación de Joaquín Costa fue que bautizar era una cosa, y cristianizar y civilizar, otra diferente. El desajuste se produjo porque los jesuitas eran muy teólogos, pero no eran ni agricultores ni comerciantes, y ni siquiera podían enseñar a otros a serlo.

En este congreso también leyó una ponencia el padre José de Mata, en la que explicó cómo se había gestado el desembarco de la Congregación del

(34) Las fotografías se conservan en el Museo de América. El Museo Naval de San Fernando las incluyó en su exposición temporal «En la perla de África (1778-1883). La presencia de la Armada española en Guinea Ecuatorial», comisariada por la D.^{ta} Alicia Vallina en 2018, y están disponibles en el catálogo de esta.

(35) *Actas/ Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil, celebrado en Madrid en los días 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 12 de noviembre de 1883. 1884, s.e., s.l.* [Imp. de Fortanet, Madrid].

(36) Ya en 1878, el tabaco cultivado en Fernando Poo había conseguido la medalla de oro en la exposición de Ámsterdam.

(37) CREUS, pp. 533-534.

Inmaculado Corazón de María en el golfo de Guinea. El Ministerio de Ultramar hizo un llamamiento a las congregaciones, pero al hallarse todas consagradas a la evangelización de las demás posesiones ultramarinas, se autorizó a la recién fundada por Claret a formar la expedición de doce misioneros, que zarparon en el puerto de Barcelona el 5 de octubre de ese año con rumbo a la bahía de Santa Isabel de Fernando Poo³⁸.

Quedó patente que, por parte del Ministerio de Ultramar, se aceptaba a los claretianos por ser los únicos disponibles para la evangelización, pero además existió otra razón para la misión guineana: la exención del servicio militar, que era una cuestión de vida o muerte para el padre Xifré, uno de los fundadores. Para obtenerla era indispensable que los miembros de la congregación gozaran del estatuto de misioneros de Ultramar³⁹.

La Comunidad del Inmaculado Corazón de María –los claretianos– llegó a Fernando Poo el 13 de noviembre de 1883, con el padre Ciriaco Ramírez como prefecto apostólico y una subvención estatal de 100.000 pesetas anuales. En 1885 se estableció en Annobón otra residencia y, según el padre Juano-la, se presentó allí un buque de guerra alemán, el *Síclope*, creyéndola abandonada, hasta que vio la bandera española enarbolada por los claretianos⁴⁰.

Esta colonización misionera se basó en dos objetivos paralelos: por un lado, la conversión de los aborígenes en trabajadores útiles, y por otro, la transformación de los niños en ciudadanos mediante la formación. El fin último de las misiones era convertir Fernando Poo en una gran hacienda de producción agrícola rentable.

Pero no todos los gobernadores lograron mantener relaciones armoniosas con los misioneros. La principal fuente de conflictos radicó en la política a seguir hacia los nativos. La diplomacia habitual de los marinos lo tuvo difícil ante la intransigencia religiosa⁴¹. Todos los gobernadores quisieron que, en nombre del progreso, los nativos fueran educados en valores españoles, y todos apreciaron el esfuerzo de los misioneros en este sentido. Pero, por otro lado, la mayoría de ellos no deseaban desagradar a las poblaciones locales imponiéndoles costumbres radicalmente diferentes de las suyas⁴². Así, por

(38) En su ponencia, el padre Mata fue claro en la crítica a sus antecesores al afirmar que, en el pasado, los misioneros habían conseguido llevar a aquellas tierras la luz del Evangelio, pero las islas seguían siendo improductivas y un gravamen para el Tesoro.

(39) SIDERA PLANA, J.: «De profesión, misionero. Semblanza del P. Josep Xifré», *Boletín Provincial de los Misioneros Claretianos Colombia-Venezuela*, núm. 23, 2017, 27-39.

(40) Esta versión, bastante difundida, y que es una forma más de bajar la importancia de la presencia de la Armada española en la zona, también la recogió el ex gobernador interino de los territorios españoles del golfo de Guinea. RAMOS-IZQUIERDO, p. 59.

(41) En 1895, siendo gobernador el capitán de fragata José de la Puente Bassave, hubo un desgraciado incidente con la muerte a palos, en el patio de la misión, de una infeliz mujer guineana. El responsable del castigo infligido fue el padre claretiano Andreu Puiggròs, según recoge el propio boletín provincial de los claretianos antes citado.

(42) ÁLVAREZ CHILLIDA, G.: «Les missions claretaines et l'administration coloniale en Guinée espagnole: une relation conflictuelle (1833-1930)», *Histoire, monde et cultures religieuses*, núm. 31, 2014, 113-131.

ejemplo, el método misionero de sacar de su tribu a niños y niñas y recluirlas en internados fue motivo de resistencia local y despertó antipatías hacia los españoles en general, hasta el extremo de que los naturales llegaron a recelar de que el fin último de la sustracción era destinarlos a la trata de personas, dadas sus experiencias pasadas con el hombre blanco.

Las apetencias europeas por África se dispararon y precisaron ser reguladas. La conferencia de Berlín se celebró entre el 15 de noviembre de 1884 y el 26 de febrero de 1885. Una de sus consecuencias fue la de establecer el principio *uti possidetis iure*, un principio de derecho internacional de ocupación efectiva, en tanto que para que un Estado europeo reclamase derechos de soberanía sobre un territorio africano debía establecer previamente una posesión real sobre este. Para acreditarlo era preciso que la potencia reclamante hubiese suscrito un tratado con la población local y ejerciera actos efectivos de administración, o que hubiera establecido una ocupación militar permanente.

Un siglo antes, España no encontró rastro de la aplicación de este principio legal en los territorios que le fueron cedidos por Portugal en el golfo de Guinea, y esta adversidad entorpeció la actuación española en aquellos dominios hasta tal punto que determinó sus resultados.

Conclusión

Aunque históricamente se ha dado el nombre de «cesión» a los territorios que Portugal intercambiaba con España en el golfo de Biafra, lo cierto es que se trató de una verdadera conquista en tanto que todo estaba por hacer en aquellas tierras. Los moradores se consideraban hombres libres, puesto que ningún foráneo se había establecido allí antes de la llegada de los primeros españoles en 1778; como mucho, sus ensenadas habían servido de fondeo en las rutas marítimas y, por tanto, de lugar de paso.

Si bien, en un principio, España quería entrar de forma directa en el tráfico de esclavos, para no depender de terceros en la consecución de mano de obra cuando firma el tratado de El Pardo⁴³, el negocio no parece tan lucrativo cuando se constata la breve historia de la Compañía Gaditana de Negros, la primera española dedicada al tráfico de esclavos, que se constituyó el 23 de septiembre de 1765 y fue a la quiebra en 1772⁴⁴. La esclavitud estaba abocada a desaparecer, aunque fuera lentamente.

Aun comprobado que las posesiones en el golfo de Guinea no servirían para el fin primigenio, España no se desembarazó de su responsabilidad y procuró fomentar el desarrollo en aquel paraje inhóspito. Historiadores como

(43) GARCÍA CANTÚS, p. 30.

(44) El acta de constitución de Aguirre, Arístegui y C.^{ia} se encuentra en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz, De la Fe Pública, Notariales, Distrito de Cádiz, Cádiz, protocolo 4502, ff. 1243-1253.

Agustín Rodríguez recuerdan que, cuando se hace efectiva la posesión de las islas por la expedición del capitán de fragata Lerena, hubo instrucciones de aplicar a los naturales las Leyes de Indias⁴⁵.

Los asentamientos ilegales por parte de los ingleses supusieron profundos cambios sociales, al introducir nuevas formas de vida basadas en el comercio, que incitaron a los autóctonos al consumo de productos que hasta ese momento no eran codiciados por ellos. También introdujeron, aunque de forma somera, su idioma y su religión, costumbres que los españoles también tuvieron que contrarrestar.

En cualquier caso, geoestratégicamente, para España controlar las poblaciones en Fernando Poo y Annobón significaba dominar una zona hasta entonces controlada por Portugal e Inglaterra.

De entre todas las vías para fomentar la prosperidad del golfo de Guinea, la que más obstáculos encontró fue la de la Armada española. La política fue reducir a los militares a un papel subsidiario de apoyo y defensa, casi sin medios y con el menor presupuesto posible. Muchas veces tuvieron que suplir con ingenio lo que faltaba de recursos, de forma que se resignaron a una mínima presencia. Y así el gobernador del golfo de Guinea escribió en 1912 que, de no mandarse, como debiera hacerse, un barco de guerra de estación a aquellas aguas, su presencia al menos dos veces al año sería conveniente y altamente política⁴⁶.

El historiador Joaquín Costa lo adelantó en 1883, en el Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil, cuando afirmó rotundamente que «Marina lánguida, colonización inútil, cuando no imposible».

Así como la mayoría de los marinos apoyaron y fomentaron la presencia de las misiones en el golfo de Guinea, los religiosos no valoraron de igual forma la protección obtenida de ellos.

El tiempo es el mejor juez de los resultados, que finalmente no fueron muy favorables para España, pero la actuación de la Armada, dentro del conjunto de la acción española en el golfo de Guinea, es la que mejor ha resistido el paso del tiempo, como ha evidenciado esta revisión histórica.

Los marinos españoles fueron, una vez más, los primeros, y como dice Cervera Pery, «mucho antes que ningún misionero, finquero, comerciante o colonizador asentasen su huella en Fernando Poo, ya habían ofrecido el tributo de sus 70 vidas al servicio de España los primeros marinos de la Real Armada ...»⁴⁷.

(45) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.: «Prólogo a una colonia: la estación naval de Guinea (1858-1900)», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. extraordinario, 2003, 237-246, p. 238.

(46) El gobernador menospreció a los militares y marinos acusándoles de perseguir que transcurriera pronto el tiempo en el que hacerse con unos ahorros. Al mismo tiempo se quejaba de que las cartas de navegación de la costa de Guinea eran de mediados del siglo XIX y que estaban por hacer los trabajos hidrográficos de costas y ríos. RAMOS-IZQUIERDO.

(47) CERVERA PERY, 2014, p. 70.

Bibliografía

- ÁLVAREZ CHILLIDA, Gonzalo: «Los gobernadores de Fernando Poo (1858-1930)», en LUIS, Jean-Philippe (ed.): *L'État dans ses colonies. Les administrateurs de l'empire espagnol au XIX^e siècle*, Casa de Velázquez, Madrid, 2015, 157-166.
- BUALE BORIKÓ, Emiliano: *El laberinto guineano*, IEPALA Editorial (Debate Político 9), 1989.
- «Catálogo correspondiente a las provincias ultramarinas de España. Exposición colonial en Ámsterdam en 1883. Madrid: Comisión Central Española, 1883. Est. Tip. de El Correo».
- CERVERA PERY, José Ramón: «La Marina en Guinea Ecuatorial: Carlos Chacón, gobernador de la continuidad histórica», *Revista General de Marina*, t. 251, núm. 11, 2006, 593-600.
- : «La expedición del conde de Argelejos (*sic*), primera presencia naval española en el golfo de Guinea (1778-1783)», en *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII. Cuadernos Monográficos del IHCN*, núm. 69, XLVIII Jornadas de Historia Marítima, 2014, 63-72.
- CREUS, Jacint: «Cuando las almas no pueden ser custodiadas: el fundamento identitario en la colonización española de Guinea Ecuatorial», *Hispania. Revista Española de Historia*, vol. LXVII, núm. 226, 2007, 517-540.
- DE GRANDA ORIVE, Javier: «La cruz de distinción de Fernando Poo», *Revista General de Marina*, t. 263, núm. 5, 2012, 863-872.
- GARCÍA CANTÚS, M.^a Dolores: *Fernando Poo: una aventura colonial española en el África Occidental, 1778-1900* (tesis doctoral), Universitat de València, 2004.
- GONZÁLEZ FANJUL, Genoveva: «El fracaso de España en la primera ocupación de los territorios del golfo de Guinea», *Aldaba. Revista del Centro Asociado de la UNED en Melilla*, núm. 31, 2001, 71-84.
- FURLAN, Luis Fernando: «Notas sobre la expedición del conde de Argelejo y la presencia española en el golfo de Guinea (1778-1783)», en *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Lima, 2001, 1-29.
- MARTÍN DEL MOLINO, Amador: *La ciudad de Clarence: primeros años de la actual ciudad de Malabo, capital de Guinea Ecuatorial, 1827-1859*, Instituto de Cooperación para el Desarrollo—Centro Cultural Hispano-Guineano, Madrid-Malabo, 1993.
- MONTALDO Y PERÓ, Federico: *Guía práctica, higiénica y médica del europeo en los países tórridos*, Imp. de Ricardo Rojas, 1898.
- NAVARRO, Joaquín J.: *Apuntes sobre el estado de la costa occidental de África y principalmente de las posesiones españolas en el golfo de Guinea I*, Impr. Nacional, 1859.
- ORTEGA DEL CERRO, Pablo: «Retos de la monarquía española en contexto global: la expedición a Guinea (1777-1779)», *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, núm. 38, 2020, 360-396.
- RAMOS-IZQUIERDO, Luis: *Descripción geográfica y gobierno, administración y colonización de las colonias españolas del golfo de Guinea*, Imp. de Felipe Peña Cruz, 1912.
- USERA, Gerónimo M.: *Observaciones al llamado «Opúsculo sobre la colonización de Fernando Poo» (*sic*)*, Imp. Fundación y Librería de don Eusebio Aguado, 1852.
- VARELA, José: «Descripción de la Isla de Fernando Poo» (1780), AGS, Estado, leg. 7411, doc. 26.
- VV.AA.: *En la perla de África (1778-1883). La presencia de la Armada española en Guinea Ecuatorial* (catálogo de la exposición homónima), Museo Naval de San Fernando-Ediciones Asimétricas, 2018.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

C/e

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 1.º, 28014 Madrid
Teléfono: 913 12 44 27
C/e: RHN@mde.es

DESCUBRIENDO EL MEDITERRÁNEO: EXPEDICIONES DE LA MARINA ESPAÑOLA EN EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XVIII

Luisa MARTÍN-MERÁS VERDEJO
Ex Directora Técnica del Museo Naval de Madrid
Recibido: 24/01/2021 Aceptado: 05/03/2021

Resumen

Este artículo describe las actividades de la Marina española en el Mediterráneo oriental a partir del tratado de paz firmado con Turquía en 1782, para hacerse presente en un mar hasta entonces poco transitado por escuadras españolas. A través de las navegaciones realizadas hasta 1800, examinamos las distintas vicisitudes médicas, diplomáticas y cartográficas que sufrieron los marinos españoles para reafirmar su presencia en un escenario dominado por otras potencias europeas.

Palabras clave: siglo XVIII, Mediterráneo oriental, expediciones de la Marina, relaciones internacionales, epidemias, cartografía marítima.

Abstract

This article describes the Spanish Navy activities in the Eastern Mediterranean after the signing of the Peace Treaty with Turkey in 1782, to be present

in a sea until then infrequently travelled by Spanish fleets. Throughout the navigations carried out up to 1800, we examine the various medical, diplomatic and cartographic challenges suffered by Spanish sailors to reaffirm their presence in an area dominated by other European powers.

Key words: century XVIII, eastern Mediterranean sea, Spanish Navy expeditions, international relations, epidemics, maritime cartography.

EL legado histórico de la hostilidad hispano-musulmana en el ámbito mediterráneo constituía un pesado lastre en España aún a mediados del siglo XVIII. Mientras que una mayoría de los países europeos habían firmado tratados de amistad con moros y turcos, lo que les abría las puertas a la navegación y al comercio en el Mediterráneo, España seguía en un estado permanente de guerra larvada contra el tradicional enemigo musulmán. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, las cosas comenzaron a cambiar, aunque muy lentamente. Las batallas navales y las escaramuzas corsarias entre embarcaciones españolas y turcas disminuyeron hasta desaparecer en la práctica. Los intercambios comerciales entre ambos imperios, aunque asegurados por naves de terceros países, fueron adquiriendo cada vez mayor importancia. Los deseos de seguridad en la navegación mediterránea y de enlazar directamente con las escalas levantinas turcas iban ganando adeptos cada día entre los gobernantes y comerciantes de la burguesía mediterránea española. Especialmente importante fue a este respecto la apertura del Mar Negro a las distintas flotas europeas; primero a Rusia, en virtud del tratado de Ketchup-Ajardinar en 1774, y paulatinamente al resto de los países, lo que permitió el auge espectacular de las exportaciones trigueras turcas y rusas hacia los puertos de la orilla norte del Mediterráneo, sobre todo españoles. Además, en 1759 accedió al trono Carlos III, quien durante su reinado en Nápoles había firmado un tratado con la Sublime Puerta, lo que contribuyó a que se acelerasen los intentos de establecer una paz duradera. En 1767, Jorge Juan firmó el primer tratado hispanomarroquí de paz y comercio; sin embargo, la política con las tres regencias turcas del Mediterráneo continuó siendo inestable.

El fracasado intento de desembarco español en Argel en 1775 provocó la salida de la Secretaría de Estado del ministro Grimaldi, que fue sustituido por José Moñino, conde de Floridablanca. Desde 1778, este ministro puso en marcha una operación para iniciar negociaciones de paz con Turquía. Durante tres años, Juan Bouligny, enviado por España a Constantinopla, llevó a cabo una complicada negociación que condujo al establecimiento de un tratado de paz, amistad y comercio, firmado el 14 de septiembre de 1782, en las mismas condiciones que el resto de las potencias europeas, de manera que el acuerdo autorizaba la instalación de cónsules españoles, la apertura del comercio con los territorios del imperio turco y el acceso a los Santos Lugares. Y asimismo se daba autorización para que las tres regencias norteafricanas iniciaran

también negociaciones de paz. Así, sucesivamente, se fue haciendo la paz con Trípoli, Argel y Túnez.

Por el tratado de París de 1763, España recuperó Menorca, pero Gibraltar, llave del Mediterráneo, permaneció en manos de Inglaterra, que disputaba así a Francia su influencia secular en la zona. Tras la firma del tratado de paz entre España y la Sublime Puerta, después de varios siglos de constantes luchas por la supremacía en el Mediterráneo, el rey Carlos III envió como embajador real al brigadier de la Armada don Gabriel de Aristizábal, para entregar los regalos de cortesía diplomática al sultán.

Así se iniciaban una serie de viajes de carácter pacífico, diplomático y científico para hacer presente a la Marina española en el escenario del Mediterráneo oriental, monopolizado principalmente por Francia e Inglaterra. Asimismo, Floridablanca, en su informe a la Junta de Estado de 1787, indicaba la necesidad de establecer

«un turno de compañías en tiempo de paz, en que todos los oficiales, pilotos y demás se ejerciten en la navegación y maniobras (...) haciéndose cargo que si todos los empleados en el mando de los buques de mi real armada no tienen un método frecuente de ejercitarse en campañas de mar, por más estudio y disposiciones que tengan, faltará a muchos la experiencia necesaria, sin la cual son de temer muy tristes sucesos»¹.

Para atender a la formación táctica de los oficiales, se decidió crear una escuadra del Mediterráneo que acometiese anualmente un programa de ejercicios y maniobras en alta mar. Hubo un precedente: el de la escuadra Gastón de 1774, pero la primera denominada así fue la formada en 1787 para liberar los puertos de Génova y Livorno del bloqueo inglés y hostigar a la flota inglesa en Bastia, escuadra que se puso al mando de Juan de Lángara. La de 1789 la comandaba el inspector general Félix de Tejada. La componían cuatro buques, uno de cada departamento marítimo, y se aprovechó la oportunidad para llevar a cabo comparaciones de aguante de mar, vela y batería, y continuar probando el sistema de construcción de Romero Landa. Al frente de la de 1802 estaba José Solano. El problema surgió de los recortes. Debido a la penuria del Tesoro tras la guerra de independencia de Estados Unidos y los bombardeos de Argel, se aprovechó esta fuerza para cumplir otros cometidos, entre los que estaba el transporte de diplomáticos marroquíes y turcos a distintos lugares del Levante mediterráneo. No he llegado a saber si el transporte de diplomáticos a Constantinopla era una labor que solo realizaban los navíos españoles, por la ausencia de marina de los países norteafricanos, o también lo hacían los franceses, ni qué compensaciones económicas recibía España por estos servicios. Este cometido no se oponía a la realización de ejercicios de evoluciones en los tránsitos.

(1) Floridablanca, Informe a la Junta de Estado de 1787, cláusulas CLXXXIV y CLXXXV.

Teniendo en cuenta que para los marinos españoles el Levante mediterráneo era desconocido y tenía una alta densidad de tráfico marítimo, máxima en los puntos estratégicos (los estrechos de Gibraltar, los Dardanelos y Mesina, y los canales de Otranto y Sicilia), se aprovecharon estos viajes para levantar cartas de aquellas costas, con los escasos medios técnicos con que se contaba.

Al ser un destino exótico, algunas expediciones incluyeron en los derroteros de navegación oficiales descripciones pormenorizadas de Constantinopla, obviando el nombre turco de Estambul en todas ellas. Suponemos que estas descripciones venían ordenadas por la superioridad a unos oficiales de Marina educados en los principios de la Ilustración. Así, el narrador del viaje de Aristizábal asegura: «El Comandante general y todos sus oficiales acreditaron unánimes deseos de cumplir con las ordenes del rey y de manifestar que ni el bullicio de los festejos fueron poderosos para distraer en ellos la memoria que viajaban como hombres ilustrados que pisan tierras extrañas con ánimo de volver más útiles a su patria»².

Viaje de la escuadra de Gabriel de Aristizábal a Constantinopla en 1784

En 1784 fue enviada por Floridablanca una escuadra al mando del brigadier de la Armada Gabriel de Aristizábal, con el objetivo de reforzar la importancia del tratado de paz con Turquía de 1782 y de hacer entrega de los regalos que el rey de España enviaba al sultán Abdul Hamid I. La idea que les movía era, según el ministro, «abrir los mares de Levante a los españoles» y asegurar el comercio hispano en el Mediterráneo. Pero tuvo también un aprovechamiento secundario en cuanto que aquella sirvió como medio de transporte para dos tíos del emperador de Marruecos en su desplazamiento a Constantinopla, los cuales viajaban acompañados de su correspondiente séquito y bagajes, amén de transportar un caudal de 100.000 doblones de su propiedad. Asimismo, figuraba a bordo la familia del enviado extraordinario de España en la corte otomana, Juan Boulligny.

La escuadra se componía de los navíos *Triunfante*, de 80 cañones, mandado por Sebastián Ruiz de Apodaca, y *San Pascual*, de 74, por Francisco Javier Winthuysen; el bergantín *Infante*, de 18 cañones, por Juan María de Villavicencio, y la fragata *Santa Clotilde*, de 26, por Bartolomé de Ribera.

Salieron de Cartagena el 24 de abril de 1784, haciendo escala en la ciudad de Augusta, en Sicilia, de la que hacen una amplia descripción y donde reinaba una rama de los Borbones. Allí reciben la noticia de la existencia de peste en Constantinopla, problema que será recurrente en las siguientes expediciones. Comprobaron que las cartas francesas que manejaban eran erróneas, por lo que levantaron cartas de esas regiones por donde no habían navegado antes. Concretamente, en palabras del propio Aristizábal, desde «el tiempo de las

(2) MORENO, J.: *Viaje a Constantinopla en el año de 1784. Escrito de orden superior*, Imp. Real, Madrid, 1790, prólogo.

Cruzadas, pues es la última ocasión en que la guerra llevó nuestras banderas a esta parte (...) y jamás había ocurrido el ir de paz hasta ahora»³. Por este desconocimiento, cerca de la isla de Lemos encalló el *San Pascual*, y una vez puesto a flote, hubo que pasar el peligroso y desconocido canal de los Dardanelos. Pero una nueva avería del *San Pascual* obligó a la escuadra a detenerse hasta que pudo entrar el 10 de septiembre a Constantinopla. La contemplación de cuantas maravillas ofrecía la ciudad a los ojos de los expedicionarios españoles debió de generar en el ánimo de los marinos una gran fascinación. Hasta treinta días después de su llegada no fue recibida la embajada española, con el comandante al frente, por el Sultán Hamid I, tiempo que dedicaron los oficiales a explorar y conocer esta ciudad mítica. Después de cuarenta y tres días de estancia en la ciudad, salieron de Constantinopla el 24 de octubre de 1784, para recalar en Malta a fin de hacer cuarentena por la peste que asolaba la capital otomana y esperar, por orden del monarca español, la puesta a punto de dos galeras que el gobierno de Malta vendía al español para su posterior escolta hasta la Península. La escuadra fondeó finalmente el 31 de mayo de 1785 en Cartagena tras haber tardado un año en su periplo.

El brigadier presentó el diario original del viaje al rey el 7 de junio; los cuatro comandantes de la escuadra y Cayetano Valdés, probable autor del diario, fueron ascendidos de sus respectivos empleos⁴. Dicho manuscrito, actualmente en la Biblioteca del Palacio Real, se compone de dos partes: el derrotero de la navegación y las «Noticias de la capital de Turquía, acompañadas de los planos, vistas de canales fortificaciones y puntos mas agradables que se han reconocido y conducen a formar concepto, como también de algunas observaciones sobre las costumbres de los turcos, su gobierno, fuerzas terrestres y marítimas en la actualidad».

Esta segunda parte contiene multitud de noticias sobre Constantinopla, monumentos, costumbres y forma de vida de sus habitantes, en los más variados aspectos. Tales noticias son en gran medida el resultado de las observaciones personales y directas de unos oficiales interesados en captar la realidad de un país que por fuerza había de resultarles exótico y diferente. Ambas partes, junto con bastantes adiciones y comentarios, fueron publicadas en 1790⁵.

(3) GONZÁLEZ CASTRILLO, R.: «Gabriel de Aristizábal y su viaje a Constantinopla en el año 1784», *Arbor*, vol. CLXXX, núm. 711-712 (marzo-abril 2005), 707-726, p. 710.

(4) Sobre la autoría de las distintas descripciones de Constantinopla, véase MARTÍN-MERÁS, Luisa: «Descripción de Constantinopla por los oficiales de Federico Gravina», *Boletín de la Sociedad Geográfica Española*, núm. 66, 132-141.

(5) Véase n. 2. «Extracto del diario de navegación ejecutado por el Navío *San Pascual* al Puerto de Constantinopla y su regreso a Malta con breve relación de sus acaecimientos, en conserva de la escuadra mandada por el Brigadier Gabriel de Aristizabal y cartas que manifiestan la derrota que hizo la escuadra destinada a Constantinopla en el año 1784, por Francisco Javier Winthuysen», Museo Naval (MN), Ms. 341, ff. 34-43; «Oficio de Francisco Javier Winthuysen a Antonio Valdés remitiéndole la relación y planos demostrativos de cuanto ocurrió en el Navío *San Pascual* en su navegación al Puerto de Constantinopla y regreso a la Isla de Malta», MN, Ms. 863, doc. 2.

Origen de la bandera de España

El viaje de la escuadra de Aristizabal fue un éxito diplomático pero se encontró con un problema inesperado: los países ribereños del Mediterráneo oriental no reconocían la bandera que enarbolaban los barcos españoles, lo que produjo una serie de inconvenientes y confusiones al arribar a sus puertos. En el siglo XVIII, al estar varias naciones regidas por monarcas pertenecientes a la casa de Borbón, cuyo color distintivo era el blanco, las banderas de sus buques solo se diferenciaban por el escudo real, que cambiaba según el monarca reinante, lo que era motivo de frecuentes equivocaciones en la mar.

Daba la casualidad de que los Borbones reinaban en España, Francia, Nápoles, Toscana, Parma y Sicilia, y que sus barcos navegaban principalmente por el Mediterráneo. Todos usaban el color blanco, propio de la dinastía, con el escudo real respectivo. Los escudos, además, presentaban diseños muy recargados y barrocos, difícilmente identificables en la lejanía.

Este grave inconveniente lo sufrió la escuadra de Aristizabal en el puerto de Constantinopla, donde fondeaban gran cantidad de barcos. Es de destacar que el tratado de paz firmado entre España y la Sublime Puerta era tan reciente que los barcos griegos con que la escuadra se cruzó en la travesía no reconocieron la bandera, con el consecuente temor de sus tripulaciones a que su barco fuera apresado y ellos vendidos como esclavos. Lo mismo le sucedió en 1786 al comandante Felipe López de Carrizosa en Chipre, donde no conocían el pabellón español, como tampoco en Beirut o Sidón.

En 1785, el ministro de Marina, Antonio Valdés, «para evitar los inconvenientes y perjuicios que ha hecho ver la experiencia puede ocasionar la Bandera Nacional de que usa Mi Armada Naval y demás Embarcaciones Españolas, equivocándose a largas distancias ó con vientos calmosos con la de otras Naciones», propuso una nueva bandera, con los colores rojo y gualda, que fue aprobada por el rey en decreto de 28 de mayo de 1785⁶. Este decreto establecía un plazo para la adopción de la nueva bandera, diferente por mares y latitudes, que finalizaba el 1 de enero de 1787. En realidad, Carlos III no eligió una bandera, sino dos. La primera sería para los buques de la Armada, mientras que la otra debían enarbolarla los buques mercantes españoles. Se decidió, al mismo tiempo, el uso de un gallardete, basado en el diseño de la bandera de los buques de guerra, que debía usarse a tope del palo mayor.

La peste en las navegaciones

Otro inconveniente que afectó a nuestros barcos desde el primer momento fue la peste que asolaba los puertos del Levante mediterráneo en forma de

(6) Inicio del decreto sobre la bandera del rey, de 28 de mayo de 1785.

fiebres intermitentes, denominadas fiebres pútridas, fiebres de Malta, calenturas, etc., y que debía de ser la brucelosis. El problema de esta epidemia en el ámbito mediterráneo obligaba a solicitar información sobre ella en los puertos de Sicilia y Malta, antes de seguir la navegación hacia Constantinopla y otros puertos bajo soberanía turca.

El viaje de vuelta suponía invariablemente una cuarentena en la isla de Malta, gobernada por la Soberana Orden Militar y Hospitalaria de San Juan de Jerusalén, de Rodas y de Malta, de la que tomó el nombre la enfermedad, y a veces otra cuarentena en Cala Taulera, en Mahón, o en Cartagena, periodos de aislamiento que alargaban el viaje y diezaban las tripulaciones. Todos los viajes que se comentan aquí sufrieron retrasos y cuarentenas debidas a la peste que asolaba Constantinopla, empezando por el de Aristizábal en 1784 y acabando por el de Alcalá Galiano en 1803, y así lo hacen constar en sus diarios⁷.

Viaje a Constantinopla del navío *Miño* en 1786

El problema de la peste en las embarcaciones debía de ser tan acuciante que en la expedición realizada en 1786 por el navío *Miño*, mandado por Baltasar de Sesma, embarcaron tres médicos de la Marina para experimentar el método del famoso doctor Joseph Masdevall, que consistía en aplicar a los enfermos determinadas dosis de antimonio y opio⁸.

El navío *Miño*, al mando de Baltasar de Sesma, había estado en Argel después de firmarse la paz con aquella regencia. Al volver el 17 de febrero a Cartagena, la tripulación hubo de pasar una rigurosa cuarentena de veinticinco días. A continuación, el *Miño*, con la misma tripulación, recibió la orden de conducir a Constantinopla al príncipe Muley Addelmelek, yerno y sobrino del sultán de Marruecos, que iba a La Meca para recibir en la mezquita un determinado privilegio para la casa reinante en Marruecos. Transportaban también al embajador marroquí ante los turcos, El Talve Jas-Abdel Kelim Ben, con un séquito de 40 personas. Ambas personalidades venían de Túnez en la fragata *Santa Águeda*, y al llegar a Cartagena quedaron en cuarentena. El viaje está publicado por el entonces alférez de fragata José Solano Ortiz de Rocas, que participó en él⁹.

(7) La fiebre de Malta era aún una amenaza en España en los años cincuenta del siglo xx. Contra ella me advertía frecuentemente mi padre, médico en una pequeña ciudad española.

(8) *Relación de la epidemia de calenturas pútridas padecida en el navío de S.M. nombrado el Miño en su viaje a Constantinopla el año de 1786: su curación por el método del Doctor Don Joseph Masdevall : reflexiones sobre la naturaleza de aquellas enfermedades y aplicación de los mismos remedios a otras análogas muy frecuentes, con particularidad en las navegaciones. Por el licenciado D. José Sánchez, cirujano de la Real Armada. En Madrid en la Oficina de don Blas Román, 1789.*

(9) *Viaje a Constantinopla en el año de mil setecientos ochenta y seis en el que se da razón de la ciudad de Siracusa en Sicilia, sus particularidades y las de sus inmediaciones. Apéndice I de la obra de José Solano Ortiz de Rocas: Idea del Imperio otomano, parte histórica del diario de navegación que en su viaje a Constantinopla en el año de 1787 hizo el capitán*

Salieron de Cartagena el 20 de mayo con algunos tripulantes ya contagiados de calenturas pútridas, problema que se agudizó por el hacinamiento de tantas personas y animales embarcados por los marroquíes. Hicieron escala en Siracusa, para hacer la aguada y visitar la ciudad. Las visitas que hicieron los oficiales para conocer la ciudad y sus monumentos están descritas extensamente en la obra. Salieron de allí el 1 de julio, para llegar a Constantinopla el 31 de julio de 1786 y desembarcar a sus pasajeros el 2 de agosto. Fue un viaje molesto para toda la tripulación por los usos y costumbres de los 104 pasajeros marroquíes, que con la tripulación totalizaban 506 hombres durante ochenta y un días. En este viaje, el autor no se detiene en describir la ciudad donde permanecieron dieciocho días, y se limita a relatar las relaciones que mantuvieron con los diplomáticos allí destacados. Salieron de Constantinopla el 18 de agosto, y el 23 de septiembre llegaron a Mahón, donde pusieron a los enfermos en cuarentena y desinfectaron el velamen y los pertrechos. Por esta razón, y por los vientos contrarios que soplaban, hasta el 27 de noviembre no pudieron salir hacia Cádiz, adonde llegaron el 31 de diciembre. Solano Ortiz de Rozas indica que el viaje duró doce meses –solo cuatro de ellos de viaje–. Los médicos reportaron que tuvieron 192 enfermos, sin contar los que se curaron espontáneamente, a los que se administró el tratamiento prescrito por el famoso doctor Masdevall. En total murió el 1 por 100.

Viaje de la fragata *Santa María Magdalena* y el bergantín *Infante* a Constantinopla en 1787

El siguiente viaje fue realizado en 1787 por la fragata *Santa María Magdalena*, mandada por Juan María de Villavicencio, y el bergantín *Infante*, mandado por José Solano Ortiz de Rozas, ahora ya teniente de fragata. El motivo era recoger a la mujer y a ocho familiares del ministro español Juan de Bouligny para trasladarlos a España. Salieron de Cartagena el 16 de julio de 1787, y al llegar a Constantinopla se encontraron con que las autoridades habían desplazado a los barcos extranjeros al puerto de Esmirna porque se había iniciado la guerra con los rusos. Pero, como la fragata estaba contagiada de «la peste de los Dardanelos», sus tripulantes estuvieron retenidos fuera del puerto durante cinco meses sin poder bajar a tierra. Cuando salieron de allí, tuvieron que hacer tres cuarentenas en Malta. Llegaron a Alicante el 12 de

de fragata de la real Armada D. Josef Solano Ortiz de Rozas, caballero de la Orden de Santiago, siendo a la sazón teniente de la misma clase, en el que por vía de apéndice se da razón de otro viaje que executó a Constantinopla en el anterior año de 1786, y del que posteriormente hizo a Nápoles y Liorna en el de 1789. En Madrid en la Imprenta de Sancha, 1793; «Un extracto de las noticias adquiridas por D. Jose María Salazar en el año de 1785 del viaje que hizo a Constantinopla sobre el navío *Miño* al mando de D. Baltasar de Sesma», MN, Ms. 342, doc. 9; «Extracto del diario que hizo el año de 1786 sobre el navío *Miño* el piloto Juan de Navarrete en el viaje a Constantinopla», MN, Ms. 341, doc 1.

agosto de 1788, y a Cádiz, el 24 del mismo mes. Fue una navegación larga y complicada que duró en total catorce meses y estuvo desde el principio marcada por el desastre. Por este motivo, los expedicionarios recibieron una gratificación de dos pagas de salario el 2 de septiembre, en atención a los trabajos y pérdidas que les ocasionó la comisión en Constantinopla y a la rigurosa cuarentena que habían cumplido en Malta¹⁰.

Este oficial relata en el prólogo del libro mencionado, dedicado a Godoy, que estuvo cinco meses en Constantinopla y que sacó «esta sucinta relación que se reduce a exponer aquellas ideas generales que pudo tomar un militar comisionado a otro objeto»¹¹. En el título de la obra ya nos aclara el autor que su relato es la parte histórica del diario de navegación, por lo que no se incluye ninguna otra noticia del viaje. La *Idea del imperio otomano* es todo menos sucinta. Se trata más bien una detallada información geográfica e histórica de la ciudad de Constantinopla y del imperio turco que debe mucho a las informaciones históricas y geográficas del abate Arrieta, personaje que estaba en Constantinopla durante su estancia y que viajó en el *Infante* a Malta. Arrieta también informó sobre el mismo tema a los oficiales de Aristizábal y Gravina.

Viaje de la fragata *Santa Rosa* a Constantinopla en 1788

Al poco tiempo, en reciprocidad por la visita de la escuadra española de Aristizábal, se produjo el viaje del embajador turco Vasif Efendi a España, transportado a Barcelona por una fragata francesa el 25 de julio de 1787. En 1788, el capitán de navío Federico Gravina se hizo a la mar en la fragata *Santa Rosa*, con el encargo de devolver al embajador turco a Constantinopla una vez concluida su visita a nuestro país, la cual constituyó un acontecimiento para el público español.

La fragata salió el 1 de abril de Cartagena, haciendo escala en Sicilia, como era habitual, y llegando al canal de los Dardanelos el 6 de mayo. Los oficiales y el embajador entraron el 12 de mayo al puerto, donde desembarcó el embajador. Ellos permanecieron en la ciudad treinta y un días, visitándola y relacionándose con los diplomáticos europeos. La fragata se hizo a la mar el 13 de junio por temor a la peste existente en Constantinopla.

El 27 de junio fondeó en Malta, donde sus tripulantes pasaron la cuarentena a que estaban obligados todos los barcos europeos antes de entrar en sus respectivos países. Tras la recuperación de 53 enfermos, el 8 de septiembre la *Santa Rosa* se hizo a la mar. Llegó a Cádiz el 28 de septiembre sin otro contratiempo tras cuatro meses de viaje.

Federico Gravina y Nápoli, nacido en Palermo en 1756 de familia noble, ingresó en la Real Armada en 1775. De su fulgurante carrera naval solo desta-

(10) No he podido encontrar el diario de esta navegación, solamente noticias sueltas en Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, Expediciones a Europa 128.

(11) Véase n. 9. *Idea del imperio otomano*.

camos sus destinos en el Mediterráneo. En 1783, mandando la fragata *Juno*, participó en el bombardeo de Argel formando parte de la escuadra de Antonio Barceló. En 1784 volvió a Argel, al mando de una división, con el jabeque *Catalán*. Comandante de la fragata *Santa Rosa*, formó parte de la escuadra de evoluciones de Juan de Lángara, y en ella llevó en 1788 a Constantinopla al enviado de la Puerta otomana. Continuó su exitosa carrera, y fue ascendido sucesivamente a brigadier, jefe de escuadra y teniente general. Declarada la guerra a Gran Bretaña, fue nombrado capitán general de la escuadra española que, en combinación con la francesa de Villeneuve, hizo la campaña de Martinica, Finisterre y Trafalgar, donde a bordo del *Príncipe de Asturias* recibió una herida en el codo izquierdo, de resultas de la cual falleció en Cádiz el 9 de marzo de 1806.

La *Descripción de Constantinopla escrita por los oficiales de la fragata Rosa, mandada por D. Federico Gravina, en que se restituyó el embajador turco a su país*, fue presentada al rey en noviembre de 1788¹². Se divide esta descripción en seis capítulos. El primero describe la ciudad y sus monumentos, el Serrallo o palacio del sultán y las mezquitas reales, los bazares y caravasares. El segundo trata del Serrallo, las costumbres y usos de la corte otomana, el Harén, la vida en él, la familia real (príncipe heredero y resto de príncipes y princesas), extendiéndose en la vida de las sultanas del Harén y su relación con los hijos y el sultán. El tercero se ocupa del gobierno del imperio, sus fuerzas terrestres y navales y empleos oficiales. El cuarto es una extensa explicación de la vida de Mahoma y de las costumbres religiosas y civiles de los turcos. El quinto recoge las costumbres y el carácter de los turcos y el estado de la nación, incidiendo en las casas, las comidas y las mujeres. El sexto hace un repaso de los habitantes no musulmanes de la ciudad, que se dividen en los francos, quienes, ubicados en el barrio de Pera, son todos los ciudadanos europeos en misión diplomática y no pagan impuestos al gobierno, y los llamados «rayás», que son todos los restantes y no gozan de la protección de nación europea alguna, pagan impuestos y se dedican al comercio. En esta clase están incluidos los armenios, los griegos, los judíos y las gentes procedentes de Alepo.

Como militar, se detiene en la situación militar del país y considera que «su marina mercantil es ninguna y la de guerra es poco respetable. Sus tropas de tierra pudieran ser muy buenas (...) pero al mismo tiempo ya se ha dicho cuán faltos de disciplina están sus ejércitos, cuya más numerosa parte se compone de tropas levantadas para la ocasión y que ven el fuego por primera

(12) Mientras que el viaje de Aristizábal fue publicado en 1790, la descripción de Constantinopla de Gravina ha permanecido inédita en la Biblioteca del Palacio Real hasta 2001, en que fue publicada por Ediciones Miraguano con una introducción de José M.^a Sánchez Molledo. El diario de la expedición, en «Extracto del Diario del capitán de navío D. Federico Gravina, comandante de la fragata *Santa Rosa* en su viaje a Constantinopla transportando el enviado de la Corte otomana Acmet Guasif Efendi y varias noticias observadas y adquiridas en aquella capital. 20 de octubre de 1788», MN, Ms. 2485.

vez». En otro lugar añade: «... durante los 31 días que allí hemos estado en medio de las inquietudes de una guerra que conmueve siempre más o menos a aquel pueblo fanático, no hemos sufrido el menor insulto». Alusión sutil a la guerra ruso-turca, iniciada en septiembre de ese mismo año y que duró hasta 1792, interrumpiendo los viajes españoles a esa capital.

La descripción de Constantinopla de Gravina repite los temas y muchos de los comentarios de la de Aristizábal, si bien es un relato más breve y sistematizado. Es también más neutro; parece la guía turística de unos oficiales que observan la ciudad y sus habitantes con mirada de ilustrados europeos, que era la condición de gran parte de la oficialidad de la Marina en el último tercio del siglo XVIII.

La espontaneidad y las opiniones personales sobre la ciudad y sus habitantes están reservadas al diario de navegación, que no iba a ser público ni presentado al rey. En este, al pasar el canal de los Dardanelos, los visitantes se asombran de la magnífica vista y escriben:

«... se ven a cada paso casas, lugares y arboledas, las vueltas que da el canal y el ángulo que forma en el lado izquierdo de la torre no permiten ver ninguna pequeña parte de él, así parece unida la costa de Asia a la de Europa, cuyo lado también está lleno de casa y entre ellas una y un jardín, del Gran Señor, y toda la costa llena de árboles, todo lo que unido forma un conjunto, el más hermoso que puede verse, y que no tiene igual según la mayor parte de los viajeros afirman, y así a nosotros lo pareció cuando fondeamos».

A partir de entonces van relatando las visitas diarias de una forma desenfadada y espontánea. Pasean por Pera, por Aguas Dulces, comen con los embajadores, visitan Santa Sofía y los demás monumentos, describen el baile de los derviches y detallan las personas con que se relacionan, siempre en primera persona del plural. Con estas visitas, y con las conversaciones con los diplomáticos, con otros europeos y con los intérpretes que frecuentaron y de los que recibieron datos, además de con los apuntes que les dio el abate Arrieta en Malta, se formó la relación¹³. Creemos que todas las descripciones de Constantinopla y de las ciudades sicilianas que han firmado los oficiales de Marina de aquella época están basadas en sus escritos. La fragata se hizo a la mar el 13 de junio. La peste existente en Constantinopla obligó a la expedición a hacer en Malta la cuarentena preceptiva. Tras la recuperación de 53 tripulantes, la *Santa Rosa* llegó a Cádiz el 28 de septiembre sin otro contratiempo. Gravina fue ascendido a brigadier después de su viaje.

(13) El abate Arrieta, personaje mencionado por Gravina y José Solano Ortiz de Rozas como suministrador de noticias históricas y de las costumbres de Constantinopla y Sicilia, debió de ser Agustín García Arrieta (Cuéllar, 1768-París, 1834), escritor y erudito que siguió la carrera eclesiástica. En aquellos años estaba radicado en Malta y escribió una obra, *Principios filosóficos de la literatura*, publicada en 1797, dedicada al príncipe heredero de Parma, que era su mecenas.

Viaje a Constantinopla, Chipre y costas de Siria de Felipe López de Carrizosa (1788)

En 1788, el rey de Marruecos solicitó dos bajeles para enviar una embajada al gran sultán y devolver al embajador y a un ministro turco a Constantinopla. Los dos personajes y 74 personas de su comitiva fueron recogidos en Túnez por el comandante Felipe López de Carrizosa en la fragata *Santa Cecilia*. Llegaron el 13 de febrero a Cartagena, donde se les unió el bergantín *Ardilla*, mandado por el capitán Juan Ignacio Bustillos, para salir de dicho puerto el 16 del mismo mes. Llevaban también el encargo de reconocer las costas de aquella zona, que eran desconocidas para los oficiales españoles, por lo que iban con pilotos e instrumentos náuticos¹⁴.

Llegaron el 14 de abril a Constantinopla, donde desembarcaron a los diplomáticos. El 11 de mayo, la fragata y el bergantín salieron con destino a Chipre, donde pensaban levantar cartas y obtener noticias hidrográficas sobre las costas de Siria –hoy libanesas e israelíes– antes de recoger en Damasco al príncipe Muley Addelmelek, quien volvía de su peregrinación a La Meca y había sido transportado previamente por el navío *Miño*. Llegados a Chipre, la *Santa Cecilia* y el bergantín *Ardilla* intentaron atracar en la rada de Ernica, pero «el pabellón español, desconocido en la isla de Chipre, consternó primero a sus moradores, dejáronse llevar por el recelo de algún ardid de sus enemigos. Desengañados después por la regularidad de movimientos y maniobras de los buques (...) calmaron toda inquietud»¹⁵.

Esta circunstancia provocó en ellos inseguridad y alarma, pero una vez aclarado el equívoco no tuvieron que exhibir los firmanes que les había dado Turquía, pues se restauró la confianza mutua. Salieron de la isla el 23 de mayo y llegaron el 25 a Siria, sometida al bajá turco de San Juan de Acre, donde la expedición levantó la rada de Beirut y envió al primer piloto, Miguel Cerquero, en el *Ardilla* a levantar el plano y descripción de Trípoli. También se hizo un levantamiento de la rada del puerto de Sidón, pero allí tampoco reconocieron el pabellón español y también ignoraban que se hubiera firmado la paz con España, por lo que la fragata y el bergantín decidieron levar anclas y el 7 de junio llegaron a San Juan de Acre, puerto del que levantaron otro plano y cuyos lugares circundantes procedieron a describir. También hicieron una

(14) El viaje, con el título «Resumen de otro viaje a Chipre y las costas de Siria en 1788», está recogido en el *Viage a Constantinopla en el año de 1784 por José Moreno*, ya citado. «Diario de la derrota y acaecimientos de la navegación que consecuente a Real Orden del 14 de henero de 1788 ba a executar desde la bahía de Cádiz ha Constantinopla el capitán de fragata D. Felipe de Villavicencio en la fragata de S.M. *Santa Cecilia* del mando de D. Phelipe López de Carrizosa, Brigadier de Marina para conducir un embaxador y embiado de la Puerta Otomana que regresa de Tánxer y otro embaxador que S.M. marroquí embía al Gran Señor con comitiva y varios regalos; igualmente el viaxe que posteriormente se berificó en el citado buque desde el referido puerto de Constantinopla a los de la costa de Siria por otra R. Orden de S.M. de 24 de febrero del mismo año, deduciéndose del contexto de este diario y las derrotas particulares que comprehende el principal obgeto de esta posterior comisión», MN, Ms. 724.

(15) *Ibidem*, p. xvii.

carta de Jaffa, puerto del que salían las peregrinaciones a Jerusalén. Allí les llegaron noticias de que el príncipe marroquí al que debían recoger había muerto en La Meca, y luego otras avisando de que estaba vivo pero no podía volver a Marruecos hasta noviembre. Viendo los pilotos que a partir de agosto aquellos fondeaderos eran intransitables y que estaban faltos de víveres, además de las noticias de la guerra, la expedición decidió regresar a España. Llegó a Mahón el 9 de agosto, a los cuarenta y siete días de salir de Constantinopla. La tripulación tuvo que hacer en Cala Taulera una cuarentena de cincuenta días. El príncipe marroquí apareció en Alejandría y volvió a Tánger en noviembre.

Con motivo de la guerra austrorrusa contra Turquía, iniciada a finales de 1787, que terminó en 1792, los viajes españoles hacia el Levante mediterráneo se suspendieron o disminuyeron. Esta guerra se debió al intento frustrado del imperio otomano para reconquistar territorios cedidos a Rusia en el curso de la guerra anterior de 1768-1774. Se firmó la paz con Austria en el tratado de Sistova en 1791, y con Rusia en 1792, en el tratado de Jassy, donde se reconocía el control ruso sobre toda la costa septentrional del Mar Negro.

Después de la guerra se reanudaron los viajes a Constantinopla, y la fragata *Mahonesa*, el 24 de enero de 1792, mandada por José Usel y Giambarda, fue enviada allí para conducir al embajador de Argel¹⁶.

Asimismo, en 1796 Francisco Moyúa, al mando de la fragata *Soledad*, hizo un viaje a la capital otomana para transportar al embajador del bajá de Trípoli. En esta travesía, el brigadier Gabriel Císcar y Císcar, desde febrero hasta finales de abril, aprovechó la oportunidad para situar astronómicamente Cerdeña, la costa occidental de Sicilia y el castillo de Trípoli, en la costa de Berbería. Las latitudes las determinó por alturas meridianas observadas con un buen sextante, y para las longitudes hizo uso de un excelente cronómetro.

Ese mismo año, el 22 de marzo, la fragata *Perla*, mandada por Rafael Hore, regresó de Constantinopla después de pasar la cuarentena en Malta¹⁷.

Viajes diplomáticos a las monarquías borbónicas del sur de Italia

La paz de Aquisgrán de 1748, firmada en tiempos de Fernando VI, reconoció a Felipe, hijo segundo de Isabel de Farnesio, la posesión de los ducados de Parma, Plasencia y Guastalla. A partir de entonces encontramos también Borbones en el reino de las Dos Sicilias, pues Fernando, hijo segundo de Carlos VII, heredará de su padre cuando este pase a reinar en España con el

(16) MN, Ms. 1427, doc. 37.

(17) «Entrada de la fragata *Perla*, procedente de Constantinopla, después de su cuarentena; y noticias de su comandante don Rafael Hore, sobre la Escuadra inglesa en el Mediterráneo», MN, Ms. 2364, doc. 168.

nombre de Carlos III. En Parma, otro Fernando sucederá a Felipe, y así sucesivamente hasta la Revolución francesa. Por lo tanto, estas monarquías borbónicas serán frecuentemente visitadas por flotas españolas tanto en escalas hacia Constantinopla como en visitas diplomáticas específicas, así como para transportar a altas personalidades. En las relaciones de estos viajes se incluyen a menudo la descripción de sus puertos y monumentos, las fiestas organizadas en honor de los oficiales españoles, y la relación de regalos que transportaban de sus reales parientes españoles.

Los oficiales llevaban estrictas órdenes sobre la etiqueta a observar en sus relaciones con los altos dignatarios de esas monarquías, órdenes que a veces no se cumplían, lo que obligó a las autoridades de la Marina a legislar sobre el tema. En 1800, el capitán del *Astuto* comunicaba al marques de Spínola un incidente ocurrido en la corte de Sicilia por haberse presentado algunos oficiales a besar la mano del rey con unas patillas exageradas, y las medidas que había tomado para que se cumpliera la real orden de 23 de mayo de 1797 sobre el atuendo de los oficiales¹⁸. Esta ordenanza obligaba a «tener el pelo cortado a raíz por la frente, formando lo que se llamaba cepillo, a llevar por detrás coleta más o menos larga, y usar chupa, calzón corto y espada ceñida». Que su corte de pelo no se ajustase a ella impidió a Antonio Alcalá Galiano asistir, en compañía de su padre, al besamanos de los príncipes de Nápoles en Barcelona con motivo de la boda de estos¹⁹. En estos viajes diplomáticos generalmente iba la escuadra del Mediterráneo completa, como en el viaje de 1789, el de 1796 y los cuatro que hizo la escuadra del Mediterráneo mandada por el teniente general José Solano y la de Domingo de Nava en 1802 a Nápoles con ocasión de la doble boda de los príncipes borbones.

Cuando las personalidades a quienes había que transportar no eran de primer rango, se solía enviar una fragata. Tal fue el caso del transporte a Parma, en 1796, de los condes Bertoli y de la Somaglia con sus séquitos. El mismo año, la fragata *Pomona* debe recoger en Alicante al marqués de Oira y su familia para trasladarlos a Nápoles²⁰.

Viaje a Nápoles y Livorno de la escuadra del Mediterráneo en 1789

La escuadra del Mediterráneo, mandada por Félix de Tejada y compuesta por los navíos *San Telmo*, *San Lorenzo*, *Bahama* y *San Francisco de Paula*, más las fragatas *Elena*, *Rosario*, *Perpetua*, *Guadalupe*, *Soledad* y *Carmen*, los bergantines *Cazador* y *Flecha*, y el lugre *San León*, salió de Cartagena el 28 de mayo de 1789 en una visita de cortesía a los soberanos de Nápoles, cuyo

(18) *Ibidem*, doc. 35.

(19) *Memorias de D. Antonio Alcalá Galiano publicadas por su hijo*, Imp. E. Rubiños, Madrid, 1886, cap. iv.

(20) MN, Ms. 2365, f. 50.

rey, Fernando, era hijo de Carlos III, para llegar el 7 de junio²¹. El motivo era anunciar oficialmente en los reinos italianos la proclamación de Carlos IV y entregar a Fernando IV, rey de Nápoles, los ricos cristales de La Granja que le enviaba su hermano el nuevo rey de España. Los expedicionarios desembarcaron, después de la visita de sanidad y la correspondiente cuarentena, para presentar sus respetos a los reyes. Hacen una detallada descripción de los lugares que visitan, como Pompeya y el Vesubio, y una vez terminadas todas las celebraciones regresan el 18 de julio a Mahón. En este puerto recibieron la orden de ir a Livorno con la misión de que la infanta María Luisa, hermana de Carlos IV y gran duquesa de Toscana, pudiese visitar la escuadra española. A su llegada pasaron la consiguiente cuarentena, ya que venían de Mahón y en toda la costa mediterránea española había epidemia de calenturas pútridas. El 1 de agosto bajaron a tierra, y el 11 fueron muy bien recibidos y agasajados en Florencia y Pisa. Una vez cumplida su misión diplomática y turística, salieron el 15 de agosto de 1789 hacia Cartagena.

A partir de 1789 y hasta 1802, los viajes a las monarquías borbónicas del Mediterráneo con fines diplomáticos y de transporte de pasajeros reales se incrementaron, y desde 1796 estos viajes españoles se extienden a Trieste, debido probablemente a las obligaciones bélicas que imponía el segundo tratado de San Ildefonso –alianza ofensiva-defensiva entre España y el Directorio con carácter principalmente anti británico–, firmado en 1796. Así, la escuadra del capitán de navío marqués de Spínola, compuesta por los navíos *Astuto*, *Miño* y *San José*, y las fragatas *Santa Rufina*, *Santa Rosa* y *Pilar*, viajó a Cerdeña, Sicilia y Trieste, en aquel tiempo puerto libre austriaco. Varios de sus oficiales y pilotos observaron las latitudes de ciertos puntos e hicieron algunas operaciones útiles a la hidrografía en las costas del mar Adriático²².

En 1802, la escuadra del teniente general José Solano, marqués del Socorro, compuesta por los navíos *Príncipe de Asturias*, *Bahama* y *Guerreiro*, y las fragatas *Atocha* y *Soledad*, trasladó de Nápoles a Barcelona, el 30 de septiembre de 1802, a la princesa María Antonia, prometida del príncipe de Asturias, y al príncipe Francisco, heredero del trono de las Dos Sicilias y prometido de la infanta española María Isabel, para sus respectivas bodas, que tuvieron lugar el 5 de octubre. Los príncipes de Nápoles volvieron a su país el 12 de octubre en la misma escuadra. Por su parte, la de Domingo de Nava, con los navíos *Reina Luisa* y *Argonauta*, junto a las fragatas *Casilda* y *Flora*, se desplazó a Parma para llevar a Barcelona a los reyes de Etruria a la fiesta familiar. La misma escuadra se encargó de devolverlos a su tierra.

(21) «Viaje a Nápoles y Liorna en el año de 1789, dando razón del recibimiento de la escuadra y del ceremonial observado por S.M Siciliana por este motivo», incluido en el apéndice II de *Idea del imperio otomano*.

(22) «Viaje del navío *Astuto* al mando de Pablo Estepar a Cerdeña, Sicilia y Trieste». El piloto era Juan Zamora (MN, Ms. 342, docs. 2 y 3); el piloto del *Miño* era Juan Alias.

Hemos visto que todos estos viajes combinaban las maniobras navales para la formación de los oficiales, ordenadas por Floridablanca, con el transporte de diplomáticos de las distintas monarquías árabes, lo cual probablemente sirvió de apoyo económico para mantener las escuadras en el Mediterráneo. Las visitas diplomáticas y los traslados de personalidades a los reinos italianos de los Borbones, por su fuerte relación con la monarquía española, eran también frecuentes. Para estas travesías se hizo patente la necesidad de manejar cartas fiables de unos puertos y estrechos marítimos que eran desconocidos para nuestros marinos. Ya en la primera navegación de Aristizábal se constató la falta de cartas de navegación del estrecho de Mesina, los Dardanelos y otros lugares, por lo que se hicieron prioritarios los levantamientos cartográficos, habida cuenta que las cartas francesas o inglesas de la zona, aparte de no ser aseguibles, contenían abundantes errores. Al principio, como era costumbre, se contrataron pilotos locales con experiencia en aquellos mares para dirigir la navegación por los lugares peligrosos. Pero se necesitaban pilotos y oficiales prácticos que hicieran cartas y derroteros para una navegación segura. Así, en la expedición de Aristizábal de 1784, el navío *Triunfante* embarcó al piloto Miguel Cerquero, y el *San Pascual*, a Jayme Martorell, y se hizo un gran esfuerzo por levantar cartas náuticas pese a los escasos medios técnicos de que se disponía. La expedición de Felipe López de Carrizosa, de 1788, también se aprovechó para embarcar otra vez al mismo Cerquero, a Juan Ferrer, a Miguel Comenche y a otros pilotos para los levantamientos de la orilla sur del Mediterráneo²³.

Cuando se creó la Dirección de Hidrografía, en 1797, cuyo fin era la publicación de cartas náuticas realizadas astronómicamente y con buenos aparatos de precisión, José Espinosa y Tello, primer director del organismo, informaba de que, para publicar las dos primeras cartas del Mediterráneo hasta Morea, había contado con las de la comisión de Vicente Tofiño relativas a las costas de España y sus islas en el Mediterráneo, cuyas observaciones terminaban en cabo de Creus. Desde allí hasta Sicilia fue preciso valerse de los trabajos de otros astrónomos y geógrafos extranjeros²⁴. A partir de Sicilia utilizó las observaciones astronómicas realizadas por Gabriel Císcar en su viaje a Trípoli en 1796, en el curso del cual situó en latitud y longitud varios cabos e islas de la parte meridional de Cerdeña, de la occidental de Sicilia y del castillo de Trípoli, en la costa de Berbería. También se sirvió de las observaciones en Trieste y

(23) Las cartas manuscritas de estas expediciones de encuentran en el Museo Naval, carpetas 107, 108 y 109.

(24) *Memorias sobre las observaciones astronómicas, hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo, las cuales han servido de fundamento para la formación de las cartas de marear publicadas por la Dirección de Trabajos Hidrográficos de Madrid: ordenadas por Don José Espinosa y Tello, jefe de escuadra de la Real Armada, y primer director de dicho establecimiento. Tomo I de Orden Superior. Madrid en la Imprenta Real año de 1809, memoria primera, pp. 64-74.*

el Adriático de los oficiales de la escuadra de Spínola en 1796, que ya hemos mencionado²⁵.

Para poder publicar la carta tercera del Mediterráneo oriental, José de Espinosa y Tello solicitó a las autoridades de la Marina que se aprovechara la visita que iba a hacer la escuadra a Nápoles en 1802, con el fin de devolver a los príncipes de aquel reino, para que Dionisio Alcalá Galiano levantara los puntos que faltaban para completar la parte oriental del Mediterráneo, lo que le fue concedido²⁶. Así pues, Dionisio Alcalá Galiano, que mandaba el navío *Bahama*, al llegar a Nápoles transbordó a la fragata *Soledad*, más apropiada para esos trabajos. En esta expedición recorrió y situó con exactitud los puntos principales de la costa e islas desde el golfo de Modona, en las costas de Morea: el estrecho de los Dardanelos y las costas de Constantinopla, Esmirna, Candía, Rodas, Chipre, Alejandría, la parte de Siria y África hasta el cabo Bon, y las islas de la Galita. Llevaba cuatro buenos relojes marinos para medir la longitud, y algunos sextantes con aparato de horizonte artificial para la latitud. Le acompañaba el capitán de fragata José María de Salazar en calidad de segundo comandante de la comisión, quedando a elección de Galiano los demás oficiales. Salió el 30 de octubre de Nápoles y, a pesar de las alarmantes noticias de la guerra contra Inglaterra en el Mediterráneo y de los inconvenientes por la peste, que le impidieron atracar en Constantinopla, concluyó su misión, volviendo el 2 de octubre de 1803 a Cartagena, después de hacer la cuarentena preceptiva en Mahón²⁷.

En esta comisión levantó la tercera carta del Mediterráneo, que completaba toda la navegación de este mar, y trazó las particulares del archipiélago de Grecia, el mar de Mármara y el canal del Mar Negro, además de un derrotero sobre el Mediterráneo.

(25) N.º 1: «Carta esférica de las costas de la península de España, las de Francia e Italia hasta cabo Venere y la correspondiente de África en esta parte del Mediterráneo con las islas y escollos que comprende esta extensión de mar. Construida en la Dirección de Hidrografía 1801. Contiene una cartela sobre la situación de la isla Galita que hizo en 1802 el brigadier de Marina y comandante del navío *Bahama* Dionisio Alcalá Galiano, quien determinó también la situación de Túnez», MN, A-10045, n.º 2.

N.º 2: «Carta esférica que comprende las costas de Italia, las del mar Adriático desde el cabo Venere hasta las islas Sapiencie en la Morea, y las correspondientes a África, parte de las islas de Córcega y Cerdeña con las demás que comprende este mar. Construida en la Dirección de Hidrografía, año de 1802. Corregida en 1804 la costa de África y las islas de Sicilia, de Lípari y Sapiencie por las observaciones practicadas en dichos lugares por D. Dionisio Galiano, brigadier de la Real Armada. Contiene una advertencia sobre las latitudes y longitudes marcadas por una señal y que corresponden a las observaciones realizadas por el capitán de navío Gabriel de Císcar en 1795», MN, 10045, n.º 4.

(26) «Miguel Comenche a Juan Ferrer, advirtiéndole que las cartas levantadas en la expedición a Constantinopla y Siria en 1788 no son fiables ni están posicionadas astronómicamente. 1802», MN, Ms. 344, doc. 11.

(27) «Principio de la historia del viaje a Constantinopla por Dionisio Alcalá Galiano en la fragata *Soledad*. 1802», MN, Ms. 345, doc. 2; «Noticias hidrográficas del Mediterráneo», MN, Ms. 113 y 114; «Derrota de Constantinopla a Cádiz», MN, Ms. 340, docs. 6 y 12.

Dionisio Alcalá Galiano (Cabra, 1860-Trafalgar, 1805) fue uno de los mejores científicos astrónomos de la Marina de su época, además de un héroe de la batalla de Trafalgar. Sus importantes trabajos astronómicos y cartográficos se citan a continuación. En 1783 asistió al «curso de estudios mayores y sublimes» en el Observatorio de la Marina. Desde 1784 hasta 1788, a las órdenes de Vicente Tofiño, trabajó en el levantamiento de las costas de España, tarea en la que se destacó por sus mediciones astronómicas, materia a la que contribuirá posteriormente con estudios para su perfeccionamiento. En 1785 participó en la expedición para el reconocimiento cartográfico del estrecho de Magallanes, al mando de Antonio de Córdoba.

Entre 1789 y 1792 formó parte de la expedición Malaspina, embarcado en la corbeta *Descubierta* y encargado de las tareas astronómicas y de medición geodésica. En 1792, Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, al mando de las goletas *Sutil* y *Mexicana* respectivamente, se encargaron del reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca, en la isla de Vancouver.

En agosto de 1796, después de entregar el diario de esta última expedición al virrey de México, regresó al departamento de Cádiz a fin de restablecer su salud, aprovechando la circunstancia para dar a la imprenta sus obras sobre cálculos astronómicos²⁸. En noviembre de 1798, una escuadra mandada por Alcalá Galiano consiguió salir de la bahía de Cádiz rumbo a América, burlando el bloqueo de la escuadra inglesa, para traer los caudales que estaban detenidos en Veracruz y La Habana. Una vez firmada la paz de Amiens, el 27 de marzo de 1802, Galiano pudo regresar a Cádiz. En abril de 1802 se dispone que la escuadra de Domingo de Nava, compuesta por los navíos *Príncipe de Asturias*, *Reina Luisa* y *Bahama*, mandado este último por Dionisio Alcalá Galiano, se dirija a Túnez y Argel, donde fondeó para «arreglar ciertas desavenencias existentes con el gobierno de España»²⁹. Alcalá Galiano aprovechó la ocasión para, a bordo de la fragata *Sabina*, realizar levantamientos con el fin de rectificar las dos primeras cartas del Mediterráneo que habían sido publicadas por la Dirección de Hidrografía, corrigiendo la posición de la isla Galita, erróneamente situada entre Argel y Túnez, a poca distancia de la costa.

A su regreso a Cádiz, pasó a Madrid para ocuparse de la publicación de las cartas pero, tras un enfrentamiento con Godoy, se reintegró a la capital depar-

(28) ALCALÁ GALIANO, D.: *Memoria sobre el cálculo de la latitud del lugar por dos alturas del Sol*, Viuda de Ibarra, Madrid, MDCCXCV [1795], 1796; *Memoria sobre las observaciones de latitud y longitud en el mar*, m.e., m.l., 1796; *Método de determinar la latitud de un lugar por medio de la estrella polar observada en los crepúsculos y Método para corregir la distancia de la Luna al Sol o a una estrella por medio de las alturas aparentes de ambos astros*, y su distancia aparente, Almanaque Náutico y Estado General de Marina, Imprenta Real, Madrid, 1796; *Explicación de varios métodos gráficos para corregir las distancias lunares con la aproximación necesaria para determinar las longitudes en el mar, y para resolver otros problemas de astronomía náutica*, m.e., m.l., 1803; *Sobre el cálculo trigonométrico de la altura de las montañas por Don Dionisio Alcalá Galiano*, memoria II, apéndice II p. 183.

(29) SAMPEDRO SÁNCHEZ, C.: «Dionisio Alcalá-Galiano y Pinedo, un oficial científico al servicio de la Armada (1760-1805)», *Revista de Historia Moderna*, núm. 32, Alicante, 2014, p. 118.

tamental el 3 de enero de 1804, por una real orden del príncipe de la Paz al almirante Grandallana, para continuar allí el arreglo de las cartas para su publicación en la Dirección de Hidrografía³⁰. Todas estas labores científicas fueron interrumpidas por su incorporación a la escuadra conjunta francoespañola para tomar parte en el combate de Trafalgar, donde a bordo del *Bahama* encontró la muerte el 14 de octubre de 1805.

El reinicio de las hostilidades con Inglaterra después de la paz de Amiens, la batalla de Trafalgar y los siguientes acontecimientos políticos en España y Europa impidieron continuar con las evoluciones de la escuadra y los viajes diplomáticos, que no se recuperarían hasta después de la guerra de la Independencia. Sin embargo, a pesar de los muchos inconvenientes, tanto bélicos como sanitarios, que afrontaron estos oficiales durante la etapa que hemos estudiado aquí, «logrose empero el fin más principal que fue el de coadyuvar a la instrucción del cuerpo de Marina y dejar el pabellón y nombre español bien querido en aquellas regiones»³¹.

(30) N.º 3: «Carta esférica de la parte interior del Mediterráneo y del archipiélago de Grecia con los golfos y canales hasta Constantinopla y mar Negro. Construida por el brigadier de Marina D. Dionisio Alcalá Galiano, comisionado al efecto con la fragata *Soledad* y publicada de orden superior por la Madrid año de 1806», MN, A-10045, n.º 5.

«Carta esférica del Paso de los Dardanelos del Mar de Mármara y del Canal que conduce al Mar Negro, y la Carta Hidrográfica del Archipiélago de Grecia. Construida por el brigadier de Marina D. Dionisio Alcalá Galiano, comisionado al efecto con la fragata *Soledad* y publicada de orden superior por la DH. Madrid año de 1806. Inserta plano de la ciudad de Constantinopla y canal del Mar Negro o Bósforo de Tracia», MN, A-10045, n.º 7.

«Carta particular del archipiélago de Grecia para facilitar su navegación desde los canales de Cerido, Candia y Rodas hasta la isla de Ipsera. Construida por el brigadier de Marina D. Dionisio Alcalá Galiano, comisionado al efecto con la fragata *Soledad* y publicada de orden superior por la Dirección de Hidrografía. Madrid año de 1806», MN, A-10045, n.º 6.

«Carta esférica del Mar Negro para cuya formación se ha hecho uso de las cartas, noticias y observaciones astronómicas que merecen mayor crédito. Construida en la Dirección Hidrográfica. Año 1806. Inserta Plano de la confluencia y embocadura de los ríos Bog y Dnieper y plano del estrecho de Jenikala». MN, A-10045, n.º 8.

(31) Resumen de otro viaje a Chipre y las costas de Siria en 1788. Está recogido en el *Viage a Constantinopla en el año de 1784 por José Moreno*, ya citado, p. xxxiii.

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

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

<http://bibliotecavirtualdefensa.es>

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

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

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

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

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

- 1) Escribir texto a buscar en «Búsqueda general» (si es una expresión exacta de varias palabras, entrecomillarlas).
- 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>

LA ROYAL NAVY Y EL RESCATE DE LAS TROPAS ESPAÑOLAS EN DINAMARCA

Margarita CIFUENTES CUENCAS
Doctora en Historia
Universidad Rey Juan Carlos
Recibido: 15/02/2021 Aceptado: 05/03/2021

Resumen

En el año 1808 ocurrió un sorprendente y poco conocido suceso de la historia militar de España. Una bella gesta protagonizada por soldados españoles, y que pasó a la historia como la epopeya heroica de los 15.000 llegados del Norte. La hazaña de unos españoles que, alejados de su patria por la ambición de Napoleón y la incapacidad o cobardía de nuestros gobernantes, supieron, llegado el momento, hacer honor a lo que su deber les imponía. Me refiero a las tropas españolas que, a las órdenes del marqués de La Romana, fueron enviadas a Dinamarca como auxiliares de las tropas napoleónicas en su lucha contra Inglaterra y Suecia, y a su posterior y épica evasión al conocer los trágicos sucesos ocurridos durante aquella primavera en España. La fuga nunca hubiese sido posible sin la imprescindible colaboración de la Marina Real británica.

Palabras clave: Royal Navy, marqués de La Romana, Napoleón, Dinamarca.

Abstract

In 1808 a surprising and little known event in Spain's military history took place. A beautiful feat starring Spanish soldiers, and which went down in

history as the heroic feat of the 15,000 troops who arrived from Northern Europe. The story of some Spaniards driven away from their homeland by Napoleon's ambitions and by the unfitness or cowardice of their rulers. The Spanish troops that, under the command of the Marquis de la Romana, went to Denmark to support the Napoleonic army in its fight against England and Sweden and who, after learning of the tragic events that occurred during the spring in Spain, conducted an epic escape. The escape would have never been possible without the help of the Royal Navy.

Key words: Royal Navy, Marquis de la Romana, Napoleon, Denmark.

La expedición a Dinamarca de las tropas del marqués de La Romana



Retrato del marqués de La Romana, de Vicente López. Museo del Prado

EN marzo de 1807, Napoleón exigió a España, al amparo del tratado de San Ildefonso de 1796, que le proporcionase un cuerpo de ejército para que se trasladase al norte de Alemania, con el objetivo de hacer cumplir el bloqueo continental. Pensaba que la única manera de vencer a Inglaterra, su eterna enemiga, ya que no lo podía hacer ni por tierra ni por mar, era ahogando su economía. Y para conseguirlo era preciso un bloqueo absoluto que impidiese a los ingleses comerciar con el continente. Al fin y al cabo, Bonaparte consideraba a Inglaterra una nación de tenderos.

La corte de Madrid no tuvo más remedio que someterse a las exigencias de su poderoso aliado. En mayo de 1807 se dieron las órdenes oportunas y comenzaron los preparativos para la organización del cuerpo expedicionario. Contaría con dos divisiones: una proce-

dente de Etruria¹, al mando del brigadier Salcedo; y otra procedente de España², al

(1) De Etruria partieron las siguientes tropas: el Regimiento de Línea Zamora (2.256 hombres); dos batallones del Regimiento de Línea Guadalajara (1.504 hombres); un batallón de Infantería Ligera de Voluntarios de Cataluña (1.200 hombres); el Regimiento de Caballería Ligera Villaviciosa (540 hombres); el Regimiento de Caballería de Línea Algarve (540 hombres), y una compañía de Artillería (100 hombres).

(2) De España partieron las siguientes tropas: un batallón del Regimiento de Infantería de Línea Guadalajara (778 hombres); los regimientos de Infantería de Línea de la Princesa (2.274

mando del general Kindelán, que sería, asimismo, segundo jefe del cuerpo expedicionario. Al frente de este estaría el teniente general don Pedro Caro Sureda, tercer marqués de La Romana, un destacado marino de guerra, formado en la Escuela de Guardiamarinas de Cartagena, que después de prestar servicio durante más de quince años en la Armada, había solicitado el pase al Ejército al estallar la guerra de la Convención, en 1793.

El cuerpo expedicionario español se integró en el Ejército del Elba, bajo el mando del mariscal Bernadotte, príncipe de Pontecorvo. Después de pasar varios meses acantonado entre Hamburgo y Lübeck, sin participar en ningún hecho de armas –salvo la toma a los suecos de la ciudad de Stralsund, donde los españoles destacaron por su valor–, en marzo de 1808 se ordenó su traslado a Dinamarca.



Mapa de los asentamientos de las tropas españolas (pág. web: <https://images.app.goo.gl/tc3riEKao6Vo2nT56>)

Napoleón, que ya tenía perfilados sus propios planes sobre la Península, ordenó la dispersión de las tropas españolas en pequeños destacamentos, alejados unos de otros, en multitud de islas. Trataba de evitar que esas tropas, cuando se enteraran de la invasión de España por las tropas francesas, se amotinasen de forma concertada y le causaran un verdadero problema. Al mismo tiempo ordenó que se retrasara e interceptara la correspondencia de los españoles y que se censuraran las noticias sobre España publicadas en la *Gazette Nationale* o *Moniteur Universal*. Pero estas medidas no evitaron que poco a poco comenzaran a llegar a los españoles algunas noticias, confusas y contradictorias, y casi siempre muy alarmantes, de cuanto venía ocurriendo en España.

El marqués de La Romana estaba preocupado. Desde el mes de enero había mandado cinco despachos a Madrid, y no había recibido respuesta. Aquel silencio, y las escasas y confusas noticias que se recibían, le impulsaron a enviar a Madrid, el 9 de marzo, a dos de sus ayudantes con la misión de informarse con detalle de la situación política y militar de España.

hombres) y Asturias (2.332 hombres); los regimientos de Caballería de Línea del Rey y del Infante (670 hombres cada uno); el Regimiento de Dragones Almansa (670 hombres); un batallón de infantería ligera del Regimiento Barcelona (1.245 hombres); un tren de artillería de 25 cañones, y una compañía de zapadores-minadores.



Soldados españoles y franceses en Dinamarca (1808). Örnstrup, Biblioteca Real de Copenhague (pág. web: <https://byroncillo.blogspot.com/2020/07/espanoles-en-lolland-1808-por-peter.html>)

Los expedicionarios empezaron a estar cada vez más alarmados. Algunas cartas que conseguían eludir la censura describían la creciente indignación de los españoles con los franceses. Y pronto conocieron los sucesos del 2 de mayo en Madrid, las vergonzosas escenas de Bayona protagonizadas por Carlos IV y Fernando VII, y la designación de José I como rey de España, por decisión de su hermano Napoleón. El desasosiego y la intranquilidad empezaron a hacer mella en las tropas.

A mediados del mes de junio, el mariscal Bernadotte comunicó de forma oficial al marqués de La Romana que José Bonaparte había sido proclamado rey de España por la Asamblea reunida en Bayona. Podemos imaginar la consternación que debió de suponer para el general español la lectura de aquella carta. El marqués de La Romana era un monárquico convencido y, además, un patriota de corazón. Haciendo un esfuerzo de contención, se limitó a comunicar la noticia a los mandos de las distintas unidades con un lacónico oficio de fecha 24 de junio: «Acabo de recibir un oficio de S.A.S. el príncipe de Pontecorvo participándome que S.M. José Napoleón, rey de Nápoles, ha sido proclamado por nuestro Soberano, y en tanto que recibo posteriores órdenes lo comunico a usted para su inteligencia y gobierno».

Aquel mismo día 24 de junio, regresaban a Dinamarca los ayudantes enviados por La Romana a España, después de haber sido testigos presenciales de los sucesos del 2 de mayo en Madrid. Los rumores de cuanto venía ocurriendo en España se confirmaban: había estallado la guerra con Francia. El 24 de junio marcó un antes y un después. Ya no había dudas de lo que estaba ocurriendo en España y de los verdaderos planes de Napoleón. A partir de entonces resultaría muy difícil contener a la tropa. Conocidos los hechos, el ambiente se fue enrareciendo cada vez más, pero poco se podía hacer, al menos de momento. Cualquier intento de enfrentamiento, a miles de kilóme-

tros de España y completamente rodeados de fuerzas francesas y danesas, hubiese resultado un acto suicida, una temeridad³.

El marqués de La Romana quería escapar de Dinamarca con sus tropas, pero no sabía cómo. Además, se veía obligado a mantener la calma y la aparente buena relación con los franceses ya que, al menos formalmente, eran sus aliados.

Los ingleses entran en acción

Pocos días después del levantamiento del 2 de mayo de 1808, y ante el vacío de poder, comenzaron a constituirse por toda España juntas patrióticas que asumieron la autoridad en nombre de Fernando VII. Las de Asturias, Galicia y Sevilla no tardaron en ponerse en contacto con Gran Bretaña para tratar de formalizar una alianza contra Napoleón. La legación que envió a Londres la Junta Suprema de Sevilla estaba encabezada por el jefe de escuadra Ruiz de Apodaca; su ayudante, el teniente de fragata don Rafael Lobo, y como secretario, el teniente de navío Lorenzo Noriega. Llegaron a mediados de julio a la capital británica, donde fueron muy bien recibidos. Allí estaban los comisionados de Asturias y Galicia, entre estos el teniente de navío Freire y el de fragata Bermúdez de Castro, ambos retirados.

Una de las misiones de las legaciones era precisamente conseguir reparar las tropas españolas del marqués de La Romana. El gobierno inglés conocía la existencia del cuerpo expedicionario español, pero solo poseía vagas noticias sobre su paradero. Al frente de la escuadra inglesa en el Báltico, compuesta de once buques de línea y cinco fragatas, se encontraban el almirante Saumarez y sus contralmirantes Hood, Keats y Bertie. El buque insignia de la escuadra era el glorioso *Victory*, el mismo en el que murió Nelson en el transcurso de la batalla de Trafalgar. Londres encargó a Saumarez contactar con los españoles y comunicarles su colaboración en la fuga de Dinamarca. Pero la Royal Navy, por más que lo intentó, no consiguió contactar con los españoles. Para evitar toda comunicación, el mariscal Bernadotte había ordenado que cualquier barco enemigo o extraño que se acercara a la costa danesa fuese recibido a cañonazos, aunque llevase bandera de parlamento.

Ante la imposibilidad de la Royal Navy de contactar con los españoles, el ministro británico de la guerra, lord Castlereagh, aceptó la sugerencia del

(3) Véanse las memorias de don José O'Donnell (AGI, leg. 2, carpeta 4, f. 6) y de don Agustín del Llano, *ibídem*, ff. 8 y 9; CLONARD, Conde de: *Historia orgánica de las Armas de Infantería y Caballería españolas. Desde la creación del Ejército permanente hasta nuestros días* VI, Ed. Castillo, 1851, cap. XIII, pp. 139-140; GÓMEZ DE ARTECHE Y MORO DE ELEXABEITIA, José: *Guerra de la Independencia. Historia militar de España de 1808 a 1814 I*, Imprenta y litografía del Depósito de la Guerra, Madrid, 1878, pp. 151-154; GODCHOT, Colonel: *En Danemark. Les Espagnols du marquis de la Romana (1807-1808)*, Edit. Auguste Picard, París, 1924, pp. 262 y 272.



Retrato del almirante Saumarez. National Maritime Museum

general Wellesley (futuro lord Wellington): ya que no podían contactar desde el mar, lo harían por tierra.

Se encomendó la misión a James Robertson, un clérigo católico de Escocia que hablaba correctamente alemán y, por tanto, no levantaría sospechas entre los franceses. El sacerdote escocés desembarcó en el norte de Alemania y, disfrazado de comerciante alemán, viajó hasta Nyborg, en la isla danesa de Fionia, ciudad en la que tenía su cuartel general el marqués de La Romana. Solicitó audiencia para mostrarle al marqués el tabaco y el chocolate que portaba⁴. Durante la entrevista, y para sorpresa de La Romana, Robertson le confesó quién era y, para acreditarlo, le recitó un verso del *Mío Cid*. El marqués enseguida lo reconoció. Años atrás había discutido varias veces sobre ese verso con su amigo Hookham Frere, antiguo embajador británico en Madrid. Sin duda, aquel misterioso comerciante era un enviado del gobierno inglés.

El sacerdote le habló de la situación en España –que coincidía con lo que La Romana ya sabía a través de sus ayudantes–, de la llegada a Londres de delegaciones de las juntas de Asturias, Galicia y Sevilla, y del deseo del gobierno inglés de ayudar en la fuga⁵. El marqués le manifestó

(4) RAYMOND, David John: *The Royal Navy in the Baltic from 1807-1812*, Florida State University, 2010, p. 164.

(5) Se había elaborado un documento titulado «Directivas de las comunicaciones hechas al marqués de La Romana», en el que se decía: «El gobierno inglés recogerá con sus barcos las tropas españolas, no importa de qué punto, que ellas propongan; y las encaminará hacia España. El Gobierno inglés se compromete a dar asistencia en dinero y hombres, y todos los otros medios que tenga a su disposición, a partir de su marcha para luchar contra la presente usurpación francesa en España. Esto ha sido proclamado así por las regiones de los dominios y dependencias españolas, nosotros hacemos causa común con las agrupaciones que se han declarado por la integridad de la monarquía española. Si las tropas españolas prefieren ser conducidas a Mallorca, o a otro puerto de las colonias del Sur de América, les serán proporcionados todos los medios para que puedan hacerlo». GODCHOT, ob. cit., p. 374; COSTA SIMÓN, Miquel Francisco: *El marqués de la Romana. L'expedició a Dinamarca (1807-1808)*, El Tall Editorial, 1990, pp. 92-93.

su intención de fugarse de Dinamarca y agradeció la ayuda de la Royal Navy en tal empresa. Por sus propios medios, nunca lo hubiese conseguido.

Robertson abandonó Nyborg y, tras muchas peripecias, se puso en contacto con la escuadra inglesa del Báltico. El 28 de julio estaba a bordo del *Victory*, informando al almirante Saumarez de sus gestiones⁶. El almirante ordenó al contralmirante Richard Keats que, con la flota bajo su mando –que entonces comprendía los buques *Redoutable*, *Edgar*, *Brunswick*, *Kite*, *Minx* y *Devastation*–, hiciera las averiguaciones oportunas para determinar cómo se podría llevar a cabo la evacuación de las tropas españolas⁷.

Mientras tanto, el marqués de La Romana reunió a sus oficiales más cercanos, les comentó su reunión con Robertson y les manifestó su decisión de fugarse de Dinamarca con la ayuda de la Royal Navy. Entonces se esbozó un atrevido y arriesgado plan que permitiría concentrar a todos los españoles en Nyborg, para proceder desde allí a su evacuación por mar. La excusa para tal concentración tenía que ser creíble, a fin de no levantar sospechas. Y se pensó argumentar que se trataba de una revista de inspección de todas las tropas, que terminaría con una gran parada militar en honor del mariscal Bernadotte⁸.



Retrato del contralmirante Keats. National Maritime Museum

Las órdenes de jura al rey José I

Se encontraba el marqués de La Romana preparando el plan de fuga cuando, de repente, le llegó un escrito del mariscal Bernadotte que iba a complicar, aún más, su difícil situación: José Bonaparte había ordenado que las tropas españolas acantonadas en Dinamarca jurasen fidelidad al nuevo rey y a la

(6) RAYMOND, ob. cit., p. 165.

(7) *Ibíd.*, p. 165.

(8) MÖRNER, Magnus: *El marqués de la Romana y el mariscal Bernadotte. La epopeya singular de la División del Norte en Dinamarca (1808)*, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2004, p. 77.

Constitución (el Estatuto de Bayona)⁹. A continuación del juramento se daban instrucciones adicionales, conforme a las cuales los soldados debían refrendar el compromiso mediante «vivas al rey y tres descargas cerradas de fusilería»¹⁰.

La Romana sabía muy bien que aquel juramento no sería aceptado por sus hombres. Pero, si se negaba a cumplirlo, corría el riesgo de un enfrentamiento directo con los franceses, en cuyo caso se frustraría por completo su plan de fuga. Así pues, decidió retrasarlo lo máximo posible. Como excusa alegó que no podía hacer cumplirlo «conforme a la fórmula prescrita por la Constitución y de acuerdo con los usos del Ejército español», tal y como se exigía en la orden, porque esos «usos» no existían, cosa que era cierta –en el Ejército español de aquella época no se juraba fidelidad al rey, sino a las banderas–.

Al recibir la respuesta, Bernadotte se inquietó. Las palabras de La Romana no eran tranquilizadoras. ¿Le estaría traicionando? En realidad, Bernadotte, antes de enviar la orden a La Romana, ya debía de albergar alguna sospecha, pues remitió una circular a los mandos franceses de las plazas en las que se

(9) El escrito de Bernadotte a La Romana decía lo siguiente: «Campo de Rendsburg, 22 de julio de 1808 A.S.E. el Sr. marqués de La Romana, jefe de las tropas españolas. = Tengo el honor, Sr. marqués, de enviaros veinte ejemplares de la Constitución Española, aprobada por la Junta y por el rey. Su Majestad, en la última sesión de la Junta, recibió el juramento de todos sus miembros. Después ha sido conducido con gran pompa hasta la frontera de España, por su augusto hermano Su Majestad el Emperador y rey, siendo por todas partes recibido con las más vivas aclamaciones. Los habitantes se acercan a su paso para rendirle homenaje: tales son las noticias que acabo de recibir por un correo extraordinario, que ha abandonado a Su Majestad en la tercera jornada de su viaje. Según las órdenes que he recibido, se servirá hacer prestar, por todas las tropas de su División, el juramento que deben al rey José Napoleón. La prestación se hará por regimientos, levantándose un proceso verbal para cada uno. El juramento de V.E. y el de todo su Estado Mayor, será objeto de un proceso verbal particular. Por lo demás todo se hará conforme a la fórmula prescrita por la Constitución y de acuerdo con los usos del Ejército español. = Las cartas que he recibido, me anuncian que todo está tranquilo en Madrid, Navarra, Cataluña, Vizcaya, Burgos, Valladolid, Segovia, Toledo, Cuenca, Pamplona, Valencia, etc. Ha habido algunos grupos de contrabandistas y malhechores, escapados de los presidios, pero las medidas adoptadas restablecen la calma en todas partes. La llegada del rey a Madrid, su proclamación y la de la Constitución, terminarán con cualquier intranquilidad. En Burgos esperaban a Su Majestad diputados de las grandes ciudades del Reino, para acompañarle a su capital con toda solemnidad. = El rey y la Junta han quedado sumamente satisfechos del informe que yo he dado referente a vuestra División, y no dudo que Su Majestad os signifique en breve de un modo particular la estimación en que os tiene. = Al remitiros, Sr. marqués, la nueva Constitución de vuestro país, no puedo menos de felicitaros, a vos, que yo considero como un verdadero español, y de expresaros la dicha que experimento viendo a vuestra nación dispuesta a recuperar el rango eminente debido a su antigua ilustración. Os renuevo, Sr. marqués, la expresión de mi más sincera adhesión. = J. J. Bernadotte = P.E.- A fin de que la prestación del juramento no experimente retardo, y que la inminente llegada de los procesos verbales a Madrid permita participar a vuestra División de todas las ventajas del nuevo Gobierno, yo he resuelto enviar oficiales con instrucciones iguales al mariscal de campo Kindelán en Jutlandia y al brigadier Dellevilleuze, en Selandia, notificándoles que V.E. queda prevenido de esta disposición. Todos los procesos verbales se reunirán en mi Cuartel General, donde también me dirigiéis los vuestros por un ayudante de campo, que los llevará todos al rey». GODCHOT, ob. cit., p. 338; MARTÍNEZ GUTIÁN, Luis: *El marqués de la Romana*, Edit. Aldus Artes Gráficas, Santander, 1944, p. 67.

(10) MÖRNER, ob. cit., pp. 71-72.

hallaban tropas españolas para que tomaran «las medidas necesarias por si hay oposición, para que juren por la fuerza»¹¹. También el rey danés, a instancia de los franceses, ordenó a su ejército que colaborase con estos en el cumplimiento exacto de esta orden.

Ante la postura adoptada por La Romana, la respuesta de Bernadotte fue contundente: insistió, con vehemencia, en que la orden del juramento fuese cumplida de inmediato. El marqués se encontraba en una encrucijada. El plan de fuga todavía no estaba ultimado. Ni siquiera había conseguido contactar con los barcos ingleses, incapaces de acercarse a la costa. Necesitaba más tiempo. Y la única opción que le quedaba, si no quería buscarse un conflicto aún mayor, era plegarse a los dictados de Bernadotte y cumplir la orden de juramento.

La jura de los soldados expedicionarios en Dinamarca

En algunas unidades, el juramento se llevó a cabo con normalidad. Este fue el caso del depósito de la división, situado en el barrio de Altona, a las afueras de Hamburgo, bajo el mando del brigadier Guillermo Hermosilla. O de las tropas acantonadas en Jutlandia, bajo el mando del general Kindelán, un destacado afrancesado.

Pero, en otras unidades, el acto estuvo plagado de incidentes¹². En Fionia y Langeland, algunas unidades juraron sin dar los vivos ordenados o introduciendo modificaciones en la fórmula del juramento; los artilleros juraron lo que jurasen sus oficiales; los zapadores se negaron rotundamente a hacerlo; los Dragones de Almansa interrumpieron la lectura de la orden con gritos de «¡viva España! ¡Muera Napoleón!». Al ir a jurar un batallón del Regimiento de la Princesa, los oficiales y la tropa se agruparon alrededor de la bandera y, con la vista fija en ella, permanecieron un buen rato en absoluto silencio, hasta que salió de filas un cabo y, dirigiéndose al marqués de La Romana con el arma presentada, le dijo con respeto, pero también con contundencia: «Mi general: yo no quiero jurar; sé muy bien que el no obedecer es un delito capital, y me presento para ser fusilado, porque en tratándose del juramento, de ninguna manera obedeceré, mándelo quien lo mandare».

Los incidentes más graves se produjeron en la isla de Selandia, donde estaban acantonados los regimientos de Infantería Asturias y Zamora. La tropa se sublevó al grito de «¡viva Fernando VII y muera Napoleón!». Durante los altercados, mató a un oficial francés. Al final, los oficiales pudieron contenerla. En represalia, los franceses la desarmaron y dispersaron en pequeños destacamentos por el interior de la isla, bajo la vigilancia de tropas danesas.

(11) GODCHOT, ob. cit., p. 340.

(12) CIFUENTES CUENCAS, Margarita: «Juan Miguel Páez de la Cadena. El auditor que se burló de Napoleón», *Revista Española de Derecho Militar*, núm. 113, 2021.



Juramento de las tropas españolas según Manuel Castellano. Museo del Prado

Ante los incidentes ocurridos, La Romana, asesorado por su auditor, cambió el texto del juramento, que pasó a ser el siguiente: «En la suposición de que la Nación española, de la que somos parte, y a la que protestamos querer vivir y morir siempre unidos, haya prestado por medio de sus representantes legítimos, y con plena libertad, el juramento que se nos exige, juramos fidelidad y obediencia al rey José Napoleón, a la Constitución y a las Leyes»¹³.

Las unidades realizaron de nuevo el juramento, de acuerdo con el texto ideado por el auditor. Este texto, además de alterar sustancialmente la fórmula ordenada, dejaba cualquier compromiso en el aire, dependiendo de cuanto estuviera ocurriendo en España. En realidad, a esas alturas todos sabían muy bien lo que estaba sucediendo en su patria. Y, desde luego, tenían constancia de que ningún «representante legítimo» había jurado fidelidad al rey José, sino más bien todo lo contrario.

El mariscal Bernadotte, al leer el texto que habían jurado los españoles, montó en cólera. Aquello era un desacato y una insolencia hacia su persona. De inmediato envió a La Romana una carta en la que le manifestaba su malestar, no admitía el juramento hecho, y exigía que se jurase de nuevo según la fórmula prescrita¹⁴.

(13) MUÑOZ MALDONADO, José: *Historia política y militar de la Guerra de la Independencia de España contra Napoleón Bonaparte desde 1808 a 1814 I*, Imprenta de José Palacios, Madrid, 1833, p. 421.

(14) Memorias de Del Llano, AGI, leg. 2, carpeta 4, f. 15, y de O'Donnell, AGI, leg. 2, carpeta 4, f. 8v; GÓMEZ DE ARTECHE Y MORO DE ELEXABEITIA, ob. cit. III, pp. 180-181; GODCHOT, ob. cit., pp. 381-382; MÖRNER, ob. cit., p. 75.

Este ultimátum colocaba al marqués en una situación muy difícil. Si cumplía la orden, se exponía a la rebelión de sus tropas; si se oponía, todos serían apresados y jamás podrían escapar de Dinamarca. Así se encontraba la noche del 6 al 7 de agosto, ante esta tremenda disyuntiva, cuando, de forma inesperada, llegó la solución a sus problemas: su ayudante, José O'Donnell, le anunció la llegada de los oficiales Carreras y Fábregues, del Batallón de Cataluña, procedentes de Langueland, con despachos de extraordinaria importancia¹⁵.

El contacto con la Royal Navy

Desde hacía varios días, en la isla de Langueland, el teniente Félix Carreras y el subteniente Juan Antonio Fábregues, del 1.º Batallón de Cataluña, habían tomado la iniciativa de intentar contactar, por su cuenta, con la flota británica. Un día, Fábregues fue comisionado para llevar unos despachos al general Fririon, en la vecina isla de Selandia. Al regresar de la misión, en plena noche, divisó tres buques ingleses cercanos a la costa. Al ver las luces de los barcos, vislumbró la oportunidad que tanto buscaba. Les dijo a unos pescadores daneses que era portador de unos pliegos oficiales y que pagaría muy bien si le llevaban de regreso a Langueland. Embarcó en la lancha de los pescadores, y cuando estaban apenas a cuatro leguas de los navíos ingleses, empuñó su sable y les ordenó que le llevaran a bordo de alguno de los barcos enemigos. Usando un pañuelo blanco, atrajo la atención de los navíos y logró que uno de ellos, el *Edgard*, lo recogiera¹⁶.

Fábregues fue muy bien recibido por MacNamara, el capitán inglés del navío de línea *Edgard*. Le explicó quién era y que quería ser útil en la huida de sus compañeros. Fábregues fue conducido ante el contralmirante sir Richard Goodwin Keats, a bordo del *Superb*. Allí se encontró con el teniente de navío Rafael Lobo –ayudante del almirante Ruiz de Apodaca, de la Junta de Sevilla–, que acababa de llegar de Londres a bordo del bergantín *Mosquite* y portaba pliegos de las juntas de Sevilla, Asturias y Galicia para el marqués de La Romana. Fábregues les explicó a Keats y Lobo el estado y la situación de cuerpo expedicionario: 4.000 hombres en Selandia, 4.000 en Fionia, 4.000 en Jutlandia y 1.200 en Langueland.

Al terminar la reunión, el contralmirante Keats escribió una carta a La Romana¹⁷:

(15) Memorias de Del Llano, AGI, leg. 2, carpeta 4, f. 16, y de O'Donnell, AGI, leg. 2, carpeta 4, f. 10; GÓMEZ DE ARTECHE Y MORO DE ELEXABEITIA, ob. cit. III, pp. 181-182; GODCHOT, ob. cit., pp. 382-383.

(16) Inserta en la *Gazeta de Madrid* de 8 de noviembre de 1808 (p. 1442), existe una carta del subteniente Fábregues, dirigida a su hermano Pedro Pascual y escrita a bordo del navío *Edgard*, de su majestad británica, en el Súd, frente a Elseiot, a fecha 28 de agosto, gracias a la cual conocemos al detalle su narración sobre la forma en la que se sucedieron los acontecimientos.

(17) El texto completo de esta carta puede verse reproducido, en francés, en GODCHOT, ob. cit., pp. 385-386.

«A bordo del *Superb*, en aguas de Langueland, a 5 de agosto de 1808. Señores oficiales de las tropas de Su Majestad Católica. Tengo el honor de informaros que he recibido orden de mi Gobierno de comunicar con las fuerzas de vuestra nación próximas a mis actuales fondeaderos, y de concertar con ellas medidas que aseguren su evasión desde cualquier lugar de embarque del que puedan hacerse dueñas, poniéndolas en seguridad hasta la llegada de los transportes encargados de conducir las a España (...). Solicito una comunicación confidencial y sin reserva, por medio del portador de la presente, o por cualquier otro medio (...). Durante algunos días todas las embarcaciones a mis órdenes se hallarán dispuestas a recibir las canoas que se aproximen a ellas con bandera de parlamento. (*firmado*) R.G. Keats».

También el teniente de navío Lobo redactó un escrito para el marqués en el que daba cuenta exacta del estado de España en esos momentos y del espíritu de patriotismo de sus habitantes, e invitaba al general español a embarcar sus tropas en los buques ingleses¹⁸.

Fábregues se ofreció a llevar la carta de Keats, el informe de Lobo y los pliegos de las juntas que portaba este último al marqués de La Romana. Durante la noche del 5 al 6 de agosto desembarcó en un paraje solitario de la costa de Langueland, desde donde logró llegar sin ser visto a Rudkoibing¹⁹. Dio novedades a sus jefes²⁰, pero el orgullo de dar a conocer su hazaña le hizo cometer algunas indiscreciones, y la noticia llegó a oídos del teniente coronel francés Gaultier, que no tardaría en alertar a sus jefes. Si los españoles no se daban prisa, la fuga sería un estrepitoso fracaso.

El sargento mayor de su batallón, Ambrosio de la Cuadra, envió a Fábregues a la isla de Fionia, acompañado del teniente Carreras, y les entregó una carta de presentación para el teniente coronel José O'Donnell, del estado mayor de La Romana. Poco después de la medianoche del 6 al 7 de agosto, Carreras y Fábregues llegaron a Nyborg, en la isla de Fionia, y sin tiempo que perder se presentaron en casa de O'Donnell²¹. Este les condujo ante el marqués, que leyó con impaciencia los documentos que portaban. Nada más terminar su lectura, dio las órdenes oportunas para que el plan de fuga se pusiera inmediatamente en marcha. La suerte estaba echada. Ya no era posible la vuelta atrás.

(18) GELLA ITURRIAGA, José: *La Real Armada de 1808*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1974, p. 93.

(19) Lobo relata en sus memorias que la mañana del día 6, mediante una señal convenida con Fábregues, supieron que todo había salido felizmente y que los pliegos marchaban para Nyborg, donde se hallaba el general en jefe. GELLA ITURRIAGA, ob. cit., p. 92.

(20) En el AHM se custodia la interesantísima «Memoria Justificativa» de Juan Antonio Fábregues, subteniente del 1.º Batallón de Voluntarios de Cataluña, escrita por él en Sevilla en octubre de 1816, en la que se narran los hechos ocurridos aquellos días en Dinamarca. Como anexos se incluyen las certificaciones de Pantaleón Moreno y Daoíz, ministro y encargado de negocios de su majestad en Suecia, y también del capitán MacNamara, a bordo del navío *Edgar*. AHM, Guerra de la Independencia, leg. 2, carpeta 5.

(21) Extractos de las memorias de Ambrosio de la Cuadra, publicados por GÓMEZ DE ARTECHE Y MORO DE ELEXABETIA, ob. cit. III, p. 187, n. 1; GODCHOT, ob. cit., p. 387.

El plan de fuga

El plan de fuga era sencillo, arriesgado y, sobre todo, ingenioso. Y consistía en lo siguiente:

- adueñarse de la isla de Langeland por las tropas allí estacionadas²²;
- adueñarse asimismo de la ciudad de Nyborg, apoderarse de las seis baterías danesas y de todas las embarcaciones del puerto;
- reunir rápidamente todas las tropas de la isla de Fionia²³, en la población de Nyborg;
- trasladar las tropas de Jutlandia²⁴ a la ciudad de Nyborg;
- trasladar también todas las tropas concentradas en Nyborg a la isla de Langeland, utilizando los barcos que se pudiesen requisar a los daneses;
- alertar a los dos regimientos²⁵ de Selandia de que estuvieran preparados a fin de concentrarse en un puerto idóneo para su embarque, lo que era realmente difícil debido a su situación –desarmados y diseminados por la isla, como castigo a su violenta insubordinación el día de la jura–;
- esperar en la isla de Langeland la llegada de los barcos de transporte ingleses.

El marqués de La Romana envió oficiales de confianza con instrucciones verbales para los mandos acantonados en las diversas islas. En el caso de encontrar el menor atisbo de resistencia de algún jefe, tenían que arrestarlo y dar el mando a alguno de sus subordinados que estuviese dispuesto a cumplir las órdenes.

Todos los jefes acataron la orden con entusiasmo, salvo los mandos del Regimiento Algarve, que alegaron todo tipo de excusas²⁶. Incluso Kindelán, declarado afrancesado, fingió cumplir la orden. Pero, en realidad, lo hizo para

(22) Batallón de Voluntarios de Cataluña y una pequeña parte del Regimiento Villaviciosa.

(23) Regimiento de Infantería de la Princesa, regimientos de Caballería Almansa y Villaviciosa, batallón de infantería ligera del Regimiento Barcelona y compañía de zapadores.

(24) Regimiento de Infantería Zamora, y regimientos de Caballería del Rey, del Infante (en Randers) y Algarve.

(25) Regimientos de Infantería Asturias y Guadalajara.

(26) La indecisión de los mandos de este regimiento hizo perder un tiempo muy valioso. Al final, solo el capitán Antonio Costa, acompañado por ocho oficiales y dos escuadrones de jinetes, decidió cumplir las órdenes de La Romana y se dirigió hacia la playa con la esperanza de encontrar embarcaciones. Pero, para entonces, Bernadotte ya sabía los planes de fuga de La Romana gracias a Kindelán. Una brigada francodanesa persiguió a los españoles y los alcanzó en la playa de Fredericia. Costa intentó negociar una capitulación, siempre que se les perdonara la vida y se les permitiera volver a España. Pero Bernadotte, que había acudido en persona a la playa, se negó: solo admitía la rendición sin condiciones, añadiendo que, en represalia, iba a fusilar en el acto a los oficiales y a diezmar a la tropa. Costa, al ver que no había otra solución que la rendición incondicional, avanzó a caballo hacia los franceses y se declaró único responsable de todo aquello, pidiendo que se respetara a sus hombres, quienes no habían hecho otra cosa que obedecer. Y, tras estas palabras, empuñó una pistola, se volvió hacia sus subordinados y añadió: «Os he engañado y debo morir. Recuerdos a España de Antonio Costa». Tras lo cual disparó el arma y cayó muerto sobre la arena.

evitar ser arrestado por sus subordinados. Inmediatamente se dirigió a Holding, donde se hallaban acantonados los franceses, y desde allí escribió a Bernadotte para advertirle del proyecto de fuga del marqués de La Romana.

Los regimientos acantonados en Jutlandia (salvo el Algarve) se pusieron en marcha. Solicitaron embarcaciones a las autoridades danesas, con la excusa de que tenían que trasladarse a Nyborg para obligar a las tropas allí estacionadas a jurar al rey José por la fuerza. Los daneses aún no habían sido alertados por los franceses, por lo que accedieron a la petición.

La misión de concentrarse en Nyborg por las tropas de Fionia y Jutlandia se cumplió a la perfección. El contralmirante Keats desembarcó en esta ciudad y se entrevistó con el marqués de La Romana. Ambos jefes, hasta hacía poco enemigos, convertidos ahora en aliados, convinieron en la necesidad de escapar de allí antes de que llegaran los franceses, activando en todo lo posible el embarque de las tropas. Y así se hizo. El 11 de agosto de 1808 se inició dicho embarque en los numerosos barcos daneses requisados en el puerto de Nyborg, operación que concluyó al caer la noche²⁷. Al día siguiente, los barcos pusieron rumbo a la isla de Langueland, protegidos por una corbeta, un bergantín y varias cañoneras inglesas.

En la isla de Langueland

Debido al estado de la mar, los barcos no llegaron a Langueland (tomada ya por los españoles desde hacía unos días) hasta el 13 de agosto. Los recién llegados enseguida tomaron posiciones en diversos puntos de la isla por si atacaban los franceses (y sus aliados daneses), que ya habían pasado de la península de Jutlandia a la isla de Fionia. En esos momentos se concentraban en Langueland unos 9.000 soldados españoles y 200 mujeres y niños que los acompañaban (casi todas esposas e hijos de oficiales).

Los franceses consiguieron introducir en Langueland proclamas editadas en francés y español, dirigidas a los soldados expedicionarios, en las que acusaban al marqués de La Romana de haberlos vendido a los ingleses, que los llevarían a servir a la India o a Canadá, de donde no volverían jamás²⁸. En

(27) Ese mismo día, el contralmirante Keats, desde el *Superb*, enviaba una carta al almirante Saumarez informándole de la salida de las tropas expedicionarias de Nyborg, destacando la ayuda brindada para el embarque. Decía así: «Debo referirme a la excelente conducta de nuestros marineros empleados en el servicio de poca duración, pero muy arduo. Resaltar los servicios del capitán MacNamara tan necesarios a bordo del *Edgar* que se había encargado del equipamiento, transporte y de las municiones. El embarque de las tropas se llevó a cabo bajo la supervisión del capitán Jackson del *Superb* y del capitán Lockyer del *Hound*. El capitán Smith de la *Devastation* y el capitán James del *Kite* se han mostrado infatigables en la ejecución de las diversas órdenes que les he dado. Una gran cantidad de circunstancias hacían más que probable durante ese tiempo un ataque en la retaguardia, por lo que las mayores precauciones eran necesarias». GODCHOT, ob. cit., p. 399.

(28) PRIEGO LÓPEZ, Juan: *La guerra de la Independencia, 1808-1814* II, p. 401. Los panfletos fueron leídos por la gran mayoría de los soldados españoles; MÖRNER, ob. cit., p. 98.

vista de lo cual les aconsejaban someterse de nuevo a sus órdenes, pues los recibirían con los brazos abiertos y todas sus culpas les serían perdonadas²⁹.

Para contrarrestar el efecto de aquellas insidiosas proclamas, La Romana dictó el 17 de agosto, en Rudkøbing, una alocución en la que apelaba a los más altos sentimientos patrióticos de sus soldados:

«¡¡¡Soldados!!! Queremos vivir y morir con nuestro pueblo (...) nada hay más justo ni más noble que volver a la Patria para defenderla, en lugar de servir como mercenarios bajo banderas extrañas (...). Allí seremos recompensados con la admiración general y el agradecimiento eterno de nuestros conciudadanos; aquí solo nos espera la infamia y el envilecimiento, insoportables para el soldado español, que nunca retrocedió, en cambio, ante una muerte honrosa»³⁰.

En los siguientes días, los españoles otearon sin descanso el horizonte en espera de ver llegar los barcos del almirante sir James Saumarez, sin cuyo auxilio sabían que nunca sería posible su evasión. La situación era crítica y, cada hora que pasaba, se hacía más insostenible.

La llegada del almirante Saumarez

El almirante Saumarez, comandante en jefe de la flota británica, tenía por misión apoyar a la flota sueca en caso de enfrentamiento con la rusa. Siguiendo las instrucciones del Almirantazgo, ese era su objetivo principal, por lo que salvar a los españoles se trataba de un objetivo secundario. Saumarez designó a Samuel Hood para que, con el grueso de la flota, siguiera adelante con la misión principal, mientras él se dirigía a Langueland. Al mismo tiempo se puso en contacto con el embajador Thornton, en Estocolmo, para que solicitara al gobierno sueco autorización para desembarcar a los españoles en Gotemburgo, como escala previa antes de conducirlos definitivamente a España³¹.

El 10 de agosto, Saumarez también escribió al barón de Toll, gobernador general de Escania, comunicándole las órdenes dadas al contralmirante Samuel Hood de reunirse con la escuadra sueca cerca de Hangö Udd, y solicitándole una pronta respuesta a su demanda de un lugar en Suecia donde poder desembarcar a los expedicionarios españoles. El barón de Toll le respondió que, lamentablemente, y contraviniendo su deseo más íntimo, no podía acceder a tal petición: estaba prohibido a cualquier cuerpo extranjero establecerse en tierra sueca sin la autorización expresa del rey. Por tanto, elevaría la solicitud al monarca.

(29) PRIEGO LÓPEZ, ob. cit. II, pp. 428 y 452. En el panfleto se les hacía saber que, en caso de regresar a Flensborg, se les concedería permiso para regresar a España. MÖRNER, ob. cit., p. 97.

(30) MARTÍNEZ GUTIÁN, ob. cit., pp. 94-95.

(31) GODCHOT, ob. cit., p. 488.



HMS *Victory*. National Maritime Museum (pág. web: <https://www.rmg.co.uk/explore/hms-victory>)

El 18 de agosto, el almirante Saumarez llegó a Langueland, lo que provocó una explosión de entusiasmo entre los españoles. Al día siguiente, *La Romana* subió a bordo del *Victory* —la misma nave donde, ironías del destino, había muerto Nelson durante la batalla de Trafalgar— y fue recibido con todos los honores. Se entrevistó con Saumarez y Keats, y el español enseguida apreció ciertas reticencias en los británicos. Los almirantes le expusieron que no habían recibido autorización para desembarcar en territorio sueco, y que los barcos de transporte enviados por Londres aún no habían llegado. Además, acababan de recibir la noticia de que la escuadra rusa había salido de Kronstadt, por lo que el enfrentamiento con la flota sueca podía ocurrir en cualquier momento y tendrían que acudir en su ayuda. *La Romana* les expuso lo delicado de su situación. Sus hombres no podían permanecer a salvo por mucho tiempo en Langueland, y la huida por su cuenta a través del mar, con las débiles naves danesas requisadas, era una misión imposible. *La Romana* tenía que convencer a los ingleses de que abandonasen momentáneamente su misión para prestarle toda la ayuda posible. Su situación era desesperada. Entonces, el marqués apeló directamente a sus sentimientos como marinos y militares de honor, admitiendo encendidamente «no haber emprendido sus tropas acción tan arriesgada, para permanecer en una lejana isla, donde sus servicios por grandes que fueran siempre estarían inmóviles, sino para consumir su grande obra de marchar sin demora en socorro de su país»³².

(32) Cit. por MÖRNER, ob. cit., p. 96.

Surtió efecto. La gravedad de las palabras del marqués terminó por vencer la resistencia del almirante Saumarez. Había que evacuar Langueland con los barcos de que disponían, sin esperar a la llegada de los transportes que, según Londres, ya se habían enviado –en realidad, no zarparían de Inglaterra hasta el 20 de agosto–.

Decidida la operación, Saumarez volvió al Báltico para reunirse con el grueso de su flota y la escuadra sueca, mientras Keats se encargaba de organizar el transporte de los españoles³³. En los barcos de Keats (los navíos de línea *Superb*, *Edgar*, *Brunswick* y *Gorgon*, más 4 corbetas y 7 bergantines³⁴) fueron embarcados todos los españoles que fue posible alojar. El resto tendría que viajar en los pequeños y débiles barcos daneses que se habían requisado.

El 20 de agosto, el marqués de La Romana hizo un último intento por salvar a los 4.000 soldados de los regimientos Guadalajara y Asturias que aún permanecían en Selandia, desarmados y dispersos en pequeños destacamentos, tras su violenta insubordinación el día de la jura al rey José. La Romana escribió una carta muy respetuosa al rey de Dinamarca en la que le pedía su liberación a cambio de la restitución de las naves y tripulantes daneses apresados en Nyborg. Pero, tal y como imaginaba, su intento resultó inútil. El barco parlamentario ni siquiera fue admitido en el puerto de Copenhague.

La valiosa ayuda de la Royal Navy

Al amanecer del 21 de agosto, y en medio de gran alborozo, comenzó el embarque de las tropas españolas frente a la batería de Spodsbjerg, protegiendo la operación el Batallón de Cataluña. Sobre la playa, en largas filas, ansiosos ante la proximidad de su vuelta a casa, aguardaban los soldados el anhelado momento de subir a las naves. Todos los botes y chalupas de la escuadra inglesa fueron empleados en el embarque, hasta que el último de los hombres encontró acomodo. Hacia las tres de la tarde todo concluyó felizmente, sin que ocurriera accidente alguno digno de reseñar³⁵.

Sobre la playa desierta de Langueland quedaban, dispersos y abandonados, los últimos restos del precipitado embarque. Carretas, furgones, cajones de munición, pertrechos de artillería, arneses, monturas, cureñas, tubos de cañón..., todo aquello que, por razones de peso y espacio, no se pudo embarcar.

(33) GELLA ITURRIAGA, ob. cit., p. 94.

(34) RAYMOND, ob. cit., p. 161.

(35) El coronel Armendáriz da cuenta en sus memorias del último acontecimiento vivido aquel día en Langueland: «Concluidos al fin los aprestos necesarios y embarcadas ya las tropas, se dio a la vela el 21, dejando solo abandonado en tierra un infeliz criminal sentenciado por las leyes a la pena de muerte, que se le conmutó en la de abandono y expatriación, por no señalar con la sangre de uno de sus individuos la época de libertad, en tan ilustre y memorable acontecimiento y cuya pena fue mucho más sensible en el momento a aquel desgraciado que la muerte misma, que prefería y en vano invocaba». Cit. por MÖRNER, ob. cit., p. 100.



Embarque de las tropas españolas según Juan Rodríguez Jiménez. Museo del Romanticismo, Madrid

El 21 de agosto amaneció templado y despejado, y una ligera brisa prometía una excelente navegación. A media tarde de aquel largo día de agosto, todo estaba listo para zarpar. La salida se había acelerado para esa misma tarde, a fin de adelantarse al ejército francés que, en esos precisos instantes, ultimaba en el puerto danés de Svendborg un ataque en toda regla contra la isla de Langeland.

Hacia las tres, el convoy zarpó rumbo a Gotemburgo sin haber recibido todavía autorización para desembarcar en dicha ciudad. Mientras se alejaban, los expedicionarios se despedían de aquellas tierras. Nunca volverían a verlas.

La navegación por la noche, en aquellos parajes llenos de arrecifes y bancos de arena, era una tarea temeraria, por lo que, a la caída de la noche y a falta de luz, los expedicionarios decidieron fondear en las proximidades de Bastemose, al norte de la isla de Langeland. Al amanecer dieron nuevamente la vela y, a eso del mediodía, volvían a fondear cerca de Nyborg, tanto porque se había calmado el viento, lo cual hacía muy difícil la navegación, como por haberse encontrado un convoy de 16 buques mercantes con víveres para el ejército procedentes de Inglaterra, convoy que les socorrió con algo de comida, muy a tiempo por la escasez en la que se hallaban³⁶. Keats mandó descargar los víveres en los buques de guerra y hacer pasar alguna tropa a ellos, aliviando de ese modo a los barcos de guerra, que venían sobrecargados³⁷.

(36) Memoria de Del Llano, AGI, leg. 2, carpeta 4, f. 15.

(37) GELLA ITURRIAGA, ob. cit., p. 94.



Mapa de la ruta seguida por los barcos de la Royal Navy en su fuga de Dinamarca (pág. web: <https://images.app.goo.gl/V9sSZ5aeQUUbgQoB8>)

El avance de las naves fue muy lento, a causa de los vientos poco favorables y de la imposibilidad de navegar de noche por unos mares tan llenos de islas y escollos. Pocas horas después, la flota anclaría cerca de la isla desierta de Romsø, desde donde el trayecto se hacía especialmente peligroso debido a los bancos de arena, por lo que el avance se volvió aún más lento y era obligado echar continuamente la sonda para medir el calado de las aguas.

El 22 de agosto, Saumarez escribió de nuevo al barón de Toll, gobernador de la provincia de Escania, comunicándole que los españoles ya habían partido de Langeland y se dirigían a Gotemburgo. El 26 recibió respuesta del barón: el rey sueco autorizaba el desembarco, pero no en Gotemburgo, sino en Escania. Pero el contralmirante Keats, desconocedor de esta noticia, seguía rumbo a Gotemburgo.

El 26 de agosto, el *Edgar* se separó del convoy con el fin de unirse al grueso de la flota británica. El buque desembarcó en el puerto de Helsingborg a los 862 soldados españoles que llevaba a bordo, los cuales deberían seguir a

pie hasta Gotemburgo. En Helsingborg, la llegada de los españoles fue saludada por el embajador en Estocolmo, Pantaleón de Moreno y Daoíz, recién llegado a la ciudad. A mitad de camino, en la ciudad-puerto de Halmstad, los españoles fueron obsequiados con un caluroso recibimiento por los habitantes de la ciudad.

La estancia en Gotemburgo

El 28 de agosto, el convoy entraba en la bahía de Gotemburgo. Y se encontró con la desagradable sorpresa de que el rey de Suecia prohibía el desembarco de los españoles. El motivo aducido resultaba pueril: la escasez de víveres en la plaza.

Por tanto, hasta que no llegasen los barcos de transporte ingleses, los soldados españoles tendrían que permanecer en sus naves y en los islotes despoblados de la bahía de Gotemburgo, abasteciéndose de los escasos víveres que aún les quedaban³⁸. Así tuvieron que sobrevivir hasta que el 5 de septiembre llegaron por fin los 37 barcos de transporte enviados desde Inglaterra. Eran buques grandes y buenos, provistos de víveres, en los que cabían todos los expedicionarios. Los españoles, gracias a los periódicos ingleses que traían las naves, pudieron conocer la victoria de Bailén y la retirada de Madrid del rey José, lo que les causó un entusiasmo indescribible.

El 9 de septiembre, el marqués de La Romana partió en el bergantín *Calypso* con destino a Londres, reclamado por el gobierno de su majestad. El marqués se despidió de sus hombres con un «hasta pronto en España». El joven general estaba muy orgulloso de sus soldados y de la hazaña conseguida.

El 10 de septiembre llegaron a Gotemburgo los 862 españoles desembarcados del *Edgard*. Por fin se reunían de nuevo todos los compatriotas fugados de Dinamarca.

El regreso a España

El 12 de septiembre, a primera hora de la mañana, partieron hacia España los 37 barcos de transporte de la Royal Navy, bajo el mando del capitán Campbell, que había llegado el día anterior en el *Nassau*. Aquel tibio día de otoño, los expedicionarios se alejaban de la costa, despidiéndose definitivamente de las frías tierras del Norte sin rastro de tristeza en el corazón. Solo les embargaban sentimientos de alegría, nerviosismo y emoción.

(38) Como excepción, y gracias a la intervención de Keats, se autorizó el alojamiento de los casi 300 enfermos, la mayoría de ellos venéreos, en unos almacenes de la Compañía Sueca de la India Oriental.

Tras una breve escala en Inglaterra, los barcos continuaron rumbo a España. Pero un fuerte temporal provocó que no llegaran juntos al puerto de Santander, como estaba previsto, sino de forma separada y escalonada a diversos puertos del norte de la Península.

En total, fueron repatriados 400 oficiales, 8.600 soldados, 116 mujeres, 67 niños y 49 criados³⁹. Atrás quedaron 5.724 españoles, según el parte del brigadier Salcedo, conde de San Román, que serían capturados por los franceses y enviados como prisioneros a Francia, donde permanecerían hasta el final de la guerra⁴⁰.

La Royal Navy había cumplido su misión: traer sano y salvo a la mayor parte del cuerpo expedicionario del marqués de La Romana. Los españoles se habían escapado de las garras de Napoleón.

Bibliografía

- ALBI DE LA CUESTA, Julio, y STAMPA PIÑEIRO, Leopoldo: «El capitán don Antonio Costa; una muerte romántica en Dinamarca», *Revista de Historia Militar*, núm. 54, 1983.
- BOPPE, Paul: *Les Espagnols à la Grande-Armée*, Berger-Levrault, París-Nancy, 1899.
- CASSINELLO PÉREZ, Andrés: *El capitán general marqués de la Romana (1761-1811)*, Fundación Instituto Empresa, Madrid, 2012.
- CIFUENTES CUENCAS, Margarita: *El Imperial Alejandro. El Ejército en los orígenes del constitucionalismo español*, Ministerio de Defensa (Premios Defensa), 2018.
- : «Juan Miguel Páez de la Cadena. El auditor que se burló de Napoleón», *Revista Española de Derecho Militar*, núm. 113, 2021.
- CLONARD, Conde de: *Historia orgánica de las armas de Infantería y Caballería españolas. Desde la creación del Ejército permanente hasta nuestros días*, Ed. Castillo, Madrid, 1851.
- COSTA SIMÓN, Miguel Francisco: «Problemas jurídicos y peculiaridades administrativas de una empresa singular: la expedición militar del marqués de la Romana a Dinamarca (1807-1808)», *Revista de Historia Militar*, núm. 69, 1990a.
- : *El marqués de la Romana. L'expedició a Dinamarca (1807-1808)*, El Tall Editorial, Barcelona, 1990b.
- DÍAZ ROMAÑACH, Narciso: «Tropas españolas en el Báltico», *Revista de Historia Militar*, núm. 53, 1982.
- FERNÁNDEZ GAYTÁN, José: «Con el marqués de la Romana en Dinamarca. La División del Norte y la ayuda que la escuadra inglesa prestó a su evasión (1807-1808)», *Revista General de Marina*, núm. 160, 1961.
- GELLA ITURRIAGA, José: *La Real Armada de 1808*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1974.
- GIL NOVALES, Alberto: *Diccionario biográfico de España (1808-1833)*, Fundación MAPFRE, Madrid, 2010.
- GODCHOT, Colonel: *En Danemark. Les Espagnols du marquis de la Romana (1807-1808)*, Auguste Picard, París, 1924.
- GÓMEZ DE ARTECHE y MORO de ELEXABEITIA, José: *Discursos leídos ante la Real Academia de Historia*, Imprenta y estereotipia de M. de Rivadeneyra, Madrid, 1872.
- : *Guerra de la Independencia. Historia militar de España de 1808 a 1814*, Imprenta y litografía del Depósito de la Guerra, Madrid, 1878.
- MARTÍNEZ GUTIÁN, Luis: *El marqués de la Romana*, Edit. Aldus Artes Gráficas, Santander, 1944.

(39) MARTÍNEZ GUTIÁN, ob. cit., p. 97.

(40) Cit. por COSTA SIMÓN, ob. cit., 1990b, p. 26.

MARGARITA CIFUENTES CUENCAS

- MÖRNER, Magnus: *El marqués de la Romana y el mariscal Bernadotte. La epopeya singular de la División del Norte en Dinamarca (1808)*, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2004.
- MUÑOZ MALDONADO, José: *Historia política y militar de la guerra de la Independencia de España contra Napoleón Bonaparte desde 1808 a 1814*, 3 t., Imprenta de José Palacios, Madrid, 1833.
- PORRAS Y RODRÍGUEZ DE LEÓN, Gonzalo de: *De los últimos de Kronstad (sic) y otros olvidados de la guerra de la Independencia*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.
- PRIEGO LÓPEZ, Juan: *La guerra de la Independencia, 1808-1814*, San Martín, Madrid, 1989.
- RAYMOND, David John: *The Royal Navy in the Baltic from 1807-1812*, Florida State University, 2010.
- ROBERTSON, James: *Narrative of a Secret Mision in the Danish Islands*, Londres, 1863.
- WINSLOW COPLEY, Goodwin: «El marqués de la Romana y los planes ingleses para la defensa de España en 1808», *Revista de Historia Militar*, núm. 36, Madrid, 1974.

EDUARDO DE ARANA FERNÁNDEZ Y LA CREACIÓN DE LAS BANDAS DE MÚSICA DE INFANTERÍA DE MARINA

Francisco Javier MIRANDA FREIRE
Coronel de Infantería de Marina (reserva)
Recibido: 07/01/2021 Aceptado: 26/02/2021

Resumen

La música militar tuvo un gran desarrollo durante el siglo XIX. Comenzó el siglo con agrupaciones reducidas de unos pocos instrumentistas y presentes solo en algunas unidades o centros, y acabó con bandas militares en casi todas las unidades y con varias decenas de músicos que tocaban una amplia variedad de instrumentos de todas las familias. La Infantería de Marina no fue ajena a ese fenómeno. En la gestación de las músicas¹ de Infantería de Marina tuvo un papel fundamental Eduardo de Arana Fernández.

Palabras clave: música militar, Infantería de Marina, Arana, siglo XIX.

(1) Aunque en el título del artículo figura la expresión «bandas de música» por ser de uso más generalizado, he preferido utilizar en su contenido la palabra «músicas», utilizada habitualmente en el ámbito militar para referirse a estas agrupaciones.

Abstract

Military music experienced a great development during the 19th Century. At the turn of the century there were only a few bands with limited players, present only in some units, but by the beginning of the century almost every unit had its band with dozens of musicians and numerous instruments from different instrument families. The Marine Corps was no exception to this phenomenon. Eduardo de Arana Fernández played a key role in creating bands in the Marine Corps.

Key words: military music, Spanish Marine Corps, Arana, XIX century

Los Arana: una saga de militares y músicos

El abuelo de Eduardo de Arana Fernández fue Juan de Dios Arana Cerio², sargento de Infantería de Marina que sirvió en las unidades de Ferrol y que también estuvo embarcado. Combatió en la guerra de Independencia, donde participó en la acción de Espinosa de los Monteros y en la defensa del Cádiz sitiado por los franceses. Era riojano, de Haro, pero se afincó en Ferrol por motivos de su destino. Su hijo Joaquín Epifanio de Arana y Arenosa³ nació en Ferrol, sirvió en la Brigada Real de Marina –cuerpo creado fundiendo la Infantería y la Artillería de Marina– y en la Artillería de Marina. Tras solicitar la licencia en este último cuerpo, se incorporó al Ejército como músico de contrata. Sirvió en varios regimientos, combatiendo en la primera guerra carlista. Al cesar su contrata en el Ejército, y «por amor a su primitivo cuerpo», se enroló como músico mayor del 2.º batallón de Infantería de Marina de Ferrol. Su hijo Eduardo lo acompañó durante parte de este periodo, como más adelante veremos.

Eduardo de Arana tuvo un único hijo, Ramón de Arana Pérez. Tras desear la idea de opositar para músico de la Armada, y tras una breve carrera militar en el Cuerpo de Ingenieros, Ramón ejerció como periodista y crítico musical, desarrollando su faceta como musicólogo y folclorista. Firmaba sus trabajos con el seudónimo de «Pizzicato». Tuvo una amplia correspondencia con el famoso musicólogo y compositor Felipe Pedrell, a partir de la cual inició una etapa de estudios sobre la música y el folclore gallego. Pedrell elaboró un *Diccionario biográfico* de músicos y compositores⁴ donde incluyó a Eduardo de Arana con datos suministrados por su hijo. «Pizzicato» siempre manifestó respeto y admiración por la figura de su padre. En una de sus cartas relataba:

(2) MIRANDA FREIRE, F.J.: *Juan de Dios Arana, infante de Marina* (inédito), 2020.

(3) *Ibidem*.

(4) PEDRELL, F.: *Diccionario biográfico y bibliográfico de músicos y escritores de música españoles, portugueses e hispano-americanos antiguos y modernos*, Barcelona, 1897.

«Yo no sé si en mis aficiones, que están arraigadas en lo más profundo de mi corazón, habrán influido mis progenitores, porque mi abuelo, muerto hace años, y mi padre que aún vive, fueron músicos mayores de los batallones y regimientos de Infantería de Marina que guarnecen este departamento. De suerte que algo de solfa he debido de traer en el cerebro y algo también se me habrá pegado con las enseñanzas que de ellos recibí y con el trato y amistad de papeles y partituras que abundan en todos los rincones de mi casa»⁵.

Los Arana cubren con su vida, servicios y actividades musicales la totalidad del siglo XIX y hasta bien entrado el siglo XX, ya que el último de la saga, Ramón, vivió hasta 1939.

Servicios en el Ejército

Eduardo de Arana nace en Ferrol el 31 de enero de 1832. Su madre fue Natalia Fernández. Su padre, Joaquín Epifanio, estaba en ese momento alistado en la Artillería de Marina como artillero. Posteriormente pasó al regimiento de infantería de línea Castilla núm. 16, donde estuvo entre 1835 y 1843.

En 1845, los Arana, padre e hijo, ingresan como músicos contratados en el batallón provincial de Almería. Eduardo, que tenía trece años, lo hace «para tocar el flautín». El batallón se disuelve en 1846, para fundirse con el regimiento de Infantería Aragón núm. 21, de guarnición en La Coruña, donde su padre y él pasan a servir.

La presencia de músicos contratados en el Ejército data de la reorganización habida tras la guerra de Independencia. Los músicos de contrata se reglamentaron en 1815. Inicialmente sin una plantilla fija, se encuadraban en la plana mayor de los regimientos de infantería de línea. Estos últimos eran civiles que durante la duración de su contrato estaban sujetos a la ordenanza y participaban con las unidades en campaña. A su director se le denominaba «músico mayor»⁶.

Los Arana estuvieron a las órdenes de Miguel Sarasate, padre del famoso violinista y compositor Pablo Sarasate, que en 1848 es destinado como músico mayor del regimiento Aragón. Pablo fue asiduo de los ensayos de la banda del regimiento, donde pudo coincidir con los Arana aunque a muy temprana edad, ya que Pablo había nacido en 1844 y los Arana finalizan su contrata con el regimiento en 1851⁷.

Aunque en la hoja de servicios de Eduardo no se especifica, es posible que participara, como hizo su padre con uno de los batallones del regimiento, en la expedición a Portugal en 1847 con motivo de la guerra civil en el país vecino.

(5) GARBAYO MONTABES, F.J.: «Ramon de Arana, *Pizzicato*: corresponsal de Felipe Pedrell, crítico y ensayista musical», en CAPELÁN, Montserrat; COSTA, Luis; GARBAYO, Javier, y VILLANUEVA, Carlos (dirs.): *Os soños da memoria. Documentación musical en Galicia: metodoloxías para o estudio*, Deputación de Pontevedra, 2012, p. 188.

(6) FERNÁNDEZ DE LATORRE, R.: *Historia de la música militar de España*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2014, p. 167.

(7) PEDRELL, p. 80; FERNÁNDEZ DE LATORRE, p. 203.

Incorporación a la Armada

Poco después de cesar en el regimiento Aragón, los Arana causan alta en el 2.º batallón de Infantería de Marina de Ferrol (octubre de 1851), Eduardo, como músico de contrata, y su padre, como músico mayor.

Los músicos de contrata no aparecerían oficialmente en Infantería de Marina hasta la reforma Lersundi, de 1857, que comentaremos más adelante. Pero, como vemos, los Arana fueron contratados antes. Como suele ocurrir tantas veces, la legislación no hace sino reconocer una realidad preexistente. Pero el hecho de que los músicos no estuvieran contemplados oficialmente tenía sus inconvenientes. En 1855, Joaquín Epifanio de Arana eleva una instancia para solicitar, como músico mayor, su equiparación a la categoría de subteniente y el derecho al retiro, así como los premios que pudieran corresponderle por los años de servicio, ventajas que les habían sido reconocidas a los músicos del Ejército (real orden de 30 de diciembre de 1854). Al no estar establecidas oficialmente las músicas de Infantería de Marina, se le deniega su petición. Joaquín Epifanio de Arana solicita entonces su pase a la Infantería de Marina, lo que se le concede. Es destinado a Ferrol como sargento 2.º en 1855. Se retiraría en 1858 como sargento 1.º graduado de teniente. Abandonamos aquí a Joaquín Epifanio para centrarnos en su hijo Eduardo (en adelante lo llamaremos Arana a secas), que continúa como músico de contrata hasta finalizar el año 1857.

Creación de las charangas de los Batallones de Infantería de Marina (1857)

Tras casi tres décadas de unión de los Cuerpos de Infantería y Artillería de Marina, la reforma Lersundi, de 1857 (real orden de 6 de mayo de 1857), los separa, convirtiendo la Artillería en un cuerpo facultativo. La Infantería se organiza en cinco batallones, y en Ferrol se basan el 2.º y el 5.º. Se oficializan las músicas, incluyendo en la plana mayor de cada batallón tres músicos de contrata, además de un cabo de cornetas y un tambor mayor⁸.

Las músicas de los batallones de los cuerpos ligeros (caso de los Cazadores en el Ejército) se denominaban «charangas». No utilizaban instrumentos embrazados, ya que participaban con las unidades en campaña. Se componían básicamente de instrumentos de viento-metal. Las charangas habían aparecido en 1847 en el Ejército, donde se prohibió expresamente que utilizaran bombo, platillos y el chinesco⁹.

(8) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: *La Infantería de Marina española. Historia y fuentes*, Empresa Nacional Bazán, 1999, p 214.

(9) FERNÁNDEZ DE LATORRE, p. 206; ORIOLA VELLÓ, F.: «La legislación de las bandas militares en la Valencia del Ochocientos», *Quadrivium. Revista Digital de Musicología*, núm. 6, 2015a, p. 9.

Las músicas de los Batallones de Infantería de Marina también se denominaron «charangas». Pero para constituir las no era suficiente con los músicos de contrata. Hubo que aumentar la plantilla de cada una de las ocho compañías del batallón en un sargento 2.º, y admitir hasta 12 jóvenes menores de edad como educandos¹¹. Estos militares eran denominados «músicos de plaza», por contraste con los de contrata, y constituían una manera económica de cubrir las plazas de las charangas, ya que sus sueldos se cobraban con cargo a Hacienda, si bien se les completaban con una pequeña gratificación siempre que reunieran «conducta irreprochable, mucha aplicación e instrucción musical». Se buscaban aquellos con aptitudes musicales, que luego eran instruidos por el músico mayor y los de contrata, a cuyas plazas podían acceder, si bien tenían limitado su ascenso militar –no podían pasar de sargento 2.º–. En el cuartel, la música ocupaba un lugar separado del resto de las unidades.

El 1 de enero de 1858, Arana pasa a desempeñar el puesto de músico mayor del 5.º batallón de Ferrol. Como vemos, está desde el primer momento participando de la organización de las agrupaciones musicales de Infantería de Marina. En diciembre de ese año nacería su único hijo, Ramón, el futuro «Pizzicato», fruto de su matrimonio con Cristina Pérez Escudero, también ferrolana. En la ilustración contigua podemos ver el uniforme de los músicos mayores en esta época.

En 1859 estalla la guerra de África, donde participa el 6.º batallón de Infantería de Marina de Cartagena. Finalizada la campaña, este batallón queda de guarnición en Tetuán. Para relevarlo se envía en 1861 al 5.º batallón de Ferrol, con Arana al frente de su charanga. Llega a Tetuán en agosto y está hasta noviembre¹². Pasa después a San Fernando,



Músico mayor con el uniforme de gala de 1858¹⁰

(10) SANZ DE ALISEDO, J.M.: *Uniformes de la Armada: tres siglos de historia III. Infantería de Marina*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2014, p. 290.

(11) RIVAS FABAL, J.E.: *Historia de la Infantería de Marina española I*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2007, p. 360.

(12) *Ibidem*, p. 180.

donde finaliza el año y permanece todo el siguiente (1862). En agosto de 1863, Eduardo finaliza su contrata y no la renueva, quizá cansado de estar lejos de la familia. Entre esta fecha y el año 1865, cuando lo vemos de nuevo en Ferrol, hay un vacío en su hoja de servicios que nos impide saber qué hizo durante este periodo.

En 1865 (11 de noviembre) se le contrata de nuevo en su antiguo puesto de músico mayor del 5.º batallón de Infantería de Marina de Ferrol, vuelto ya de San Fernando. En el periodo en que Arana no formó parte de él, el batallón había participado en la campaña de Santo Domingo¹³.

Creación de las músicas de los regimientos de Infantería de Marina (1869)

En 1869 tiene lugar la llamada «reforma Topete» (real decreto de 4 de febrero de 1869). En el preámbulo de la disposición se justificaba: «... llamada la infantería de Marina a operar en unión con el Ejército, su organización debe ser asimilada al de él». Por ello, se organiza en regimientos de dos batallones, y en Ferrol se activa el 2.º regimiento. De acuerdo con la reforma, las charangas de los batallones se unirían para crear una música única para el regimiento, a cuyo frente estaría un músico mayor que se integraría en su plana mayor. Con tal motivo, y con fecha 18 de marzo de 1869, Arana se hace cargo de la música del regimiento y pasa destinado a su plana mayor.

Ese mismo año se reglamentó la organización de estas músicas (resolución del Almirantazgo de 2 de junio de 1869). No hay constancia de la participación de Arana en la elaboración de este reglamento, aunque es bastante probable que se le incluyera, como músico mayor, en la junta que se constituyó en Ferrol para elaborar el reglamento de detall y contabilidad que lo desarrollaba.

En el reglamento se especificaba, recogiendo una forma de actuar tradicional, que «para que los músicos mayores y contratados opten a las ventajas de que se hace mérito, ha de ser condición indispensable que en las contratas conste expresa y terminantemente que se obligan a seguir la suerte del regimiento o batallón suelto, tanto en paz como en guerra, así como de quedar sujetos a la Ordenanza». Poco tardaría en aplicarse este artículo. Pero volvamos a organización de la música.

Las músicas se financiaban, además de con una cantidad fija de Hacienda, con

«el haber y pan de los músicos de contrata, el de dos soldados rebajados por cada uno de los batallones que componen el regimiento; el medio día de haber que dejan mensualmente todos los Jefes y Oficiales, a excepción de los que se hallen en buque o Escuadra que la tengan; la tercera parte de lo que perciban las enunciadadas músicas cuando toquen en las funciones particulares, y el producto de la venta de los instrumentos y efectos de la propia que se inutilicen o convenga variar».

(13) *Ib.*, t. II, p. 237.

Al músico mayor se le equipara al alférez, con uniforme similar al de los oficiales del cuerpo, con la única diferencia de que aquel llevaba un galón de panecillo de oro, de 15 milímetros de ancho, en las bocamangas de la levita y abrigo, morrión y gorra. Portaba además un espadín largo. Se le reconocía una opción al retiro similar a la de alférez o teniente, siempre que hubiera servido veinte o treinta años, respectivamente, pero, eso sí, «día por día». La música dependía, en lo relativo a «la parte económica y gubernativa de ella, policía, disciplina y vigilancia de su instrucción», de un capitán denominado «capitán de la música».

En el mismo reglamento se especificaba la organología de las músicas. En el anexo incluido al final de este trabajo se incluye una comparativa entre las de los regimientos de Infantería del Ejército (organizadas en ese momento según real orden de 30 de enero de 1867), con 42 músicos, y las nuevas de Infantería de Marina, con cincuenta y cinco. El reglamento de régimen interior del Cuerpo de Infantería de Marina de 1870 (decreto 3/10/1870) aumentó incluso el número de músicos de plaza, con lo que el total de instrumentistas llegó a sesenta y cinco —¿como resultado de los estudios de la junta que se constituyó en Ferrol?—. Las músicas de Infantería de Marina sumaban los instrumentos tradicionales de las músicas militares europeas, formadas principalmente por clarinetes, fagotes, oboes, trompas, cornetas y percusión, con la nueva organología introducida en Francia por A. Sax (inventor del saxofón), basada en instrumentos de viento-metal y la familia de los saxofones combinada con clarinetes, requintos y percusión¹⁴. En el anexo podemos observar, por ejemplo, la carencia en la música del Ejército de fagotes u oboes y la presencia de un único saxofón frente a los cinco de la de Infantería de Marina.

Compra de los instrumentos de la música del 2.º regimiento

Aunque se ordenó que se redujeran las adquisiciones de instrumentos al mínimo imprescindible, parece que en Ferrol no se quiso escatimar en este capítulo. Para la compra de los instrumentos de la música del 2.º regimiento —desembolso que se compensaría en parte con la venta de los usados— se decide acudir a prestigiosas fábricas centroeuropeas. Arana es comisionado para ello. Las gestiones se hacen a través de la casa Berea, de La Coruña, con la que Arana tenía una gran relación¹⁵. Tuvo dificultades para que se le autorizara el pasaporte al extranjero, pues se alegó que, comprando los instrumentos fuera de España, se atentaría contra la industria nacional, y parece que hubo algún movimiento en contra por parte de ciertos fabricantes españoles. De hecho, Arana comenta que los instrumentos de la música de Cádiz se habían comprado en la casa Bernabé Carrafa de Madrid. Finalmente, por las gestio-

(14) ORIOLA VELLÓ, 2015a, p. 8.

(15) CAPELÁN, M.: «Eduardo y Ramón Arana: redes y movimiento musical en Galicia (1857-1909)», en GARBAYO, Javier, y CAPELÁN, Montserrat (dirs.): *Ollando ó mar. Música civil e literatura na Galicia Atlántica (1875-1950)*, Deputación de Pontevedra-Museo de Pontevedra, 2018, pp. 102-103.



Batallón del 2.º regimiento con música hacia 1880

nes del coronel del regimiento, que era en ese momento Emilio Calleja Isasi, y del capitán general de Ferrol se le concede la autorización.

Arana sale de viaje en julio de 1869 hacia Königgrätz, localidad de Bohemia, en ese momento parte del imperio austrohúngaro, sede de la casa Ceverny. Allí quedará deslumbrado con los instrumentos, que considera inmejorables: «... la nueva forma interior de los cilindros es tan sencilla, fuerte y rápida que creo no habría cosa mejor (...) me prometo llevar un instrumental modelo, tanto en clase de construcción, como en volumen de sonido, redondo y agradable y lleno». Arana estuvo casi dos meses y medio en Austria a la espera de que se terminara de construir el instrumental solicitado, lo que aprovechó para estudiar la composición de sus bandas militares. Como curiosidad cabe decir que Arana, quien no hablaba más idioma que el castellano, aprovechó la colaboración de un teniente local que sabía español por haber combatido en México en el ejército de Maximiliano. Nuestro protagonista parte después a París para gestionar la compra de los saxofones de la casa Buffet, lo cual realizará con brevedad, regresando finalmente a Ferrol justo a tiempo para marchar hacia Cuba.

Cuba

En 1868 había estallado en Cuba la llamada «guerra larga», que duraría hasta 1878. En 1869, por decreto del Almirantazgo, y «para cooperar con el Ejército

de la isla a su pacificación», se envía allí al 1.º batallón del 2.º regimiento de Ferrol, cuyas unidades mantendrían su presencia durante toda la guerra.

El 4 de octubre de 1869, el batallón y la música, con Arana al frente, parten de Ferrol hacia Cuba a bordo de la fragata *Carmen*, aunque, con motivo de los levantamientos de los republicanos federales en Cádiz, son desviados hacia allí. Posteriormente pasan por Cartagena y Valencia. Restablecida la situación, salen por fin hacia Cuba, previo transbordo al vapor *Isabel la Católica*, y llegan a La Habana el 1 de diciembre, tras sendas escalas en Santa Cruz de Tenerife y Puerto Rico.

A tenor de la correspondencia de Arana, parece que los nuevos instrumentos adquiridos se quedaron en Ferrol, ya que se recibieron a fines de 1869, con el regimiento ya en Cuba¹⁶. Por ello la música tampoco pudo adaptarse a la nueva organización establecida.

A los tres días de llegar a la isla, el 1.º batallón se incorpora a la campaña. Es trasladado por ferrocarril y barco hasta Bayamo, en la zona oriental, localidad próxima a Yara, donde se había dado el «grito» que inició del movimiento insurreccional. Sus efectivos participan, incluido Arana, en reñidos encuentros con los rebeldes con motivo de la conducción de un convoy. Luego son trasladados hasta Santiago de Cuba, adonde llegan el 24 de enero del año siguiente (1870).

La música permanece en Santiago de Cuba, aunque era destacada en ocasiones al pueblo de Caney, localidad a unos seis kilómetros de Santiago. En casos de urgencia prestaba servicio de armas, como ocurrió en febrero de 1870, cuando el 1.º batallón, al mando del coronel del regimiento, con 200 hombres embarca en la cañonera *Lebrel* y el vapor *Guantánamo*, desembarca en la costa de Sevilla y sorprende a la partida del cabecilla Tomás Martínez, que es cogido prisionero y fusilado. En esta acción tomó parte Arana.

Durante toda su estancia en Santiago de Cuba, la música mereció por sus actuaciones los aplausos generales y constantes de la ciudad. En julio de 1871, Arana cumple su contrata, pero continúa prestando servicio hasta julio del año siguiente, momento en que pide la baja en el regimiento, que se hace efectiva con fecha de 1 de agosto. El día anterior Arana había partido para la Península.

Organización de la música del 2.º regimiento con arreglo al nuevo reglamento

El mes de marzo de 1873, estando Arana en Ferrol, causa alta por un periodo de dos años como director de la música del 2.º regimiento, que continuaba en Cuba. Observemos la nueva denominación de «director», que había sustituido a la de «músico mayor» en el reglamento de régimen interior de 1870.

¿Qué le hizo volver a Cuba tan solo unos meses después de haberse marchado? Es probable que regresara para posibilitar la adaptación de la música del regimiento a la nueva organización marcada por el reglamento de

(16) Comunicación personal del autor con Montserrat Capelán.

1869, que como vimos no se había hecho efectiva por la marcha a Cuba de la unidad. Según su hoja de servicios, «órdenes superiores lo retienen hasta el mes de diciembre». Es posible que esas órdenes fueran en el sentido que hemos dicho. De hecho, Arana aprovechó el tiempo que estuvo en la Península para hacer numerosas gestiones antes incluso de firmar su nueva contrata. Así, en enero trata con la casa Berea la adquisición de doce instrumentos: flautín, clarinete, cornetín, tambor, barítono y bombardino. Busca los más baratos, aunque para ello deba procurarse instrumentos usados –parece que la intención era que los instrumentos nuevos adquiridos en Europa siguieran en Ferrol y no se llevaran a Cuba–. A través de Berea consigue también contratar músicos para llevarlos a la isla, en especial instrumentistas de viento-madera –recordemos que las charangas se basaban en el viento-metal, y para constituir las músicas eran necesarios los instrumentos de viento-madera–. También hace gestiones para incorporar a la música pupilos del hospicio de La Coruña, lo que se hace efectivo con el alta de nueve hospicianos¹⁷. Era esta una práctica relativamente habitual que beneficiaba a todos, ya que la Armada ofrecía de este modo una vía de integración a los hospicianos, y a cambio las músicas incorporaban bisoños que venían ya con cierta formación musical –los hospicios tenían sus propias bandas–. Como curiosidad cabe reseñar que su abuelo Joaquín Epifanio fue director de la banda del hospicio de Ferrol.

Finalmente, el 16 de diciembre embarca en La Coruña en el vapor correo *Guipúzcoa* y llega a La Habana el 3 de enero de 1874. Desde la capital cubana, Arana se traslada a Santiago, donde estaba el cuartel general de la división y también la música del regimiento. Se hace cargo de ella el 1 de febrero.

A final de marzo se reciben los instrumentos cuya adquisición Arana había gestionado en la Península, y pasa a reorganizar la música a fin de adaptarla al reglamento de 1869, para lo que es dada de baja para el servicio durante dos meses. Según consta en su hoja de servicios,

«tras ese periodo la banda se encontró en un estado tal de instrucción que honra sobremanera al músico director, habiendo merecido los aplausos del público en general y los mayores elogios de la prensa, lo que han visto con mucha satisfacción los señores jefes y oficiales del regimiento, máxime teniendo en cuenta las dificultades con las que tuvo que luchar por la completa nueva organización a que ha dado lugar en el personal el instrumental que hoy se halla en uso con respecto al antiguo».

El año siguiente (1875), la música continúa en Santiago de Cuba, pero por falta de tropa tuvo que cubrir varias veces servicio en el campamento de San Luis (localidad unos 20 km al norte de la ciudad), donde estaban las fuerzas del regimiento. A pesar de esta circunstancia y de las numerosas bajas que se producen por enfermedad, Arana, según consta en su hoja de servicios, «ha conservado la banda a su cargo en un estado brillante en la parte profesional (...) debido a su inteligencia, mucho celo y constante trabajo».

(17) CAPELÁN, pp. 101, 103.



Música del 2.º regimiento con Arana (de pie tras el bombo) en 1882

Durante los años 1876 y 1877 se mantiene una situación parecida: la música en Santiago de Cuba, prestando servicios ocasionales en San Luis –también servicios de guardias y destacamentos en la plaza, así como escoltas de algún convoy–, y esfuerzos continuos de Arana para mantener el nivel artístico, empeño que es reconocido por el público y sus superiores. Como ejemplo de ello podemos citar el concierto que dio la música, a beneficio del hospital civil canónico de Santiago de Cuba, en abril de 1876. Interpretó el *Stabat Mater* de Rossini y *Las siete palabras* de Haydn, obras para orquesta de cuerda cuya adaptación para banda hizo el propio Arana, quien compuso también para la ocasión una marcha fúnebre. El concierto fue celebrado con ruidosos aplausos. En julio de 1877, la música pasa a La Habana, donde está hasta junio del año siguiente, fecha en que se traslada a Matanzas (localidad en la costa norte de la isla, unos 90 km al este de la capital de esta). En febrero de 1878 se había firmado la paz de Zanjón, que puso fin a la guerra, por lo que se decide repatriar al regimiento. Su 2.º batallón llega a Matanzas, y junto con la música es trasladado por vía férrea a La Habana, donde ambas unidades embarcan en el vapor correo *Comillas* el 25 de septiembre. Arriban a Santander, transbordan al vapor correo *Gijón* y llegan por fin a Ferrol el 16 de octubre de 1878. El 2.º regimiento de Infantería de Marina de Ferrol había estado casi diez años continuados de campaña en Cuba.

Por sus méritos en la campaña se le conceden a Arana las siguientes condecoraciones:

- Cruz roja de 1.^a clase del Mérito Militar (1871);
- Medalla para los voluntarios de la isla de Cuba (1872);
- Cruz roja de 1.^a clase del Mérito Naval (1873);
- Medalla de la Campaña de Cuba con seis pasadores (el último, concedido en 1877);
- benemérito de la patria.

Se le abonan como tiempo extra de servicio tres años, diez meses y doce días, el doble del que permaneció en Santiago de Cuba, considerada zona de guerra, y la tercera parte del que estuvo en otras zonas de la isla o en los viajes de ida y vuelta a la Península.

Además, se le concede la Cruz de 1.^a clase del Mérito Naval con distintivo blanco (1875), a propuesta del coronel del regimiento, Olegario Castellani –que había relevado a Calleja en septiembre de 1873–. Castellani fue un destacado infante de Marina que llegó a ser inspector general del cuerpo y que durante la campaña de Cuba ascendió a brigadier y mandó la 5.^a brigada de Infantería de Marina. Parece que tenía un especial empeño en que a Arana se le concediera la medalla, ya que en su propuesta al ministro de Marina lo colma de elogios, destacando «los repetidos aplausos (...) los elogios de la prensa periódica (...) la maestría con las que ejecuta las más difíciles composiciones (...) el brillante estado de instrucción que se debe única y exclusivamente a su director Eduardo de Arana ...».

Reorganización de las músicas de Infantería de Marina (1879)

Desde que en 1877 tomara posesión como inspector del Cuerpo de Infantería de Marina, el mariscal de campo Montero y Subiela comenzó una profunda labor de reorganización. Entre otros asuntos planteó la reforma del régimen interior de 1870, para lo que se constituyó una junta¹⁸. Por distintas circunstancias, la reforma se fue retrasando, y habrá que esperar a 1880 para que el nuevo reglamento de régimen interior, por fin, se apruebe¹⁹. La reforma de las músicas, sin embargo, llegó antes, en concreto a través de la real orden de 18 de febrero de 1879, que reglamentaba las músicas de regimiento y las charangas de los batallones expedicionarios de Infantería de Marina. Es posible que la premura en emitir este reglamento viniera impuesta por la constitución de los batallones expedicionarios de Infantería de Marina, que se enviaron a Cuba ese año con motivo del estallido de la llamada «guerra chiquita» –sublevación de José Maceo en Santiago de Cuba–. Recordemos que las charangas habían desaparecido, integradas en las músicas de los regimientos. Al consti-

(18) CÓZAR NAVARRO, M.C.: *La Infantería de Marina durante la Restauración (1875-1893)*, Universidad de Cádiz, 1993, p. 343.

(19) MINISTERIO DE MARINA: *Reglamento para el régimen interior del Cuerpo de Infantería de Marina*, Imprenta del Cuerpo de Infantería de Marina, Madrid, 1880.

tuirse los batallones expedicionarios, fue necesario activarlas para que «les anime y les aliente en el combate y les sirva de solaz»²⁰.

Arana, una vez más, estuvo involucrado en esta nueva etapa de las músicas de Infantería de Marina. A los pocos meses de su regreso a Ferrol desde Cuba, y solo unos días antes de aprobarse el nuevo reglamento, concretamente el 9 febrero de 1879, es llamado a Madrid por el ministro de Marina, vicealmirante Francisco de Paula Pavía. Aunque su hoja de servicios no lo especifica, casi con toda seguridad se le reclamó para asesorar al ministro sobre el reglamento. Arana era desde luego el más indicado para ello: además de ser el músico mayor más antiguo del cuerpo, había participado en la organización de las primeras charangas de Infantería de Marina, tenía un gran prestigio por su actuación en Cuba, había adaptado la música del 2.º regimiento a la anterior organización, y había estudiado la composición de las bandas austriacas y francesas durante su estancia en esos países.

En palabras de Pedrell, «consiguió para los músicos el reconocimiento de derechos pasivos y consideraciones militares»²¹. No fue exactamente así: ya habían sido reconocidos en el reglamento de 1869; lo que sí hubo fue una mejora. A los músicos mayores se les incrementaban su equiparación militar y su sueldo. Los cinco primeros años disfrutarían de la categoría de alférez –empleo máximo en el anterior reglamento–; entre los cinco y los quince años, la de teniente, y la de capitán de quince años en adelante, con sus correspondientes sueldos. La equiparación de los músicos mayores en el Ejército en ese momento era a alféreces. Se establecía que el uniforme de los músicos directores sería «del todo igual al de la clase de su equiparación, a excepción de las estrellas de la divisa, que serán reemplazadas por liras de un tamaño proporcionado a aquellas». En cuanto a los derechos pasivos, iban en consonancia con los años de servicio y sueldo, eso sí, siempre que el potencial beneficiario acreditase «haber servido con celo, inteligencia y honradez». En tales derechos pasivos no se incluyó a los familiares, omisión que, como veremos posteriormente, sufrió su viuda. Se suprimió el descuento de haberes para jefes y oficiales, con los que se financiaba parcialmente la música, lo que pasó a hacerse con la asignación de Hacienda, los haberes de los soldados rebajados, el producto de la venta de instrumentos inutilizados y la tercera parte de las gratificaciones que percibieran los músicos por actuaciones fuera del servicio.

A tenor de lo dispuesto en el reglamento, ese mismo año de 1879 se otorga a Arana la consideración y distintivos de capitán y también el sueldo de 300 pesetas, que le correspondía por llevar más de quince años como músico director –de hecho, llevaba veintiuno–.

El nuevo reglamento implicaba también una nueva organología de la música. En el anexo la podemos comparar con la organización de 1869. Vemos que se aumenta el número de instrumentistas hasta setenta y uno; algunos instrumentos se refuerzan –se pasa de dos a tres requintos y de dos a cuatro fiscornos–, se

(20) RIVAS FABAL, t. I, p. 423.

(21) PEDRELL, p. 81.

incluyen otros (subcontrafagot, trompas, bombardinos y triángulo) y otros desaparecen (tubas). Es fácil imaginarse aquí a Arana poniendo toda su experiencia y saber musical al servicio de la organización de una música capaz de exprimir al máximo sus potencialidades artísticas. Si hemos de creer a Pedrell, «ninguna música española ha tenido, reglamentariamente, tan numeroso y variado personal». Con ella se lograba «gran variedad de timbres y efectos no oídos en otras bandas por deficiencias del instrumental y que permitían contraste de sonoridad dulce y pastosa en los *pianos* y flexible y vigorosa en los *tutti*»²².

En la ilustración de la página 11 podemos ver la música del 2.º regimiento en el patio de su cuartel de Dolores en 1882, ya adaptada a la nueva organización, con Arana a su frente empuñando la batuta y luciendo los galones de capitán, con lirás en lugar de estrellas²³. Podemos apreciar que era una agrupación musical muy numerosa.

En lo que respecta al número de instrumentos, podemos comparar la nueva organización con la del Ejército. La real orden de 7 de agosto de 1875 cifró en un músico mayor y 60 instrumentistas la composición de las músicas de los regimientos de Infantería²⁴; en 1877 se redujeron a solo treinta y nueve (real decreto de 27 de julio de 1877), y nuevos recortes dejaron la plantilla en 33 instrumentistas a final de siglo (real decreto de 27 de agosto de 1893)²⁵.

Además, había otras diferencias. La citada real orden de 1875 de reorganización de las músicas del Ejército había suprimido la clase de músicos de contrata «militarizándolos». Pasaron a clasificarse en músicos de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase. La Infantería de Marina adoptó una solución mixta: aparecieron los músicos de 1.ª, 2.ª y 3.ª, pero se mantuvieron los de contrata (véase el anexo). Esta distinción se mantendría en la Armada hasta 1909, en que por real orden de 13 de enero se hizo extensiva a la Infantería de Marina la real orden de Guerra de 1875.

Desde el punto de vista orgánico, la música de Infantería de Marina se constituyó como una compañía de plana mayor al mando de uno de los ayudantes, designado por el coronel del regimiento. Para reorganizar la música del 2.º regimiento se sigue el mismo procedimiento que en Cuba, es decir, es dada de baja para el servicio hasta que reciba los nuevos instrumentos y tenga tiempo de adiestrarse con ellos. El mes de mayo de 1879 se da de nuevo de alta.

Últimos años de Arana

Arana y la música del 2.º regimiento tuvieron ocasión de lucirse. En 1881 son comisionados por el ministro de Marina para participar en los actos

(22) *Ibidem*, p. 80

(23) SANZ DE ALISEDO, pp. 291-292.

(24) FERNÁNDEZ DE LATORRE, p. 296.

(25) ORIOLA VELLÓ, F.: «Las bandas militares en la España de la Restauración (1875-1931)», *Nasarre. Revista Aragonesa de Musicología*, núm. 30, 2015b, p. 173.



Divisas de músicos directores (1884)

conmemorativos del segundo centenario de Calderón de la Barca, que se iban a celebrar en Madrid. Toman parte en procesiones cívicas y otros espectáculos, por los que reciben grandes elogios de la prensa. Una circular del inspector general del cuerpo señaló que «la música estuvo a la mayor altura (...) mereciendo aplausos generales (...) cuyos elogios se han hecho públicos por medio de la prensa». Su éxito fue tal que dio una sesión de carácter privado a la que asistieron el director del Conservatorio de Madrid, E. Arrieta, y varios profesores.

En 1884 se dispone que los músicos directores usaran los distintivos señalados para el Ejército: un galón dorado acabado en tres lazadas para los de menos de diez años de servicio, al que se añade una o dos trencillas por debajo para los de más de diez años y más de veinticinco, respectivamente²⁶.

Arana empezó a sufrir problemas de salud, ya que en 1884 y 1885 disfrutó de sendas licencias por enfermedad de varios meses de duración. En 1886, por real orden de 4 de febrero, se le concede el retiro definitivo cuando tenía cincuenta y cuatro años. Su hoja se cierra con un total de servicios efectivos de treinta y nueve años, nueve meses y dieciocho días –a los que habría que sumar, para el cálculo del total de servicios, los abonos correspondientes por Cuba–. Posteriormente se le concede el haber mensual de 200 pesetas en concepto de retiro definitivo.

El 26 de abril de 1896, a las 15:30, Eduardo de Arana fallece a los sesenta y cuatro años, en su casa de la ferrolana calle del Carmen, «tras largo y penoso padecimiento». Su certificado de defunción dice que tenía carcinoma de estómago. No otorgó testamento. Fue enterrado en el cementerio de Ferrol.

Su viuda, Cristina Pérez, solicita una pensión del Montepío Militar, pero le es denegada por el Consejo Supremo de Guerra y Marina, que justifica su resolución así:

(26) SANZ DE ALISEDO, p. 292.

«... como la clase de músicos mayores tanto del Ejército como de la Armada no forman cuerpo ni existe disposición concreta que los incorpore al Montepío Militar no hay medio hábil de apoyar el presente recurso, pues no basta que el reglamento de músicas de Infantería de Marina, aprobado por Real Orden de 12 de febrero de 1879 [precisamente en el que había participado Arana] declare derechos pasivos a dichos músicos por sus años de servicio para considerar con igual derecho a su familias a las que no se nombra en el citado Reglamento».

Como indicamos más atrás, Arana no había logrado incluir a los familiares de los músicos en los derechos pasivos. Su viuda, Cristina, sufrió esta omisión. Este fue un problema recurrente por la misma época también en el Ejército, y dio lugar a continuas reclamaciones por parte de los músicos. La cuestión no se resolvería hasta entrada la primera década del siglo XX²⁷.

Arana como dinamizador musical

Las músicas y los músicos militares tienen también una gran influencia cultural fuera del ámbito estrictamente castrense. El caso de Arana y la música del 2.º regimiento no podía ser una excepción. Con la educación musical de los músicos de plaza se conseguía una verdadera cantera de instrumentistas – ya hemos mencionado la relación que había con las bandas de los hospicios–. Las músicas militares participaban también en numerosos actos cívico-militares o cívicos a secas: actuaciones los días festivos en paseos públicos, fiestas patronales, ferias, funciones religiosas, etc. Para ello era necesaria la preceptiva autorización del capitán general, previa solicitud de las autoridades civiles, y «cuando la cortesía y buenas relaciones entre funcionarios públicos» lo aconsejaban, se participaba de forma gratuita.

Según Pedrell, Arana renovó el programa musical de la música de banda de forma que rompió «con la perniciosa rutina de los arreglos obligados de ópera del sobado patrón italiano. Dio preferencia al género sinfónico en sus modernas manifestaciones, sin olvidar el popular y los bailables de los compositores alemanes». El uso de composiciones alemanas durante su estancia en Cuba provocó que la colonia germana de la isla colmara de obsequios a la música y la apoyara con entusiasmo²⁸.

Otra forma de dinamización musical, si bien más restringida, era la música en los salones. En Ferrol había varios, donde se reunía la gente bien y se desarrollaban actividades culturales y musicales. Arana era un asiduo participante, como organizador e instrumentista. Tocaba el clarinete, la flauta, el violín y el piano –aunque no era muy hábil con estos dos últimos–, y como músico mayor y director tuvo que estudiar el resto de los instrumentos de la banda. Servía también como intermediario cuando era necesaria la contratación de músicos y la compra de partituras o instrumentos. Gran parte de la música que

(27) ORIOLA VELLÓ, 2015b, p. 177.

(28) PEDRELL, p. 81.

se interpretaba en los salones era de baile. Arana, junto con un capitán aficionado a la música cuyo nombre no cita, y tomando una idea desarrollada por Haydn, elabora un juego de dados musicales. Se tiraban dos dados y, según el resultado obtenido, se componían piezas bailables (valeses, rigodones, mazurcas, danzas), combinando las melodías que correspondían de acuerdo con unas tablas que se incluían en el juego²⁹.

Por otra parte, Eduardo de Arana y su hijo, Ramón, formaron parte de una amplia red de corresponsales por toda Galicia (músicos, críticos musicales, tiendas de música) que contribuyeron al desarrollo de la música en general y de la gallega en particular, si bien en este último campo quien sobresalió fue Ramón de Arana, ya que su padre no estaba demasiado interesado en él. Ramón, sin embargo, se especializó en la música de Galicia, sobre todo desde el inicio de su correspondencia con Ramón Pedrell. Entre sus trabajos más recordados está un estudio sobre el origen y evolución de la gaita gallega. También recopiló un *Cancionero* de melodías populares autóctonas, perdido en la actualidad y que es objeto de búsqueda por los especialistas. Hoy en día se considera a Ramón de Arana una de las figuras básicas del *Rexurdimento* musical gallego³⁰.

Epílogo

Las músicas militares españolas tuvieron un gran desarrollo durante todo el siglo XIX. Las de Infantería de Marina se destacaron por el número de instrumentistas y por la gran variedad de sus instrumentos, aunando lo mejor de las tradiciones musicales europeas, lo que les permitió alcanzar un gran nivel artístico. Además, acompañaban a las unidades en sus campañas militares, prestando cuando era necesario servicios de combate. Eduardo de Arana, por su calidad artística, la duración de sus servicios y el hecho de hallarse presente en todos los momentos clave, fue una figura fundamental en la génesis y desarrollo de las músicas de Infantería de Marina, tanto desde el punto de vista organizativo como desde el musical, consiguiendo por añadidura mejoras para los músicos en cuanto a equiparación militar y retiros.

Agradecimientos

Al coronel de Infantería de Marina José Sanz de Alisedo, que me proporcionó la fotografía de la música de Ferrol en 1882.

A Monserrat Capelán, por su información sobre la compra por Arana de instrumentos para el 2.º regimiento y su traslado o no a Cuba.

(29) CAPELÁN, pp. 104-110.

(30) GROBA GONZÁLEZ, X.: *O legado musical de Casto Sampedro Folgar (1848-1937). O canto galego de tradición oral* (tesis doctoral), Universidade de Santiago de Compostela, 2011.

Al comandante del Cuerpo de Músicas Militares Jaime Enguádanos, por la revisión del texto del artículo.

Bibliografía y fuentes primarias

- ARCHIVO GENERAL DE MARINA ÁLVARO DE BAZÁN: Infantería de Marina, Hoja de Servicios D. Eduardo de Arana Fernández, leg. 3364-8; Pensiones, Asuntos Personales, D.^a Cristina Pérez Escudero, leg. 5300-250.
- CAPELÁN, M.: «Eduardo y Ramón Arana: redes y movimiento musical en Galicia (1857-1909)», en GARBAYO, Javier, y CAPELÁN, Montserrat (dirs.): *Ollando ó mar. Música civil e literaturra na Galicia Atlántica (1875-1950)*, Deputación de Pontevedra-Museo de Pontevedra, 2018, 93-118.
- CÓZAR NAVARRO, M.C.: *La Infantería de Marina durante la Restauración (1875-1893)*, Universidad de Cádiz, 1993.
- FERNÁNDEZ DE LATORRE, Ricardo: *Historia de la música militar de España*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2014.
- GARBAYO MONTABES, F.J.: «Ramón de Arana, *Pizzicato*: corresponsal de Felipe Pedrell, crítico y ensayista musical», en CAPELÁN, Montserrat; COSTA, Luis; GARBAYO, Javier, y VILLANUEVA, Carlos (dirs.): *Os sonhos da memoria. Documentación musical en Galicia: metodoloxías para o estudio*, Deputación de Pontevedra, 2012, 183-228.
- GROBA GONZÁLEZ, Xavier: *O legado musical de Casto Sampedro Folgar (1848-1937). O canto galego de tradición oral* (tesis doctoral), Universidade de Santiago de Compostela, 2011.
- MINISTERIO DE MARINA: *Reglamento para el régimen interior del Cuerpo de Infantería de Marina*, Imprenta del Cuerpo de Infantería de Marina, Madrid, 1880. <http://books.google.es/books?id=bcVAAQAAMAAJ&printsec=frontcover&dq=regimen+interior+infanteria+de+marina+1880&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwiKoPn5zdDtAhXQTSAKHXWuDKsQ6AEwAHoECAQAQAg#v=onepage&q=regimen%20interior%20infanteria%20de%20marina%201880&f=false>
- MIRANDA FREIRE, F.J.: *Juan de Dios Arana, infante de Marina* (inédito), 2020.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: *La Infantería de Marina española. Historia y fuentes*, Empresa Nacional Bazán, 1999.
- ORIOLA VELLÓ, F.: «La legislación de las bandas militares en la Valencia del Ochocientos», *Quadrivium. Revista Digital de Musicología*, núm. 6, 2015a, 1-18 (http://avamus.org/wp-content/uploads/2016/02/16_Oriola_Frederic.pdf).
- : «Las bandas militares en la España de la Restauración (1875-1931)», *Nasarre. Revista Aragonesa de Musicología*, núm. 30, 2015b, 163-194 (<https://bibliotecacsma.es/web/2016/02/ultimo-numero-de-nasarre-revista-aragonesa-de-musicologia/>).
- PEDRELL, F.: *Diccionario biográfico y bibliográfico de músicos y escritores de música españoles, portugueses e hispano-americanos antiguos y modernos*, Barcelona, 1897.
- RIVAS FABAL, J.E.: *Historia de la Infantería de Marina española*, 2 t., Ministerio de Defensa, Madrid, 2007.
- SANZ DE ALISEDO, J.M.: *Uniformes de la Armada, tres siglos de historia III. Infantería de Marina*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2014.

ANEXO

COMPOSICIÓN Y ORGANOLOGÍA DE LAS MÚSICAS MILITARES

<i>MÚSICA REGIMIENTO INFAN- TERÍA EJÉRCITO 1867 (1)</i>		<i>MÚSICA REGIMIENTO INFANTERÍA DE MARINA 1869 (2)</i>		<i>MÚSICA REGIMIENTO INFANTERÍA DE MARINA 1879 (3)</i>	
MÚSICOS: 1 músico mayor, 6 músicos de contrata, 35 músicos de plaza TOTAL: 41 músicos		MÚSICOS: 1 músico mayor, 8 músicos de contrata, 48 músicos de plaza (4) TOTAL: 56 músicos		MÚSICOS: 1 músico director, 10 músicos de contrata, 61 músicos de plaza (5) TOTAL: 71 músicos.	
INSTRUMENTO	CANTIDAD	INSTRUMENTO	CANTIDAD	INSTRUMENTO	CANTIDAD
Requinto	1	Requintos Si b	2	Requintos Mi b	3
Flautín	1	Flautín Re b	1	Flautín Re b	1
		Flautas Re b	2	Flautas Re b	2
Clarinetes	7	Clarinetes Si b	10	Clarinetes Si b	10
		Clarinetes bajos Si b	2	Clarinetes bajos Si b	2
Saxofón	1	Saxofón soprano Si b	1	Saxofón soprano Si b	1
		Saxofones altos Mi b	2	Saxofones altos Mi b	2
		Saxofón tenor Si b	1	Saxofón tenor Si b	1
		Saxofón barítono Mi b	1	Saxofón barítono Mi b	1
		Oboes Do	2	Oboes Do	2
		Fagotes Do	2	Fagotes Do	2
		Contrafagotes Do	2	Contrafagotes Mi b	2

(1) Real orden de 30 de enero de 1867.

(2) Reglas bajo las cuales deben organizarse las nuevas Músicas de los Regimientos de Infantería de Marina (resolución Almirantazgo de 2 junio de 1869). El Reglamento de Régimen Interior del Cuerpo de Infantería de Marina promulgado al año siguiente (Decreto 03/10/1870) tiene algunas diferencias, ya que señala que los músicos de plaza son 56 en lugar de 46, y añade entre los instrumentos cuatro trompas.

(3) Según el Reglamento para el Régimen Interior del Cuerpo de Infantería de Marina de 1880.

(4) Eran 46 músicos de plaza más dos educandos. Entre los músicos de plaza y los educandos habría un sargento 2.º, tres cabos 1.ºs y tres cabos 2.ºs, pertenecientes a las compañías del regimiento, sin que pudieran ascender a sargento 1.ºs.

(5) 1 sargento 2.º de plana mayor procedente de compañía, 6 músicos de 1.ª clase, 6 de 2.ª, 6 de 3.ª, 30 soldados músicos (cinco por compañía) y 12 educandos.

FRANCISCO JAVIER MIRANDA FREIRE

				Subcontrafagot Si b	1
Fiscornos	2	Fiscornos Si b	2	Fiscornos	4
Cornetines	6	Cornetines	4	Cornetines	4
Trompas	2			Trompas	4
Trombas	4	Trombas	4	Trombas	4
Trombones	5	Trombones altos Fa y Mi	2	Trombones altos Fa y Mi	2
		Trombón bajo Fa	1	Trombón bajo	1
		Trombones barítonos Do y Si b	2	Trombones barítonos Do y Si b	2
Bombardinos	3	Bombardinos Do y Si b	2	Bombardinos	2
Bombardones	3			Bombardones Mi b	2
Helicones Fa	2	Helicones Si b	4	Helicones	4
		Lira Do	1	Lira Do	1
				Triángulo	1
		Bastubas Fa y Mi b	2		
Caja viva	1	Caja viva	1	Caja clara	1
Redoblante	1	Redoblante	1	Redoblante	1
Platillos chinos	1	Platillos	2	Platillos	3
Bombo	1	Bombo	1	Bombo	1
TOTAL	42	TOTAL	60	TOTAL	70

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (retirado)

LA HISTORIA VIVIDA

Los «Primeros»

Aunque lo que veremos a continuación son unas notas misceláneas acerca de la Armada española, su intención es compartir con nuestros lectores las dificultades con que tropiezan los estudiosos de la historia naval a la hora de describir y designar como los «primeros/as» los hitos fundacionales recogidos en ellas, pues siempre se corre el riesgo de que aparezcan inopinadamente evidencias de precedentes que pongan en peligro tal prioridad. Si nos referimos a los buques, es cosa de temer la confusión que genera la repetición del mismo nombre en el tiempo y en distintos tipos de barco. El tomar como referencia la puesta de quilla, la botadura o el alta de servicio es otro motivo de incertidumbre, como lo son el astillero en que se ha construido, pues habrá que ponderar si es nacional o extranjero; si el barco es mercante, al servicio de la Armada, o de guerra; si su ámbito es local, nacional o, incluso, mundial, etc. En fin, la acumulación de eventualidades a considerar es como para hacer desistir del intento. Todavía podríamos seguir, pero no es necesario; con estas puntualizaciones basta.

Dejamos, pues, a nuestros lectores con una pequeña muestra de los «Primeros» que nos presenta la bibliografía consultada.

La primera flota *verdaderamente real* fue la reunida por Fernando III el Santo para atacar Sevilla en 1247, «por tener buques (*galeras*) construidas

para el Rey y, por tanto, *de su propiedad*; las otras naves eran *particulares*, alquiladas o requisadas para la Guerra». (C. MARTÍNEZ VALVERDE: «Las órdenes militares en la mar. La Orden de Santa María de España» (*sic*), separata de *Estudios sobre las Órdenes Militares*, 1991.)

El primer navío construido en *La Carraca*, Cádiz, fue el **Andalucía**, de 62 cañones, *botado* en 17 de enero de 1730; su botadura fue presenciada por Felipe V. La cualidad de «primero» de *este buque* en *este astillero* es discutible, porque no hay seguridad en las fechas; igual puede haberlo sido el navío **Hércules**, de 60 cañones, cuya *quilla* se puso en 1728 y que fue *botado* en *El Puntal* (Cádiz) y terminado en *La Carraca* el 14 de abril de 1730. (José QUINTERO: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004, p. 226; Enrique GARCÍA-TORRALBA: *Navíos de la Real Armada, 1700-1860*, Madrid, 2016.)

El primer navío español de tres puentes y 2.163 t, que *se construyó* en España, y el más poderoso de la época fue el **Real Felipe**, de 114 cañones. Construido en los astilleros reales de *Guarnizo* (Santander), según el sistema de Gaztañeta, se *botó* en 1732 y fue el mayor buque de la Armada española en su tiempo. Participó en el combate de Tolón en 1744 y fue desguazado en Cartagena en 1750. (Juan M. CASTANEDO GALÁN: *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Editorial Naval, Madrid, 1993 p. 99.)

El primer navío de 70 cañones construido en el primitivo arsenal estatal de La Graña fue el **León**, al que se le puso la *quilla* el 30 de octubre de 1729 y *hay dudas* de cuándo concluyó su construcción, si en 1733 o 1745. Hay autores que consideran al **Galicia** el primero, pues fue construido en el mismo arsenal y en las mismas fechas. El **León** fue excluido en el mismo Ferrol en 1751. (Nicolás FORT Y ROLDÁN: *La flota ferrolana*, Ferrol, 1897.)

El primer navío de tres puentes que se construyó en *Ferrol* fue el **Concepción**, en 1779. (J.A. RODRÍGUEZ-VILLASANTE: *La obsesión por el orden académico. El Arsenal de Ferrol*, Ministerio de Defensa, 2011, pp. 42-43, n. 7.)

La primera *fragata* que se construyó en *Ferrol* con el casco de madera blindado fue la **Tetuán**, de 800 CV y 41 cañones, una de la serie de cuatro fragatas de hélice (**Zaragoza**, **Tetuán**, **Sagunto** y **Arapiles**) repartidas en distintos astilleros que fueron autorizadas por el ministro de Marina Juan Zabala en 1860. A la **Tetuán** se le puso la *quilla* el 22 de mayo de 1861 y fue *botada* el 19 de marzo de 1863. La **Numancia** quedó la primera, pero fue construida en los *astilleros franceses* de La Seyne, Tolón (Francia); se *botó* el 19 de noviembre del mismo año y fue la primera de estas dos en darse *de alta* en la lista de buques de la Armada, con casi dos años de antelación. La **Tetuán** también fue la primera en que se instalaron por primera vez, en 1866, equipos *autónomos de buceo* con aire comprimido a circuito abierto. (F.F. de BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX II, 1868-1898*, p. 94; Pedro FERNÁNDEZ NÚÑEZ y otros: *Buques de la Armada española. Historiales, 1714-2014*.)

El primer buque de la Armada española con el casco forrado de plancha de cobre fue la *fragata* **Santa Leocadia**, *botada* en *Ferrol* (Real Coberría del

Puente de Jubia) en noviembre de 1780 (RO 20/10/1780). Otros autores aseguran que la primera fragata forrada de cobre fue la **Santa Perpetua**, de 40 cañones. Esto es así referido al arsenal de Cádiz. Tres años más tarde, el 20 de agosto de 1783, había forrados de cobre 37 buques. (J. de JUAN-GARCÍA: *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII*, p. 91; Archivo General de Simancas, Arsenales, leg. 372.)

El primer navío construido en el arsenal de Cartagena fue el **Septentrión**, de 70 cañones. Se botó el 15 de diciembre de 1751; se repitió la botadura el día 24 y también falló a causa de un cable. El día 26, en un nuevo intento, se logró botarlo. Fue el primer navío de línea que inauguró el dique seco de Cartagena. Embarrancó ocho millas al este de Málaga, a causa de un fuerte temporal, el 3 de noviembre de 1784 cuando iba de Cartagena a Cádiz. (M.T. PÉREZ-CRESPO: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Ed. Naval, Madrid, 1992, p. 185; J.M. BLANCO NÚÑEZ: *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, IZAR, S.A., 2004, p. 25.)

El primer buque de hélice construido en España fue la goleta **Santa Teresa**, cuya quilla fue puesta el 23 de mayo de 1854. Fue botada el 19 de noviembre de 1856 y dada de alta el 8 de marzo de 1858. Su nombre se cambió por el de **Cóndor** con la Revolución de 1868. Se construyó en el arsenal de Ferrol, siendo el primer buque con maquinaria construida en el taller de este arsenal. Se dio de baja en la Marina en 1874. (BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica... I, 1800-1868*, p. 232.)

El primer barco mercante de vapor español fue el **Real Fernando**, llamado así en honor de Fernando VII, conocido también por algunos por **El Fernandino** o **El Betis**. Era un vapor de ruedas, de casco de madera, construido en los astilleros de los Remedios, en el barrio de Triana, en Sevilla, para la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir y Canal Fernandino. Se botó el 30 de mayo de 1817 y fue desguazado en 1818. (Dr. M. M. del MÁRMOL, Sanlúcar, 1817.) Algunos atribuyen este uso del vapor a Blasco de Garay, quien hizo unas pruebas con el **Trinidad**, de 200 toneles, en Barcelona, en presencia de Carlos I, el 16 de junio de 1543.

El primer vapor de ruedas de la Armada española, el **Don Jorge Juan**, fue botado en Ferrol el 2 de diciembre de 1851 y armado con seis cañones para servir en Filipinas. Se trataba de un vapor de ruedas cuyo casco era de construcción nacional, mientras que su maquinaria era inglesa. En el Estado General de la Armada de 1867 figura como buque de 2.^a clase armado con seis cañones. (BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica... I*, p. 243.)

El primer vapor de ruedas construido en La Carraca (Cádiz) fue el **Lepanto**, al que se puso la quilla el 11 de enero de 1846 y se botó el 8 de noviembre del mismo año. Era un buque de 750 t, de casco de madera, y montaba dos cañones lisos de 160 mm. (F. GONZÁLEZ DE CANALES-F. de la GUARDIA SALVETTI: *La construcción naval en la obra de Rafael Monleón Torres*, Valladolid, 2006, p. 166.)

La primera fragata española de hélice y casco de madera construida en Cartagena fue la **Petronila**. Se botó el 22 de febrero de 1857. Su primer

comandante fue José María Beránger, quien andando el tiempo llegaría a ser ministro de Marina en varias ocasiones. (J.L. COELLO LILLO: *Buques de la Armada española*, Aqualarga Editores, p. 42.)

El primer vapor de construcción *totalmente nacional* fue el **Liniers**, transporte con *aparejo de goleta*, con el *casco de madera* construido en *Cartagena* y la máquina en *Barcelona*, en los talleres de Nuevo Vulcano, en 1856. Su primer comandante fue el teniente de navío Jorge Fuster, bajo cuyo mando se realizaron las pruebas. Dio 11 nudos allí, en Barcelona. (*Revista General de Marina* [RGM], Miscelánea 25.655/RO octubre 1853.)

Los primeros dos *diques de carenar en seco* de *Cartagena*, con la idea de Jorge Juan, se inauguraron, el grande, en 1760 con el navío **Dichoso**, de 70 cañones, y el pequeño, el 15 de abril de 1759 con el navío **América**, de 64 cañones. Son los *primeros* que se construyeron en un arsenal *español* y probablemente en *todos* los astilleros del *Mediterráneo*. El tiempo que llevaba su vaciado a mano, por moros y delincuentes comunes, era de ocho horas, con las 46 bombas de achique que tenía. Hasta que en 1773 se montaron las bombas de vapor (bombas de fuego, adaptadas por Jorge Juan y Sánchez Bort en el Seminario de Nobles de Madrid y probadas en Aranjuez), con beneficio humano. (SHM, doc. 3871, sign. 4-4-5-15, pp. 8-12. Recogido por M.^a Teresa PÉREZ-CRESPO en *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Ed. Naval, 1992, p. 52, y A. de la PIÑERA en *Los diques de carenar del Real Arsenal de Cartagena*, Madrid. 1990.)

El primer *dique flotante* español fue el llamado **Virgen del Pilar**, instalado en el arsenal de *Cartagena* por la *sociedad inglesa* George Rennie and Sons de Greenwich. Quedó listo el 4 de junio de 1866 y estuvo en activo hasta el 15 de diciembre de 1982, por causar baja. Se dice que pudo ser el *más antiguo del mundo*, en su tiempo. (A. ANCA ALAMILLO: *El Arsenal de Cartagena*, p. 35.)

El primer *dique particular* para carenar *en seco* buques *mercantes* de hasta 550 t en Cádiz fue hecho en *La Carraca*, en el caño del Trocadero, por el comerciante gaditano Jacinto José de Barrios hacia 1750. (José QUINTERO GONZÁLEZ: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español, 1717-1776*, Instituto de Historia y Cultura Naval, p. 162.)

El primer buque en que se montó la instalación del *sistema de luces de situación o navegación* (rojo, babor; verde, estribor) fue el vapor de ruedas **Colón**, junto con el del mismo tipo **Pizarro**, en 1849. Adquiridos en *Inglaterra*, llegaron a España con el sistema ya instalado por iniciativa del ministro y jefe de escuadra Casimiro Vigodet. (BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica... I*, p. 244.)

La primera vez que se establecieron en la Armada las *cajas de caudales* fue en 1845. Se liberaba así de esta pesada carga y responsabilidad al comandante y al contador, que *ocultaban los fondos donde podían*. Dicha medida respondía a haberse producido numerosos *hurtos* en el bergantín **Volador**, el vapor **Congreso** y la goleta **Cristina**. (BORDEJÉ Y MORENCOS, *Crónica... I*, p. 245.)

El primer buque pintado de *gris naval* fue el **Cardenal Cisneros**, en 1903, en *Mahón*, junto con el **Pelayo** y el **Carlos V**. (RGM, enero 1941). De la misma fuente (RGM, mayo de 2009, miscelánea J.A.G.V), fue el acorazado

España en el año 1913). Habrá que tener presente que la OM de 29 de abril de 1896 ordenaba que a los seis últimos torpederos contratados en Inglaterra se les pintase de *color mar*, a diferencia de los buques de la Armada, *que iban de negro y blanco*. El **Cisneros** era de la misma clase que el **Princesa de Asturias** y el **Cataluña** y se hundió en los bajos de Los Meixidos (Muros, Galicia) el 28 de octubre de 1905, cuando lo mandaba el capitán de navío Manuel Díaz Iglesias. (BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica...* II, p. 378; GLEZ. DE CANALES-GUARDIA SALVETTI: *La construcción naval...*, p. 210.)

El primer buque español en pasar el *canal de Suez* fue la *fragata de madera Berenguela*, en noviembre de 1869. La fragata iba en misión diplomática hacia Manila y fue aprovechada para representar a España en la inauguración de este canal. La mandaba el capitán de navío Alejandro Arias Salgado. (Joaquín NAVARRO Y MORGADO: *El canal de Suez. Paso de la Berenguela por el mismo*, Madrid, 1870.)

El primer *taller de máquinas de vapor* de la Armada, el primero de los astilleros oficiales españoles, fue creado en *Ferrol* en 1850, durante el Gobierno de Narváez. (BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica...* I, p. 51.)

El primer *director* de la Real Academia de Guardias Marinas de Cádiz (España) fue D. Francisco Antonio de Orbe, *último piloto mayor* de la Casa de Contratación. Desempeñó este destino desde el 1 de abril de 1717 hasta el 22 de abril de 1723. (Museo Naval: *Guardiamarinas, 1717-2017*, p. 28.)

El primer *capitán* de la Real Compañía de Guardias Marinas fue el brigadier *D. Luis Dormay*. Mandó la Real Compañía durante *veinte años*, desde el 1 de abril de 1717, y murió de teniente general el 23 de febrero de 1737. Dormay procedía del Ejército y era capitán de la *Guardia de Corps*. (R. de la GUARDIA: *Vicisitudes de las dos primeras promociones de caballeros guardias marinas*, separata RGM, 1967, p. 12.)

El primer *buque escuela* de guardiamarinas *español* fue el **San Juan Bautista**, mandado por Mazarredo desde 1778. Fue construido en *Cartagena* por Romero Fernández de Landa y entregado en esta misma ciudad. En realidad, de los 36 cadetes del primer grupo embarcaron 35 en los navíos de línea **San Luis, San Fernando, San Pedro, San Juan Bautista**. (Ibídem.)

El primer español *que sentó plaza* de guardiamarina en la *Real Academia de Cádiz* fue D. Esteban Reggio y Gravina, príncipe de Yache, primogénito del príncipe de Campoflorado. (Museo Naval: *Guardiamarinas, 1717-2017*, p. 134.)

El primer guardiamarina que *murió en acción de guerra* fue Antonio Hermenegildo de Barrutia, embarcado en el navío **San Juan Bautista**, en un encuentro con tres buques de guerra holandeses el 23 de enero de 1728. (Ibídem, p. 13.)

Los primeros guardiamarinas en ser nombrados *brigadieres* fueron los cuatro siguientes: Diego Orozco y Herrera, Francisco Antonio de Gaviria y Linares, Leandro Ruiz de Urviza y O. Nicolás Guerrero de Torres. (Real despacho dado en Valsáin a 12 de octubre de 1720.)

La primera Academia de *Ingenieros y Maquinistas Navales* de España se inauguró en *Ferrol* en 15 de octubre de 1914. (Colección Legislativa, 1914, p. 655.) En ella adquiría el certificado de estudios personas civiles, pero no podían

ingresar en el Cuerpo. En esta Escuela está el origen de los ingenieros navales civiles. (Museo Naval: *Guardiamarinas*, p. 39.)

La primera vez que *se habla de jefes y oficiales* es en una ley de 4 de abril de 1856. Las Ordenanzas solo empleaban la denominación de oficiales *para todos*, de alférez en adelante. (BORDEJÉ Y MORENCOS, *Crónica...* I, p. 270.)

El primer *capitán general de la Armada española* fue D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria. Nombrado en diciembre de 1759, falleció en 1769. (R. de la GUARDIA: *Vicisitudes...*)

El primer *inspector general* del desaparecido *Cuerpo de Maquinistas* de la Armada fue el *general* Gerardo Rego y Blanco. (Orden 19/08/1931; orden 8/9/1931, Colección Legislativa, 1931, p. 343.)

El primer *rey de España en vestir el uniforme* de Marina fue Fernando VII. Hay quien asegura que fue Amadeo I de Saboya. (J. GUILLÉN: *Los marinos que pintó Goya*, p. 25.)

El primer *botón de ancla* en los uniformes de la Armada española data de una Orden del 9 de julio del año 1802. (RGM, marzo 942, Miscelánea 738.)

La primera vez que apareció la *levita* en el *vestuario de la Armada* fue por la real orden de 22 de mayo de 1844. (J.F. GUILLÉN: *Los uniformes que usó Méndez Núñez*, separata de la RGM, ag.-sept. 1969.)

La primera vez que se usaron los *borcegués* o *bota de cordones*, para *diario*, fue debido a la real orden de 22 de mayo de 1844. (Ibídem.)

NOTICIAS GENERALES

«Historias navales»

Martes 26 de enero de 2021

Organizada por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), dentro de la serie «Historias navales», el día 26 de enero de 2021, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), tuvo lugar una conferencia sobre el tema «Juan de la Cosa», que pronunció Manuel Sieira Valpuesta, economista y consejero colaborador del IHCN.

Debido a las medidas sanitarias oficiales relativas a la incidencia del coronavirus, el aforo fue limitado, por lo que los interesados debieron reservar asiento en el correo electrónico del Instituto (ihcn-dei@mde.es) o llamando al número 913 79 50 50.

La conferencia se emitió en directo por el canal YouTube Armada Española (<https://youtu-be/NhloamSpUnw>).

Jueves 4 de marzo de 2021

Organizada por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN-DEI), dentro de la serie «Historias navales», el día 4 de marzo de 2021, en el salón

de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), se pronunció una conferencia sobre el tema «La Real Armada en los archivos navales», a cargo de Pilar del Campo Hernán, directora técnica de los Archivos Históricos de la Armada.

Esta conferencia, debido a la incidencia del coronavirus, tuvo que emitirse en directo, sin audiencia presencial, por el canal YouTube de la Armada española (<https://youtu-be/W-aEQhj7AQ>).

Martes 23 de marzo de 2021

Organizada por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), dentro de la serie «Historias navales», el martes 23 de marzo de 2021, a las 18:00, tuvo lugar, en el salón de actos de Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), una conferencia con el título «La revolución de la guerra naval del siglo XIX», a cargo de don Gonzalo Sanz Alisedo, vicealmirante jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada.

La conferencia se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada española (<https://youtu-be/yTyg87riDc>), y los espectadores pudieron participar en el coloquio que se abrió a continuación.

Debido a la situación sanitaria, no hubo audiencia presencial.

Teniendo en cuenta que el acto no fue académico sino divulgativo, y que el tiempo disponible era limitado, se invitó a quienes desearan ampliar sus conocimientos sobre el tema a remitir sus preguntas al correo electrónico ihcn-dei@mde.es antes o después de la conferencia, preguntas que fueron respondidas por la misma vía por los especialistas de IHCN.

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

Organizado por la Real Academia de la Historia (RAH) y coordinado por Carmen Iglesias, su directora, durante los días 1, 2 y 3 de marzo de 2021 esta institución, con la colaboración de la Fundación Rafael del Pino, ha desarrollado un ciclo de tres conferencias con el título «Galdós, escritor de historia», para conmemorar el centenario de la muerte de este autor. En esta primera parte del ciclo, las sesiones se desarrollaron de la siguiente forma.

Lunes 1 de marzo de 2021

«Trafalgar», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, miembro de número de la RAH.

Martes 2 de marzo de 2021

«El 19 de marzo y el 2 de mayo», por Feliciano Barros Pintado, secretario de la RAH.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO ANEIROS

Miércoles 3 de marzo de 2021

«Zumalacárregui», por Juan Pablo Fusi, de la RAH.

El ciclo se emitió íntegramente, por vía telemática, todos los días a las 18:30.

Para más información, dirigirse a

Real Academia de la Historia
Amor de Dios 2, Madrid (España)

Otras conferencias

Lepanto

Organizada por la Real Liga Naval Española (RLNE), el día 18 de febrero de 2021, a las 20:00, tuvo lugar en la Cofradía Europea de Vela una conferencia con el título «El combate de Lepanto en su 450.º aniversario», que pronunció Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado), vicepresidente de la RLNE y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Debido a las restricciones sanitarias en vigor, el aforo era limitado, así que los asistentes debieron inscribirse con anticipación.

Galeras de combate

Organizada por la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, el sábado 27 de febrero de 2021, a las 17:30, tuvo lugar la conferencia «Galeras de combate: tecnología y poder naval en la época clásica (Troya, Actium...)», por el profesor Rafael Rebolo Gómez, ingeniero aeronáutico y jefe de ingeniería, fluidos y dinámica de la empresa SENER.

Con palabras del ponente: «Esta breve charla intenta presentar una visión de la evolución tecnológica de estos barcos a lo largo de 1.000 años hasta llegar a convertirse en el arma más potente de su época. Asimismo, se analiza la operación, tanto en paz como en guerra, de estos navíos, analizando sus prestaciones tácticas, de combate, etcétera».

La conferencia se emitió por vía telemática (Zoom).

La explosión del Maine

Organizada por el área de cultura de la Real Liga Naval Española (RLNE), con la colaboración de la Real Academia del Mar (RAM), dentro del ciclo «Paradojas, caprichos e ironías de la historia marítima», el día 2 de marzo de 2021 tuvo lugar una conferencia con el título «La explosión del *Maine*», por Marcelino González Fernández, capitán de navío retirado, vice-

presidente de la RLNE y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La conferencia se pudo seguir por el canal YouTube, por la página web de la RLNE y a través de las redes sociales de esta a las 19:00.

Mesa redonda. Madrid (España)

Organizada por la Asociación Española de Militares Escritores (AEME), que preside el general de división DEM (retirado) Jesús Argumosa Pila, con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Militar (IHCM), cuyo director es el general de división Enrique Bohígas Jayme, el lunes 15 de marzo del 2021 se celebró una mesa redonda con el título «Tradiciones, usos y costumbres en las FAS».

Fueron componentes de la mesa:

- el teniente general DEM (retirado) José Ignacio Mexía y Algar, moderador;
- el coronel de Ingenieros (retirado) José Ignacio Mexía y Algar, ponente;
- el capitán de navío (retirado) Marcelino González Fernández, vicepresidente de la Real Liga Naval Española, quien ofició también de ponente. Destacamos su conferencia, «Tradiciones, usos y costumbres de la Armada», por razones obvias;
- el coronel del Ejército del Aire (retirado) Jaime Montoto y de Simón.

Las sesiones se celebraron en el salón de actos de IHCM, sito en el paseo de Moret 3 de Madrid.

Debido a la situación sanitaria, hubo limitación de aforo según las normas vigentes.

La mesa se transmitió en directo por el canal YouTube del IHCM

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 2021)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL (CUATRO NÚMEROS AÑO 2021)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DE EUROPA, 25; RESTO DEL MUNDO, 30 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 Nº 1, 28014 Madrid. Puede también suscribirse llamando a 913 12 44 27/913 79 50 50.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural. Para recibir números del año en curso, llamar a 913 12 44 27/913 79 50 50.

Protección de datos de carácter personal.

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

DOCUMENTO

Los aventureros en la Armada

Presentamos a nuestros lectores una instancia de José Carafa y Tortorellas, príncipe de Montesterache, para servir en la Armada en la clase de aventurero.

Recordemos que los «aventureros» eran los jóvenes que, teniendo vocación marinera, querían servir en la Armada, pero no podían hacerlo por carecer de alguna de las condiciones –sobre todo la edad– exigidas a los guardiamarinas. Embarcaban como aspirantes o meritorios para lograr su primer grado, que era el de alférez, y estaban equiparados a guardiamarinas, pero no tenían sueldo –razón por la que debían ser jóvenes con posibilidades económicas– ni asistían a las clases. Muchos marinos ilustres comenzaron su carrera como aventureros; la Armada les daba esa posibilidad.

El ingreso como aventureros fue suprimido el 7 de marzo de 1824.

(Archivo del Museo Naval, manuscrito 2141, folio 8.)

Señor

Don José Carafa Foxfoxella, Principe de Montestexache; con la mayor veneracion, a los R.^{os} P.^{os} de V. M. hace presente, como deseando emplearse en el R.^o Servicio de V. M. a exemplo de sus Abuelos, que han tenido el honor de servirle con diferentes destinos de armada, segun consta de Documentos q.^{os} podria vpre presentar; e inclinandose mas, q.^o a otro, al servicio de la Maxima, por tanto a V. M. rendid^o.

Supp.^{ca} se digna admitirle a bordo de sus Bagels en calidad de Aventurero, p.^o con este medio empezar a contraer merito en el servicio de su R.^o Armada, y hacerse acreedor a las ultimas gracias q.^{as} V. M. quixea dispensarle en lo subsiguiente, espexardo recibira esta por ahora de su R.^o Clemencia

Caxthag.^a 7. de Julio de 1785.

Señor

A los R.^{os} P.^{os} de V. Mag.^o
 José Carafa

DOCUMENTO

ANEXO

Señor

Don José Carafa Tortorella, príncipe de Montesterache; la mayor veneración, a los reales pies de V.M. hace presente, como deseando emplearse en el real servicio de V.M. a ejemplo de sus abuelos que han tenido el honor de servirle con diferentes destinos de armas, según consta de documentos que podrá siempre presentar; e inclinándose más que a otro, al servicio de la Marina, por tanto a V.M. rendidamente.

Suplica se digne admitirle a bordo de sus bajeles en calidad de aventurero para con este medio empezar a contraer mérito en el servicio de su Real Armada y hacerse acreedor de las ulteriores gracias que V.M. quiera dispensarle en los sucesivo, esperando recibir ésta por ahora de su real clemencia.

Cartagena 7 de julio de 1785

Señor

A los reales pies de S.M.

José Carafa

RECENSIONES

REY, Miguel del: *A tocapenoles. Guerra de galeones*, Modus Operandi (ISBN: 978-84-18016-02-8), Madrid, 2019, 326 páginas.

Muy interesante descripción de un galeón del siglo XVI, de su vida a bordo y su manejo, escrita por el investigador e historiador Miguel del Rey. Comienza y finaliza con un relato histórico, en algunos momentos novelado, de la batalla de los Abrojos. Fue esta un enfrentamiento en la mar, acaecido en las costas de Pernambuco, Brasil, el 12 de septiembre de 1631, durante la guerra de los Treinta Años. Y fue una batalla en la que una flota hispanoportuguesa, al mando de Antonio de Oquendo, derrotó a otra holandesa mandada por Adrien Hans-Pater, después de varias horas de combate.

El libro abre con el avistamiento de ambas flotas, efectúa un estudio de la situación histórica de la época, y cierra con el desarrollo del combate, que es narrado al final. Ambos momentos, el principio y el final del enfrentamiento, constituyen el marco dentro del que el autor acomete de lleno un profundo estudio del galeón como rey de los mares de su época.

Miguel del Rey hace referencia al nacimiento del galeón como resultado de la evolución de otros barcos de la época (la nao, la carraca o la galera), y habla de su construcción en todos los aspectos. Comienza por citar las maderas utilizadas y los bosques de donde procedían. Comenta los tratamientos a dar a los árboles, las épocas de corte, los cuidados de las maderas, su conducción a los astilleros, las repoblaciones de los bosques, y los problemas para adquirir maderas de calidad. Y continúa con la construcción de los galeones, con comentarios sobre las gradas, las formas de trabajo, las estructuras de los barcos, los costados, la arboladura, el velamen, los carpinteros de ribera, la botadura, etc.

Sigue con citas sobre el número de galeones empleados en diferentes escuadras y armadas. Hace referencia a las tripulaciones y tercios embarcados, procedencia, niveles, trabajos a bordo, responsabilidades, sueldos y otros detalles. Entra en un amplio y completo estudio de la vida a bordo con sus problemas y dificultades: trabajos, víveres, comidas, fogones, enfermedades,

RECENSIONES

parásitos, hacinamiento, falta de higiene, religiosidad, guardias, lugares de descanso y salmodias cantadas por los pajes y grumetes.

También habla de las cartas náuticas y de los problemas para situarse en ellas, con referencias a la obtención de la latitud con bastante aproximación, la dificultad para obtener la longitud, la medida del tiempo, el cálculo de la velocidad, etc. Cita las banderas y gallardetes utilizados, con sus lugares de izado y las fechas para hacerlo. Habla de los cargos y pertrechos que los barcos debían llevar a bordo. Comenta el armamento y los servicios médicos y sanitarios. Y finaliza con dos apéndices. En uno de ellos reúne la terminología naval y marinera utilizada al hablar de elementos del casco, la arboladura y los equipos. El otro es un ejemplo de asiento con la Corona, dado en Cádiz el 29 de noviembre de 1645, sobre las medidas y otros detalles de unos galeones que se debían fabricar y entregar en Cartagena.

Un libro muy completo, de gran utilidad para el que tenga interés o sienta curiosidad por conocer cómo eran aquellos magníficos galeones del siglo XVI, que servían tanto para ser barcos mercantes y llevar y traer pasajeros y mercancías como para ser buques de guerra.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: *La defensa del Imperio, 1500-1700*, Paraninfo (ISBN: 978-84-283-4272-8), Madrid, 2020, 272 páginas.

Estudio de la génesis del gran imperio levantado por la Monarquía española, y del enorme esfuerzo desarrollado para su defensa y mantenimiento durante los siglos XVI y XVII, realizado por Enrique Martínez Ruiz, prestigioso autor y buen conocedor de la historia militar de España.

En su estudio, el autor rebate que el hispánico haya sido un imperio conseguido por la fuerza de las armas, ya que en su mayor parte procedía de herencias recibidas por Carlos I de España y V del Sacro Imperio Romano Germánico. Herencias que, salvo la parte del Sacro Imperio, pasaron a su hijo Felipe II, quien, en defensa de otra herencia totalmente legítima, tuvo que echar mano de la fuerza para anexionar a la Corona el amplio imperio portugués. Estos territorios, sumados a otros conseguidos en colonizaciones y conquistas, hicieron que Felipe II llegara a encabezar el más grande imperio de todos los tiempos, con territorios por los cuatro continentes entonces conocidos: Europa, América, Asia y África. Fue una gran extensión territorial que despertó celos y dio lugar a rivalidades en un intento de hacer frente a la hegemonía española en el mundo.

Enrique Martínez hace un análisis de la construcción del imperio a partir de los Reyes Católicos, continúa con su acrecentamiento con Carlos I y Felipe II, y su mantenimiento con Felipe III, Felipe IV y Carlos II en 1700, año en que, a pesar de que España pasaba por una mala situación, el imperio español seguía siendo muy grande.

Fue la extensión del Imperio y los enfrentamientos que produjo lo que obligó a realizar un enorme esfuerzo para su mantenimiento, esfuerzo que el

autor estudia en detalle. Fue necesario aplicar una gran política defensiva para mantener territorios muy alejados entre sí, separados por amplios mares y enormes océanos: Filipinas, Países Bajos, América, Italia, norte de África y la propia península ibérica. Hubo grandes enfrentamientos, con un enorme desgaste económico que no podía ser soportado ni por el oro ni por la plata que llegaba del Nuevo Mundo, y que llevó a la Hacienda Pública a la bancarrota en diversas ocasiones. Para defender tan amplios territorios, fue necesario realizar un gran trabajo: levantar fortificaciones, crear y preparar ejércitos, alistar astilleros, construir barcos, organizar armadas, establecer guarniciones, abrir vías de comunicación y organizar un enorme sistema administrativo.

El autor analiza los diferentes elementos que fueron necesarios para el mantenimiento y la defensa de los territorios, y al mismo tiempo comenta la gran labor civilizadora llevada a cabo. Fue un enorme trabajo, con unos resultados muy superiores a los que se podría haber esperado de la pobre tecnología de la época.

Fue un periodo difícil y duro a veces, con enfrentamientos en los que hubo grandes victorias y dolorosas derrotas, y en el que al final se independizaron algunos territorios. Y a pesar de todo, como dice Enrique Martínez en el epílogo de su libro: «... vistas en conjunto y con las salvedades indicadas, las pérdidas españolas antes de 1700 significaban una pequeña porción en el conjunto de los territorios pertenecientes a la Corona. La Monarquía Hispánica seguía siendo el mayor Imperio existente ...».

Es un magnífico libro para conocer en detalle cómo surgió el imperio español y el gran esfuerzo desarrollado para su defensa y mantenimiento a lo largo de los siglos XVI y XVII.

DELITTE, Jean-Yves; NARDO, Federico, y BURGAZZOLI, Roberto: *Las grandes batallas navales. Lepanto*, Norma Editorial (ISBN: 978-84-679-3576-9), 2019, 56 páginas.

Narración ilustrada de los antecedentes y del gran enfrentamiento que tuvo lugar en el golfo de Lepanto, el 7 de octubre del año 1571, entre la flota cristiana de la Liga Santa, con 213 galeras y galeazas a las órdenes de don Juan de Austria, y una flota turca de 250 buques de guerra.

El libro está dividido en dos partes bien definidas. La primera narra los prolegómenos, la batalla, su desarrollo y resultados en formato de cómic o tebeo, con viñetas magníficamente realizadas y coloreadas. El guion es de Jean-Yves Delitte, los dibujos son obra de Federico Nardo, y del color se ocupa Roberto Burgazzoli. La segunda parte, más reducida, corresponde a un dossier histórico realizado por el guionista Jean-Yves Delitte.

Comienza la narración ilustrada con las correrías de los turcos por el Mediterráneo, empezando por el ataque a Famagusta, en la isla de Chipre, en septiembre de 1571. Continúa con una reunión que tiene lugar el 11 de ese mismo mes en los jardines de la Ciudad del Vaticano, en la que está presente

el papa junto con diversas autoridades civiles y eclesiásticas. En dicha reunión, el sumo pontífice es informado del ataque a Famagusta y de la caída de la isla de Chipre en manos de los turcos, lo que le alegra, ya que es un buen motivo y una excelente ocasión para aliar a todas las coronas cristianas en la Liga Santa y luchar contra la rapiña otomana.

Continúa con la preparación de la armada cristiana de la Liga Santa, las conversaciones de Miguel de Cervantes con varios amigos y algunas operaciones de espionaje. Y llega al punto culminante de la gran batalla en el golfo de Lepanto el 7 de octubre, descrita sin diálogos, solo con escenas mudas que narran por sí solas el terrible enfrentamiento en toda su crueldad, que finaliza con la cabeza del almirante turco clavada en lo alto de una pica cristiana.

La narración gráfica termina con nuevas escenas en los jardines del Vaticano el 17 de octubre siguiente, en las que es comentada la gran victoria cristiana sobre los turcos y el final de la guerra, ya que España tiene otros planes y retira sus fuerzas de la Liga.

La segunda parte del libro deja de ser gráfica y pasa a ser textual, aunque complementada con varias ilustraciones en color. En ella, Jean-Yves Delitte habla de la batalla de Lepanto como de la última cruzada. Y continúa con comentarios sobre las vicisitudes para formar un ejército y armar una flota; principales barcos presentes en el combate: galeras y galeazas; prisioneros; esclavos; chusma de a bordo y otros asuntos.

El libro ofrece una buena oportunidad para conocer de forma visual y gráfica los entresijos del gran combate de Lepanto a través de escenas muy bien dibujadas, con ambientes de barcos, interiores, jardines, campos y amplias vistas que, en ocasiones, tienen muy poco diálogo o incluso carecen por completo de él, para que describan por sí solas las diferentes actividades que están teniendo lugar.

TAPIAS HERRERO, Enrique: *Colbert y Patiño. Grandes hombres de Estado con Luis XIV y Felipe V*, Universidad de Sevilla (ISBN: 978-84-472-2896-6), 2019, 307 páginas.

Detallado estudio, en cierto modo comparativo, de dos grandes hombres de Estado: Jean Baptiste Colbert y José Patiño, realizado por el capitán de navío retirado Enrique Tapias Herrero. Se trata de dos personajes que tuvieron una gran influencia en el desarrollo de las Marinas de Francia y España, respectivamente; y, aunque casi no coincidieron en el tiempo, en el desarrollo de sus actividades hubo cierto paralelismo o similitud, simultaneada con unas grandes diferencias.

Como nos cuenta el autor, Colbert debió hacer frente a grandes intrigas y a frivolidades financieras, mientras que Patiño tuvo de habérselas con una penosa situación económica y financiera. Colbert sirvió a uno de los monarcas más poderosos de la tierra, con una gran disciplina de Estado: Luis XIV, de cuyo gobierno fue la figura principal. Patiño, en cambio, tuvo que servir a un rey

inconstante que padecía frecuentes y profundas depresiones y del que fue el principal apoyo: Felipe V.

Ambos han sido unos grandes personajes pero, mientras que Colbert es considerado un dios en la historia de Francia, Patiño solo es reconocido en el seno de la Armada española. En sus vidas y actuaciones hubo similitudes por los esfuerzos que realizaron para crear una poderosa marina de guerra y una amplia marina mercante, acordes con la grandeza de sus respectivos países. Con Colbert, Francia experimentó un claro ascenso en el campo de la política europea del siglo XVII, y con Patiño España pudo experimentar un claro despeje en el siglo XVIII.

Colbert nació en Reims, Francia, en 1619, y Patiño lo hizo en Milán, Italia, en 1666. Ambos cursaron estudios en los jesuitas, pero Patiño, al ser un segundón, pensó en dedicar su vida a la Iglesia, por lo que entró en un convento de novicios jesuitas de Milán, aunque con el tiempo dejó sus estudios religiosos. Ambos vivieron épocas de guerra y de paz, y desempeñaron importantes papeles en la administración del Estado. Colbert ocupó diversos ministerios y fue el artífice del gran impulso que recibió la Marina francesa y del equilibrio de sus finanzas. Patiño fue intendente y secretario de Estado y el gran organizador de la Armada española, cuyas finanzas saneó. Y, con sus planes, ambos impulsaron las respectivas industrias nacionales.

Curiosamente, a su muerte (1683 Colbert y 1736 Patiño), ambos fueron enterrados de noche en medio de grandes medidas de seguridad, para evitar disturbios a causa del odio que habían despertado en la población, que se vio obligada a pagar grandes impuestos para que sus planes echaran a andar.

Enrique Tapias adjunta datos y tablas donde refleja los logros conseguidos por ambos estadistas en diferentes campos, y sobre todo en el ámbito de la construcción naval. Entre 1672 y 1678, en Francia se construyeron un promedio de 117 buques de guerra al año, de los que, en todo el periodo, 80 fueron navíos de línea. En España, entre 1726 y 1736 se construyeron 36 navíos de línea, y en la primera mitad del siglo XVIII, un total de 70 unidades para la Armada.

Se trata de un libro muy completo, en el que el autor aporta mucha información sobre la vida y milagros de dos grandes de la historia: Colbert y Patiño.

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 por correo electrónico a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuya dirección es rhn@mde.es

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. Con el envío de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, el nombre del autor o autores, la dirección de correo electrónico, 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. También se deberá incluir un breve resumen del artículo de 10 líneas máximo, tanto en castellano como en inglés, así como un máximo de cuatro palabras clave en ambos idiomas.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión será habitualmente de 30 páginas, aunque se admitirán artículos con mayor o menor extensión, si la calidad lo merece.

Se remitirán utilizando el procesador de texto Microsoft Word Windows, 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.

Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias:

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.)
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde), y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español deberán escribirse en letra cursiva.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de no mezclarlas con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.

Las citas de libros y revistas se harán así:

- APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
- APELLIDOS, nombre: «Título del artículo», el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.

- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:

Archivo, biblioteca o institución

Sección o fondo

Signatura

Tipología documental

Lugar y fecha.



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

