

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO  
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

## El paso de la fragata *Berenguela* por el canal de Suez en 1869

El 17 de noviembre de 1869 se inauguraba el canal abierto a través del istmo de Suez, poniendo así en comunicación las aguas del Mediterráneo con las del Mar Rojo. El Gobierno decidió que España, como todos los países principales, debía estar presente en los actos inaugurales, para lo que envió a la fragata *Berenguela*, destinada con anterioridad en el apostadero de Filipinas, que se convirtió de ese modo en uno de los primeros buques en pasar por el flamante canal. Soberanos, príncipes, embajadores, escuadras y representaciones de todos los países se dieron cita en Port Said en tan memorable día.

La idea de abrir un canal de estas características tenía raíces muy hondas. Ya los faraones y los reyes de Persia acariciaron el sueño de unir el valle del Nilo con el Mar Rojo para comunicar comercialmente Egipto con Arabia. Sin embargo, habría que esperar más de diez siglos para que, tras la conquista de Egipto por los franceses, se recuperase del olvido el proyecto del canal, convertido ahora en una vía de comunicación entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, para facilitar la navegación entre Europa y las Indias sin tener que doblar el cabo de Buena Esperanza.

Pero baste sobre el canal este breve comentario, pues lo que queremos es seguir el viaje de la *Berenguela* por la ruta recién estrenada. Del viaje de marras omitimos conscientemente detalles y descripciones de los puertos donde la fragata tocó y de las ciudades que visitó, para recoger solamente los aspectos más técnicamente marineros (la navegación, la meteorología y la maniobra), como cumple a esta sección de la REVISTA.

Extraemos la cita que transcribimos a continuación de la publicación del capitán de fragata Joaquín Navarro y Morgado *Canal de Suez. Paso de la Berenguela por el mismo* (Madrid, 1870). Según el capitán Navarro, el periplo de la fragata española por el canal fue así:

«A este efecto se preparó convenientemente la fragata *Berenguela* en el puerto de Cartagena del que partió el 27 de octubre de 1869 llevando a su bordo la dele-

gación española nombrada para ratificar nuestros tratados con el Japón, debiendo hacer escala en la isla de Malta y en el puerto de Alejandría, desde donde debía dirigirse a Port Said, ciudad que da entrada al canal por el lado del Mediterráneo.

Después de una travesía en la que subsistieron constantemente los vientos del Este, entramos en el puerto de La Valeta el 1 de noviembre y, repuesto el carbón consumido, el agua y adquiridos ciertos efectos indispensables, continuamos el 4 por la mañana nuestra navegación para Alejandría no sin vernos forzosamente detenidos en Malta 24 horas más de las que necesitábamos para nuestro alistamiento, en espera de que cediese el temporal del primer cuadrante, que se declaró después de nuestra entrada; pero ningún temporal daña a las embarcaciones una vez dentro de este puerto.

Hallábase en el puerto, dispuesto a salir para Atenas a incorporarse a otros buques y seguir desde allí a Port Said para asistir a la fiesta de inauguración del canal de Suez, la escuadra inglesa al mando del vicealmirante Milne, compuesta por cuatro fragatas acorazadas: *Lord Warden*, insignia del vicealmirante, *Prince Consort*, *Bellerophon* y *Caledonian*, con un vapor aviso.

Abonanzado el tiempo, salimos de Malta el 4 de noviembre para Alejandría.

El carbón de piedra se encuentra en Alejandría en el Arsenal del Gobierno y también se compra a individuos particulares al mismo precio que en Malta, con corta diferencia, si bien, por la mayor extensión del puerto no es el servicio tan rápido como en la expresada isla. El agua se compra también, a precios razonables, de algibes que hay para el servicio del puerto, unos de vapor y otros que no lo son. Siendo Alejandría plaza de gran comercio y en la que abunda la población europea, las comisiones de compras de nuestros buques podrán surtirse de cuantos efectos sean necesarios, si bien a precios fabulosos.

Grande era el número de embarcaciones de guerra de diversas naciones europeas que, con motivo de la próxima inauguración del canal de Suez, habían concurrido en Alejandría, produciendo en el puerto un movimiento inusitado. La escuadra inglesa del vicealmirante Milne, fuerte de cinco fragatas acorazadas y cuatro buques menores que ya habían llegado procedentes de Atenas, se encontraba fondeada en la rada. Dentro del puerto, la escuadra francesa con insignia de contralmirante, compuesta por una fragata de hélice y de varias goletas: además de otra fragata de vela que permanece constantemente en Alejandría haciendo servicio de hospital en la estación.

Estaba también la escuadra italiana compuesta por una fragata acorazada (en la rada) y de algunos buques menores; muchos buques de vapor egipcios, entre ellos el yate del virrey y el de la emperatriz de los franceses, que debía recibir a esta augusta señora en Alejandría para conducirla a Puerto Said; una corbeta sueca, otra holandesa, otra noruega y algunas más [más].

El día 13, a la una de la tarde, después de evacuados los asuntos que nos conducían a Alejandría, y en la necesidad de estar en tiempo oportuno en Puerto Said, para la apertura del canal, que debía tener lugar el día 17, partimos para dicho punto, y detrás de nosotros lo verificaron las corbetas de guerra sueca y noruega, *Wanaris* y *Nordstjernen*.

En las primeras horas del día 14 estábamos a la altura de la torre Linterna de Port Said, distinguiéndose claramente los buques que se encontraban en la rada y dentro del puerto. Eran los primeros, dos fragatas acorazadas austriacas; una de ellas con insignia de contralmirante. El viento del NO que venía reinando desde el día anterior, y la considerable mar del Norte que arbolaba, nos hizo comprender desde luego que no solo no sería posible aquel día la entrada en el puerto, pero tal

vez ni aún [aun] permanecer en la rada. No obstante esto, fondeamos próximos a dicha fragata en siete brazas, como también lo verificaron las citadas corbetas noruega y sueca que nos seguían. Recibiendo la mar de través, por efecto de la constante corriente hacia el Leste de toda esta costa de que dejamos hecha mención al tratar de Alejandría, era insoportable el balance; aun así hemos podido saludar la insignia del contralmirante austriaco, a [la] que no tuvimos contestación inmediata por haberse hecho a la mar en aquellos momentos, como poco después lo verificaron ambas corbetas.

La *Berenguela*, guiada por las indicaciones barométricas que anunciaban que el tiempo cedería pronto, permaneció al ancla en la rada, a pesar de la excesiva molestia que ésta ocasionaba, y antes de anochecer tuvimos anuncio de M. Lesseps por un vaporcito que salió del puerto con el práctico, de no ser posible la entrada por temor de hacer averías, en razón a la mucha mar que había en la boca del antepuerto, y que lo verificaríamos al amanecer del día siguiente, si como era de esperar calmaba.

La noche fue efectivamente muy incómoda; pero nos lo compensó sobradamente la vista de la hermosa luz de Puerto-Said con sus destellos eléctricos de tres en tres segundos, que casi lastimaba la vista, a menos de dos millas de ella como estábamos. Es la primera que se ha encendido del sistema de iluminación proyectado para esta parte de la costa, y que está en vías de llevarse muy pronto a término.

Ya estamos dentro de Puerto-Said. A la salida del sol llegó el práctico con su vaporcito, y sin demora nos dirigimos hacia la boca del antepuerto que atravesábamos, entrando en una de las dársenas laterales, y amarrándonos en seguida próximos a la boca del canal marítimo con un ancla y dos estachas de popa a tierra.

La apertura a la navegación del canal de Suez, anunciada oficialmente para el día 17 de noviembre de 1869, no podía ser un acontecimiento indiferente a las naciones de Europa interesadas directamente, ni tampoco para las que lo estaban menos, puesto que pagaban un tributo a tan gigantesco esfuerzo de la industria. De ahí la concentración de tan altas personalidades y de más de 45 buques de guerra de todas las nacionalidades y de 120 embarcaciones mercantes de vela y de vapor, en mayor proporción las de la última clase.

El cañoneo pacífico en muestras de recíproca cortesía no cesaba un solo momento, como tampoco las visitas entre capitanes de buques de guerra. Solamente el día 15 se han disparado en la *Berenguela* 170 cañonazos por vía de saludos: Los engalanados con todas las banderas en honor ya de S. M. el emperador de Austria, del virrey de Egipto o de los príncipes herederos de Prusia y de Holanda, no ha cesado, contribuyendo este engalanado a dar al puerto en los días 15 y 16 un carácter especial de animación y fiesta. Todos los buques del puerto, de guerra y mercantes, estaban también espléndidamente iluminados, algunos de ellos con el mayor gusto y primor. Conjunto sorprendente, era digno de un cuento del país en el que nos encontrábamos. La noche del 15 tuvo S. A. el virrey una escogida recepción a bordo de su yate, que fue verdaderamente oriental.

Pero la fiesta mas [más] conmovedora, a no dudarle, fue el himno de acción de gracias internacional que tuvo lugar al día siguiente en tierra, presidido por SS.MM. la emperatriz de los franceses y el emperador de Austria. A las tres de la tarde desembarcó la emperatriz del brazo del emperador en medio del atronador estruendo de las salvas de artillería, de los vivas de la marinería sobre las vergas y de las músicas militares de todos los buques que las tenían. Recibida la comitiva por el Sr. D. Fernando Lesseps en el templete que había preparado, pronunció

monseñor Bäuer, confesor de la emperatriz, un corto y elegante discurso, alusivo a las circunstancias, al que siguieron las oraciones de los musulmanes, católicos, griegos, archimandritas, las de los obispos coptos, armenios, protestantes y las de los monjes del Líbano. El que haya tenido la fortuna de presenciar este espectáculo no olvidará fácilmente su esplendor, magnificencia y originalidad.

Pero la *Berenguela* no formó parte de la comitiva de buques que al día siguiente debían penetrar por el canal a Ismailia. La causa era que siendo todos los buques de calado inferior al de ésta, temían, el Sr. Lasseps (*sic*) y la Compañía, con bastante fundamento, que una varada u otro incidente inevitable e imprevisto embarazase el curso de la fiesta ya dispuesta de antemano, y en circunstancias en que, siquiera fuese indirectamente, influiría en menoscabo de la citada compañía; si bien se dieron al comandante todas las seguridades por parte del Sr. Lesseps que, una vez el canal libre de obstáculos, se pasaría la fragata con las precauciones consiguientes».

La enorme reducción de las distancias entre cualquiera de los puertos de Europa y los de la India que la apertura del canal de Suez trajo consigo hizo que la ruta a través de la nueva vía fuera incomparablemente ventajosa. Pero concurrían circunstancias que, a despecho de esta fundamental ventaja, dificultaban en extremo, en ciertas estaciones del año, el paso del canal a los barcos de vela, especialmente a los que procedían de puertos situados al sur de Ceilán o que se dirigían a ellos, de suerte que a estos buques les era de más provecho seguir la derrota usual del cabo de Buena Esperanza. Existen trabajos que confrontan ambas rutas en lo tocante a tiempos y distancias, pero aquí nos ceñiremos a los vientos con que hubo de enfrentarse la *Berenguela* y a las maniobras que debió implementar para ello. En efecto,

«los vientos reinantes en el Mediterráneo y en el mar Rojo, favorables desde el mes de marzo hasta fines de octubre para la navegación de Europa a Oriente, son contrarios a la misma durante la estación de invierno. E inversamente, los viajes de retorno, durante estos mismos meses, serán difíciles por los mismos motivos. Los vientos que predominan en el Mediterráneo durante este período, son del O. y del N.O., los cuales favorecerán a las embarcaciones de vela que se dirijan a Port Said. Y reinando en el mar Rojo los vientos del primero y cuarto cuadrantes, será muy fácil la navegación por él, hasta desembocar en el estrecho de Bab-el-Mandel. En el golfo de Adem se encontrará la (*sic*) monzón del S.O. o la del N.E., y con ambas podrá granjear hasta Ceylan o Singapoore. He aquí la evidencia de la ventaja; pero para el viaje de retorno en la propia estación ya se presentan dificultades. En este caso tendrá el buque de vela el viento casi constantemente de proa, siendo la navegación por demás laboriosa en costas de mares cerrados como es el mar Rojo, y los cuales, además, están sembrados de bajos y arrecifes, con lo que no debe contarse con la ventaja de las distancias. En cuanto a los buques de vapor tienen marcada su derrota por el canal de Suez, esto es incontestable.

Estos son solo unos apuntes en lo que concierne a la navegación a vela para los viajes de ida a la India, China y Australia. En los retornos, durante la estación de invierno, será ventajosísimo el paso por el canal; pero en verano les será completamente contraria.

Hacemos estos comentarios desde el punto de vista de la navegación totalmente a vela, ya que en lo que se refiere a la navegación mixta la cosa cambia entera-

mente: al buque mixto le será ventajoso, en casi todos los casos el tránsito por Suez.

Según acabamos de ver, la navegación totalmente a vela en ciertas épocas es difícil en el mar Rojo. Sus costas están poco frecuentadas e imperfectamente reconocidas: los vientos subsisten durante meses consecutivos; y si favorecen los viajes en un sentido, le son enteramente contrarios en el opuesto. La navegación a vela encontrará siempre verdaderas dificultades en este mar y muchos marinos preferirán, aún por necesidad, la ruta por el cabo de Buena Esperanza.

Designado por M. Lesseps y demás directores de la compañía el día 2 para que pasase la *Berenguela* hasta Ismailia, en unión de la fragata prusiana *Hertha*, que también debía verificarlo; después de haber romaneado la artillería a fin de quedar a 5,8 m de calado máximo, cantidad que habían exigido para verificar el paso con seguridad, y sin riesgo de varadas de consideración por obstáculo material, salvo los que dimanasen de accidente imprevisto, entramos en el canal a las diez de la mañana de dicho día, seguidos como a una milla de distancia por la antedicha fragata prusiana, y piloteados (*sic*) por el comandante de Marina de la compañía M. Pointel, que se prestó graciosamente a hacer este importante servicio. A las tres de la tarde nos quedamos en la *gare* [muelle de atraque] de Kantara, en el kilómetro 45, con la dicha fragata, habiendo verificado esta travesía sin incidente alguno. Esta parte del canal, salvo un pequeño torno a la entrada, es perfectamente recta en dirección Sur, y se navega con facilidad con tal de tener sumo cuidado con el gobierno del buque para no ir sobre las balizas colocadas a uno y otro lado, que forman el verdadero canal, puesto que marcan la anchura del fondo, que en todo él hasta Suez no mide más de 22 metros, pudiéndose calcular en 100 metros, más o menos, en algunos parajes, la anchura total de rivera a rivera.

Enfrente del kilómetro 45 está una gran *gare* de 1.000 metros de largo para el paso de los buques en direcciones opuestas y por la cual ha pasado sin dificultad de ninguna especie, estando la *Berenguela* amarrada sobre la rivera de Asia, una fragata noruega de nuestro porte.

A partir de Kantara los terrenos se elevan: las orillas son relativamente altas.

Del kilómetro 49 al 55 el terreno se deprime de nuevo hasta llegar al lago Ballah.

Se continúa hasta el lago Timsah, o de los cocodrilos, que está en la elevación máxima de 16 metros sobre el nivel del agua. Este es el punto en el que el canal no mide más que 60 metros de ancho; pero su fondo es el mismo, y la anchura de este fondo no baja de 22 metros.

Ya, al fin, en Ismailia, digno centro de los trabajos de la compañía.

Permanecemos en el lago Timsah, fondeados enfrente a Ismailia, verificando las operaciones de alijo necesarias para poder salvar el único obstáculo que se ofrecía ya a nuestro paso por el canal, que no era otro que una roca situada en el centro del Serapeum, que sólo tenía 4 metros, 90 centímetros, y que se había descubierto en los días mismos que precedieron a la inauguración del canal, situada casualmente entre dos de las repetidas sondas hechas, que sólo tenía 20 metros de extensión en longitud y sobre la cual se trabajaba incesantemente,

Mientras tanto, la fragata descargaba todos sus efectos en embarcaciones facilitadas por la compañía. Cinco metros, tres centímetros pudieron obtenerse de calado medio con el alijo total. Pero mientras tanto ya en el Serapeum, a beneficio de los trabajos hechos, se había logrado obtener este fondo, garantizándonos una relativa seguridad en nuestro paso. Mientras tanto ya nuestros efectos habían salido para Suez, en las dichas embarcaciones por el canal de agua dulce.

El día 15 nos pusimos en movimiento para dentro del canal, convenientemente preparados y piloteado por M. Victor Porsel, comandante de Marina de esa parte del mismo, que, como M. Pointel en la otra, tampoco quiso confiar en nadie el cuidado de esta importante función.

En el kilómetro 85 era en donde se encontraba el malecón cuando se ejecutaban los trabajos. Desde este kilómetro se eleva a veces el terreno hasta 9 metros sobre el nivel del Mediterráneo en una anchura de 7 kilómetros, y constituye en el 89 lo que se llama el suelo del Serapeum, pasado el cual y el lecho de roca que forma hoy el único obstáculo del canal, se desemboca en la vasta extensión de agua llamada los Lagos Amargos, pasada la cual se entra en el suelo del Chalouf que conduce hasta Suez. Toda la navegación de esta parte del canal es relativamente fácil: las curvaturas son pocas, y basta el cuidado exquisito con el timón para no salir de la calle que forman las balizas y pasar sin dificultad.

Hemos concluido nuestra tarea; la *Berenguela*, llegada a Port Said el 14 de noviembre, y después de allanados todos los obstáculos, se halla ya en Suez, hoy, 17 de diciembre, recibiendo a bordo todos sus efectos y dispuesta a seguir su viaje a Manila. Quizás, si las circunstancias lo permiten, siga este trabajo bajo otra forma, narrando los acontecimientos sucesivos de nuestra comisión hasta dicho punto».

Componían la dotación de la fragata *Berenguela* los oficiales que siguen:

- el capitán de navío Alejandro Arias Salgado (comandante);
- los tenientes de navío Ramiro Halcón, Jacobo Varela, Félix Gurrea, Heliodoro Merry, Carlos Delgado;
- el alférez de navío Alonso Morgado;
- el teniente de Artillería Gabriel Escribano;
- el teniente de Infantería de Marina Víctor Díaz y del Río;
- el contador oficial primero del Cuerpo Administrativo, Vicente Acosta;
- el primer médico Rafael Sánchez;
- el segundo médico Arístides Aviñoa;
- el capellán Gervasio San Pedro.

## NOTICIAS GENERALES

### **Ciclo de conferencias del Cuerpo de Intendencia de la Armada (España)**

Organizado por la Dirección de Asuntos Económicos, y con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval, con ocasión de cumplirse el tercer centenario de la creación del Cuerpo de Intendencia de la Armada, el día 29 de noviembre, de 12.00 a 13.00, tuvo lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid) un ciclo de conferencias con el título general de «El Cuerpo de Intendencia de la Armada». Las conferencias pronunciadas fueron las siguientes:

- «A propósito de una celebración», por Francisco Javier Bellas Dublang, coronel de Intendencia, jefe de la unidad de aprovisionamiento y transportes de la Dirección de Aprovisionamiento y Transportes (DAT);
- «Historia del Cuerpo de Intendencia de la Armada», por Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto, coronel de Intendencia de la Armada (R);
- «La enseñanza en el Cuerpo de Intendencia de la Armada», por Santiago José Acosta Ortega, coronel de Intendencia de la Armada, director del Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada.

Para más información dirigirse a

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

### **Presentación de un libro. Madrid (España)**

Por el Instituto de Historia y Cultura Naval se distribuyeron en su momento invitaciones para la presentación del libro de Manuel Orio *Al servicio del rey Carlos*. El acto, que tuvo lugar el miércoles 22 de noviembre de 2017, a las 19.00, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), contó con las siguientes intervenciones:

- Carlos Espinosa de los Monteros y Bernaldo de Quirós, alto comisionado para la Marca Hispánica;
- Rafael Fraguas de Pablo, periodista y escritor;
- José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Para más información dirigirse a

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

### **Beca de investigación. Segovia (España)**

La Fundación Biblioteca de Ciencia y Artillería (FBCA) ha convocado para el periodo 2017-2018 la segunda beca de investigación sobre los fondos bibliográficos y documentales de la biblioteca de la Academia de Artillería, o

sobre la proyección cultural y científica de la Artillería o la interacción entre Segovia y la Artillería o su academia.

Recordemos que la FBCA es una entidad privada de interés general cuyos fines principales son la catalogación, conservación, digitalización y difusión de los fondos pertenecientes a la Biblioteca de la Academia de Artillería. Son sus patronos la Academia de Artillería, el Patronato del Alcázar de Segovia, el Ayuntamiento de esta ciudad y la Diputación de esta provincia castellano-leonesa, Expal Systems S.A. y la Real Academia de Historia y Arte de San Quince.

Las bases de la convocatoria, resumidas, son estas:

- podrán solicitar la beca los titulados universitarios o aquellas personas que puedan acreditar su experiencia en el área de la investigación planteada;
- se podrá concurrir a título personal o colectivo;
- las propuestas del trabajo de investigación deberán ser inéditas;
- la dotación económica de la beca es de 7.000 euros (€). En cumplimiento de la legislación fiscal vigente, se aplicará la retención correspondiente;
- la duración de la beca es de nueve meses;
- la solicitud podrá ser descargada en [www.fundacionbca.com](http://www.fundacionbca.com) y se acompañará de la siguiente documentación:
  - fotocopia del DNI o pasaporte
  - *curriculum vitae* resumido
  - memoria explicativa del proyecto.
- la documentación se podrá remitir por correo postal dirigido a la FBCA (San Francisco 25, 40001 Segovia), o mediante correo electrónico ([fundacionbca@gmail.com](mailto:fundacionbca@gmail.com));
- el plazo de presentación de solicitudes ha prescrito el 29 de septiembre de 2017;
- la beca no podrá compartirse entre dos o más proyectos de los presentados;
- el fallo se hizo público en el mes de noviembre de 2017;
- las bases reguladoras de la convocatoria se pueden consultar en [www.fundacionbca.com](http://www.fundacionbca.com)

Para más información dirigirse a:

Fundación Biblioteca de Ciencia y Artillería  
San Francisco 25, 40001 Segovia  
Telf.: 921 41 38 24  
C/e: [fundacionbca@gmail.com](mailto:fundacionbca@gmail.com)



## **Curso sobre el teniente general de la Armada Ignacio María de Álava. Madrid (España)**

Organizado por la UNED de Madrid, durante los días 15, 16 y 17 de noviembre de 2017 se celebró un curso bajo el título «Ignacio María de Álava y la defensa naval del Imperio», con ocasión de cumplirse el bicentenario de la muerte de este ilustre marino español, quien en su calidad de jefe de la escuadra del Mar del Sur contribuyó eficazmente a la protección de los territorios españoles contra los ingleses a finales del siglo XVIII.

Se pretendía con este curso reivindicar la figura de este marino, héroe de Trafalgar injustamente olvidado, y al propio tiempo inaugurar una serie de vindicaciones análogas donde se ensalcen las vidas de muchos otros marinos también olvidados y que arrojaron grandes penalidades —en algunos casos, hasta entregar la vida— en defensa de la integridad territorial de España.

El curso fue dirigido por Carlos Martínez Shaw, catedrático emérito de Historia Moderna y académico de la Real de la Historia. La coordinación corrió a cargo de Manuel Ángel Santos Sánchez, profesor tutor del Centro Asociado UNED de Madrid.

Las sesiones se desarrollaron en las CZ Escuelas Pías (Tribulete 14, Madrid) con el siguiente programa:

### *Miércoles 15 de noviembre de 2017*

- «Ignacio M.<sup>a</sup> de Álava, un marino al servicio de la Armada española», por Manuel Ángel Santos Sánchez, profesor tutor del Centro Asociado UNED de Madrid;
- «La Armada española en el siglo XVIII», por Manuel Díaz Ordóñez, profesor de Historia Económica de la Universidad de Sevilla;
- «La formación de los marinos de guerra en el siglo XVIII», por Marta G.<sup>a</sup> Garralón, profesora tutora del Centro Asociado UNED de Madrid.
- «España en guerra (1795-1817)», por Tomás G.<sup>a</sup> Villanueva, profesor tutor del Centro Asociado UNED de Madrid.

### *Jueves 16 de noviembre de 2017*

- «La vida cotidiana a bordo de la Armada», por M.<sup>a</sup> Dolores Alfonso Mola, profesora titular de Historia Moderna de la UNED;
- «La guerra naval en la España del siglo XVIII», por José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «La Armada española en las islas Filipinas», por Carlos Martínez Shaw (\*), catedrático emérito de Historia Moderna de la UNED, miembro de número de la Real Academia de la Historia;
- «La vuelta al mundo de Ignacio María de Álava», mesa redonda en la que participaron por la UNED Manuel Santos Sánchez y el profesor

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

colaborador de Geografía Julio López-Davadillo Larrea, y José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, capitán de navío.

*Viernes 17 de noviembre de 2017*

Ese día se cursó una visita al Museo Naval de Madrid, actividad obligatoria de carácter complementario al curso.

Se concedieron dos créditos ECTS y dos créditos de libre configuración.

El curso estaba dirigido a personas con inquietud cultural por conocer la actuación de la Armada española en la defensa de los territorios españoles ante los ataques de Inglaterra.

Para más información dirigirse a:

UNED Madrid  
C/ Tribulete 14, 3.<sup>a</sup> planta  
28012 Madrid  
Telf.: 913 29 54 65  
C/e: cursos-extension@madrid.uned.es

### **Congreso internacional de Historia Militar. Madrid (España)**

Organizado por la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Navarra, durante los días 27, 28 y 29 de septiembre de 2017 tuvo lugar en Madrid un congreso internacional bajo el título «Renovar y difundir la Historia Militar. La movilización de recursos militares y navales (*sic*) en la Monarquía Hispánica (siglos XVII y XVIII)». El evento fue desarrollado por el grupo internacional Red Imperial. Contractor State Group, formado por investigadores de diferentes universidades de distintos países.

Dice la organización:

«La Historia Militar está viviendo un interesante momento de renovación historiográfica internacional. Esta realidad contrasta con el tradicional recelo del mundo académico español hacia este campo de estudio, en parte por el éxito que vienen alcanzando los temas militares en medios de difusión más amplios. La Historia Militar académica española se enfrenta al reto de atender con mayor sensibilidad esa renovación historiográfica internacional, al tiempo que se plantea abiertamente cómo difundir el resultado de sus investigaciones entre un público más general y dispuesto a recibirlo. Desde el equipo internacional “Red Imperial. Contractor State Group” queremos abordar este problema, analizar las posibilidades y hacer propuestas, y hacerlo desde casos concretos como es la investigación

---

(\*) La aportación a la defensa de las islas Filipinas ha sido investigada bajo la dirección del profesor Martínez Shaw en el trabajo de fin del máster «Métodos y técnicas avanzadas de Investigación Histórica, Artística y Geográfica».

en la movilización de recursos para las fuerzas armadas de la Monarquía Imperial Hispánica en los siglos XVII y XVIII».

El Congreso se estructuró en tres bloques, desarrollados en sendas sedes, según el programa que sigue:

— *Día 27 de septiembre de 2017*. (Sede: Instituto de Historia y Cultura Militar, paseo de Moret 3, 17.00 h)

- *Renovar y difundir la Historia Militar*. Preside: el general José Carlos de la Fuente, del Instituto de Historia y Cultura Militar;
- «La renovación de la Historia Militar como disciplina en la universidad española», por Francisco Andujar Castillo, Universidad de Almería,
- «La alta divulgación de la Historia Militar y el éxito de ventas», por Javier Gómez, Editorial Despertaferro;
- «La Historia Militar en el ámbito universitario europeo», por Davide Maffi, Università degli Studi di Pavia;
- «La difusión de la Historia Militar en el ámbito americano», por Ivan Valdez-Bubnov, 11H-UNAM, México;
- «El papel del CESEDEN en la difusión de la Historia Militar», por Enrique García Hernán, CSIC;
- «Publicaciones de Defensa, treinta años difundiendo la Historia Militar», por Elena Martínez Oyarzábal, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Defensa, España;
- «Las actividades de las Fuerzas Armadas en la difusión de la Historia Militar», por Germán Segura, Archivo General Militar de Segovia-Instituto de Historia y Cultura Militar;
- Debate.

— *28 de septiembre de 2017*. (Sede: Casa de Velázquez, Paul Guinard 3 [Ciudad Universitaria, Madrid], 9.00-14.00h)

- *Renovar y difundir los estudios sobre reclutamiento y movilización militar*. (coords.: Eduardo Pascual Ramos, de la Universitat de les Illes Balears [UIB], y Antonio J. Rodríguez Hernández, de la UNED)
- «Soldados y marineros. El reclutamiento militar en la Monarquía Imperial Hispánica de los siglos XVII y XVIII» (moderador: Eduardo Pascual Ramos, UIB).
- Ponencia inaugural: «El reclutamiento militar en el siglo XVIII: de las normas y los proyectos a las realidades», por Francisco Andujar Castillo, Universidad de Almería.
- «El estandarte de Vizcaya. Las aportaciones de hombres a los contingentes reales y el marco foral del señorío de Vizcaya durante el ministerio del conde-duque de Olivares (1621-1643)», por Imanol Merino Malillos, Universidad del País Vasco (UPV).

- «La evolución de los sistemas de reclutamiento en España (siglos XVI- XVII): modelos y prácticas comunes», por Antonio José Rodríguez Hernández, UNED.
- «La decadencia de un modelo. La crisis de un sistema de reclutamiento de italianos por asiento en la segunda mitad del siglo XVIII», por Davide Maffi, Università degli Studi di Pavia.
- «El Regimiento de Infantería de Cantabria en el siglo XVIII: un experimento militar conflictivo», por Alberto Angulo Morales (UPV).
- «El reclutamiento anual de quintas en el reino de Mallorca (1770-1777)», por Eduardo Pascual Ramos (UIB).
- «Reformulación del sistema de reclutamiento de oficiales en el siglo XVIII. Cadetes y academias», por M.<sup>a</sup> Dolores Herrero Fernández-Quesada, UCM (España).

— 28 de septiembre de 2017

- «La movilización de recursos para guerra. Nuevos enfoques y retos». (moderadora: M.<sup>a</sup> Dolores Herrero Fernández-Quesada, UCM).
- «La frontera y la movilización de recursos para la guerra en los siglos XVII y XVIII», por Alberto Angulo, UPV.
- «La madera y la construcción naval, siglos XVII y XVIII», por Álvaro Aragón, UPV.
- «The Economic Policies of Military and Naval Resource Mobilization: Imperial Spain and the Wider Atlantic World in the Long Eighteenth Century», por Iván Valdez y Sergio Solves,
- «Estatización en la industria militar en el siglo XVIII», por María Dolores Herrero.
- «Redes empresariales y administración estatal: movilización de recursos y producción de materiales estratégicos en el mundo hispánico como escenario de la globalización temprana (siglos XVIII a XIX)», por Rafael Torres e Iván Valdez.
- Conclusiones: Rafael Torres, Antonio José Rodríguez Hernández e Iván Valdez-Bubnov

Para más información dirigirse a:

Rafael Torres Sánchez  
Campus Universitario  
31009 Pamplona (Navarra, España)  
+34 948 42 56 00, ext. 802093  
C/e: rtorres@unav.es