

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

Pedro PÉREZ-SEOANE GARAU  
Capitán de navío director  
de la Biblioteca Central de la Marina

## LA HISTORIA VIVIDA

### **La pitillera de «Polo» y el *Virgen de Chamorro***

Algunos aviones han tenido una vida especial que los ha hecho acreedores del privilegio de ocupar páginas destacadas en la historia de la aviación, en este caso, de la Aeronáutica Naval española. Uno de ellos es, sin duda, el avión anfibia *Virgen de Chamorro*. La historia de este pequeño aeroplano es reseñable por las especiales circunstancias que rodearon su vida operativa, en la que se combinaron el espionaje y la intriga con la alta política internacional y grandes dosis de heroísmo, audacia y valor de los hombres que lo volaron; y algo de suerte también.

La historia del avión Fairchild 91, *Virgen de Chamorro*, comienza en 1934, cuando la Panamerican Airways encargó el desarrollo y producción de un avión anfibia de pasajeros para sus aerolíneas filiales de China y Brasil. El encargo se hizo a la Fairchild Manufacturing Corporation, de Maryland (Estados Unidos), y consistía en un prototipo de desarrollo y una serie de seis aviones. El prototipo, designado como XA-492, fue diseñado por el ingeniero de Fairchild Armand Thiebold e hizo su primer vuelo de pruebas el 5 de abril de 1935. Fue todo un éxito y demostró ser el avión anfibia de mejores prestaciones del mundo; en palabras del historiador militar Gerald Howson, era entonces «the largest, fastest and most advanced single-engined amphibian flying-boat in the world».



El *Virgen de Chamorro* durante el tiempo que sirvió en Pasajes

El prototipo no fue finalmente adquirido por Panamerican, que canceló el contrato tras recibir los dos primeros aviones, y quedó en la fábrica de Fairchild en Hagerstown, Maryland. Los restantes cuatro aviones del encargo original –los no adquiridos finalmente por Panamerican– fueron vendidos a la Marina Imperial de Japón (dos de ellos), a un particular norteamericano y al Museo de Historia Natural de Nueva York, este último para realizar expediciones científicas en Nueva Guinea. Es llamativo que este formidable modelo de avión, del que se construyeron tan solo siete unidades, surcara en un breve periodo de tiempo los cielos de América, África, Asia y Europa (¿Europa? ¿Cuál de todos ellos voló en Europa?).

Antes de responder a esta pregunta describamos sucintamente las características de esta aeronave. El Fairchild 91, apodado «Baby Clipper», era un hidrocanoa anfibio de 14,2 metros de longitud y 17 de envergadura; pesaba cerca de 3.000 kg y estaba propulsado por un motor radial Pratt & Whitney Hornet S2E-G, de 750 caballos de potencia, que le proporcionaba una velocidad máxima de 260 km/h. Tenía capacidad para transportar ocho pasajeros, además de los dos pilotos, todos ellos alojados en tres cabinas independientes.

Fue justamente el prototipo XA-492 del Fairchild 91 el que voló en Europa, en España para ser precisos, y su historia, plagada de avatares, merece ser glosada en esta revista. La forma en la que este avión llegó a España en 1937 podría haber sido, sin temor a exagerar, el guion de una gran novela de acción y suspense. Estos fueron los hechos: en noviembre de 1936, un enigmático letón afincado en Estados Unidos, llamado Robert



Cuse<sup>1</sup>, recibió del ministro español de Marina y Aire, Indalecio Prieto, el encargo de comprar en aquel país y en México material de guerra y aviones comerciales susceptibles de uso militar para la República. Era una operación de compra compleja, porque las autoridades estadounidenses veían con recelo el eventual apoyo de su industria a uno u otro de los contendientes en la guerra civil española; cualquier apoyo industrial –argumentaban– pondría en entredicho la debida neutralidad en la contienda española. Tan serio era el compromiso de la Casa Blanca con este estatus de neutralidad que el gobierno estadounidense pidió oficialmente a las empresas privadas que no vendieran material de guerra, lo que se conoció como «embargo moral». Para encubrir la operación de compra, esta se hizo a través de la agencia comercial soviética Amtorg, establecida en Nueva York, y utilizando como intermediario-consignatario a Francisco Cruz Salido, secretario particular de Prieto. Se adquirieron finalmente en Estados Unidos dieciocho aviones (uno de ellos, el Fairchild 91, por 60.000 dólares), cientos de motores y repuestos por valor, todo ello, de casi tres millones de dólares. Tras arduas negociaciones internas e internacionales, finalmente Robert Cuse obtuvo, el 28 de diciembre, la necesaria licencia de exportación.

El propio presidente Roosevelt decidió intervenir para evitar la salida de ese material y dio instrucciones a su gabinete a fin de iniciar la reforma, con carácter urgente, de la Neutrality Act (ley de neutralidad) vigente con la finalidad de ilegalizar definitivamente la venta de material bélico a los contendientes en España<sup>2</sup>. Era una carrera contrarreloj; los dieciocho aviones ya habían volado desde distintos estados a Nueva York, y Cuse necesitaba sacarlos del país antes de que se aprobase la reforma en marcha de la Neutrality Act, para

(1) Enigmático porque 1) se desconoce su verdadero nombre –algunas fuentes afirman que se llamaba Alexander Sjasin; otras, que su verdadero apellido era Kuze, pero un error a su llegada a EE.UU., en 1914, cometido por el oficial de la oficina de inmigración al transliterarlo del cirílico, lo convirtió en «Cuse», y este nunca intentó deshacer el entuerto–; 2) trabajaba de forma encubierta para la Unión Soviética desde que en 1925 fundara la Vimalert Company en Jersey City, y muy posiblemente también trabajaba para el KGB.

(2) Era necesaria la reforma porque la ley prohibía la venta de material en los casos de guerra entre dos Estados, pero no contemplaba el caso de una guerra civil.

lo que se había convocado a la Cámara de Representantes y al Senado el día 7 de enero de 1937. Casualmente había un carguero español en el puerto de Brooklyn, el *Mar Cantábrico*, y su capitán, José Santamaría, aceptó embarcar los aviones, los motores y los repuestos adquiridos con destino a España. Trabajando sin descanso, día y noche, el día 7 de enero se había logrado desmontar y embarcar ocho de los aviones y uno de los motores de respeto, a pesar de la huelga de estibadores en curso. No había tiempo para más; el *Mar Cantábrico* debía zarpar sin demora. A las doce del mediodía, la enmienda a la ley de neutralidad ya había sido aprobada en el Senado y se estaba debatiendo en la Cámara de Representantes, donde un único congresista (John Bernard, de Minnesota) se opuso a la propuesta del Gobierno con un larguísimo discurso que, para ganar tiempo, Bernard prolongó hasta que le informaron de que el *Mar Cantábrico* había salido ya de puerto. La reforma se aprobó por 411 votos contra uno, pero era demasiado tarde: el carguero español ya navegaba a toda máquina para salir del mar territorial estadounidense. Todavía tuvo que sortear un último escollo: unos cientos de yardas antes de cruzar la línea de las tres millas náuticas, fue detenido por un buque y un avión de la Coast Guard, que tras comprobar su documentación y carga le dejaron proseguir viaje.

El *Mar Cantábrico* completó la carga de material de guerra (munición y cañones adquiridos por el embajador español en México, Gordón Ordás) en el puerto mexicano de Veracruz, de donde zarpó el 19 de febrero rumbo a España. Consciente del elevado valor militar de su carga, el capitán del barco tomó medidas durante el tránsito del Atlántico para evitar que el buque fuese interceptado por la flota nacional a su llegada a la costa española. Y así, la carga en cubierta se cubrió con lonas pintadas; se mantuvo un estricto silencio radio—solo roto unos minutos, días antes de llegar al Cantábrico, debido posiblemente a un breve motín a bordo—; y, para hacer pasar el carguero por un barco británico, se izó, el pabellón inglés y se le pintó en el costado un nuevo nombre, *Adda*, y en la popa, el nombre de su falso puerto base, «New Castle» (*sic*)<sup>3</sup>. Los servicios de información del gobierno de Burgos en Estados Unidos y en México pasaron puntualmente todos los detalles de la carga del buque y su fecha de salida de puerto, lo que permitió a la flota nacional desplegarse al completo, y a tiempo, para interceptar al *Mar Cantábrico* cuando intentase alcanzar un puerto en la cornisa cantábrica o el sur peninsular. En la mañana del 8 de marzo, el crucero *Canarias* localizó al *Mar Cantábrico* en el golfo de Vizcaya, gracias a la interceptación de unas comunicaciones del buque con el puerto de Santander. Tras horas de persecución y varios disparos disuasorios al mercante, poco antes del anochecer su tripulación abandonó finalmente el buque en tres botes que fueron luego rescatados por el *Canarias*.

---

(3) El error cometido al dividir el topónimo ‘Newcastle’ (que se debe escribir en una sola palabra); el deficiente pintado de su falso nombre de *Adda*, junto al estado flamante del pabellón inglés izado, fueron circunstancias clave para que la flota nacional, cuando avistó el buque, descubriese rápidamente su intento de engaño.

Esto sucedió en presencia de cuatro destructores ingleses que acudieron a la llamada de socorro que había hecho el falso *Adda*, haciéndose pasar por buque británico atacado por uno español. Se envió a bordo una dotación de presa al mando del teniente de navío Alfredo Lostau Santos, para controlar el barco y llevarlo a puerto. Esta tarea fue heroica, porque había grandes incendios a bordo que desencadenaron repetidas explosiones de gran parte de la munición del contrabando que transportaba el carguero, el cual, por otra parte, tenía inundados muchos compartimentos, lo que provocó una gran escora, y todo ello en medio de un fuerte temporal y mar gruesa del noroeste. Tan alarmante llegó a ser la situación, y tan grave el peligro que corría la dotación de presa, que a los miembros de esta se les autorizó a abandonar el buque ante su previsible hundimiento<sup>4</sup>. Pero Lostau decidió seguir combatiendo denodadamente el fuego y las vías de agua y continuar navegando, en estado tan precario, hasta su llegada a Ferrol, donde el *Mar Cantábrico* fondeó en la tarde del día 10. Por esta heroica acción, el teniente de navío Lostau recibió la más valiosa condecoración militar, la Cruz Laureada de San Fernando, y a los integrantes de la dotación de presa se les otorgó el mismo galardón a título colectivo.

Uno de los ocho aviones que llegaron en las bodegas del barco era el prototipo del hidroavión Fairchild 91, que a petición del Estado Mayor de la Marina fue asignado a la Aeronáutica Naval; el resto de los aviones se incorporaron a la Aviación Militar. Por aquel entonces, las dos únicas aeronaves que tenía la Marina en el frente norte, dos viejos hidros Savoia 62, habían dejado de volar por obsolescencia, y el Fairchild 91 se convirtió en la *escuadrilla* de apoyo aéreo del área norte. Aquí es donde entra en escena otro de los protagonistas de esta historia: el comandante de Artillería Naval Leopoldo Brage González, al que se le asignó la misión de montar el avión, ponerlo en vuelo y asumir el mando de esta singular escuadrilla de una única aeronave. Como singular fue también que se le asignara este mando a pesar de no ser piloto, ni tener siquiera el título de observador. El comandante Brage, destinado desde 1932 en la Aeronáutica Naval, había sabido suplir la falta de titulación aeronáutica con grandes dosis de entusiasmo y pericia, lo que le había granjeado la confianza del mando y su asignación, en 1936, como jefe de aquella escuadrilla de los vetustos Savoia 62 en su base de Marín, Pontevedra. Allí fue donde adquirió gran experiencia, volando en todas las misiones, como observador, una media de 75 horas mensuales<sup>5</sup>.

Tras su montaje en Ferrol, el Fairchild 91 fue bautizado como *Virgen de Chamorro*, en honor de la patrona de esa ciudad. Realizó su primer vuelo de pruebas a mediados de abril de 1937, y el día 18 efectuó su primera misión de

---

(4) Tan grave era la situación, y tan previsible la pérdida del *Mar Cantábrico*, que toda la prensa española publicó al día siguiente la noticia de su hundimiento.

(5) Hasta donde sabemos, su designación como jefe de la escuadrilla nunca se formalizó; sencillamente fue enviado a Marín con una orden del entonces capitán general, el contralmirante Luis de Castro, para hacerse cargo de los dos viejos Savoia 62.



guerra: una exploración para localizar buques mercantes que se dirigiesen a los puertos del Cantábrico. Para operar el avión, Brage solo contaba con un piloto, el auxiliar 2.º Ángel Torres Prol<sup>6</sup>, y dos auxiliares mecánicos, José Ramos Crespo y José Bengoa Pérez, que ya habían volado con él en los Savoia 62. El *Virgen de Chamorro* no portaba armamento y sus misiones eran de vigilancia y exploración del tráfico de barcos y submarinos. Volaba a diario en misiones de unas tres horas, explorando toda la cornisa cantábrica y llegando incluso en algunas ocasiones a la costa occidental francesa. El día 30 de abril tuvo una actuación relevante escoltando hasta Ferrol al destructor *Velasco*, que llevaba a bordo la dotación rescatada del acorazado *España*, el cual se había hundido frente a Santander tras impactar con una mina.

Al ser un hidroavión, el *Virgen de Chamorro* no necesitaba pista de aterrizaje y podía llevar a cabo destacamentos temporales fuera de su base, como hizo a partir de mayo en Ribadeo y, luego, en Pasajes y Bilbao. También tuvo unas semanas de muy intensa actividad en las operaciones de liberación de Oviedo en el mes de octubre, que dieron fin a la campaña del norte. A partir de ese momento ya solo realizó misiones de enlace y de transporte logístico de personal y material.

En noviembre de 1937 se formalizó el acta de defunción de la ya muy mermada Aeronáutica Naval, y los únicos cuatro aparatos que le quedaban operativos (tres Heinkel He 60 y el *Virgen de Chamorro*) se entregaron a la

---

(6) Este excelente piloto naval desarrolló una actividad encomiable durante toda la campaña del Cantábrico, y al terminar la guerra se incorporó al recién creado Ejército del Aire, donde alcanzó el empleo de coronel.



Aviación Militar. No obstante, el Fairchild 91 quedó asignado a las órdenes del jefe del departamento marítimo de Ferrol, el contralmirante Luis de Castro Arizcun, y continuó realizando misiones auxiliares para la Marina. Finalmente, el 10 de febrero de 1938 concluyó su tiempo en Galicia y voló hasta Cádiz, al mando del comandante Brage, para incorporarse al departamento marítimo de esa ciudad, con base en La Carraca. En el mes de abril se incorporó a la escuadrilla de los Heinkel He 60 y se le asignaron nuevas tripulaciones de alféreces provisionales y nueva matrícula, 63-1. A finales de ese año volvió a cambiar de escuadrilla: se incorporó a la de los Dornier Wal 3-E-70, con base en El Atalayón, Melilla. A partir de entonces sus vuelos fueron escasos, debido a la falta de repuestos para sus cada vez más frecuentes averías mecánicas. Algunos historiadores dan por finalizada su vida en servicio a finales de 1939; otros, en cambio, posponen su baja a finales de 1941, tras haber sido asignado a la Subdirección de Tráfico Aéreo en febrero de 1940 para hacer la línea entre Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Sea como fuere, el Fairchild 91, bautizado como *Virgen de Chamorro*, «murió» por agotamiento tras años de una frenética actividad dirigida en su mayor parte por el encomiable comandante Leopoldo Brage, *Polo* para sus amigos. Con la infatigable entrega de su piloto, el auxiliar Torres Prol, ambos supieron sacar el máximo partido a un excelente avión de pasajeros en condiciones extremadamente difíciles, avión cuya contribución a la campaña del Cantábrico fue decisiva por ser el único medio aéreo con que contó la Marina durante toda ella. De esta manera contribuyeron de forma ejemplar al prestigio de la ya agonizante Aeronáutica Naval de aquella época.

En reconocimiento de su actuación durante esos años ejerciendo como jefe de escuadrilla, el comandante Brage González recibió la Medalla Militar individual, y a su muerte, el 19 de febrero de 1964, fue ascendido, a título póstumo, a general subinspector del Cuerpo de Ingenieros de Armas Navales.

Ha llegado hasta nuestros días un testigo mudo que rememora las peripecias y la azarosa existencia de este peculiar avión y de su comandante. Se trata de una bonita pitillera de oro –grabada con el apodo de Brage, «Polo»– que Leopoldo Brage regaló al contralmirante Luis de Castro Arizcun, entonces jefe del departamento marítimo de Ferrol, en agradecimiento al apoyo que este le prestó durante el tiempo que desempeñó el mando de aquel avión, el *Virgen de Chamorro*, capturado en las bodegas del *Mar Cantábrico* y que tan buenos servicios prestó a la Aeronáutica Naval española. Esa pitillera la conserva hoy día un oficial general de la Armada.

### Fuentes bibliográficas

- GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, Rafael de la (1977). *Crónica de la Aeronáutica Naval española*. Madrid, Editora Nacional.
- GUERRERO FLORES, F.; O'DONNELL TORROBA, C. y RODRÍGUEZ SOSA, V. (2004). *Proa al cielo. Imágenes de la Aviación Naval española desde 1917*. Madrid, Agualarga.
- HERRERA ALONSO, Emilio (1987) *Entre el añil y el cobalto. Los hidroaviones en la guerra de España*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.
- HOWSON, Gerald (1990). *Aircraft of the Spanish Civil War, 1936-1939*. Londres, Putnam.

PEDRO PÉREZ-SEOANE GARAU

- (1998). *Arms for Spain. The untold story of the Spanish Civil War*. Londres, John Murray.
- MIRANDA, J. y MERCADO, P. (1988). *World aviation in Spain (the Civil War), 1936-1936. American and soviet airplanes*. Madrid, Slex.
- MOLINA FRANCO, Lucas y PERMUY LÓPEZ, Rafael (2009). *Historias de Ferrol en guerra (1936-1939)*. Granada, Galland Books.
- MORENO DE ALBORÁN y DE REYNA, Francisco y Salvador (1998). *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*. Madrid, Gráficas Lormo.
- Revista Española de Historia Militar*, 2 (2000). Madrid, Quirón Ediciones.
- Biblioteca Virtual de Prensa Histórica (<https://prensahistorica.mcu.es/es/inicio/inicio.do>)

## NOTICIAS GENERALES

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

Organizadas por el Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN-DEI), durante los días 23, 24 y 25 de octubre de 2023 tuvieron lugar las LXVIII Jornadas de Historia Marítima, bajo el título general *Don Antonio de Escaño*. Las sesiones se desarrollaron en horario de tarde, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, conforme al siguiente programa:

#### *Lunes 23 de octubre*

18:00. Acto de apertura, conducido por el almirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval;

18:15. Introducción a las jornadas, de la que se ocupó su comisario, don José María Blanco Núñez, capitán de navío retirado, del Instituto de Historia y Cultura Naval;

18:30. «La carrera naval de Antonio de Escaño», conferencia pronunciada por don Enrique Liniers Vázquez, capitán de navío, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La sesión se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/tHk7KJk-wjo?feature=share>)

#### *Martes 24 de octubre*

18:00. «Escaño, su familia y la Cartagena de su tiempo», que expuso Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío retirado, del Instituto de Historia y Cultura Naval;

19:00. «Escaño y la expedición a Argel de 1783», disertación de don Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de Historia Moderna (Universidad Complutense de Madrid).



La sesión se pudo seguir en tiempo real a través del canal YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/yPft1Ph42iE?feature=share>)

*Miércoles 25 de octubre*

18:00. «Escaño y Mazarredo, un tándem perfecto quebrado por la guerra de la Independencia», conferencia que pronunció don Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío retirado, del Instituto de Historia y Cultura Naval;

19:00. «Las Ordenanzas de 1793 y la reforma de la marina militar pretendida por don Antonio de Escaño», por don José María Blanco Núñez, capitán de navío retirado, del Instituto de Historia y Cultura Naval;

20:00. Acto de clausura, que ofició el almirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

A la finalización se sirvió una copa de vino español.

Como en los dos días precedentes, esta sesión de cierre se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/yPft1Ph42iE?feature=share>)

### **Historias navales**

El martes 7 de noviembre, a las 18:30, el almirante retirado don Juan Rodríguez Garat impartió la conferencia «... y la muerte en Trafalgar», integrada en la serie *Historias navales*.

El acto se emitió en directo por el canal de YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/Ud5FLSaNBdU?feature=share>)

### **III Simposio Internacional de Historia del Oriente**

La Academia de Marinha de Portugal, a través de su Aula de Historia Marítima, organizó el III Simposio Internacional de Historia del Oriente, que bajo el tema *De las rutas oceánicas: «los Mares» de Asia*, tuvo lugar en Lisboa los días 21, 22 y 23 de noviembre.

En representación del Instituto de Historia y Cultura Naval participaron en el simposio don Mariano Cuesta Domingo, del consejo de redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que impartió la conferencia «Reconocimiento del oriente por occidente. Iban a un mar, tornaban de un Océano», y el capitán de fragata don Enrique Esquivel Lalinde, cuya exposición se tituló «El galeón de Manila y China».

## Mesa redonda

El martes 12 de diciembre, a las 18:00, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada se organizó una mesa redonda en torno a Jorge Juan, Antonio de Ulloa y Alejandro Malaspina.

Ofició de moderador don José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, del Instituto de Historia y Cultura Naval, e intervinieron en el acto don José Manuel Serrano Álvarez, profesor de la Universidad de Valladolid, que se ocupó de la figura de Jorge Juan; don Manuel Díaz Ordóñez, de la Universidad de Sevilla, que hizo lo propio con Antonio de Ulloa, y la historiadora doña Dolores Higuera Rodríguez, que se centró en Alejandro Malaspina.

La mesa pudo seguirse en directo a través del canal de YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/mXNqbjO3T20?feature=share>)

## Conferencias

El lunes 25 de septiembre, a las 20:15, el capitán de navío José Enrique Guardia de la Mora, director del Archivo General del Cuartel General de la Armada, impartió la conferencia «La Primera Vuelta al Mundo». La disertación, desarrollada en el salón de actos del Ayuntamiento de Medina de Rioseco (Valladolid), se retransmitió en directo por el canal de YouTube de esa corporación local (<https://www.youtube.com/watch?v=1tFkcFCK56o>)

Los días 7 y 8 de octubre, en el marco del XXXVIII Congreso Nacional de Vexilología, el capitán de navío José Enrique Guardia de la Mora presentó la comunicación «El protocolo de las banderas en el siglo XXI». El congreso, organizado por la Sociedad Española de Vexilología en Cartagena y la Escuela de Infantería de Marina General Albacete Fuster, contó con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval.

El 10 de octubre, el capitán de navío Luis Gómez de Olea participó en las VIII Jornadas de Historia y Patrimonio Militar Español –cuyo tema general fue *El legado del patrimonio militar español en Norteamérica*– con la ponencia «La influencia de la Armada en la guerra de Independencia de Estados Unidos». Las Jornadas de Historia y Patrimonio Militar Español son una actividad cultural que organiza el grupo de investigación reconocido La Monarquía Hispánica: guerra, cultura, sociedad y expansión ultramarina (GRUM-HIS), de la Universidad de Burgos, con el patrocinio del Ministerio de Defensa.

El 17 de octubre, el capitán de navío Juan Ozores Massó, jefe de la Sección de Publicaciones del IHCN-DEI, participó como ponente en la exposición de la conferencia «La Expedición Balmis: la primera misión humanitaria global de la historia». El acto, enmarcado en el Ciclo de Conferencias de la Fundación PharmaMar 2023, arrancó a las 19:00 y se celebró en la Residencia de Estudiantes del CSIC.

## Presentaciones de libros

Entre los días 21 de septiembre y 19 de diciembre, el salón de actos del Cuartel General de la Armada acogió diferentes presentaciones de libros. La hora común de inicio de estos actos de presentación estaba fijada para las 18:00, y todos ellos pudieron seguirse en directo a través del canal YouTube de la Armada, en las URL que oportunamente referenciamos.

- Jueves 21 de septiembre: *Expediciones científicas españolas del siglo XVIII*, del profesor Agustín Rodríguez González. Intervinieron en el acto el capitán de navío don Juan Ozores Massó, del Instituto de Historia y Cultura Naval, y, el propio autor ([https://youtube.com/live/1QKtgWbds\\_Vw?feature=share](https://youtube.com/live/1QKtgWbds_Vw?feature=share))
- Jueves 19 de octubre: *Antonio de Gimbernat i Arboç (1734-1816)*, de don Pedro Mestres Ventura. Condujo el acto don Juan Ozores Massó e intervinieron don Fernando Marco Martínez, doctor en Medicina y catedrático de Cirugía Ortopédica y Traumatología, del Hospital Clínico de San Carlos, y el propio autor, don Pedro Mestres Ventura. (<https://youtube.com/live/UIGzLAh3cLo?feature=share>)
- Jueves 23 de noviembre: *El Galeón de Manila. La ruta que cambió el mundo*, de don Rafael Codes Flores. Presentó el acto don Juan Ozores Massó e intervinieron el escritor don Javier Santamarta del Pozo y el propio autor, Rafael Codes Flores (<https://youtube.com/live/yE0DJpWXJDU?feature=share>)
- Martes 28 de noviembre: *Filipinas y el Pacífico. La construcción naval, la navegación y la metalurgia, 1575-1850*, de don Enrique G.<sup>a</sup>-Torralba Pérez. Intervinieron don Nicolás Lapique Martín, vicealmirante ingeniero, director de Construcciones Navales; don Diego Fernández Casado, presidente de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, y el propio autor, don Enrique G.<sup>a</sup>-Torralba Pérez (<https://youtube.com/live/xwfeKxLzXys?feature=share>)
- Martes 19 de diciembre: *Eso no estaba en mi libro de historia de los naufragios*, del capitán de navío don Luis Mollá Ayuso. Intervinieron don Enrique Liniers Vázquez, capitán de navío, del Instituto de Historia y Cultura Naval, y el propio autor, don Luis Mollá Ayuso (<https://youtube.com/live/USZYWwHfrb4?feature=share>)

## Exposición temporal «Jorge Juan, el legado de un marino científico»

El pasado 24 de noviembre, el Museo Naval de Madrid inauguró una exposición temporal dedicada a Jorge Juan. El acto, que tuvo el privilegio de contar con la presencia de Su Majestad el Rey Felipe VI, estuvo presidido por el jefe de Estado Mayor de la Armada, el almirante general Antonio Piñero Sánchez. La muestra pretende ser un homenaje al famoso marino, uno de los grandes representantes de la ciencia española del siglo XVIII.

Junto a obras procedentes de las colecciones del Museo Naval, la exposición acoge 47 piezas provenientes de instituciones como la Biblioteca Nacional de España, el Archivo General de Simancas, la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando o el Museo Nacional del Prado. Entre las obras de las quince instituciones prestatarias sobresalen algunas que se exhiben por primera vez en España, como el retrato de Jorge Juan pintado durante su etapa de formación como caballero de la Orden de Malta, que actualmente se exhibe en el Palacio del Gran Maestre de La Valeta, o los retratos de los científicos franceses Louis Godin y Charles-Marie de La Condamine, prestados por el Observatorio de París.

La muestra, conmemorativa del 250.º aniversario de la muerte del marino y científico, podrá visitarse de martes a viernes, de 10:00 a 19:00, hasta el 31 de marzo de 2024.

Más información en <https://armada.defensa.gob.es/museonaval>

## Otras noticias

El pasado 3 de octubre, el capitán de navío don José Enrique Guardia de la Mora participó en Navas de San Juan (Jaén) en la inauguración de una calle dedicada al ilustre marino del siglo XVIII don Blas de Lezo y Olavarrieta. El acto comenzó a las 19:30 y estuvo presidido por el alcalde de la localidad jienense, don Joaquín Requena Requena, y el coronel don Manuel Martín Porres, subdelegado de Defensa en la provincia andaluza.

El 5 de octubre, el capitán de navío don Juan Escrigas Rodríguez, director del Museo Naval de Madrid, fue galardonado con el Premio Santa Cruz de Marcenado. El acto de entrega se celebró en el Centro de Estudios Superiores de la Defensa (CESEDEN).

## **275.º aniversario del Real Colegio de Cirugía de la Armada de Cádiz (1748-2023)**

Entre los meses de septiembre y diciembre del presente año, como parte de los actos conmemorativos del 275.º aniversario de la creación del Real Colegio de Cirugía de la Armada de Cádiz, se desarrolló un ciclo de conferencias en torno a esta institución.

El 21 septiembre, el doctor Juan Rafael Cabrera Afonso, catedrático de Historia de la Medicina de la Universidad de Cádiz (UCA) y secretario de la Real Academia de Medicina y Cirugía de Cádiz, pronunció la conferencia «Origen y apoteosis de los estudios médico-quirúrgicos gaditanos». El acto, que se celebró en el salón de plenos del Ayuntamiento de Cádiz, fue presentado por el doctor José Antonio Girón González, presidente de la antes mencionada Real Academia de Medicina y Cirugía de Cádiz.

El 11 de octubre, en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz, el doctor Darío Bernal Casasola, catedrático de Arqueología de la UCA, y la doctora Macarena

Lara Medina profesora del departamento de Historia, Geografía y Filosofía de este centro universitario, disertaron sobre «Restos arqueológicos del Real Colegio de Cirugía de la Armada y el Hospital Real de Cádiz». Presentó el acto el doctor Francisco Glicerio Conde Mora, vicepresidente de Salus Infirmorum de Cádiz y Ceuta y Centro Universitario de Enfermería (CUE).

El 17 de octubre, don Francisco Glicerio Conde Mora volvió a tomar la palabra para conferenciar sobre los «Elementos heráldicos en el Real Colegio de Cirugía de la Armada y el Hospital». El acto se desarrolló en el salón de grados de la Facultad de Medicina de la UCA y contó con la presentación de la doctora Isabel L. Lepiani Díaz, presidenta de Salus Infirmorum de Cádiz y Ceuta y directora del CUE Salus Infirmorum.

El 26 de octubre, don Juan Antonio Aguilar Cavanillas, capitán de navío, delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval en San Fernando y director del Museo Naval de este municipio gaditano, habló sobre «La Armada en el Cádiz del siglo XVIII». Ofició de presentador del acto, que se celebró en el Museo Naval sanfernandino, el doctor Juan M. G.<sup>a</sup>-Cubillana de la Cruz, coronel médico retirado y vicepresidente de la Real Academia de San Romualdo.

El 2 de noviembre, de nuevo en el Museo Naval de San Fernando, el doctor Juan M. G.<sup>a</sup>-Cubillana de la Cruz volvió a intervenir para impartir la conferencia «La formación de los profesionales sanitarios de las Armadas en los siglos XV-XVII». Presentó la exposición don Juan Antonio Aguilar Cavanillas.

El 10 de noviembre, en el salón de grados de la Facultad de Medicina de la UCA, el doctor Manuel Bustos Rodríguez, catedrático de Historia Moderna de dicha institución académica y miembro de la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras, disertó sobre «La formación de los cirujanos en la época de la Ilustración (1748-1796)». Presentó el acto la doctora Felicidad Rodríguez Sánchez, directora de la mencionada Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras de Cádiz y académica de la Real de Medicina y Cirugía de Cádiz.

Para el 15 de noviembre, otra vez en el salón de grados de la Facultad de Medicina de la UCA, se programó la conferencia «La influencia del Real Colegio de Cirugía de la Armada de Cádiz en la medicina en Hispanoamérica en los siglos XVIII y XIX», que pronunció la doctora Felicidad Rodríguez Sánchez. El acto fue presentado por el doctor José Antonio Heras Taberner, jefe de Apoyo Sanitario de la Bahía de Cádiz.

El 29 de noviembre, el salón de grados de la Facultad de Medicina de Cádiz acogió nuevamente la exposición de una conferencia, en este caso «Médicas de la Facultad de Medicina de Cádiz, último tercio del siglo XIX y siete primeras décadas del siglo XX», que impartió doña Beatriz Sainz Vera, doctora en Medicina y especialista en Medicina Interna y Neumología. Ejerció de presentadora doña Carmen Sebastianes Marfil, vicepresidenta primera del Colegio de Médicos de Cádiz.

El 4 de diciembre, la doctora Dolores Ruiz Berdún, vicedecana de Comunicación, Tecnología, Emprendimiento y Promoción en la Facultad de Medicina y Ciencias de la Salud de la Universidad de Alcalá, disertó sobre «La

obstetricia en los Colegios de Cirugía». La doctora Eva Manuela Cotobal Calvo, profesora del CUE Salus Infirmerum, ofició de presentadora. El marco del acto fue el Ateneo de Cádiz.

Cerró el ciclo de conferencias, el 19 de diciembre, don Enrique Bartolomé Cela, general director de Sanidad de la Armada, con «La obra docente de los cirujanos de la Real Armada en el siglo XVIII» (Véase el siguiente anexo). Una vez más, el salón de grados de la Facultad de Medicina de la UCA acogió el acto, que fue presentado por el doctor José Antonio Girón González.

Complementando el ciclo, se celebraron otros actos conmemorativos que pasamos a enumerar:

- El 10 de noviembre, en el Edificio Andrés Segovia del campus de la UCA (antiguo Policlínico), el rector de esta inauguró una exposición sobre el legado del Real Colegio, donde los asistentes pudieron deleitarse con una muestra de los fondos documentales que aquel custodia. Ese mismo día, en la sede de la Fundación Cajazol, los doctores Juan Antonio Muñoz Muñoz y Carlos Márquez Espinós y don Antonio Valiente presentaron el sello y la postal conmemorativas del aniversario emitidas por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.
- Entre el 2 de noviembre y el 29 de diciembre, en la Casa de las Cadenas (sede del Archivo Histórico Provincial de Cádiz [AHPC]), permaneció abierta una exposición con algunos de los testamentos de don Pedro Virgili que conserva la institución. La inauguración corrió a cargo de don Santiago Saborido, director del AHPC.
- El 11 de diciembre, la Real Academia Nacional de Medicina de España organizó una sesión extraordinaria dedicada al 275.º aniversario de la creación del Real Colegio de Cirugía de la Armada en la ciudad de Cádiz.
- El 12 de diciembre, la Unidad de Música del Tercio Sur de Infantería de Marina ofreció un concierto conmemorativo en el Palacio de Congresos de Cádiz (calle Plocia s/n). El acto comenzó a las 19:00.

## ANEXO

### «La obra docente de los cirujanos de la Real Armada en el siglo XVIII»<sup>1</sup>

#### *Antecedentes históricos*

El primer centro de enseñanza consagrado a la formación académica de cirujanos en España se creó en Cádiz el año 1748. Fue el Real Colegio de Cirugía de la Armada.

---

(1) Conferencia de clausura de los actos conmemorativos del 275.º aniversario de la creación del Real Colegio de Cirugía de la Armada (1748-2023), impartida por el Excmo. Sr. D. Enrique Bartolomé Cela, general director de Sanidad de la Armada, el día 19 de diciembre de 2023, en el salón de grados de la Facultad de Medicina de Cádiz. (*N. del E.*)



A esta institución corresponde el mérito de haber desarrollado los planes de estudio y el régimen de vida para que los colegiales adquiriesen aquellos conocimientos anatómicos y quirúrgicos que eran los más avanzados de la época. Y no solo quirúrgicos, pues al terminar dichos estudios, los colegiales recibían los títulos de bachiller, de cirujano y de médico. Es la primera vez que en España se unifican los estudios de Medicina y de Cirugía, y es por ello que cuando, en 1791, se aprueban las nuevas Ordenanzas, se cambia oficialmente el nombre del colegio, que pasa a denominarse Real Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz.

El éxito del Real Colegio de Cirugía de la Armada se debe fundamentalmente a que en él desarrollaron su obra figuras tan relevantes como Pedro Virgili, Francisco Canivell, Diego Velasco, Francisco Villaverde, Gregorio Arias, Francisco Leandro de Vega o Pedro María González, los cuales determinaron con su esfuerzo y dedicación que el modelo del Colegio de Cádiz se siguiera posteriormente en los de Barcelona y Madrid y, fuera de España, en Montpellier, que fue la primera universidad europea que lo adoptó.

Se encontraba la práctica quirúrgica hasta mediados del siglo XVIII en un estado de saberes científicos escasamente floreciente. Diego Velasco y Francisco Villaverde, en su obra titulada *Curso teórico-práctico de operaciones de cirugía*, editada en Madrid el año 1763, afirman en el prólogo de la misma:

«No ha muchos años que para el ejercicio de esta importantísima Arte generalmente se presentaban hombres sin talento, sin educación, y sin cultura. Puestos desde el principio en la humilde condición de Barberos; destinados a los más baxos ministerios de la casa; dirigidos por un Maestro, que nacido y criado en su tienda, nunca supo formarse una clara idea de la Cirugía; todo el fruto que podía esperar de tales servicios, era la libertad de poder concurrir a los Hospitales, o acompañar a algún hábil Professor en la asistencia de sus enfermos (...). Este era el único seminario de donde la Nación había de sacar Professores, que se encargasen de la salud de los Pueblos, de los Exércitos, y de las Armadas; y toda la esperanza, y recurso, que prevenía a la Patria a las mayores, y más inevitables necesidades del Público, era un cierto número de hombres sin estudio, que acompañando a su grosserísima ignorancia de la ossadía, y temeridad, que le son propios, exponían en los Pueblos la vida del honrado labrador, y la suerte de su inocente familia; en las Armadas y Exércitos hacían más estragos que el plomo, y acero de los enemigos (...). De aquí ha resultado la necesidad, no menos perjudicial a la Nación, que indispensable, de haber de mendigar Cirujanos Etranjeros para el servicio de la Marina, y de la Tropa, ocupando estos las plazas, y establecimientos, que debieran premiar el mérito de los nuestros».

Una situación francamente calamitosa.

La llegada al trono de España de Felipe V, y el interés manifiesto de sus ministros, en especial de don José Patiño y Rosales, secretario de Estado e intendente general de la Real Armada, por conseguir una total renovación y auge de la Marina, se reflejaron en una amplia serie de disposiciones y de hechos a los que no fue ajena la Sanidad de la Armada.

En Cádiz y en su Hospital Real de Marina se venía llevando a cabo desde el año 1728 la enseñanza práctica de la Anatomía, gracias al empeño personal de Jean de La Combe, francés, españolizado Juan de Lacomba, que vino a España a raíz del advenimiento de Felipe V. Nombrado cirujano mayor de la Armada en 1718, es el creador del Cuerpo de Cirujanos de la Armada y de la Escuela de Practicantes, sita en dicho Hospital Real.

Lacomba obtiene de Felipe V la aprobación de una «Ordenanza y Reglamento para los Ayudantes Primero y Segundo de la Armada», firmada en Madrid el 25 de mayo de 1728, donde se establece que dichos ayudantes están «obligados de asistir a todas las demostraciones anatómicas que se hicieran en el Hospital, en la forma y tiempo que arreglase el Cirujano Mayor», al que, según también consta en la Ordenanza, se le faculta para examinar y aprobar a dichos ayudantes y a los cirujanos primeros y segundos.

La obra iniciada por Lacomba encontró en Pedro Virgili digno sucesor.

### ***Pedro Virgili, fundador del Real Colegio de Cirugía de la Armada***

Pedro Virgili y Ballvé (fig. 1) nació en Vilallonga del Camp (Tarragona) el 15 de febrero de 1699. Desde niño mostró una marcada afición por el aprendizaje de la anatomía, contándose la anécdota de haber ayudado al médico de dicha localidad, don Jaime Esteve, a realizar unas autopsias de ahogados con ocasión de una riada; hecho sin duda memorable teniendo en cuenta lo precoz de tal disposición. Siendo ya adolescente, y tras cursar estudios en el hospital de la ciudad de Tarragona, marchó a Montpellier, donde inició su formación científica, luego completada en París.

De regreso a España, en el año 1724, ingresó en los Reales Ejércitos, y como cirujano segundo ayudante asistió al asedio de la plaza de Gibraltar. En 1728 pasa destinado al Hospital Militar de Algeciras, donde conoce a Juan de Lacomba. De la profunda relación que se establece entre ellos se deriva el paso de Virgili a la Armada, no obstante ingresar en esta ostentando un cargo inferior al que tenía en el Ejército.

El 1 de octubre de 1731 es ascendido a ayudante de cirujano mayor, empleo del que no pudo tomar posesión por encontrarse embarcado. Al año siguiente participa en la campaña de Orán, al finalizar la cual se le concede una licencia de un año para que pueda desplazarse a París, con el fin de perfeccionar su formación anatómica y quirúrgica. De regreso a España, y tras sucesivos embarques, en 1745 es destinado finalmente al Hospital Real de Marina de Cádiz.

Virgili inicia en su nuevo destino la redacción de un proyecto de creación de un colegio de cirugía donde se formen científicamente los cirujanos que sirven en la Armada. Cuando lo considera finalizado, se dirige a la Corte, y el 29 de mayo de 1748 lo entrega personalmente a don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, a la sazón secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias. Tras el correspondiente informe, el 11 de noviembre de 1748 Fernando VI firma y sanciona las «Ordenanzas para el establecimien-

to del Real Colegio de Cirugía», en cuyo preámbulo se establece:

«Teniendo en cuenta el Rey las ventajas que se seguirán a su servicio y la utilidad que experimentarán los Oficiales, Tropas y marinería de la Armada y Navíos particulares de Comercio, en la cura de sus enfermedades, del establecimiento de un Seminario o Colegio en que se enseñe la cirugía, fundamentalmente a los que deban servir de Cirujano, así en los Hospitales de Marina, como en los bajeles de Guerra o marchantes: = Ha resuelto S.M se establezca este Colegio en el Hospital de Marina de Cádiz ...».

Después de aprobarse las Ordenanzas, se inicia el primer curso. Virgili impone que los médicos que proceden de la Universidad, que no eran cirujanos y que acudían al Hospital para atender las enfermedades «médicas» de los pacientes, enseñen a los alumnos su facultad. Además, el boticario e inspector de medicamentos del Hospital debía instruir a los alumnos sobre su materia. Todo esto supone una injerencia inadmisibles para la Universidad. Por ello, Virgili, que tiene prisa en demostrar la eficacia de su método docente, envía en 1751 a los mejores de esta primera promoción a la Universidad de Leiden, para hacerse médicos en la célebre escuela dejada por Boerhaave, que es la primera de Europa. Allí permanecen cuatro años, al cabo de los cuales son enviados a Bolonia, durante dos años, para obtener el título de doctores en Medicina. Como afirma Antonio Orozco Acuaviva, «son los primeros médicos-cirujanos, y los primeros “alumnos becados” de España».

En la obra anteriormente señalada, *Curso teórico-práctico de operaciones de cirugía*, se afirma:

«La ciencia del Cirujano no está vinculada únicamente en el manejo de un instrumento. Es preciso conocer el carácter de la dolencia; la necesidad y el método de operar; las propiedades de los instrumentos; las dificultades que puede presentar la estructura de la parte y su acción, el ambiente que la circunda, las indicaciones que presentan, la causa y los efectos del mal, los remedios indicados y las dosis que se deben propinar de cada uno».

Por primera vez en España, la enseñanza quirúrgica adopta normas docentes lógicas, se impone uniformidad en los estudios en cuanto a temas y ejerci-



Fig. 1. Don Pedro Virgili

cios, y se publican magníficos textos docentes que contienen todo el saber de la época. Los colegiales salidos del Real Colegio de Cirugía de Cádiz eran capaces de hacer lo que antes hicieron cirujanos de la talla de Francisco de Arceo, Hidalgo de Agüero o Daza Chacón.

El éxito extraordinario alcanzado por el Real Colegio de Cádiz en la formación de los cirujanos que servían en la Armada fue el impulso para la creación de otros colegios análogos, uno en Barcelona, destinado a la preparación de los cirujanos del Ejército, y otro en Madrid, para los cirujanos civiles. El proyecto de fundación del Colegio de Barcelona se desarrolla entre los años 1759 y 1763 y se aprueba el 24 de marzo de 1764, pronunciando el discurso inaugural Diego Velasco, antiguo escolar del Colegio de Cádiz. El Colegio de San Carlos de Madrid se crea por real cédula del 13 de abril de 1780, pronunciando el discurso inaugural Antonio Gimbernat, quien también había sido alumno en el Colegio de Cádiz, y que versó «Sobre el recto uso de las suturas».

La vida profesional de Virgili concluye en 1775, al ser sustituido en sus cargos de cirujano de cámara y alcalde examinador del Protobarberato por don Rafael Tundidor y Flores. Unos meses después, el 6 de septiembre de 1776, Virgili fallecía en su casa de Barcelona, dejando tras de sí una obra impecable y una vida ejemplar.

### «Oración fúnebre a la memoria de don Pedro Virgili»



Fig. 2. Oración fúnebre a la memoria de don Pedro Virgili

Por acuerdo del Real Colegio de Cádiz, se publicó en 1777, en Sevilla, la *Oración fúnebre (...) a la memoria de don Pedro Virgili* (fig. 2), pronunciada el 12 de octubre de 1776 por el presbítero Lorenzo Nueve Iglesias y Roland, hijo del fallecido cirujano mayor de la Armada Francisco Nueve Iglesias.

En ella se glosa:

«Los decretos se expiden, ábrese los Colegios, sale de ellos la ardiente juventud con las armas sangrientas, pero saludables de la Cirugía, a luchar con la muerte en medio de los golfos y campañas (...) los alumnos de Cádiz corren a los Vageles, Barcelona provee a los Batallones el socorro. Aquí veréis al Marinero arrojado del mástil por la fuerza del furioso viento, rotos los miembros, el casco dividido, volver de nuevo a su vigor y fuerzas. Allí al Soldado herido de bala arrancársele el mal en sus raíces (...) = Ya ha logrado Virgili el postrero consuelo a que aspiraba ...».

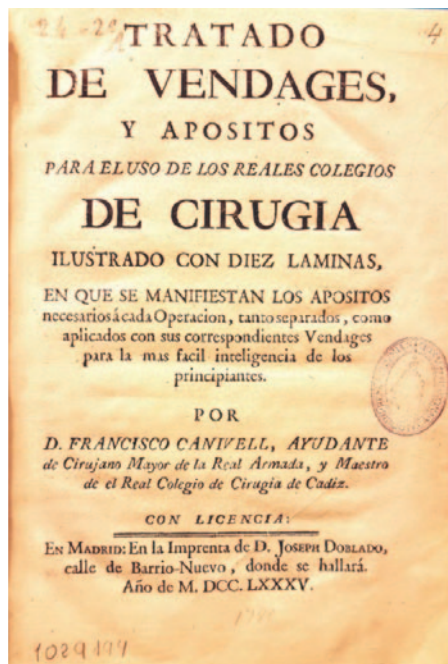


Fig. 3. Frontispicio de la edición príncipe del *Tratado de vendages y apósitos* (1763), de don Francisco Canivell

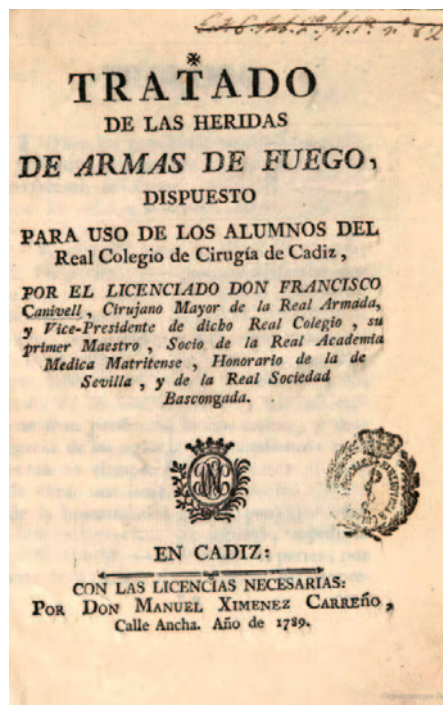


Fig. 4. Frontispicio de la edición príncipe del *Tratado de las heridas de armas de fuego*, de don Francisco Canivell

### *Francisco Canivell, continuador de la obra de Virgili*

Francisco Canivell y Villa nació en Barcelona el año 1721.

A los veinte años de edad, una vez concluidos sus estudios en la Universidad de Cervera, y en calidad de segundo ayudante de cirujano, marchó con los ejércitos que preparaban la campaña de Italia. Allí intervino en varias batallas, como el ataque a Montalván, de cuyo hospital de sangre fue nombrado encargado, lo que le valió su ascenso a primer ayudante.

De regreso a España, fue nombrado cirujano mayor del Regimiento de Asturias. Se desconoce la actividad de Francisco Canivell en los cinco años siguientes. Lo que sí se sabe es que en 1749 fue requerido por Pedro Virgili para hacerse cargo de la biblioteca del recién fundado Real Colegio de Cirugía de Cádiz.

Tras el fallecimiento de su hermano mayor, Ignacio, en 1755, Francisco heredó la cátedra de Osteología de aquel y fue ascendido a ayudante de cirujano mayor. En los años siguientes fue comisionado a Marruecos –operando allí de cataratas al hermano del rey–, se embarcó en la escuadra de Andrés del Regio como primer facultativo, atendió como médico a Jorge Juan y desple-



gó en Cádiz una muy activa práctica profesional como cirujano, destacando muy especialmente como litotomista.

De esta época data su primer texto docente: el *Tratado de vendages y apósitos* (fig. 3), publicado en 1763. Esta obra, escrita para uso de los Reales Colegios de Cirugía, es el mejor estudio que un cirujano español realiza hasta esa fecha de este tema.

Francisco Canivell es nombrado, el 8 de febrero de 1769, cirujano mayor de la Armada y vicedirector del Colegio de Cirugía de Cádiz.

A partir de esa fecha, y hasta 1777, se inicia el primer periodo de gestión de Canivell al frente de los destinos del Colegio de Cádiz; periodo que destaca, entre otras cosas, por conseguir para la institución gaditana un reconocimiento social, gracias al hecho de lograr poder usar los profesores y colegiales, a partir de 1771, un uniforme distintivo de Cuerpo.

Cuando Pedro Virgili fallece en 1776 y, contra todo pronóstico, es nombrado director del Colegio un antiguo discípulo de Canivell, Manuel Oromí, Canivell embarca para la campaña de Inglaterra, periodo en el que reorganiza el hospital de Brest; y, a su regreso, en respuesta a los escritos remitidos con motivo del nombramiento de Oromí, es restituido en el cargo de cirujano mayor de la Armada y vicedirector del Colegio de Cirugía de Cádiz, el cual desempeña hasta su jubilación, voluntaria, el 12 de mayo de 1789.

Durante esta su segunda etapa de gestión, Canivell se esfuerza por reforzar el currículo de los colegiales, ofreciéndoles una sólida formación médica y quirúrgica. Con tal objetivo publica, en 1789, su segundo texto: el *Tratado de las heridas de armas de fuego, dispuesto para uso de los alumnos del Real Colegio de Cirugía de Cádiz* (fig. 4). La obra, dividida en tres capítulos de distinta amplitud, estudia las heridas producidas por armas de fuego en general y las localizaciones particularizadas de las mismas, ilustrando la exposición con tres casos clínicos e intercalando en ocasiones breves relatos sobre casos concretos que muestran la amplia experiencia quirúrgica adquirida por Canivell en las campañas de Italia y Argel. El *Tratado* constituye, igual que el anterior, la mejor aportación al tema llevada a cabo por un cirujano español en la literatura científica del siglo XVIII.

Francisco Canivell falleció el 4 de marzo de 1797.

### ***Francisco Villaverde La Villa***

La tercera figura que queremos reseñar en los inicios del Real Colegio de Cirugía de la Armada es la de Francisco Villaverde La Villa.

Nacido en Pola de Siero (Asturias) el 30 de marzo de 1738, después de estudiar Enseñanza Primaria en su localidad de origen, se trasladó a la capital asturiana para continuar su formación en Artes en el Colegio de San Francisco. En Oviedo entró en contacto con dos ilustres cirujanos de la Real



Armada: Diego Velasco y José Fernández, quienes le convencieron para dedicarse por entero a la práctica quirúrgica en la Armada, para lo cual se trasladó a Cádiz en 1756.

Villaverde se graduó como primero de su promoción, razón por la cual se le concedió una beca de mil ducados anuales para ampliar su formación en París, adonde se trasladó en 1759, acompañado por su amigo Diego Velasco, convirtiéndose así en los primeros alumnos que se formaron con los más prestigiosos médicos de la época. Además, Villaverde y Velasco trajeron a España innovador material quirúrgico, lo que permitió al Real Colegio de Cirugía de Cádiz convertirse en uno de los centros más prestigiosos de la época en la materia.

Los conocimientos adquiridos por Villaverde y Velasco en este viaje formativo fueron recogidos en la obra titulada *Curso teórico-práctico de operaciones y cirugía* (fig. 5), editada en Madrid en 1763, para uso del Real Colegio de Cádiz, tal como se señala en el prólogo de la misma: «Dispuso (...) que durante nuestra mansión en París, a donde S.M. nos había destinado (...) formásemos una colección de Operaciones de Cirugía, para uso de los Alumnos del mismo Real Colegio». En ella, los autores, tras realizar una férrea defensa de la profesión médica frente al intrusismo de barberos, empíricos y sangradores, establecen la necesidad de una estrecha colaboración entre la Medicina y la Cirugía como ciencias con objetivos y conocimientos comunes.

La posición de Villaverde en el Real Colegio no hizo más que consolidarse a partir de entonces, siendo reconocido por su director, Virgili, como un excelente cirujano, gracias también a los elogios que llegaban por carta de sus colegas franceses.

Como dato curioso, señalaremos que, por esas fechas, Villaverde contrajo matrimonio con María del Carmen Canivell, hija del vicedirector del Real Colegio y mano derecha de Virgili, Francisco Canivell.

En el Real Colegio de Cirugía de Cádiz finalizó Villaverde su carrera profesional como primer ayudante de cirujano mayor de la Armada, secretario del Colegio y maestro de Cirugía, falleciendo en esa localidad, en 1790, a la temprana edad de 52 años.



Fig. 5. Frontispicio de la edición príncipe del *Curso teórico-práctico de operaciones de cirugía*, de don Diego Velasco y don Francisco Villaverde

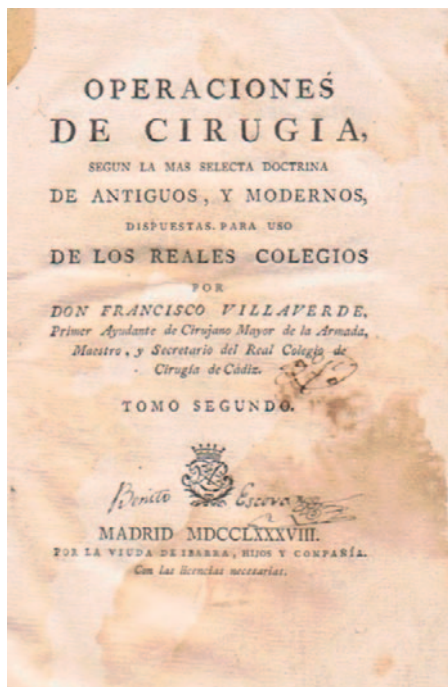


Fig. 6. Frontispicio de la edición príncipe de *Operaciones de cirugía*, de don Francisco Villaverde

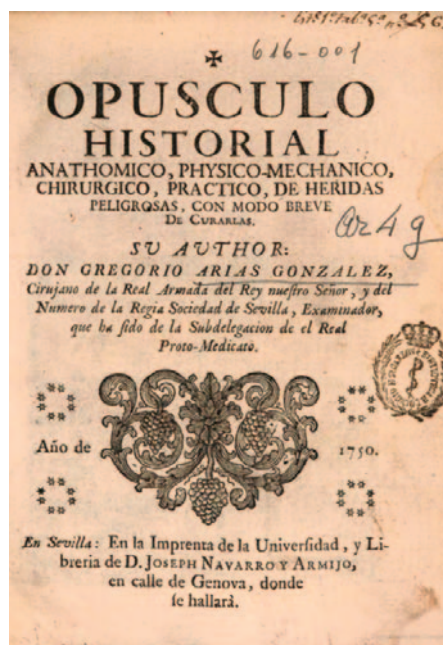


Fig. 7. Frontispicio de la edición príncipe de *Opúsculo historial anatómico, físico-mecánico, quirúrgico, práctico, de heridas peligrosas, con modo breve de curarlas*, de don Gregorio Arias González

Entre sus numerosos escritos destaca su obra en dos tomos *Operaciones de cirugía, según la más selecta doctrina de antiguos y modernos, dispuestas para uso de los Reales Colegios* (fig. 6), impresa en edición facsímil en 1788. La obra, de carácter eminentemente pedagógico, tenía como objetivo, tal y como recoge el autor, «instruir a la juventud y aliviar a los alumnos de los Reales Colegios de Cirugía del inmenso trabajo de escribir tan dilatada materia». Villaverde describe los distintos tipos de operaciones y señala las cualidades que debe tener un buen cirujano, así como la práctica de la cirugía en general, definiéndola como «la ciencia que enseña las reglas y preceptos que se deben observar en la curación de las enfermedades que requieren operaciones manuales».

### ***Los textos docentes de los cirujanos de la Real Armada del siglo XVIII***

El plan de estudios del Real Colegio de Cirugía de la Armada tenía una duración de seis años. A la Anatomía se le dio una importancia capital, y ello

se ve reflejado en la inclusión de la Osteología y las intervenciones quirúrgicas en el cadáver. Además, el plan incluía Física y Química, Botánica, Terapéutica, Epidemiología, Materia Médica, Oftalmología, Tocoginecología y, como no podía ser de otra manera tratándose del Colegio de la Armada, Medicina Naval.

En el estudio titulado *El libro médico-quirúrgico de los Reales Colegios de Cirugía españoles en la Ilustración*, de Juan Rafael Cabrera Afonso, se catalogan un total de 119 publicaciones correspondientes al Colegio de Cádiz, de las cuales 72 corresponden a sus profesores y 47 a alumnos que salieron de sus aulas. Veamos algunas de ellas.

Al promediar el siglo, Gregorio Arias González, cirujano de la Real Armada y miembro de la Regia Sociedad de Sevilla, publica un tratado con el título de *Opúsculo historial anatómico, physico-mechánico, quirúrgico, práctico, de heridas peligrosas, con modo breve de curarlas* (fig. 7). La obra está dividida en diecinueve capítulos y un apéndice, además de cuatro casos clínicos, y tiene la relevancia de que en ella se establece la importancia de reponer líquidos en las heridas, la necesidad de extraer los cuerpos extraños y de unir los bordes de la herida, y, en cuanto a las fracturas abiertas, la eficacia de la cura oclusiva.

En Sevilla, en 1781, publica Pedro José García su *Tratado de la nueva operación de cirugía de la sección de la sínfisis en los partos difíciles* (fig. 8), que supone un enriquecimiento de la literatura obstétrica del siglo XVIII y difunde y defiende la operación de la sinfisiotomía.

En 1760, Francisco Leandro de Vega, protomédico de la Armada y profesor de Medicina Práctica del Colegio de Cádiz, publica la que puede considerarse la primera farmacopea naval conocida, la *Pharmacopea de la Armada o Real Catálogo de medicamentos* (fig. 9), que en 1761 será declarada oficialmente obligatoria en los Departamentos Marítimos de Cádiz, Ferrol y Cartagena. La obra, de extraordinario valor bibliográfico, tiene la singularidad de describir los medicamentos por grupos terapéuticos, con

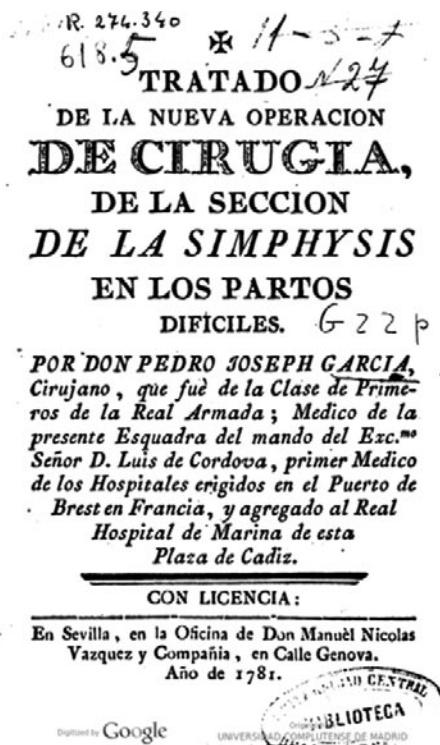


Fig. 8. Frontispicio de la edición príncipe de *Tratado de la nueva operación de cirugía de la sección de la sínfisis en los partos difíciles*, de don Pedro José García

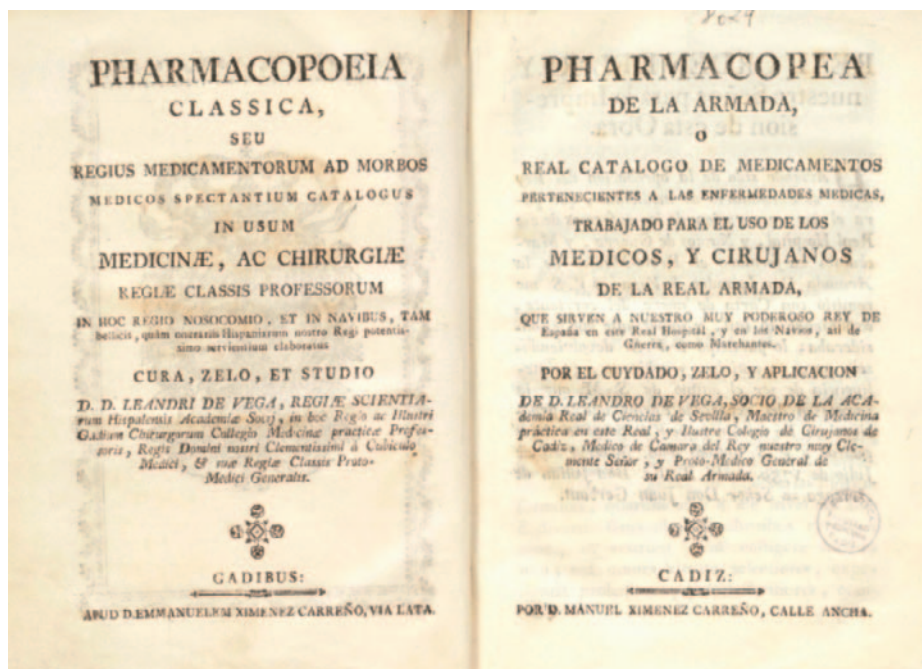


Fig. 9. Frontispicio de la edición príncipe de *Pharmacopoea de la Armada*, de don Leandro de Vega

indicación en función de la patología a tratar. Así, en el *Exordium*, el autor afirma: «... ninguna otra cosa había en mi corazón e interés que el hecho de que aprovechara a los enfermos, (...) con todas mis fuerzas me dediqué a la costosa obra de proporcionaros en este catálogo de fórmulas no algunos medicamentos generales, (...) sino particulares y como concretos, adecuados, (...) de la enfermedad y de todo lo que rodea a la enfermedad en cuanto es posible».

Mención especial merece la obra titulada *Tratado de las enfermedades de la gente de mar* (fig. 10), de Pedro María González y Francisco de Flores Moreno, ambos formados en el Real Colegio de Cirugía de Cádiz, que no se editó hasta 1805, con la sola firma de Pedro María González. El *Tratado* es un texto extraordinariamente importante, no solo por la meticulosidad y claridad de su exposición, sino por los informes que sobre la historia de la medicina naval aporta. El libro recoge las experiencias personales del autor, vividas durante los cinco años y tres meses que duró la circunnavegación de la expedición de Malaspina, de 1789 a 1794, a bordo de la *Atrevida*, con referencias a sucesos acaecidos en diversos puntos del largo recorrido.



### Conclusión

El extraordinario cambio experimentado en la enseñanza y la práctica de la cirugía durante el siglo XVIII, gracias al indiscutible beneficio que supuso la creación del Real Colegio de Cirugía de Cádiz, se debió en gran parte a la decidida contribución que, desde la Armada, imbuida de las ideas renovadoras de la Ilustración, llevaron a cabo figuras tan insignes como las que hemos reseñado.

Sirvan como muestra las palabras con las que concluye el antes mencionado prólogo de la obra de Diego Velasco y Francisco Villaverde:

«El fruto que la Nación ha sacado de estos primeros ensayos de la enseñanza pública, son ya honor de la Patria y gloria bastante para inmortalizar el nombre de Virgili. La Gente de Mar tiene Españoles sabios que conservan y defienden su vida en las largas y penosas navegaciones; los Ejércitos del Rey se hallan felizmente servidos por Ellos; y se ha visto en la Corte y algunas grandes ciudades, salvarse muchas vidas por la primorosa y diestra ejecución de muchas operaciones, no practicadas y tal vez no oídas, en España».

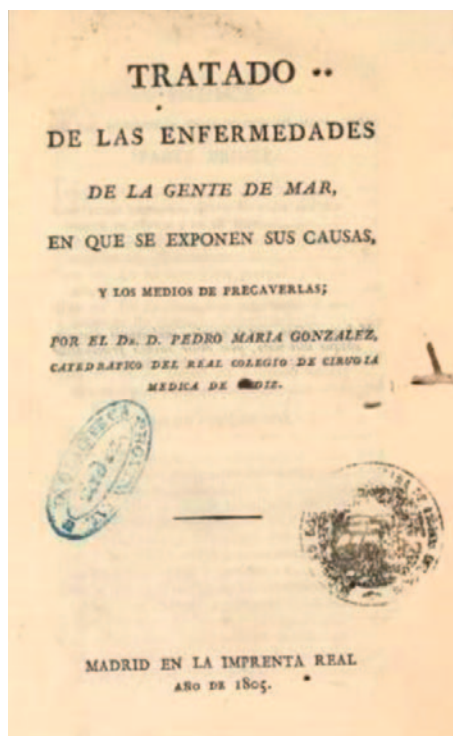


Fig. 10. Frontispicio de la edición príncipe del *Tratado de las enfermedades de la gente de mar*, de don Pedro María González