

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

PARECE que soplan vientos favorables al Galeón de Manila: libros, exposiciones, conferencias, artículos... a todos interesa el tema. Esperamos que en este tramo de la historia se encuentre el galeón con menos tropiezos que cuando realizó la gesta, genuinamente española, de aquel intento logrado de «domesticar» el océano Pacífico. Los holandeses, portugueses, ingleses e, incluso, españoles ya no somos los mismos ni tenemos aquellos intereses tan «especiales».

A la difusión de esta gesta, tan cara a los historiadores navales españoles, trata de contribuir nuestra revista recuperando unas páginas del libro *Filipinas. Ataque de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII. Bosquejo histórico*, de Fernando Blumentritt, en versión traducida del alemán por Enrique Ruppert, Madrid, 1882.

El Galeón de Manila sigue vivo

«Las luchas empeñadas por causa de las Molucas habían confirmado plenamente que ninguno de los poderes beligerantes disponía de tropas suficientes para dar un golpe decisivo. Para asegurar á su corona la posesión de las preciosas *Islas de las Especies*, Felipe III mandó equipar una poderosa armada, la que llevando á bordo también un fuerte ejército de tierra debía dirigirse por el estrecho de Magallanes á las Filipinas para atacar desde allí á los holandeses. Característica de las intenciones que entonces abrigaba la corte, fue la determinación de que se tomase el camino del Océano Pacífico, porque con esto se expresaba claramente que la armada lucharía en primer término en favor de los intereses puramente españoles, pues en el caso de tomar el camino más cómodo, doblando el cabo de Buena Esperanza, se habrían visto en el compromiso de luchar antes de llegar á las Molucas en favor de los portugueses establecidos en las islas de la Sonda. En medio de estos preparativos, llegó á Madrid, la noticia de la muerte de D. Juan de Silva, y á la vez la de la suerte que había cabido á su grande expedición naval. En vista de estas circunstancias, determinó el Gobierno español enviar á Manila desde luego, y sin esperar la marcha de la armada, al general Fajardo. D. Alonso Fajardo, auditor del

consejo de Guerra de Flandes, había sido nombrado en un principio almirante de aquella poderosa escuadra; ahora se le envió solo, para salvar lo que aún se pudiera prometiéndole que la armada le seguiría tan pronto como hubiera terminado su equipo.

»Fajardo desembarcó en Cavite el 2 de Julio de 1618 y empuñó con energía las riendas del gobierno. Peligroso para la seguridad de la colonia era el descontento de los indios (*sic*), porque si estos declinaban la obediencia, entonces ya no se podía pensar siquiera en conservar las Filipinas. No era tampoco de extrañar que los indígenas murmurasen; porque los continuos armamentos y construcciones de navíos les habían acarreado durísimos gravámenes. Fajardo, que además llevaba órdenes de la corte de aligerar las cargas de los indios hasta donde fuera posible, fijó su primer cuidado en dispensarlos de los más duros trabajos debidos al feudalismo. Otros decretos impidieron que se sobrecargara á los indios en los trabajos que prestaban en los astilleros. Debido á estas disposiciones, los indios estimaban y amaban á Fajardo como á un padre, y de estas simpatías se aprovechó el gobernador siempre que pudo.

»A fines del año 1618 aparecieron en la bahía de Manila seis navíos holandeses que de seguro intentaron entenderse con los indígenas. Pero antes que Fajardo pudiera atacar la armada enemiga, esta se había alejado, porque su comandante había comprendido que en vista de la lealtad de los indígenas y de la fuerza de los españoles, no se podía intentar nada contra estos. Desde entonces la bahía de Manila se vio libre por algún tiempo de los ataques holandeses. Influyeron en esto las encontradas aspiraciones de la compañía mercante inglesa y de la holandesa, pues la una trataba de sobrepujar á la otra, y como en el Archipiélago oriental los holandeses eran los más poderosos, era natural que la compañía británica, movida por una *noble envidia de competencia*, procurase dañarles en cuanto le era posible. Los ingleses no han sido nunca escrupulosos cuando se ha tratado de escoger los medios más conducentes á sus fines, y así incitaron á los príncipes de Java á una guerra contra la compañía holandesa que tomó desde luego grandes proporciones. Pronto se declaró una lucha encarnizada entre las tropas y embarcaciones de las dos compañías, aunque las metrópolis gozasen entre tanto de completa paz. Comprendiendo al fin lo mismo Holanda que Inglaterra que esta guerra de las dos compañías debía disminuir el bienestar nacional de los dos Estados interesados, ajustose entre las dos partes beligerantes una paz, cuyas condiciones se firmaron en Inglaterra en el año 1619 y en Jacatra [Java] en el año 1620. Ambas naciones procuraron allanar todas las diferencias y hasta hicieron una alianza ofensiva y defensiva para atacar á España y Portugal. Según las condiciones pactadas, debía formarse en Batavia un Consejo de defensa, compuesto de delegados de las dos compañías, que tendrá la dirección superior de todas las operaciones de la guerra. Además habían convenido en mantener por partes iguales 20 navíos de guerra, cuyo número se podría aumentar según las circunstancias, y de los cuales cada uno debía ser de 600 á 800 toneladas con una tripulación de 150 hombres y 30 piezas de artillería á lo menos; el número

de las pequeñas embarcaciones de remo se señalaría, según la necesidad de determinados casos, por dicho Consejo de defensa.

»Todas las conquistas que desde ahora en adelante se llevaron a cabo, debían ser propiedad común de ambas compañías, ó, si el Consejo lo juzgaba conveniente, recibir á lo menos una guarnición compuesta de soldados de las dos compañías aliadas.

»Pero la sanción de este convenio no cambió en nada las disensiones que existían anteriormente entre las dos compañías, pues las dos trabajaron en secreto una contra otra y auxiliaron á los enemigos de su rival hasta con armas y municiones. Este estado de cosas venía muy bien á los españoles, que comprometidos en la guerra de los treinta años, no podían enviar casi ningún subsidio á su colonia más distante. Si por estos altercados los holandeses no hubieran sido entorpecidos en todas sus empresas, quizá hoy día las Filipinas serían una colonia holandesa lo mismo que las islas de la Sonda y las Molucas.

»A pesar de esta competencia con los ingleses y de los combates sostenidos en Java, los holandeses no dejaron de inquietar á los españoles. Para el envío de una escuadra numerosa faltaban los medios; los navíos de guerra disponibles eran reclamados por otras empresas y así el Gobierno de Batavia debía contentarse con el envío de algunos cruceros á las aguas filipinas, cuyo destino era acechar á las *Naos* que todos los años venían de Acapulco á Manila y que, además de los 500.000 pesos enviados por cuenta del rey, llevaban un buen cargamento de plata acuñada y en barras.

»La *Nao*, generalmente un navío, pocas veces dos, acostumbraba á cruzar el canal de Bernardino para entrar en el archipiélago de las Filipinas; por eso, en el verano de 1620, la aguardaban en aquel sitio cerca del cabo del Espíritu Santo (isla Samar) tres navíos holandeses. Estaban estos confiados en coger una buena presa, pues las *Naos* de Acapulco solían estar tripuladas por marineros de poco valor y á menudo su comandante no pertenecía á la marina de guerra, sino que era algún comerciante ó un oficial del ejército de tierra. En 25 de Julio doblaron aquel sitio las tan esperadas *Naos*; pero eran esta vez, contra la general costumbre, tres y estas hicieron directamente rumbo hacia los holandeses. El general español D. Fernando de Ayala estaba creído que tenía delante de sí navíos de guerra que le enviaba para cualquier ataque imprevisto el gobernador de Manila, probable es también que los holandeses tuvieran enarbolada la bandera española, y así lograron acercarse ya tanto á la escuadra enemiga que se oían desde esta las voces de los soldados enemigos sin haber conocido su error. Sucedió esto á la puesta del sol; sin embargo, se trabó en seguida la batalla, de la cual salió tan mal parada la capitana holandesa, que las embarcaciones españolas, favorecidas además por la oscuridad, lograron escaparse, aunque poco después una de ellas se estrelló en la costa de Albay. Después de esto, como Ayala recelase que podía tener otro encuentro con los holandeses, desembarcó toda la plata en Borongan, desde donde fue trasportada por tierra á Manila (*sic*).

»Con esta *Nao* llegaba siempre la paga de los soldados, el sueldo de los empleados y oficiales como también las provisiones de boca y guerra, pues

exceptuando el tributo por sí escaso que pagaban los indios y que se cedía como recompensa á los oficiales y soldados que más se distinguían, las Filipinas no rendían ninguna renta al Estado. De la llegada puntual de la *Nao* dependía pues todo; si hubiese faltado una sola vez hubiera sido inevitable una quiebra general. Aunque el Estado hubiese acudido á un empréstito forzoso sobre los bienes de la Iglesia, no se hubiera visto nunca en la posibilidad de cumplir sus obligaciones. De lo dicho resulta claramente lo peligroso que era para la colonia española la táctica de los holandeses, más temible seguramente que el bloqueo de Manila, porque si hubieran logrado apoderarse de estas *Naos* durante unos cuantos años, las Filipinas hubieran caído, como fruto maduro, en sus manos. Muy probable es que los holandeses no comprendieran toda la trascendencia de su maniobra que tanto podía comprometer la colonia española y que solo su ambición de los tesoros metálicos les había llevado á la idea de apoderarse de aquellas embarcaciones. Desde aquel encuentro empero Fajardo dio orden que la *Nao*, que debía hacer la travesía entre Acapulco y Manila, cambiase su itinerario en cada nuevo viaje, para burlar mejor las asechanzas de los enemigos. Hasta entonces estas embarcaciones tenían señalado su derrotero y puntos de escala de legua en legua y claro es que esto facilitaba mucho á los holandeses el realizar un día sus deseos. La acertada disposición de Fajardo llenó completamente su fin, porque muchos años pasaron sin que los holandeses hubieran logrado una sola vez apresar la *Nao*».

NOTICIAS GENERALES

XLI Congreso Internacional de Historia Militar. Pekín (China)

Organizado por la Comisión Internacional china de Historia Militar, durante la primera semana de septiembre de 2015 tendrá lugar en Pekín el XLI Congreso Internacional de Historia Militar, por corresponderle en el orden establecido. El próximo congreso se celebrará en Turquía.

Se prevén 60 comunicaciones de 20 minutos en sesiones de mañana y tarde y dos o tres sesiones simultáneas. Cada sesión comprende tres comunicaciones y coloquio.

Aparte, hay previstos dos seminarios y tres encuentros:

- Encuentro de jóvenes investigadores.
- Encuentro de Bibliografía.
- Encuentro de Archivos Militares.

Ante la imposibilidad de presentar la totalidad de las comunicaciones, recogemos aquí las aportadas por la representación española.

«Evolución del Arte Militar aéreo en España, 1900-1945», por José Sánchez Méndez, general de división, 2.^a Rva. del Ejército del Aire.

«Aportación española a la evolución de las operaciones anfibas», por Pablo Urreta, capitán de Infantería de Marina, de la DGAM (Órgano Central).

«La Historia Militar de España a partir de la II Guerra Mundial», por Enrique García Hernán, doctor en Historia (CSIC, vocal de la Comisión de la CEHISMI).

«Acción Marítima española durante la II Guerra Mundial», por José María Blanco Núñez, capitán de navío, consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval y vocal de la CEHISMI.

«La llave del Mediterráneo. El papel de Gibraltar durante la II Guerra Mundial», por el capitán de Artillería Germán Segura, doctor en Historia, Archivo de Segovia.

«Infantería y doctrina ante la II Guerra Mundial», por Carlos Frías Sánchez, teniente coronel de Infantería.

Esta última comunicación ha sido elegida por la Junta española que procedió a seleccionar los trabajos, pero no podría asistir por haber sido designado su autor, alumno de un curso en el extranjero. No obstante su comunicación se incluirá en el futuro Cuaderno de Historia Militar que contenga las ponencias españolas en el Congreso.

Durante el Congreso se llevarán a cabo las elecciones para presidente, secretario general y tesorero de la CHIM.

Para más información dirigirse a:

Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI)
Secretario General
Paseo de la Castellana, 61
28071 Madrid
Telf.: 91 348 25 82

XVIII Curso de Vexilología. Madrid (España)

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Militar, durante los días del 14 de septiembre al 1 de octubre de 2015, se celebrará en Madrid el XVIII Curso de Vexilología, cuyo objetivo es dar a conocer los símbolos que en cada momento histórico han representado a la Patria y los que han servido para identificar las diferentes unidades, tanto en el combate como en paradas, desfiles, formaciones y otras ceremonias militares.

Las sesiones tendrán lugar en el Salón de actos del Instituto.

Para más información dirigirse a:

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Instituto de Historia y Cultura Militar
XVIII Curso de Vexilología
Paseo de Moret, 3 Madrid
Telf.: 91 780 87 42. Fax: 91 780 87 05
C/e: ihycm@et.mde.es
Internet: www.ejercito.mde.es/unidades/Madrid/ihycm

XIV Simposio de Historia Marítima. Lisboa (Portugal)

Durante los días 10, 11 y 12 del mes de noviembre de 2015, tendrá lugar en el Auditorio de la Academia de la Marina portuguesa, en Lisboa, el XIV Simposio de Historia Marítima cuyo título general es «Ceuta y la expansión portuguesa».

El simposio está abierto a todos aquellos que deseen presentar sus comunicaciones, tanto a los miembros de la Academia como a estudiosos e investigadores nacionales y extranjeros, quienes deben inscribirse previamente.

En el momento de enviar este número de la REVISTA a la imprenta, no disponemos del programa detallado, así que presentamos a nuestros lectores los subtemas a que deben sujetarse las comunicaciones, dentro del tema general «Ceuta y la expansión portuguesa»:

- Antecedentes. Una visión de los intereses nacionales. Los objetivos.
- El planteamiento y la organización de la expedición de 1415.
- La ejecución de la misión. Travesía y operación anfibia.
- Una exploración del suceso. Las consecuencias en el inicio de la expansión.

Las comunicaciones y los respectivos resúmenes podrán ser presentados en los idiomas portugués, español, francés e inglés; las comunicaciones no deberán exceder de los 70.000 caracteres. A los efectos de su publicación en las Actas del simposio, tanto el texto como las imágenes deberán ser presentados en formato digital (Word y jpg).

La duración de cada comunicación oral será de veinte minutos, a la que seguirá un coloquio de otros diez.

La inscripción provisional para la presentación de las comunicaciones deberá ser hecha antes del 15 de julio de 2015, con indicación del título.

El resumen de cada comunicación, que tendrá un máximo de 2.500 caracteres, deberá acompañarse del currículum con un máximo de 1.800 caracteres, antes el 5 de septiembre de 2015. Los textos finales de las comunicaciones habrán de ser entregados antes del 31 de octubre de 2015.

Las inscripciones de los participantes que no presenten comunicaciones deberán ser hechas antes del 31 de octubre de 2015, con la entrega del correspondiente Boletín de inscripción y en los términos en él indicados.

Para más información dirigirse a:

Comisión organizadora del XIV Simposio de Historia Marítima
Academia da Marinha
Rua do Arsenal-1149-001 Lisboa
Telef.: + 351 21 098 47 13 / + 351 21 098 47-07/ + 351 21 098 47 15
Fax: + 351 21 193 84 58
C/e: E-mail: academia.marinha@marinha.pt

Tesis doctoral. Madrid, (España)

El pasado jueves 9 de julio del año en curso, nuestro compañero el capitán de navío retirado don Enrique Tapias Herrero, licenciado en Historia por la UNED y máster de Estudios Históricos Comparados por la Universidad de Sevilla, defendió, en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Sevilla, su tesis sobre: *El teniente general Manuel López Pintado (1677-1745). Ascenso económico y social de un comerciante y marino en la Carrera de Indias*. El director de dicha tesis fue el catedrático del Departamento de Historia de América Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno y la calificación obtenida fue de sobresaliente *cum laude*.

Resaltamos la importancia de esta tesis por ser la primera que se ocupa de uno de los mandos de las flotas de Indias las cuales, durante casi tres siglos, cruzaron el Atlántico en múltiples ocasiones y en durísimas condiciones, aportando a la Corona, en sus tornaviajes, los anhelados caudales.

Historiadores contemporáneos como Antonio Domínguez Ortiz, Carlos Martínez Shaw y el propio director de esta tesis, han resaltado, en diferentes ocasiones, la falta de atención de las autoridades y de la historiografía nacional y regional, así como el desconocimiento general, sobre los marinos destacados de la Carrera de Indias. Eran generales y almirantes, que al mando de grandes flotas y con una gran responsabilidad sobre sus hombros mantenían las comunicaciones del vasto Imperio. Son ya clásicos los comentarios de Sir John Elliott: «Nuestro conocimiento sobre la biografía de los españoles, incluso la de aquellos de gran importancia histórica, es terriblemente limitado. Peor es aún el desconocimiento casi absoluto en el que hay que moverse con personajes de segunda fila, pero de gran importancia en la vida del país». También ha comentado Pérez-Mallaína en 2007: «Por el momento, para los marinos españoles de la Carrera de Indias no contamos con estudios modernos de conjunto que, a través de la perspectiva de análisis prosopográficos o de redes familiares y de poder, hayan presentado una valoración conjunta de esos personajes».

Con esta tesis se pretende iniciar las investigaciones demandadas y de paso demostrar que la figura del marino-comerciante de los siglos XVI y XVII seguirá siendo eficaz durante la primera mitad del siglo XVIII a pesar de la reorganización de la Marina.

Don Manuel López Pintado inició sus actividades navales a finales del siglo XVII y enseguida supo asociarse a personas influyentes del Consulado de

comercio sevillano, que lo tutelarán y ayudarán en sus negocios clientelares; además seguirá las pautas marcadas en la sociedad sevillana para alcanzar una destacada situación en lo económico y lo social. Hizo nueve viajes redondos a América al mando de flotas mostrando sus aptitudes marineras y militares. Los buenos contactos y los servicios a la Corona, le permitirán acceder a honores y prerrogativas que le encumbrarán y facilitarán el contacto con la nobleza y las familias principales. De esta forma, se le ampliará el ámbito de sus negocios hasta llegar a ser una de las figuras más destacadas y poderosas en el comercio sevillano del siglo XVIII. Según la historiadora Márquez Redondo sería uno de los tres caballeros veinticuatro (concejales en las ciudades andaluzas) más destacados del siglo XVIII.

Ascendido a la máxima categoría militar y tras recibir un marquesado de la Corona (I marqués de Torre Blanca del Aljarafe), muestra de lo que es capaz un toledano del precioso pueblo de Tembleque, que había llegado a Sevilla en la pubertad sin apenas recursos. López Pintado fue, además, uno de los principales asesores de la Corona en la Política mercantil con Indias.

Esta laureada tesis rinde culto a quien con tesón, habilidad y trabajo, supo alcanzar las mayores cotas del reino, probablemente inimaginables para el muchacho recién llegado a Sevilla a finales del siglo XVII.

Nuestra más efusiva felicitación al doctor Tapias.

JBN